Tento text slúži výlučne ako dokumentačný nástroj a nemá žiadny právny účinok. Inštitúcie Únie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah. Autentické verzie príslušných aktov vrátane ich preambúl sú tie, ktoré boli uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a ktoré sú dostupné na portáli EUR-Lex. Tieto úradné znenia sú priamo dostupné prostredníctvom odkazov v tomto dokumente

►B

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2015/640

z 23. apríla 2015

o dodatočných špecifikáciách letovej spôsobilosti pre daný typ prevádzky, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012

(Ú. v. EÚ L 106, 24.4.2015, s. 18)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►M1	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/133 z 28. januára 2019	L 25	14	29.1.2019
►M2	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/1159 z 5. augusta 2020	L 257	14	6.8.2020
►M3	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/97 z 28. januára 2021	L 31	208	29.1.2021
►M4	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1254 z 19. júla 2022	L 191	47	20.7.2022
►M5	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2024/2954 z 29. novembra 2024	L 2954	1	2.12.2024

▼B

NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2015/640

z 23. apríla 2015

o dodatočných špecifikáciách letovej spôsobilosti pre daný typ prevádzky, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012

▼M2

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovujú spoločné dodatočné špecifikácie letovej spôsobilosti týkajúce sa zachovania letovej spôsobilosti a zlepšovania bezpečnosti lietadiel.

▼M5

2. Toto nariadenie sa uplatňuje na:

a) prevádzkovateľov:

i) lietadla registrovaného v členskom štáte okrem prípadu a v rozsahu, v akom členský štát preniesol svoje povinnosti podľa Chicagskeho dohovoru na tretiu krajinu a lietadlo prevádzkuje letecký prevádzkovateľ z tretej krajiny;

ii) lietadla registrovaného v tretej krajine a prevádzkuje ho prevádzkovateľ lietadla, ktorý je usadený, má bydlisko alebo hlavné miesto podnikania na území, na ktoré sa vzťahujú zmluvy;

b) držiteľov typového osvedčenia, obmedzeného typového osvedčenia, doplnkového typového osvedčenia, schválenia konštrukčnej zmeny alebo schválenia postupu opravy, ktoré vydala agentúra v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 748/2012 ([1]) alebo ktoré sa považujú za vydané v súlade s článkom 3 uvedeného nariadenia;

c) žiadateľov o typové osvedčenie alebo obmedzené typové osvedčenie pre veľké letúny, v prípade ktorých bola žiadosť podaná pred 1. januárom 2019 a ktorým bolo vydané osvedčenie po 26. auguste 2020, pokiaľ sa uvádza v prílohe I (časť 26).

▼B

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto predpisu:

a) „maximálna prevádzková konfigurácia sedadiel pre cestujúcich“ je maximálna kapacita sedadiel pre cestujúcich konkrétneho lietadla okrem sedadiel pre posádku, ktorá je stanovená na účely prevádzky a je uvedená v prevádzkovej príručke;

([1]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 z 3. augusta 2012 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 224, 21.8.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

▼M5

b) „veľký letún“ je letún, ktorý má vo svojej predpisovej základni osvedčovania certifikačné špecifikácie pre veľké letúny „CS-25“ alebo rovnocenné certifikačné špecifikácie;

ba) „malý letún“ je letún, ktorý má vo svojej predpisovej základni osvedčovania certifikačné špecifikácie pre letúny bežnej kategórie „CS-23“ alebo rovnocenné certifikačné špecifikácie;

c) „veľký vrtuľník“ je vrtuľník, ktorý má vo svojej predpisovej základni osvedčovania certifikačné špecifikácie pre veľké rotorové lietadlá „CS-29“ alebo rovnocenné certifikačné špecifikácie;

ca) „malý vrtuľník“ je vrtuľník, ktorý má vo svojej predpisovej základni osvedčovania certifikačné špecifikácie pre malé rotorové lietadlá „CS-27“ alebo rovnocenné certifikačné špecifikácie;

▼M4

cb) „malý vrtuľník kategórie A“ je malý vrtuľník, ktorý má všetky charakteristiky kategórie A vymedzené v bode 17 prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 a má vo svojej predpisovej základni osvedčovania dodatočné špecifikácie stanovené v certifikačných špecifikáciách pre veľké rotorové lietadlá „CS-29“, ktoré sa uplatňujú na základe odkazu v dodatku C k CS-27, alebo v rovnocenných špecifikáciách;

cc) „odôvodnené podmienky na mori“ sú také podmienky na mori, ktoré vybral žiadateľ o typové osvedčenie alebo o doplnkové typové osvedčenie, aby sa v nich preukázala odolnosť rotorového lietadla proti prevráteniu a aby sa následne vydalo osvedčenie na účely ustanovení týkajúcich sa núdzového pristátia na vode alebo núdzových systémov pre pristátie na vode;

▼M1

d) „letún s nízkym počtom sedadiel“ je letún, ktorého maximálna prevádzková konfigurácia sedadiel pre cestujúcich pozostáva z:

1. 19 alebo menej sedadiel alebo

2. najviac jednej tretiny maximálnej kapacity sedadiel pre cestujúcich pre typovo osvedčený letún, ako sa uvádza v záznamovom liste typového osvedčenia letúna (TCDS), za predpokladu, že sú splnené obe tieto podmienky:

a) celkový počet sedadiel pre cestujúcich, ktoré sú schválené na používanie počas rolovania, vzletu alebo pristátia, neprekročí 100 sedadiel na jednu palubu;

b) maximálna prevádzková konfigurácia sedadiel pre cestujúcich počas rolovania, vzletu alebo pristátia v ktorejkoľvek zóne medzi dvojicami núdzových východov (alebo v slepej zóne) nepresahuje jednu tretinu celkového počtu sedadiel pre cestujúcich, ktorý je prípustný pre dvojice núdzových východov určených pre túto zónu (s využitím prípustného počtu sedadiel pre cestujúcich pre všetky dvojice núdzových východov podľa definície príslušnej predpisovej základne pre osvedčovanie letúna). Na určenie súladu s týmto zónovým obmedzením v prípade letúnov s deaktivovanými núdzovými východmi sa predpokladá, že všetky núdzové východy sú funkčné;

▼M2

e) „limit platnosti“ (*limit of validity* „LOV“) je v súvislosti s technickými údajmi na podporu programu údržby konštrukcie obdobie stanovené ako počet celkových nalietaných letových cyklov alebo letových hodín, alebo oboch, počas ktorého sa preukáže, že v letúne nedôjde k rozsiahlemu únavovému poškodeniu;

f) „časť o obmedzeniach letovej spôsobilosti“ (*airworthiness limitation section* „ALS“) je časť v pokynoch na zachovanie letovej spôsobilosti, ako sa vyžaduje v ustanoveniach 21.A.61, 21.A.107 a 21.A.120A prílohy I (časť 21) k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012, obsahujúca obmedzenia letovej spôsobilosti, v ktorých sa stanovuje každý povinný termín výmeny, interval prehliadok a príslušný postup vykonávania prehliadok;

▼M5

g) „program prevencie a kontroly korózie“ (corrosion prevention and control programme „CPCP“) je dokument uvádzajúci systematický prístup k prevencii a kontrole korózie primárnej konštrukcie letúna, ktorý spočíva v základných úlohách týkajúcich sa korózie, vrátane prehliadok, oblastí, na ktoré sa tieto úlohy vzťahujú, stanovených úrovní korózie a lehôt na splnenie úloh (implementačné prahy a opakovacie intervaly);

▼M2

h) „rozsiahle únavové poškodenie“ (*widespread fatigue damage* „WFD“) je súbežný výskyt trhlín na viacerých miestach konštrukcie letúna, ktoré sú také veľké a početné, že konštrukcia už viac nedosahuje úroveň pevnosti v prípade poruchy alebo zostatkovej pevnosti použitej pri osvedčovaní danej konštrukcie;

▼M5

i) „základná konštrukcia“ je konštrukcia, ktorá je naprojektovaná na základe typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia pre daný model letúna (t. j. „dodaná konfigurácia modelu letúna“);

j) „základná konštrukcia kritická z hľadiska únavy“ (fatigue-critical baseline structure „FCBS“) je základná konštrukcia letúna, ktorú držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia klasifikuje ako konštrukciu kritickú z hľadiska únavy;

▼M2

k) „upravená konštrukcia kritická z hľadiska únavy“ (*fatigue-critical modified structure* „FCMS“) je akákoľvek konštrukcia letúna kritická z hľadiska únavy zavedená alebo ovplyvnená zmenou jeho typového návrhu, ktorá už nie je uvedená ako súčasť základnej konštrukcie kritickej z hľadiska únavy;

l) „hodnotenie prípustného poškodenia“ (*damage tolerance evaluation* „DTE“) je proces, ktorý vedie k určeniu činností údržby potrebných na zistenie alebo zabránenie vzniku únavových trhlín, ktoré by mohli prispieť ku katastrofálnej poruche. Keď sa DTE uplatňuje na opravy a zmeny, zahŕňa hodnotenie opráv alebo zmien a konštrukcie kritickej z hľadiska únavy ovplyvnenej danou opravou alebo zmenou;

▼M5

m) „prehliadka prípustného poškodenia“ (damage tolerance inspection „DTI“) je požiadavka na dokumentovanú prehliadku alebo iná činnosť údržby, ktorú vypracovali držitelia typového osvedčenia, obmedzeného typového osvedčenia, doplnkového typového osvedčenia alebo existujúceho schválenia veľkých zmien podľa prílohy I (časť 26) v dôsledku hodnotenia prípustného poškodenia, ktorá obsahuje oblasti, ktorých prehliadka sa má vykonať, metódy prehliadky, postupy prehliadky (vrátane sledu krokov pri prehliadke a kritérií prijateľnosti a zamietnutia), prah prehliadky a akékoľvek opakujúce sa intervaly, ktoré sú s týmito prehliadkami spojené, a ak je to potrebné, obsahuje aj špecifikácie činností údržby, ako je výmena, oprava alebo zmena;

n) „usmernenie na hodnotenie opráv“ (repair evaluation guideline „REG“) je postup a harmonogram vykonávania prieskumov, ktoré zaviedol držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia na účely opráv, ktoré majú vplyv na konštrukciu kritickú z hľadiska únavy, s cieľom zabezpečiť zachovanie odolnosti konštrukcie pri všetkých príslušných opravách podľa ustanovenia 26.309 prílohy I (časť 26);

▼M2

o) „konštrukcia kritická z hľadiska únavy“ (fatigue-critical structure „FCS“) je konštrukcia letúna náchylná na vznik únavových trhlín, ktoré by mohli viesť ku katastrofálnej poruche letúna.

▼M5

_____

▼B

Článok 4

Zmena nariadenia (EÚ) č. 965/2012

Príloha III k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa mení v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu tak, aby obsahovala odkaz na toto nariadenie.

Článok 5

Prechodné ustanovenia

Lietadlá, v prípade ktorých prevádzkovatelia preukázali príslušnému orgánu pred dátumami uplatňovania uvedenými v článku 6 súlad s predpisom JAR-26 „Dodatočné požiadavky na letovú spôsobilosť pre prevádzku“ (ďalej len „požiadavky JAR-26“) vydaným Spojenými leteckými úradmi 13. júla 1998 v znení zmeny 3 z 1. decembra 2005, sa považujú za vyhovujúce rovnocenným špecifikáciám stanoveným v prílohe I k tomuto nariadeniu.

Lietadlá, v prípade ktorých bol podľa prvého pododseku preukázaný súlad s požiadavkami predpisu JAR-26 rovnocennými špecifikáciám stanoveným v bodoch 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 a 26.250 prílohy I k tomuto nariadeniu, sa následne nesmú upravovať spôsobom, ktorý by mal vplyv na ich súlad s dotknutými požiadavkami predpisu JAR-26.

▼B

Článok 6

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 14. mája 2015.

Body 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 a 26.250 prílohy I sa však uplatňujú od 14. mája 2017.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

▼M2

PRÍLOHA I

ČASŤ 26

DODATOČNÉ ŠPECIFIKÁCIE LETOVEJ SPÔSOBILOSTI PRE PREVÁDZKU

▼M5

OBSAH

PODČASŤ A – VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

26.10. Príslušný orgán

26.20. Dočasne nefunkčné vybavenie

26.30. Preukázanie súladu

PODČASŤ B – LETÚNY

26.50. Sedadlá, lôžka, bezpečnostné pásy a popruhy

26.60. Núdzové pristátie – dynamické podmienky

26.100. Poloha núdzových východov

26.105. Prístup k núdzovým východom

26.110. Označenie núdzových východov

26.120. Vnútorné núdzové osvetlenie a prevádzka núdzového osvetlenia

26.150. Interiéry kabín

26.155. Horľavosť obloženia nákladového priestoru

26.156. Tepelné alebo zvukové izolačné materiály

26.157. Konverzia priestorov triedy D

26.160. Ochrana pred požiarom na toaletách

26.170. Hasiace prístroje

26.175. Protipožiarna ochrana nákladového priestoru

26.200. Akustické varovanie podvozku

26.201. Tlak hustenia pneumatiky

26.205. Systémy výstrahy pred nebezpečenstvom minutia konca vzletovej a pristávacej dráhy

26.250. Prevádzkové systémy ovládania dverí priestoru pre letovú posádku – nespôsobilosť jedného člena posádky

26.300. Program zachovania odolnosti konštrukcie starnúcich letúnov – všeobecné požiadavky

26.301. Plán na zabezpečenie súladu pre držiteľov (obmedzeného) typového osvedčenia

26.302. Hodnotenie prípustnej únavy a poškodenia

26.303. Limit platnosti

26.304. Program prevencie a kontroly korózie

26.305. Platnosť programu zachovania odolnosti konštrukcie

▼M5

26.306. Základné konštrukcie kritické z hľadiska únavy

26.307. Údaje o prípustnom poškodení v prípade existujúcich zmien konštrukcií kritických z hľadiska únavy

26.308. Údaje o prípustnom poškodení v prípade existujúcich opráv konštrukcií kritických z hľadiska únavy

26.309. Usmernenia na hodnotenie opráv

26.330. Údaje o prípustnom poškodení v prípade existujúcich doplnkových typových osvedčení (STC), iných existujúcich veľkých zmien a existujúcich opráv, ktoré majú vplyv na tieto STC alebo na zmeny

26.331. Plán na zabezpečenie súladu pre držiteľov STC

26.332. Identifikácia zmien, ktoré majú vplyv na konštrukcie kritické z hľadiska únavy

26.333. Údaje o prípustnom poškodení v prípade STC a opráv týchto STC schválených 1. septembra 2003 alebo neskôr

26.334. Údaje o prípustnom poškodení v prípade STC a iných existujúcich veľkých zmien a opráv, ktoré majú vplyv na tieto STC alebo na zmeny, schválených pred 1. septembrom 2003

26.370. Program údržby

PODČASŤ C – VRTUĽNÍKY

26.400. Hasiace prístroje

26.405. Protipožiarna ochrana nákladového priestoru

26.410. Núdzové kontrolné prvky ovládané pod vodou

26.415. Núdzové východy pod vodou

26.420. Núdzové vybavenie na let nad vodou

26.425. Ustanovenie o odôvodnených podmienkach na mori

26.430. Odolnosť núdzového systému pre pristátie na vode proti poškodeniu

26.431. Určenie odolnosti projektu núdzového systému pre pristátie na vode

26.435. Automatické spustenie núdzového systému pre pristátie na vode

26.440. Palivový systém odolný proti nárazu

Dodatok 1 – Zoznam modelov letúnov, na ktoré sa nevzťahujú určité ustanovenia prílohy I (časť 26)

▼B

PODČASŤ A

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

▼M5

26.10. Príslušný orgán

a) Na účely tejto prílohy je príslušným orgánom, ktorému prevádzkovateľ lietadla musí preukázať súlad svojho lietadla, ktorého projekt už bol osvedčený, s požiadavkami tejto prílohy, príslušný orgán zodpovedný za dohľad nad daným prevádzkovateľom alebo agentúra, ak bola zodpovednosť za dohľad nad prevádzkovateľom pridelená agentúre v súlade s článkom 64 alebo 65 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

▼M5

b) Na účely tejto prílohy je príslušným orgánom, ktorému držiteľ typového osvedčenia (TC), obmedzeného typového osvedčenia, doplnkového typového osvedčenia (STC), schválenia konštrukčnej zmeny alebo schválenia postupu opravy musí preukázať súlad s požiadavkami tejto prílohy, agentúra.

▼B

26.20. Dočasne nefunkčné vybavenie

Let sa nesmie začať v prípade, že akýkoľvek prístroj, prvok vybavenia alebo funkcia, ktoré sa vyžadujú podľa tejto časti, nefungujú alebo chýbajú s výnimkou prípadu, že to prevádzkovateľ uvedie v zozname minimálneho vybavenia podľa vymedzenia v časti ORO.MLR.105 a schváli príslušný orgán.

▼M5

26.30. Preukázanie súladu

a) Agentúra vydá v súlade s článkom 76 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2018/1139 certifikačné špecifikácie ako štandardný prostriedok preukázania súladu s touto prílohou. Certifikačné špecifikácie musia byť dostatočne podrobné a konkrétne, aby uvádzali podmienky, za ktorých možno preukázať súlad s požiadavkami tejto prílohy.

b) Prevádzkovatelia lietadiel a držitelia typového osvedčenia, obmedzeného typového osvedčenia, STC, schválenia konštrukčnej zmeny alebo schválenia postupu opravy môžu preukázať súlad s požiadavkami tejto prílohy splnením niektorej z týchto podmienok:

i) špecifikácií vydaných agentúrou podľa písmena a) alebo rovnocenných certifikačných špecifikácií vydaných agentúrou podľa ustanovenia 21.B.70 prílohy I (časť 21) k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012;

ii) technických noriem poskytujúcich rovnocennú úroveň bezpečnosti ako tie, ktoré sú uvedené v daných certifikačných špecifikáciách.

c) Držitelia typového osvedčenia, obmedzeného typového osvedčenia, STC, schválenia konštrukčnej zmeny alebo schválenia postupu opravy sprístupnia každú zmenu pokynov na zachovanie letovej spôsobilosti (ďalej len „ICA“) vypracovaných na účely zabezpečenia súladu s touto prílohou všetkým známym prevádzkovateľom dotknutého lietadla a na požiadanie akejkoľvek inej osobe, od ktorej sa vyžaduje dodržiavanie takýchto pokynov, vrátane organizácií pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti. Na účely tohto nariadenia ICA zahŕňajú aj prehliadky prípustného poškodenia (DTI), usmernenia na hodnotenie opráv (REG), základný program prevencie a kontroly korózie (CPCP) a zoznam konštrukcií kritických z hľadiska únavy (FCS) a časti o obmedzeniach letovej spôsobilosti (ALS).

PODČASŤ B – LETÚNY

▼B

26.50. Sedadlá, lôžka, bezpečnostné pásy a popruhy

Prevádzkovatelia veľkých letúnov používaných v obchodnej leteckej doprave a typovo osvedčených k 1. januáru 1958 alebo po tomto dátume musia zabezpečiť, aby všetky sedadlá so systémami pripútania pre letovú posádku a palubných sprievodcov boli usporiadané tak, aby poskytovali optimálnu úroveň ochrany pri núdzovom pristátí a zároveň osobám umožňovali vykonávanie potrebných funkcií a rýchle opustenie letúna.

▼M3

26.60. Núdzové pristátie – dynamické podmienky

Prevádzkovatelia veľkých letúnov používaných v obchodnej osobnej leteckej doprave a typovo osvedčených k 1. januáru 1958 alebo po tomto dátume, pre ktorých bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané po prvýkrát 26. februára 2021 alebo neskôr, musia pre každý typový návrh sedadla schválený na používanie počas rolovania, vzletu alebo pristátia preukázať, že osoba na tomto sedadle je chránená proti záťaži spôsobenej podmienkami núdzového pristátia. Preukázanie sa vykoná jedným z týchto spôsobov:

a) úspešne ukončené dynamické skúšky;

b) racionálna analýza poskytujúca rovnocennú bezpečnosť na základe dynamických skúšok podobného typového návrhu sedadla.

Povinnosť stanovená v prvom odseku sa nevzťahuje na tieto sedadlá:

a) sedadlá posádky v pilotnom priestore;

b) sedadlá v letúnoch s nízkym počtom sedadiel, ktoré sa používajú iba v nepravidelnej obchodnej leteckej doprave podľa dopytu;

c) sedadlá v modeli letúna uvedenom v tabuľke A.1 dodatku 1 so sériovým číslom výrobcu uvedeným v danej tabuľke.

▼M5

26.100. Poloha núdzových východov

Prevádzkovatelia veľkých letúnov používaných v obchodnej leteckej doprave s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel pre viac ako 19 cestujúcich s jedným alebo viacerými núdzovými východmi, ktoré sú vyradené z činnosti, zabezpečia, aby vzdialenosť (vzdialenosti) medzi zvyšnými východmi zostala (zostali) naďalej vhodná (vhodné) na efektívnu evakuáciu, s výnimkou veľkých letúnov, ktoré majú usporiadanie núdzových východov nainštalované a schválené pred 1. aprílom 1999.

▼B

26.105. Prístup k núdzovým východom

Prevádzkovatelia veľkých letúnov používaných v obchodnej leteckej doprave v prípade núdzovej evakuácie zabezpečia pre cestujúcich prostriedky na uľahčenie ich rýchleho a ľahkého presunu od sedadla k akémukoľvek núdzovému východu.

26.110. Označenie núdzových východov

Prevádzkovatelia veľkých letúnov používaných v obchodnej leteckej doprave musia splniť tieto požiadavky:

a) zabezpečenie prostriedkov na uľahčenie lokalizácie núdzových východov a prístupu k nim, ako aj ich obsluhy osobami na palube za predvídateľných podmienok v priestore pre cestujúcich v prípade núdzovej evakuácie;

b) zabezpečenie prostriedkov na uľahčenie lokalizácie núdzových východov a ich obsluhy personálom z vonkajšej strany letúna v prípade núdzovej evakuácie.

26.120. Vnútorné núdzové osvetlenie a prevádzka núdzového osvetlenia

Prevádzkovatelia veľkých letúnov používaných v obchodnej leteckej doprave musia poskytnúť prostriedky, ktorými sa zabezpečí, aby boli k dispozícii osvetlené označenia východov, celkové osvetlenie priestoru pre cestujúcich a núdzových východov, ako aj osvetlenie únikovej cesty s nízkou intenzitou, s cieľom uľahčiť lokalizáciu východov a presun cestujúcich k východom v prípade núdzovej evakuácie.

▼B

26.150. Interiéry kabín

Prevádzkovatelia veľkých letúnov používaných v obchodnej leteckej doprave musia splniť tieto požiadavky:

a) všetky materiály a vybavenie používané v priestoroch pre posádku alebo cestujúcich musia vykazovať vlastnosti horľavosti, ktoré sú vhodné na minimalizáciu dôsledkov požiarov počas letu a zachovanie podmienok na prežitie na palube na čas potrebný na evakuáciu lietadla;

b) zákaz fajčenia musí byť označený štítkami;

c) odpadkové nádoby musia zabraňovať šíreniu ohňa v interiéri; takéto nádoby musia byť označené zákazom vhadzovania fajčiarskych potrieb.

26.155. Horľavosť obloženia nákladového priestoru

Prevádzkovatelia veľkých letúnov používaných v obchodnej leteckej doprave a typovo osvedčených po 1. januári 1958 musia zabezpečiť, aby obloženia nákladových priestorov triedy C alebo triedy D boli vyrobené z materiálov, ktoré primeraným spôsobom zabraňujú ohrozeniu lietadla alebo v ňom prepravovaných osôb v dôsledku požiaru v tomto priestore.

▼M5

26.156. Tepelné alebo zvukové izolačné materiály

Prevádzkovatelia veľkých letúnov používaných v obchodnej leteckej doprave a typovo osvedčených k 1. januáru 1958 alebo po tomto dátume zabezpečia, aby:

a) v prípade veľkých letúnov, pre ktoré bolo prvé individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané pred 18. februárom 2021, pri výmene tepelných alebo zvukových izolačných materiálov 18. februára 2021 alebo neskôr vykazovali tieto nové materiály takú odolnosť proti plameňu, ktorá riziku šírenia plameňa v letúne zabráni alebo ho obmedzí;

b) v prípade veľkých letúnov, pre ktoré bolo prvé individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané 18. februára 2021 alebo neskôr, vykazovali tepelné a zvukové izolačné materiály takú odolnosť proti plameňu, ktorá riziku šírenia plameňa v letúne zabráni alebo ho obmedzí;

c) v prípade veľkých letúnov, pre ktoré bolo prvé individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané 18. februára 2021 alebo neskôr, s kapacitou pre 20 alebo viac cestujúcich, vykazovali tepelné a zvukové izolačné materiály (vrátane prostriedkov na upevnenie týchto materiálov k trupu) namontované v spodnej polovici letúna takú odolnosť proti prenikaniu plameňov do letúna, ktorá po havárii zabráni riziku prenikania plameňov do letúnu alebo toto riziko obmedzí, vďaka čomu sa v kabíne na čas potrebný na evakuáciu letúna zabezpečia podmienky na prežitie.

26.157. Konverzia priestorov triedy D

Prevádzkovatelia veľkých letúnov používaných v obchodnej leteckej doprave a typovo osvedčených k 1. januáru 1958 alebo po tomto dátume zabezpečia, aby:

a) v prípade veľkých letúnov, ktorých prevádzka zahŕňa prepravu cestujúcich, každý nákladový alebo batožinový priestor triedy D bez ohľadu na svoj objem spĺňal certifikačné špecifikácie uplatniteľné na priestory triedy C;

▼M5

b) v prípade veľkých letúnov, ktorých prevádzka zahŕňa len prepravu nákladu, každý nákladový priestor triedy D bez ohľadu na svoj objem spĺňal certifikačné špecifikácie uplatniteľné na priestory triedy C alebo triedy E.

Tento bod sa nevzťahuje na prevádzkovateľov modelu letúna uvedeného v tabuľke A.1 dodatku 1 k tejto prílohe.

▼B

26.160. Ochrana pred požiarom na toaletách

Prevádzkovatelia veľkých letúnov používaných v obchodnej leteckej doprave s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel pre viac ako 19 cestujúcich musia splniť tieto požiadavky:

Toalety musia byť vybavené:

a) prostriedkami detekcie dymu;

b) prostriedkami na automatické uhasenie požiaru v každej odpadovej nádobe.

▼M1

26.170. Hasiace prístroje

Prevádzkovatelia veľkých letúnov zabezpečia, aby sa halón ako hasiaca látka nepoužíval v týchto hasiacich prístrojoch:

a) zabudované hasiace prístroje pre každú nádobu na odpad a papier z toaliet vo veľkých letúnoch, pre ktoré bolo prvé individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané dňa 18. februára 2020 alebo neskôr;

b) prenosné hasiace prístroje vo veľkých letúnoch, pre ktoré bolo prvé individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané dňa 18. mája 2019 alebo neskôr.

▼M5

26.175. Protipožiarna ochrana nákladového priestoru

a) V prípade veľkých letúnov, ako aj malých letúnov s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOW) väčšou než 5 700 kg (12 500 lb), ktorým bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti prvýkrát vydané 1. januára 2025 alebo neskôr, držitelia:

— typového osvedčenia, obmedzeného typového osvedčenia alebo

— STC alebo schválenia konštrukčnej zmeny, ak sa zmena týka možností protipožiarnej ochrany nákladového priestoru letúna,

sprístupnia informácie o konštrukčných charakteristikách letúna súvisiacich s možnosťami protipožiarnej ochrany nákladového priestoru všetkým známym prevádzkovateľom takýchto letúnov.

b) V prípade malých letúnov s MTOW 5 700 kg (12 500 lb) alebo menej, ktoré sú vybavené aspoň jedným nákladovým priestorom oddeleným od pilotného priestoru a ktorým bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti prvýkrát vydané 1. januára 2025 alebo neskôr, držitelia:

— typového osvedčenia, obmedzeného typového osvedčenia alebo

▼M5

— STC alebo schválenia konštrukčnej zmeny, ak sa zmena týka možností protipožiarnej ochrany nákladového priestoru letúna,

sprístupnia informácie o konštrukčných charakteristikách letúna súvisiacich s možnosťami protipožiarnej ochrany nákladového priestoru v prípade všetkých nákladových priestorov oddelených od pilotného priestoru všetkým známym prevádzkovateľom takýchto letúnov.

c) Informácie sprístupnené v súlade s písmenami a) a b) musia byť dostatočne podrobné, aby prevádzkovateľom poskytli podporu pri vykonávaní posúdenia rizika prepravy tovaru v nákladovom priestore.

Tieto informácie musia byť obsiahnuté v príslušnej dokumentácii letúna, ktorú majú prevádzkovatelia k dispozícii a ktorú pracovníci prevádzkovateľov zodpovední za vykonanie posúdenia rizika ľahko identifikujú.

d) Držiteľ schválenia projektu, ktorý je povinný sprístupniť informácie v súlade s písmenom a) alebo b), sprístupní všetkým známym prevádzkovateľom letúnov, ktorých sa zmena týka, aj zmeny týchto informácií.

▼B

26.200. Akustické varovanie podvozku

Prevádzkovatelia veľkých letúnov používaných v obchodnej leteckej doprave musia zabezpečiť inštaláciu vhodného zariadenia akustického varovania podvozku s cieľom výrazne znížiť pravdepodobnosť pristátia s neúmyselne zasunutým pristávacím zariadením.

▼M4

26.201. Tlak hustenia pneumatiky

Prevádzkovatelia veľkých letúnov minimalizujú riziko, že sa tlak hustenia v pneumatikách počas prevádzky dostane pod minimálny tlak nevyhnutný na prevádzkyschopnosť.

▼M2

26.205. Systémy výstrahy pred nebezpečenstvom minutia konca vzletovej a pristávacej dráhy

▼M5

a) Prevádzkovatelia veľkých letúnov používaných v obchodnej leteckej doprave musia zabezpečiť, aby bol každý veľký letún, pre ktorý bolo prvé individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané 1. júla 2026 alebo neskôr, vybavený systémom výstrahy pred nebezpečenstvom minutia konca vzletovej a pristávacej dráhy.

▼M2

b) Tento systém musí byť navrhnutý tak, aby sa znížilo riziko pozdĺžneho vychýlenia zo vzletovej a pristávacej dráhy počas pristávania tak, že, ak hrozí, že letún nebude schopný zastaviť v dostupnej vzdialenosti od konca vzletovej a pristávacej dráhy, letová posádka dostane počas letu a pohybu po zemi výstrahu.

▼B

26.250. Prevádzkové systémy ovládania dverí priestoru pre letovú posádku – nespôsobilosť jedného člena posádky

Prevádzkovatelia veľkých letúnov používaných v obchodnej leteckej doprave musia zabezpečiť, aby prevádzkové systémy ovládania dverí priestoru pre letovú posádku (ak sú nainštalované) boli vybavené náhradným spôsobom otvárania s cieľom uľahčiť prístup členov letovej posádky do priestoru pre letovú posádku v prípade nespôsobilosti jedného člena letovej posádky.

▼M5

26.300. Program zachovania odolnosti konštrukcie starnúcich letúnov – všeobecné požiadavky

a) Držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného typového osvedčenia pre veľký letún, ktorý bol osvedčený 1. januára 1958 alebo neskôr, v súvislosti s ktorým bola podaná žiadosť o TC pred 1. januárom 2019, zavedie program zachovania odolnosti konštrukcie starnúcich letúnov, ktorý spĺňa požiadavky stanovené v ustanoveniach 26.301 až 26.309.

b) Písmeno a) sa neuplatňuje na model veľkého letúna, pre ktorý bolo typové osvedčenie vydané pred 26. februárom 2021 a ktorý spĺňa ktorúkoľvek z týchto podmienok:

i) je uvedený v tabuľke A.1 dodatku 1 k tejto prílohe;

ii) už nie je v prevádzke po 26. februári 2021;

iii) nebol osvedčený na vykonávanie civilnej prevádzky s užitočným zaťažením alebo cestujúcimi;

iv) obmedzené typové osvedčenie mu bolo vydané pred 26. februárom 2021 v súlade s požiadavkami na prípustné poškodenie za predpokladu, že sa neprevádzkuje nad rámec 75 % cieľovej projektovanej prevádzky a prevádzkuje sa primárne ako podpora výrobných činností držiteľa schválenia;

v) je osvedčený obmedzeným typovým osvedčením a je určený predovšetkým na hasenie požiaru.

Výnimky stanovené v písmene b) bodoch ii) až v) sa uplatňujú až po tom, čo držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia predložil na schválenie agentúre pred 27. májom 2021 zoznam uvádzajúci typ, modely, varianty alebo sériové čísla letúna spolu s informáciami odôvodňujúcimi, prečo bol letún zaradený do zoznamu.

c) Pokiaľ ide o model veľkého letúna, pre ktorý bolo prvé typové osvedčenie vydané pred 26. februárom 2021 a v prípade ktorého nie je a ani nebude existujúca zmena ani oprava začlenená do žiadneho letúna v prevádzke k 26. februáru 2022 alebo ani po tomto dátume, ustanovenie 26.307 písm. a) body ii) a iii) a ustanovenie 26.308 písm. a) bod ii) sa neuplatňujú, ak pred 26. februárom 2022 držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia predložil agentúre na schválenie zoznam všetkých zmien a opráv.

▼M2

26.301. Plán na zabezpečenie súladu pre držiteľov (obmedzeného) typového osvedčenia

a) ►M5 Držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia pre veľký letún osvedčený k 1. januáru 1958 alebo neskôr, v súvislosti s ktorým bola podaná žiadosť o TC pred 1. januárom 2019: ◄

i) vypracuje plán na zabezpečenie súladu zachovania odolnosti konštrukcie, v ktorom opíše plánované preukázanie súladu s požiadavkami stanovenými v ustanoveniach 26.302 až 26.309;

ii) predloží plán na zabezpečenie súladu zachovania odolnosti konštrukcie uvedený v bode i) agentúre na schválenie pred 27. májom 2021.

b) Žiadateľ o TC alebo obmedzené TC uvedený v článku 1 ods. 2 písm. c):

i) vypracuje plán na zabezpečenie súladu zachovania odolnosti konštrukcie, v ktorom opíše plánované preukázanie súladu s požiadavkami stanovenými v ustanoveniach 26.303 až 26.306;

ii) predloží plán na zabezpečenie súladu zachovania odolnosti konštrukcie uvedený v bode i) agentúre na schválenie pred 27. májom 2021 alebo pred vydaním osvedčenia, ak sa tak stane neskôr.

26.302. Hodnotenie prípustnej únavy a poškodenia

▼M5

a) Držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného typového osvedčenia pre veľký letún, ktorý má osvedčenie na prepravu 30 cestujúcich alebo viac, alebo s kapacitou užitočného zaťaženia 3 402 kg (7 500 lb) alebo viac, s osvedčením získaným 1. januára 1958 alebo neskôr, v súvislosti s ktorým bola podaná žiadosť o TC pred 1. januárom 2019, vykoná hodnotenie prípustnej únavy a poškodenia konštrukcie letúna a vypracuje prehliadku prípustného poškodenia (DTI), ktorou sa predíde katastrofálnym poruchám spôsobeným únavou počas celej prevádzkovej životnosti letúna.

▼M2

b) Pokiaľ dokumentáciu opisujúcu DTI uvedenú v písmene a) agentúra ešte neschválila v súlade s prílohou I (časť 21) k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012, držiteľ TC alebo obmedzeného TC predloží dokumentáciu agentúre na schválenie do 26. februára 2023.

▼M5

26.303. Limit platnosti

a) Držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného typového osvedčenia pre veľký letún osvedčený k 1. januáru 1958 alebo neskôr, v súvislosti s ktorým bola podaná žiadosť o TC pred 1. januárom 2019, a s osvedčením na maximálnu vzletovú hmotnosť (MTOW) väčšiu než 34 019 kg (75 000 lb):

i) určí limit platnosti (LOV) a zahrnie ho do zmenenej ALS;

ii) identifikuje existujúce a nové činnosti údržby, od ktorých limit platnosti závisí, a vypracuje servisné informácie potrebné na vykonávanie týchto činností údržby a predloží ich agentúre v súlade so záväzným harmonogramom dohodnutým s agentúrou.

▼**M5**

Konštrukčné konfigurácie letúna, ktoré sa majú hodnotiť na účely stanovenia limitu platnosti, zahŕňajú všetky varianty modelu a odvodeniny schválené v rámci TC pred 26. februárom 2021 a všetky konštrukčné zmeny a výmeny v konštrukčných konfiguráciách tých letúnov, ktoré sa vyžadujú v príslušnom príkaze na zachovanie letovej spôsobilosti pred 26. februárom 2021.

Odchylne od bodu ii) sa od držiteľa typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia na veľký letún nevyžaduje, aby vypracoval a predložil agentúre servisné informácie týkajúce sa činností údržby uplatniteľné na model veľkého letúna, ktorý už nebude prevádzkovaný po plánovanom dátume na predloženie servisných informácií týkajúcich sa daných činností údržby. Na to, aby táto výnimka nadobudla účinnosť, držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia o tom informuje agentúru najneskôr v deň, keď sa ukončí prevádzka daného modelu letúna.

b) Držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia predloží agentúre na schválenie limit platnosti stanovený v súlade s písmenom a) a zmenu ALS uvedenú v danom písmene spolu so záväzným harmonogramom pred uplynutím lehôt stanovených v bodoch i), ii) a iii):

i) 26. augusta 2022, pokiaľ ide o konštrukciu kritickú z hľadiska únavy s predpisovou základňou, ktorá nezahŕňa hodnotenie prípustného poškodenia;

ii) 26. februára 2026, pokiaľ ide o konštrukciu letúna, ktorá podlieha prebiehajúcemu podrobnému skúšaniu únavy v deň začatia uplatňovania tohto pozmeňujúceho nariadenia;

iii) 26. februára 2025, pokiaľ ide o všetky ostatné konštrukcie letúnov.

c) Žiadateľ o typové osvedčenie alebo obmedzené typové osvedčenie uvedený v článku 1 ods. 2 písm. c) pre veľký letún s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOW) viac ako 34 019 kg (75 000 lb):

i) určí limit platnosti (LOV) a zahrnie ho do ALS;

ii) identifikuje existujúce a nové činnosti údržby, od ktorých limit platnosti závisí, a vypracuje servisné informácie potrebné na vykonávanie týchto činností údržby a predloží ich agentúre v súlade so záväzným harmonogramom dohodnutým s agentúrou.

d) Žiadateľ o typové osvedčenie alebo obmedzené typové osvedčenie uvedený v článku 1 ods. 2 písm. c) predloží agentúre na schválenie limit platnosti stanovený v súlade s písmenom c) tohto ustanovenia a ALS uvedenú v danom písmene spolu so záväzným harmonogramom:

i) pred dátumom schváleným agentúrou v pláne žiadateľa na dokončenie skúšok a analýz akejkoľvek konštrukcie letúna, ktorá si vyžaduje nové podrobné skúšanie únavy na účely stanovenia limitu platnosti;

ii) pred 26. februárom 2025, pokiaľ ide o všetky ostatné konštrukcie letúnov.

▼M5

26.304. Program prevencie a kontroly korózie

a) Držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia pre veľký letún osvedčený 1. januára 1958 alebo neskôr, v súvislosti s ktorým bola podaná žiadosť o TC pred 1. januárom 2019, vypracuje základný program prevencie a kontroly korózie (CPCP).

b) Pokiaľ základný CPCP uvedený v písmene a) ešte nebol agentúrou schválený v súlade s ustanovením 21.A.3B písm. c) bodom 1 prílohy I (časť 21) k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012 alebo v správe výboru na preskúmanie údržby (MRBR), ktorú schválila agentúra, držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia predloží CPCP na schválenie agentúre pred 26. februárom 2023.

c) Žiadateľ o typové osvedčenie alebo obmedzené typové osvedčenie uvedený v článku 1 ods. 2 písm. c) pre veľký letún vypracuje základný program prevencie a kontroly korózie (CPCP) pred vydaním TC.

26.305. Platnosť programu zachovania odolnosti konštrukcie

a) Držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia pre veľký letún, ktorý bol osvedčený k 1. januáru 1958 alebo neskôr, v súvislosti s ktorým bola podaná žiadosť o TC pred 1. januárom 2019, zavedie a vykonáva postup, ktorým zabezpečí, aby program zachovania odolnosti konštrukcie ostal platný počas celej prevádzkovej životnosti letúna s prihliadnutím na minulú i súčasnú prevádzku.

b) Držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia predloží agentúre na schválenie opis postupu uvedeného v písmene a) do 26. februára 2023. Držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia vykoná tento postup do 6 mesiacov po jeho schválení agentúrou.

c) Žiadateľ o typové osvedčenie alebo obmedzené typové osvedčenie uvedený v článku 1 ods. 2 písm. c) pre veľký letún stanoví a vykonáva postup, ktorým zabezpečí, aby program zachovania odolnosti konštrukcie ostal platný počas celej prevádzkovej životnosti letúna s prihliadnutím na minulú i súčasnú prevádzku. Opis postupu predloží agentúre na schválenie do 26. februára 2023 alebo pred vydaním osvedčenia, podľa toho, čo nastane neskôr, a tento postup vykoná do 6 mesiacov po jeho schválení agentúrou.

26.306. Základné konštrukcie kritické z hľadiska únavy

a) Držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia pre veľký letún, ktorý bol osvedčený k 1. januáru 1958 alebo neskôr, v súvislosti s ktorým bola podaná žiadosť o TC pred 1. januárom 2019, a s osvedčením na prepravu 30 cestujúcich alebo viac, alebo s kapacitou užitočného zaťaženia 3 402 kg (7 500 lb) alebo viac, identifikuje základné konštrukcie kritické z hľadiska únavy (FCBS) pre všetky varianty modelu letúna a odvodeniny uvedené v TC alebo obmedzenom TC a vypracuje ich zoznam.

▼M5

b) Držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia predloží agentúre na schválenie zoznam konštrukcií uvedených v písmene a) do 26. augusta 2021.

c) Po schválení zoznamu uvedeného v písmene a) agentúrou ho držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia sprístupní držiteľom STC alebo schválenia veľkej zmeny, od ktorých sa vyžaduje, aby spĺňali požiadavky ustanovenia 26.330, a všetkým známym prevádzkovateľom takýchto letúnov a na požiadanie organizáciám zodpovedným za riadenie zachovania letovej spôsobilosti s cieľom podporiť prevádzkovateľov, od ktorých sa vyžaduje, aby spĺňali požiadavky ustanovenia 26.370.

d) Žiadateľ o typové osvedčenie alebo obmedzené typové osvedčenie uvedený v článku 1 ods. 2 písm. c) pre veľký letún, ktorý má byť osvedčený na prepravu 30 cestujúcich alebo viac, alebo s kapacitou užitočného zaťaženia 3 402 kg (7 500 lb) alebo viac, identifikuje základné konštrukcie kritické z hľadiska únavy (FCBS) pre všetky varianty modelu letúna a odvodeniny uvedené v TC alebo obmedzenom TC a vypracuje ich zoznam. Zoznam týchto konštrukcií predloží agentúre na schválenie do 26. augusta 2021 alebo pred vydaním osvedčenia, podľa toho, čo nastane neskôr.

e) Po schválení zoznamu uvedeného v písmene d) agentúrou ho žiadateľ o typové osvedčenie alebo obmedzené typové osvedčenie uvedený v článku 1 ods. 2 písm. c) sprístupní všetkým známym prevádzkovateľom takýchto letúnov a na požiadanie organizáciám zodpovedným za riadenie zachovania letovej spôsobilosti s cieľom podporiť prevádzkovateľov, od ktorých sa vyžaduje, aby spĺňali požiadavky ustanovenia 26.370.

26.307. Údaje o prípustnom poškodení v prípade existujúcich zmien konštrukcií kritických z hľadiska únavy

a) Držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia pre veľký letún, ktorý bol osvedčený k 1. januáru 1958 alebo neskôr, s osvedčením na prepravu 30 cestujúcich alebo viac, alebo s kapacitou užitočného zaťaženia 3 402 kg (7 500 lb) alebo viac v prípade zmien a upravených konštrukcií kritických z hľadiska únavy (FCMS), ktoré existujú k 26. februáru 2021:

i) preskúmava existujúce zmeny projektu a identifikuje všetky zmeny, ktoré majú vplyv na FCBS určené v súlade s ustanovením 26.306;

ii) pri každej zmene identifikovanej v súlade s bodom i) identifikuje akékoľvek súvisiace upravené konštrukcie kritické z hľadiska únavy (FCMS);

iii) pri každej zmene identifikovanej v súlade s bodom i) vykonáva hodnotenie prípustného poškodenia a stanovuje a dokumentuje súvisiace prehliadky prípustného poškodenia.

b) Držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia predloží agentúre na schválenie zoznam všetkých upravených konštrukcií kritických z hľadiska únavy identifikovaných v súlade s písmenom a) bodom ii) do 26. februára 2022.

▼M5

c) Držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia predloží agentúre na schválenie údaje o prípustnom poškodení vrátane DTI, ktoré vyplynuli z hodnotenia vykonaného v súlade s písmenom a) bodom iii), pred 26. augustom 2022.

d) Po tom, čo agentúra schváli zoznam FCMS predložený v súlade s písmenom b), ho držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia sprístupní držiteľom STC alebo schválenia veľkej zmeny, od ktorých sa vyžaduje, aby spĺňali požiadavky ustanovenia 26.330, a všetkým známym prevádzkovateľom takýchto letúnov a na požiadanie organizáciám zodpovedným za riadenie zachovania letovej spôsobilosti s cieľom podporiť prevádzkovateľov, od ktorých sa vyžaduje, aby spĺňali požiadavky ustanovenia 26.370.

26.308. Údaje o prípustnom poškodení v prípade existujúcich opráv konštrukcií kritických z hľadiska únavy

a) Držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia pre veľký letún, ktorý bol osvedčený k 1. januáru 1958 alebo neskôr, s osvedčením na prepravu 30 cestujúcich alebo viac, alebo s kapacitou užitočného zaťaženia 3 402 kg (7 500 lb) alebo viac v prípade zverejnených opráv, ktoré existujú k 26. februáru 2021:

i) preskúmava údaje o opravách a identifikuje každú opravu uvedenú v údajoch, ktorá má vplyv na základnú konštrukciu kritickú z hľadiska únavy a upravenú konštrukciu kritickú z hľadiska únavy identifikované v súlade s ustanovením 26.306 písm. a) a ustanovením 26.307 písm. a) bodom ii);

ii) vykonáva hodnotenie prípustného poškodenia v prípade každej opravy identifikovanej v súlade s bodom i), pokiaľ nebolo vykonané už predtým.

b) Držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia predloží agentúre na schválenie údaje o prípustnom poškodení vrátane prehliadok prípustného poškodenia (DTI), ktoré vyplynuli z hodnotenia vykonaného v súlade s písmenom a) bodom ii), pred 26. májom 2022, pokiaľ už neboli schválené v súlade s ustanovením 21.A.435 písm. b) bodom 2 prílohy I (časť 21) k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012 pred 26. augustom 2022.

26.309. Usmernenia na hodnotenie opráv

a) Držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia pre veľký letún, ktorý bol osvedčený k 1. januáru 1958 alebo neskôr, s osvedčením na prepravu 30 cestujúcich alebo viac, alebo s kapacitou užitočného zaťaženia 3 402 kg (7 500 lb) alebo viac, a v prípade ktorého bolo typové osvedčenie alebo obmedzené typové osvedčenie vydané pred 11. januárom 2008, vypracuje usmernenia na hodnotenie opráv (REG) s cieľom zaviesť:

i) postup vykonávania prieskumov dotknutých letúnov, ktorý umožňuje identifikáciu a dokumentáciu všetkých existujúcich opráv, ktoré majú vplyv na konštrukcie kritické z hľadiska únavy určené v súlade s ustanovením 26.306 písm. a) a ustanovením 26.307 písm. a) bodom ii);

ii) postup, ktorý prevádzkovateľom a organizáciám zodpovedným za riadenie zachovania letovej spôsobilosti umožňuje získať DTI, pokiaľ ide o opravy určené v súlade s bodom i);

iii) harmonogram vykonávania, ktorý udáva časové rámce vykonávanie prieskumov letúna, získavania DTI a zapracúvania DTI do programu údržby letúna.

b) Držiteľ typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia predloží agentúre na schválenie usmernenia na hodnotenie opráv vypracované v súlade s písmenom a) pred 26. februárom 2023.

▼M5

26.330. Údaje o prípustnom poškodení v prípade existujúcich doplnkových typových osvedčení (STC), iných existujúcich veľkých zmien a existujúcich opráv, ktoré majú vplyv na tieto STC alebo na zmeny

a) Držiteľ STC vydaného pred 26. februárom 2021 alebo držiteľ schválenia veľkej zmeny, ktorá sa považuje za schválenú v súlade s článkom 4 nariadenia (EÚ) č. 748/2012, v prípade veľkých letúnov s osvedčením získaným k 1. januáru 1958 alebo neskôr na prepravu 30 cestujúcich alebo viac, alebo s kapacitou užitočného zaťaženia 3 402 kg (7 500 lb) alebo viac, musí riešiť nepriaznivé účinky týchto zmien a opráv týchto zmien na konštrukciu letúna s cieľom podporiť súlad s ustanovením 26.370 písm. a) bodom ii) a spĺňať požiadavky stanovené v ustanoveniach 26.331 až 26.334.

b) Písmeno a) sa nevzťahuje na veľké zmeny a opravy modelu veľkého letúna, ktorý získal prvé osvedčenie pred 26. februárom 2021, pokiaľ uvedený model letúna spĺňa ktorúkoľvek z týchto podmienok:

i) je uvedený v tabuľke A.1 dodatku 1 k tejto prílohe;

ii) už nie je v prevádzke po 26. februári 2021;

iii) nebol osvedčený na vykonávanie civilnej prevádzky s užitočným zaťažením alebo cestujúcimi;

iv) má obmedzené typové osvedčenie a je osvedčený v súlade s požiadavkami na prípustné poškodenie za predpokladu, že sa neprevádzkuje nad rámec 75 % cieľovej projektovanej prevádzky a prevádzkuje sa primárne ako podpora výrobných činností držiteľa obmedzeného typového osvedčenia;

v) je osvedčený obmedzeným typovým osvedčením a je určený predovšetkým na hasenie požiaru.

c) Písmeno a) sa nevzťahuje na veľké zmeny a opravy veľkého letúna, ktorý získal prvé osvedčenie pred 26. februárom 2021, pokiaľ tieto zmeny ani opravy nie sú a ani nebudú začlenené do veľkého letúna v prevádzke k 26. augustu 2022 alebo neskôr.

d) Výnimky stanovené v písmene b) bodoch ii) až v) a písmene c) sa uplatňujú až po tom, ako držiteľ schválenia zmeny predloží agentúre na schválenie zoznam zmien, ktoré majú vplyv na základnú konštrukciu kritickú z hľadiska únavy, spolu s informáciami odôvodňujúcimi, prečo bola každá zmena zaradená do zoznamu, pred 26. februárom 2022.

26.331. Plán na zabezpečenie súladu pre držiteľov STC

Držiteľ schválenia uvedený v ustanovení 26.330 písm. a):

a) vypracuje plán na zabezpečenie súladu, v ktorom rieši požiadavky uvedené v ustanoveniach 26.332 až 26.334;

b) predloží plán na zabezpečenie súladu uvedený v písmene a) agentúre na schválenie pred 25. augustom 2021.

▼M5

26.332. Identifikácia zmien, ktoré majú vplyv na konštrukcie kritické z hľadiska únavy

a) Držiteľ schválenia uvedený v ustanovení 26.330 písm. a):

i) preskúmava zmeny a identifikuje tie zmeny, ktoré majú vplyv na základnú konštrukciu kritickú z hľadiska únavy;

ii) pri každej zmene identifikovanej v súlade s bodom i) identifikuje akékoľvek súvisiace upravené konštrukcie kritické z hľadiska únavy (FCMS);

iii) identifikuje zverejnené opravy, ktoré majú vplyv na každú zmenu zistenú v súlade s bodom i).

b) V prípade schválenia zmeny, ktoré bolo vydané 1. septembra 2003 alebo neskôr, držiteľ schválenia uvedený v písmene a) vypracuje a predloží agentúre na schválenie zoznam zmien a FCMS určených v súlade s písmenom a) bodmi i) a ii) pred 26. februárom 2022 a po schválení agentúrou tento zoznam sprístupní všetkým známym prevádzkovateľom takýchto letúnov a na požiadanie organizáciám zodpovedným za riadenie zachovania letovej spôsobilosti s cieľom podporiť prevádzkovateľov, od ktorých sa vyžaduje súlad s ustanovením 26.370 písm. a) bodom ii).

c) V prípade schválenia zmeny, ktoré bolo vydané pred 1. septembrom 2003, držiteľ schválenia uvedený v písmene a):

i) vypracuje a predloží agentúre na schválenie zoznam zmien určených v súlade s písmenom a) bodom i) pred 26. februárom 2022;

ii) na žiadosť prevádzkovateľov a organizácií zodpovedných za riadenie zachovania letovej spôsobilosti s cieľom podporiť prevádzkovateľov, od ktorých sa vyžaduje súlad s ustanovením 26.370 písm. a) bodom ii), identifikuje FCMS súvisiace s touto zmenou a vypracuje ich zoznam a predloží tieto údaje agentúre na schválenie do 12 mesiacov od žiadosti;

iii) po schválení akýchkoľvek údajov predložených podľa písmena c) bodov i) a ii) sprístupní tieto údaje všetkým známym prevádzkovateľom takýchto letúnov a na požiadanie organizáciám zodpovedným za riadenie zachovania letovej spôsobilosti s cieľom podporiť prevádzkovateľov, od ktorých sa vyžaduje súlad s ustanovením 26.370 písm. a) bodom ii).

26.333. Údaje o prípustnom poškodení v prípade STC a opráv, ktoré majú vplyv na tieto STC schválené 1. septembra 2003 alebo neskôr

a) V prípade schválenia zmeny, ktoré bolo vydané 1. septembra 2003 alebo neskôr, držiteľ schválenia uvedený v ustanovení 26.330 písm. a):

i) vykoná hodnotenie prípustného poškodenia, pokiaľ ide o zmeny a zverejnené opravy určené v súlade s ustanovením 26.332 písm. a) bodmi i) a iii);

ii) stanovuje a dokumentuje súvisiacu prehliadku prípustného poškodenia, pokiaľ už nebola vykonaná.

▼M5

b) Držiteľ schválenia uvedený v písmene a) predloží agentúre na schválenie údaje o prípustnom poškodení, ktoré vyplynuli z hodnotenia prípustného poškodenia vykonaného v súlade s písmenom a) bodom i), pred 26. februárom 2023, pokiaľ už neboli schválené v súlade s ustanovením 21.B.111 prílohy I (časť 21) k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012.

c) Odchylne od písmena b) v prípade zmien, ktoré nemali v predpisovej základni požiadavku na hodnotenie prípustného poškodenia, držiteľ schválenia uvedený v písmene a) predloží agentúre na schválenie údaje o prípustnom poškodení, ktoré vyplynuli z hodnotenia prípustného poškodenia vykonaného v súlade s písmenom a), v rámci týchto lehôt, podľa toho, čo nastane neskôr:

i) skôr, než je letún s uvedenou začlenenou zmenou prevádzkovaný v súlade s prílohou IV (časť CAT) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, alebo

ii) pred 26. februárom 2023.

26.334. Údaje o prípustnom poškodení v prípade STC a iných existujúcich veľkých zmien a opráv, ktoré majú vplyv na tieto STC alebo na zmeny, schválených pred 1. septembrom 2003

a) Na žiadosť prevádzkovateľov a organizácií zodpovedných za riadenie zachovania letovej spôsobilosti na podporu súladu s ustanovením 26.370 písm. a) bodom ii) v prípade schválenia zmeny, ktoré bolo vydané pred 1. septembrom 2003, držiteľ schválenia uvedený v ustanovení 26.330 písm. a):

i) vykoná hodnotenie prípustného poškodenia, pokiaľ ide o zmeny a zverejnené opravy určené v súlade s ustanovením 26.332 písm. a) bodmi i) a iii);

ii) stanovuje a dokumentuje súvisiacu prehliadku prípustného poškodenia, pokiaľ už nebola vykonaná.

b) Držiteľ schválenia uvedený v písmene a) predloží agentúre na schválenie údaje o prípustnom poškodení, ktoré vyplynuli z hodnotenia vykonaného v súlade s písmenom a) bodom i):

i) do 24 mesiacov od doručenia žiadosti v prípade žiadostí doručených pred 26. februárom 2023 alebo

ii) do 26. februára 2025 alebo do 12 mesiacov od doručenia žiadosti podľa toho, čo nastane neskôr, v prípade žiadostí doručených 26. februára 2023 alebo po tomto dátume.

26.370. Program údržby

a) Prevádzkovatelia veľkých letúnov, ktoré získali osvedčenie k 1. januáru 1958 alebo neskôr, zabezpečia, aby programy údržby týchto letúnov zahŕňali:

i) v prípade veľkých letúnov s osvedčením na prepravu 30 cestujúcich alebo viac alebo s kapacitou užitočného zaťaženia viac ako 3 402 kg (7 500 lb) schválené prehliadky prípustného poškodenia;

▼M5

ii) v prípade veľkých letúnov prevádzkovaných v súlade s prílohou IV (časť CAT) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 a s osvedčením na prepravu 30 cestujúcich alebo viac, alebo s kapacitou užitočného zaťaženia viac ako 3 402 kg (7 500 lb), prostriedky na riešenie nepriaznivých účinkov, ktoré môžu mať opravy a zmeny na konštrukcie kritické z hľadiska únavy a na prehliadky stanovené v písmene a) bode i);

iii) v prípade veľkých letúnov s osvedčenou maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOW) väčšou než 34 019 kg (75 000 lb) schválený limit platnosti;

iv) program prevencie a kontroly korózie (CPCP).

b) Na povinnosti uvedené v písmene a) sa uplatňujú tieto lehoty:

i) program údržby letúnov sa preskúma na účely zohľadnenia požiadaviek uvedených v písmene a) bodoch i), ii) a iv) pred 26. februárom 2024 alebo pred prevádzkovaním letúna, podľa toho, čo nastane neskôr;

ii) program údržby letúnov sa preskúma na účely zohľadnenia požiadaviek uvedených v písmene v písmene a) bode iii) pred 26. augustom 2021 alebo 6 mesiacov po zverejnení limitu platnosti alebo pred prevádzkovaním letúna, podľa toho, čo nastane neskôr.

c) V prípade modelu veľkého letúna, ktorý získal prvé osvedčenie pred 26. februárom 2021 a:

i) už nie je v prevádzke po 26. februári 2024, sa písmeno a) body i), ii) a iv) neuplatňujú;

ii) už nie je v prevádzke po 26. auguste 2021, sa písmeno a) bod iii) neuplatňuje;

iii) s obmedzeným typovým osvedčením vydaným pred 26. februárom 2021 v súlade s požiadavkami na prípustné poškodenie za predpokladu, že sa neprevádzkuje nad rámec 75 % cieľovej projektovanej prevádzky a prevádzkuje sa primárne ako podpora výrobných činností držiteľa schválenia, sa písmeno a) body i), ii) a iv) neuplatňujú.

d) V prípade modelu veľkého letúna s obmedzeným typovým osvedčením vydaným pred 26. februárom 2021, ktorého hlavným účelom je hasenie požiaru, sa písmeno a) body i) a ii) neuplatňujú.

▼M4

PODČASŤ C

VRTUĽNÍKY

▼M1

26.400. Hasiace prístroje

Prevádzkovatelia veľkých vrtuľníkov zabezpečia, aby sa halón ako hasiaca látka nepoužíval v týchto hasiacich prístrojoch:

a) zabudované hasiace prístroje pre každú nádobu na odpad a papier z toaliet vo veľkých vrtuľníkoch, pre ktoré bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti prvýkrát vydané dňa 18. februára 2020 alebo neskôr;

b) prenosné hasiace prístroje vo veľkých vrtuľníkoch, pre ktoré bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti prvýkrát vydané dňa 18. mája 2019 alebo neskôr.

▼M5

26.405. Protipožiarna ochrana nákladového priestoru

a) V prípade malých aj veľkých vrtuľníkov, ktoré sú vybavené aspoň jedným nákladovým priestorom oddeleným od pilotného priestoru a ktorým bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti prvýkrát vydané 1. januára 2025 alebo neskôr, držitelia:

— typového osvedčenia, obmedzeného typového osvedčenia alebo

— STC alebo, schválenia konštrukčnej zmeny, ak sa zmena týka možností protipožiarnej ochrany nákladového priestoru vrtuľníka,

sprístupnia informácie o konštrukčných charakteristikách vrtuľníka súvisiacich s možnosťami protipožiarnej ochrany nákladového priestoru v prípade všetkých nákladových priestorov oddelených od pilotného priestoru všetkým známym prevádzkovateľom takýchto vrtuľníkov.

b) Informácie sprístupnené v súlade s písmenom a) musia byť dostatočne podrobné, aby prevádzkovateľom poskytli podporu pri vykonávaní posúdenia rizika prepravy tovaru v nákladovom priestore.

Tieto informácie musia byť obsiahnuté v príslušnej dokumentácii vrtuľníka, ktorú majú prevádzkovatelia k dispozícii a ktorú pracovníci prevádzkovateľov zodpovední za vykonanie posúdenia rizika ľahko identifikujú.

c) Držiteľ schválenia projektu, ktorý je povinný sprístupniť informácie v súlade s písmenom a), sprístupní všetkým známym prevádzkovateľom vrtuľníkov, ktorých sa zmena týka, aj zmeny týchto informácií.

▼M4

26.410. Núdzové kontrolné prvky ovládané pod vodou

Prevádzkovatelia malých vrtuľníkov a veľkých vrtuľníkov, ktoré v súlade s ustanovením CAT.IDE.H.320 písm. a) prílohy IV k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 musia byť projektované na pristátie na vode alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode, zabezpečia, aby všetky núdzové kontrolné prvky, ktoré je potrebné ovládať pod vodou, boli označené daným spôsobom prevádzky, ako aj žltými a čiernymi pásikmi.

26.415. Núdzové východy pod vodou

a) Prevádzkovatelia malých vrtuľníkov a veľkých vrtuľníkov, ktoré v súlade s ustanovením CAT.IDE.H.320 písm. a) prílohy IV k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 musia byť projektované na pristátie na vode alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode, zabezpečia, aby:

1. cestujúci mohli ľahko identifikovať spôsob ovládania všetkých núdzových východov pod vodou s cieľom uľahčiť výstup v prípade núdzového pristátia na vode alebo prevrátenia;

2. na každej strane vrtuľníka bol k dispozícii núdzový východ pod vodou pre každú jednotku (alebo časť jednotky so štyrmi sedadlami pre cestujúcich, pokiaľ núdzový východ pod vodou nie je dostatočne veľký na to, aby umožnil súbežný výstup dvoch cestujúcich);

3. sedadlá pre cestujúcich boli vo vzťahu k núdzovým východom pod vodou uvedeným v bode 2 umiestnené tak, aby sa uľahčil únik cestujúcich v prípade prevrátenia vrtuľníka a zaplavenia kabíny.

▼M4

b) Prevádzkovatelia malých vrtuľníkov kategórie A a veľkých vrtuľníkov, ktoré v súlade s ustanovením CAT.IDE.H.320 písm. a) prílohy IV k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 musia byť projektované na pristátie na vode alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode, zabezpečia, aby:

1. všetky núdzové východy vrátane núdzových východov posádky, všetky dvere, okná alebo iné otvory vhodné na núdzový únik pod vodou ostali použiteľné v stave núdze;

2. boli k dispozícii automatické prostriedky na ľahkú identifikáciu okrajov otvorov všetkých núdzových východov pod vodou za všetkých svetelných podmienok; takéto označenia musia byť projektované tak, aby boli viditeľné v prípade prevrátenia vrtuľníka alebo ponorenia kabíny.

26.420. Núdzové vybavenie na let nad vodou

a) Prevádzkovatelia malých vrtuľníkov a veľkých vrtuľníkov, od ktorých sa vyžaduje, aby spĺňali požiadavky ustanovenia CAT.IDE.H.300 prílohy IV, ustanovenia NCC.IDE.H.227 prílohy VI alebo ustanovenia SPO.IDE.H.199 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012, zabezpečia, aby každý nafukovací záchranný čln bol vybavený prostriedkom na jeho prichytenie v blízkosti vrtuľníka a ďalšími prostriedkom na udržanie nafukovacieho záchranného člnu pripevneného k vrtuľníku vo väčšej vzdialenosti, ktorá by nepredstavovala nebezpečenstvo pre samotný záchranný čln ani pre osoby na palube. V prípade, že sa vrtuľník úplne ponorí, oba tieto prostriedky udržania záchranných člnov sa musia pred ponorením vrtuľníka uvoľniť, a to aj vtedy, keď je záchranný čln prázdny.

b) Prevádzkovatelia malých vrtuľníkov a veľkých vrtuľníkov, ktoré v súlade s ustanovením CAT.IDE.H.320 písm. a) prílohy IV k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 musia byť projektované na pristátie na vode alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode, zabezpečia, aby mal každý cestujúci vo vrtuľníku k dispozícii úložný priestor na jednu záchrannú vestu, ktorý by bol ľahko prístupný každému sediacemu cestujúcemu, pokiaľ sa od cestujúcich nevyžaduje, aby nosili záchrannú vestu vždy počas prítomnosti na palube vrtuľníka.

c) Prevádzkovatelia veľkých vrtuľníkov, od ktorých sa podľa ustanovenia SPA.HOFO.165 písm. d) prílohy V k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 vyžaduje, aby boli vybavené jedným alebo viacerými záchrannými člnmi, zabezpečia, aby každý záchranný čln:

1. bol spustiteľný na diaľku a aby prostriedky na spustenie záchranného člnu boli ľahko prístupné letovej posádke, cestujúcim v kabíne a všetkým osobám, ktoré prežili vo vode, či už vrtuľník pláva na hladine vo vzpriamenej polohe alebo sa prevrátil;

2. mohol byť spoľahlivo spustený z akejkoľvek rozumne predvídateľnej plávajúcej polohy vrtuľníka vrátane prevrátenej polohy a pri odôvodnených podmienkach na mori týkajúcich sa odolnosti voči prevráteniu.

▼M4

26.425. Ustanovenie o odôvodnených podmienkach na mori

a) Držiteľ typového osvedčenia pre malý vrtuľník alebo veľký vrtuľník zabezpečí, aby sa do letovej príručky rotorového lietadla (RFM) zahrnuli odôvodnené podmienky na mori týkajúce sa odolnosti voči prevráteniu a všetky súvisiace informácie týkajúce sa osvedčovania na núdzové pristátie na vode alebo ustanovení o núdzovom pristátí na vode a aby sa poskytli všetkým prevádzkovateľom.

b) Držiteľ doplnkového typového osvedčenia núdzového systému pre pristátie na vode nainštalovaného na malom vrtuľníku alebo veľkom vrtuľníku zabezpečí, aby sa do RFM zahrnuli odôvodnené podmienky na mori týkajúce sa odolnosti voči prevráteniu a všetky súvisiace informácie týkajúce sa osvedčovania na núdzové pristátie na vode alebo ustanovení o núdzovom pristátí na vode a aby sa poskytli všetkým prevádzkovateľom.

26.430. Odolnosť núdzového systému pre pristátie na vode proti poškodeniu

a) Prevádzkovatelia malých vrtuľníkov alebo veľkých vrtuľníkov, ktorým bolo prvé individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané 9. augusta 2025 alebo po tomto dátume a ktoré v súlade s ustanovením CAT.IDE.H.320 písm. a) prílohy IV k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 musia byť projektované na pristátie na vode alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode, zabezpečia, aby sa v prípade, že vrtuľník má uložený núdzový systém pre pristátie na vode, do miery, v akej je to prakticky možné v projekte, minimalizovali negatívne účinky na úspešné spustenie a udržanie núdzového systému pre pristátie na vode v dôsledku možného poškodenia nárazom na vodu.

b) Prevádzkovatelia malých vrtuľníkov alebo veľkých vrtuľníkov s uloženými núdzovými systémami pre pristátie na vode nainštalovanými prvýkrát 9. augusta 2025 alebo po tomto dátume, ktoré v súlade s ustanovením CAT.IDE.H.320 písm. a) prílohy IV k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 musia mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode, zabezpečia, aby sa do miery, v akej je to prakticky možné v projekte, minimalizovali negatívne účinky na úspešné spustenie a udržanie núdzových systémov pre pristátie na vode v dôsledku možného poškodenia nárazom na vodu.

26.431. Určenie odolnosti projektu núdzového systému pre pristátie na vode

a) Prevádzkovateľ malého vrtuľníka alebo veľkého vrtuľníka, ktoré v súlade s ustanovením CAT.IDE.H.320 písm. a) prílohy IV k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 musia byť projektované na pristátie na vode alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode, môže požiadať osobu uvedenú v písmene b) o poskytovanie služieb uvedených v písmene c), ak sú splnené obe tieto podmienky:

1. od prevádzkovateľa sa vyžaduje, aby preukázal súlad s ustanovením 26.430 tejto prílohy;

2. odolnosť núdzového systému pre pristátie na vode v prípade nárazu na vodu nebola preukázaná ako súčasť typového osvedčenia alebo doplnkového typového osvedčenia daného vrtuľníka.

b) Osoba, ktorá poskytuje služby uvedené v písmene c), je:

1. držiteľ typového osvedčenia, ak je núdzový systém pre pristátie na vode zahrnutý do typovej konštrukcie;

2. držiteľ doplnkového typového osvedčenia, ak je núdzový systém pre pristátie na vode osvedčený v rámci doplnkového typového osvedčenia.

▼M4

c) Osoba uvedená v písmene b):

1. určí, či sú negatívne účinky na úspešné spustenie a udržanie núdzových systémov pre pristátie na vode v dôsledku možného poškodenia nárazom na vodu minimalizované do takej miery, v akej je to uskutočniteľné;

2. 2. určí, či sa účinky uvedené v písmene c) bode 1 zohľadňujú v projekte núdzového systému pre pristátie na vode;

3. 3. poskytne prevádzkovateľovi posúdenie.

26.435. Automatické spustenie núdzového systému pre pristátie na vode

a) Prevádzkovatelia malých vrtuľníkov, ktoré v súlade s ustanovením CAT.IDE.H.320 písm. a) prílohy IV k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 musia byť projektované na pristátie na vode alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode, zabezpečia, aby sa núdzový systém pre pristátie na vode automaticky spustil pri dotyku s vodnou hladinou, ak je takýto systém nainštalovaný a uložený počas letu.

b) Prevádzkovatelia malých vrtuľníkov kategórie A a veľkých vrtuľníkov, ktoré v súlade s ustanovením CAT.IDE.H.320 písm. a) prílohy IV k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 musia byť projektované na pristátie na vode alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode, zabezpečia, aby sa núdzový systém pre pristátie na vode automaticky spustil pri dotyku s vodnou hladinou, ak je takýto systém nainštalovaný a uložený počas letu, a to nezávisle od zásahu pilota počas letu.

▼M5

26.440. Palivový systém odolný proti nárazu

Prevádzkovatelia malých a veľkých vrtuľníkov zabezpečia, aby sa pravdepodobnosť požiaru po náraze minimalizovala v čo najväčšej možnej miere pri projektovaní palivového systému, keď:

a) typové osvedčenie vrtuľníka bolo vydané 2. októbra 1994 alebo neskôr a:

1. vrtuľník, pre ktorý bolo prvé individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané 22. decembra 2026 alebo po tomto dátume, alebo

2. vrtuľník, pre ktorý bolo prvé individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané pred 22. decembrom 2026 a

i) pokiaľ členský štát po dovoze vrtuľníka z nečlenského štátu vydal individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 22. decembra 2024 alebo po tomto dátume, alebo

ii) pokiaľ:

A) vrtuľník, ktorý bol navrhnutý pre šesť alebo viac osôb a je v prevádzke 22. decembra 2031 alebo po tomto dátume, alebo

B) vrtuľník, ktorý bol navrhnutý pre päť alebo menej osôb a je v prevádzke 22. decembra 2039 alebo po tomto dátume,

b) typové osvedčenie vrtuľníka bolo vydané pred 2. októbrom 1994 a:

1. vrtuľník, pre ktorý bolo prvé individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané 22. decembra 2026 alebo po tomto dátume, alebo

2. vrtuľník, pre ktorý bolo prvé individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané pred 22. decembrom 2026, a pokiaľ členský štát po dovoze vrtuľníka z nečlenského štátu vydal individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 22. decembra 2024 alebo po tomto dátume.

▼**M5**

Dodatok 1

Zoznam modelov letúnov, na ktoré sa nevzťahujú určité ustanovenia prílohy I (časť 26)

Tabuľka A.1

Držiteľ TC	Typ	Modely	Sériové číslo výrobcu	Ustanovenia prílohy I (časť 26), ktoré sa NEUPLATŇUJÚ
The Boeing Company	707	všetky		26.301 až 26.334
The Boeing Company	720	všetky		26.301 až 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	všetky	26.301 až 26.334
The Boeing Company	DC-8	všetky		26.301 až 26.334
The Boeing Company	DC-9	DC-9-11 DC-9-12 DC-9-13 DC-9-14 DC-9-15 DC-9-15F DC-9-21 DC-9-31 DC-9-32 DC-9-32 (VC-9C) DC-9-32F DC-9-32F (C-9A, C-9B) DC-9-33F DC-9-34 DC-9-34F DC-9-41 DC-9-51	všetky	26.301 až 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	všetky	26.301 až 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	všetky	26.301 až 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	všetky	26.301 až 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	všetky	26.301 až 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	všetky	26.301 až 26.334
KELOWNA FLIGHT-CRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	všetky	26.301 až 26.334

▼**M5**

Držiteľ TC	Typ	Modely	Sériové číslo výrobcu	Ustanovenia prílohy I (časť 26), ktoré sa NEUPLATŇUJÚ
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	všetky	26.301 až 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	všetky		26.301 až 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	všetky		26.301 až 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	všetky	26.301 až 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	všetky		26.301 až 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	KN-235	všetky		26.301 až 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	všetky	26.301 až 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	všetky	26.301 až 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	všetky		26.301 až 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	všetky	26.301 až 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	všetky	26.301 až 26.334
AIRBUS	A320 series	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 a 10360	26.60
AIRBUS	A321 series	A321-271NX	10257, 10371 a 10391	26.60
AIRBUS	A330 series	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 a 2011	26.60
ATR-GIE Avions de Transport Régional	ATR 72 series	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60

▼**M5**

Držiteľ TC	Typ	Modely	Sériové číslo výrobcu	Ustanovenia prílohy I (časť 26), ktoré sa NEUPLATŇUJÚ
The Boeing Company	737 series	737-8 a 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 G100 series	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	All	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP	Gulfstream G100 series	Gulfstream G150	všetky	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	GALAXY G200 series	Gulfstream 200/ Galaxy	všetky	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 45	všetky	všetky	26.157
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/ 35/55/60	55, 55B, 55C	všetky	26.157
LEARJET INC.	Learjet Model 60	všetky	všetky	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	650 series	650	All	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Cessna 500/550/ S550/560/560XL series	500 550 560 560XL S550	All	26.157

▼**M5**

Držiteľ TC	Typ	Modely	Sériové číslo výrobcu	Ustanovenia prílohy I (časť 26), ktoré sa NEUPLATŇUJÚ
TEXTRON AVIATION INC.	Hawker Series	BAe.125 Series Hawker 750 Hawker 800XP	všetky	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	CESSNA 750 (Citation X) series	750	všetky	26.157

▼B

PRÍLOHA II

V prílohe III (Časť ORO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 sa v bode ORO.AOC.100 písm. c) bod 1 nahrádza takto:

„1. spĺňajú všetky požiadavky prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, tejto prílohy (časť ORO), prílohy IV (časť CAT), prílohy V (časť SPA) k tomuto nariadeniu a prílohy I (časť 26) k nariadeniu (EÚ) 2015/640 (*);

(*) Nariadenie Komisie (EÚ) 2015/640 z 23. apríla 2015 o dodatočných špecifikáciách letovej spôsobilosti pre daný typ prevádzky, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 965/2012 (Ú. v. EÚ L 106, 24.4.2015, s. 18).“