PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2020/1159

od 5. kolovoza 2020

o izmjeni uredbi (EU) 1321/2014 i (EU) 2015/640 u pogledu uvođenja novih dodatnih zahtjeva u pogledu plovidbenosti

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 ([1]), a posebno njezin članak 17. stavak 1. točku (h),

budući da:

(1) Na temelju članka 76. stavka 3. Uredbe (EU) 2018/1139 Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”) izdaje certifikacijske specifikacije („CS”) i redovito ih ažurira. Međutim, zrakoplov čiji je projekt već certificiran ne mora biti u skladu s ažuriranom verzijom CS-ova kad je proizveden ili tijekom upotrebe. Zbog toga bi, a radi održavanja visoke razine sigurnosti zračnog prometa i zaštite okoliša u Uniji, trebalo propisati sukladnost takvih zrakoplova s dodatnim zahtjevima u pogledu plovidbenosti koji nisu bili uključeni u početne CS-ove. Takvi dodatni zahtjevi u pogledu plovidbenosti utvrđeni su Uredbom Komisije (EU) 2015/640 ([2]). Tu bi uredbu sad trebalo izmijeniti radi dodavanja novih zahtjeva koji se odnose na ostarjele zrakoplove.

(2) Agencija je 2007. izdala prihvatljive načine usklađivanja (AMC) 20-20 koji sadržavaju tehničke smjernice za izradu programa za kontinuiranu strukturnu cjelovitost s ciljem postizanja sigurnog rada ostarjelih zrakoplova tijekom njihova radnog vijeka. Kako AMC-ovi nisu obvezujući, te se smjernice možda neće dosljedno primjenjivati u cijeloj Uniji. Zbog toga trenutačno u upotrebi mogu biti veliki zrakoplovi koji su projektirani, preinačivani ili popravljani, a da se pritom nije dobro vodilo računa o evaluacijama tolerancije oštećenja, raširenim zamornim oštećenjima i sprečavanju korozije. Radi sprečavanja katastrofalnih kvarova zbog zamora, što podrazumijeva i raširena zamorna oštećenja te koroziju, u Uredbu (EU) 2015/640 trebalo bi uvesti dodatne zahtjeve u pogledu plovidbenosti ostarjelih zrakoplova.

(3) Može se smatrati da svaki zrakoplov stari od trenutka proizvodnje. Starenje zrakoplova ovisi o faktorima kao što su starost, broj ciklusa leta i broj sati leta. Pojedinačni sastavni dijelovi zrakoplova različito stare, a neki od faktora starenja su zamor zbog repetitivnih ciklusa, habanje, propadanje i korozija. Ti faktori mogu uzrokovati znatan sigurnosni rizik ako se o njima ne vodi odgovarajuća briga tijekom životnog vijeka zrakoplova. Praksa je pokazala da je potrebno kontinuirano ažurirati znanje o strukturnoj cjelovitosti ostarjelog zrakoplova. Zato bi u Uredbi (EU) 2015/640 trebalo propisati nove zahtjeve da se znanje o faktorima starenja ažurira na temelju aktualnog radnog iskustva i primjenom modernih alata za analizu i testiranje.

(4) Tim zahtjevima u pogledu ostarjelih zrakoplova trebalo bi se osigurati da nositelji odobrenja projekta pripremaju podatke i pridržavaju se postupaka, uputa i priručnika koji su potrebni za sprečavanje kvarova ostarjelih elemenata konstrukcije zbog korozije i zamora te da ih stave na raspolaganje operaterima. Kako bi se to postiglo, nositelji odobrenja projekta trebali bi biti dužni izraditi sveobuhvatan program za kontinuiranu strukturnu cjelovitost za konkretan tip zrakoplova i evaluirati postojeće projekte izmjena i popravaka s obzirom na toleranciju štete. Istodobno bi operateri trebali biti dužni te podatke uključiti u svoj program održavanja i pobrinuti se za štetne učinke izmjena i popravaka na svaku konstrukciju te poštovati s njom povezane zahtjeve za održavanje.

([1]) SL L 212, 22.8.2018., str. 1.

([2]) Uredba Komisije (EU) 2015/640 od 23. travnja 2015. o dodatnim specifikacijama u pogledu plovidbenosti za određenu vrstu operacija i o izmjeni Uredbe (EU) br. 965/2012 (SL L 106, 24.4.2015., str. 18.)

(5) Kako bi se osiguralo da se ti podaci, postupci, upute i priručnici izrađeni na temelju tih novih zahtjeva primjenjuju i za održavanje velikih zrakoplova, točka M.A.302. Priloga I. Uredbi (EU) br. 1321/2014 ([3]) trebala bi upućivati na zahtjeve uvedene u dio-26. Priloga I. Uredbi (EU) 2015/640.

(6) Trenutačno je u državama članicama registrirano nekoliko stotina velikih zrakoplova opremljenih prtljažnim ili teretnim odjeljcima klase D. Rizik od nesavladivih požara u tom tipu odjeljka smatra se visokim, osobito kad se uzme u obzir da se zadnjih godina u teretnim ili prtljažnim odjeljcima više prevoze litijske baterije te da je u vezi s njima utvrđen rizik od toplinskog bijega i, zatim, zapaljenja.

(7) Agencija je u rujnu 2007. uvela nove projektne standarde kojima su teretni i prtljažni odjeljci klase D isključeni iz certifikacijskih specifikacija za velike zrakoplove. Tim se standardima željelo smanjiti rizik od smrtnih slučajeva u slučaju požara u letu u teretnom ili prtljažnom odjeljku, no oni se primjenjuju samo na velike zrakoplove certificirane na temelju zahtjeva podnesenih poslije rujna 2007. Budući da određeni veliki zrakoplovi možda nisu usklađeni s tim standardima i uzimajući u obzir prirodu i rizik operacija s velikim zrakoplovima, ti bi se standardi odsad trebali primjenjivati na sve velike zrakoplove u upotrebi koje je Agencija certificirala.

(8) Tijekom zadnjih nekoliko desetljeća izlijetanja s uzletno-sletne staze jedan su od glavnih uzročnika nesreća i bitan rizik za sigurnost u zračnom prometu. U EASA-inu Godišnjem izvješću o sigurnosti za 2018. izlijetanja s uzletno-sletne staze navedena su kao jedno od dvaju ključnih rizičnih područja s najvišim rizikom. Usto, izlijetanja s uzletno-sletne staze u istom su razdoblju i za istu populaciju prouzročila 30 % nesreća bez smrtnih posljedica. Broj izlijetanja s uzletno-sletne staze tijekom slijetanja povećao se u skladu s rastom prometa. Budući da se očekuje porast zračnog prometa u cijelom svijetu, pa tako i u Europi, može se pretpostaviti da će broj izlijetanja i dalje rasti ako se ništa ne poduzme.

(9) Agencija je u siječnju 2020. uvela nove projektne standarde za ugradnju sustava koji pomažu letačkim posadama pri donošenju odluka tijekom prilaženja i slijetanja. Tim se standardima nastoji smanjiti rizik od izlijetanja s uzletno-sletne staze tijekom slijetanja. S obzirom na prirodu i rizik operacija s velikim zrakoplovima, ti bi se novi standardi odsad trebali primjenjivati na sve velike zrakoplove u upotrebi koje je Agencija certificirala.

(10) Uredbe (EU) br. 1321/2014 i (EU) 2015/640 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti. S obzirom na trenutačnu pandemiju bolesti COVID-19, uvedeno je prijelazno razdoblje kako bi se izbjeglo dodatno opterećenje za sektor tijekom krize i olakšalo usklađivanje s novim pravilima i postupcima uvedenima ovom Uredbom.

(11) Mjere predviđene ovom Uredbom temelje se na mišljenjima br. 12/2016 ([4]) i br. 04/2019 ([5]) koja je Agencija izdala u skladu s člankom 76. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 2018/1139.

(12) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem odbora iz članka 127. stavka 3. Uredbe (EU) 2018/1139,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Prilog I. (dio-M) Uredbi (EU) br. 1321/2014 mijenja se u skladu s Prilogom I. ovoj Uredbi.

([3]) Uredba Komisije (EU) br. 1321/2014 od 26. studenoga 2014. o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja, te o odobravanju organizacija i osoblja uključenih u te poslove (SL L 362, 17.12.2014., str. 1.).

([4]) Mišljenje br. 12/2016: Ostarjeli elementi konstrukcije zrakoplova.

([5]) Mišljenje br. 04/2019: Smanjenje broja izlijetanja s uzletno-sletne staze i odjeljci klase D.

Članak 2.

Uredba (EU) 2015/640 mijenja se kako slijedi:

(1) članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„*Članak 1.*

Predmet i područje primjene

1. Ovom se Uredbom utvrđuju zajedničke dodatne specifikacije povezane s kontinuiranom plovidbenosti i sigurnosnim poboljšanjima zrakoplova.

2. Ova se Uredba primjenjuje na:

(a) operatere:

i. zrakoplova registriranih u državi članici;

ii. zrakoplova registriranih u trećoj zemlji kojima se koristi operater nad kojim nadzor osigurava država članica;

(b) nositelje certifikata tipa, ograničenog certifikata tipa, dodatnog certifikata tipa ili odobrenjâ projekta izmjena i popravaka koje je odobrila Agencija u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 748/2012 * ili za koje se smatra da su izdani u skladu s člankom 3. te uredbe;

(c) podnositelje zahtjeva za certifikat tipa ili ograničeni certifikat tipa za veliki turbinski zrakoplov ako je taj zahtjev podnesen prije 1. siječnja 2019. i kojima je certifikat izdan nakon [*Ured za publikacije: unijeti datum stupanja na snagu ove Uredbe o izmjeni*] ako je to određeno u Prilogu I. (dio-26).

* Uredba Komisije (EU) br. 748/2012 od 3. kolovoza 2012. o utvrđivanju provedbenih pravila za certifikaciju plovidbenosti i ekološku certifikaciju zrakoplova i s njima povezanih proizvoda, dijelova i uređaja te za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija (SL L 224, 21.8.2012., str. 1.).";

(2) u članku 2. dodaju se sljedeće točke od (e) do (o):

„(e) „ograničenje valjanosti" ili „LOV" znači, u kontekstu tehničkih podataka na kojima se temelji program strukturnog održavanja, razdoblje, izraženo kao broj ukupnih akumuliranih ciklusa leta ili sati leta ili kao oboje tijekom kojeg se dokazuje da se na zrakoplovu neće pojaviti raširena zamorna oštećenja;

(f) „odjeljak s ograničenjima plovidbenosti" ili „ALS" znači odjeljak u uputama za kontinuiranu plovidbenost, kako se zahtijevaju u točkama 21.A.61, 21.A.107 i 21.A.120 A Priloga I. (dio 21.) Uredbi (EU) br. 748/2012, koji sadržava ograničenja u pogledu plovidbenosti kojima se određuju svi datumi obvezne zamjene, obvezni intervali provjere i povezani postupci za provjeru;

(g) „program za sprečavanje i kontrolu korozije" ili „CPCP" znači dokument u kojem se opisuje sustavni pristup sprečavanju i kontroli korozije u primarnoj konstrukciji zrakoplova te sadržava osnovne poslove za sprečavanje i kontrolu korozije, uključujući provjere, područja koja su predmet tih poslova, definirane razine korozije i trajanjâ sukladnosti (provedbene pragove i intervale ponavljanja). Osnovni CPCP izrađuje nositelj certifikata tipa, a operateri ga u svojem programu održavanja mogu prilagoditi svojim operacijama;

(h) „raširena zamorna oštećenja" ili „WFD" znači istovremena prisutnost pukotina na više mjesta u određenom elementu konstrukcije zrakoplova koje su toliko velike i brojne da taj element više nije sukladan s vrijednostima sigurnosne čvrstoće ili preostale čvrstoće na temelju kojih je taj element bio certificiran;

i. „osnovni element konstrukcije" znači element konstrukcije koji je projektiran na temelju certifikata tipa za dotični model zrakoplova (tj. „tvornička konfiguracija modela zrakoplova");

(j) „osnovni element konstrukcije kritičan s obzirom na zamor" ili „FCBS" znači osnovni element konstrukcije zrakoplova koju je nositelj certifikata tipa svrstao među elemente konstrukcije kritične s obzirom na zamor;

(k) „preinačeni element konstrukcije kritičan s obzirom na zamor" ili „FCMS" znači svaki element konstrukcije zrakoplova kritičan s obzirom na zamor koji je dodan ili zahvaćen izmjenom projekta tipa zrakoplova i nije već naveden među osnovnim elementima konstrukcije kritičnima s obzirom na zamor;

(l) „evaluacija tolerancije oštećenja” ili „DTE” znači postupak na temelju kojeg se određuju mjere održavanja potrebne za otkrivanje ili sprečavanje pucanja zbog zamora koje bi moglo pridonijeti katastrofalnom kvaru. Kad se primijeni na popravke i izmjene, DTE obuhvaća evaluaciju popravka ili izmjene i elemente konstrukcije kritične s obzirom na zamor na koje je utjecao popravak ili izmjena;

(m) „provjera tolerancije oštećenja” ili „DTI” znači dokumentirani zahtjev za provjeru ili drugu mjeru održavanja koju su na temelju evaluacije tolerancije oštećenja odredili nositelji certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa. DTI sadržava područja koja treba provjeriti, metodu provjere, postupke provjere (uključujući redoslijed koraka u provjeri i kriterije prihvaćanja i odbijanja), prag za provjeru i sve intervale ponavljanja povezane s tim provjerama. U DTI-ju se mogu odrediti i mjere održavanja kao što su zamjena, popravak ili preinaka;

(n) „smjernice za evaluaciju popravka” ili „REG” znači postupak koji je odredio nositelj certifikata tipa koji usmjerava operatere pri određivanju provjera tolerancije oštećenja kod popravaka koji utječu na element konstrukcije kritičan s obzirom na zamor kako bi se osigurala kontinuirana strukturna cjelovitost svih relevantnih popravaka;

(o) „element konstrukcije kritičan s obzirom na zamor” ili „FCS” znači element konstrukcije zrakoplova koji je podložan pucanju zbog zamora koje može uzrokovati katastrofalan kvar zrakoplova.”

(3) Prilog I. (dio-26) mijenja se u skladu s Prilogom II. ovoj Uredbi.

Članak 3.

Stupanje na snagu i primjena

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 26 veljače 2021, osim točke 4. Priloga II., koja se primjenjuje od 26 kolovoza 2023.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu5 kolovoza 2020

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOG I.

U točki M.A.302. podtočki (d) Priloga I. (dio-M) Uredbi (EU) br. 1321/2014 dodaje se sljedeća točka 3.:

„3. primjenjivim odredbama iz Priloga I. (dio-26) Uredbi (EU) 2015/640.”.

PRILOG II.

Prilog I. (dio-26) Uredbi Komisije (EU) 2015/640 mijenja se kako slijedi:

1. Sadržaj se zamjenjuje sljedećim:

„PRILOG I.

Dio-26

DODATNE SPECIFIKACIJE U POGLEDU PLOVIDBENOSTI ZA OPERACIJE

SADRŽAJ

PODDIO A – OPĆE ODREDBE

26.10 Nadležno tijelo

26.20 Privremeno neispravna oprema

26.30 Dokaz sukladnosti

PODDIO B – VELIKI ZRAKOPLOVI

26.50 Sjedala, ležajevi, sigurnosni pojasevi i uprtači

26.60 Prisilno slijetanje – dinamički uvjeti

26.100 Položaj izlaza za nuždu

26.105 Pristup izlazima za nuždu

26.110 Oznake izlaza za nuždu

26.120 Unutarnje osvjetljenje za hitne slučajeve i rad osvjetljenja u hitnim slučajevima

26.150 Unutrašnjost odjeljka

26.155 Gorivost zaštitnog materijala odjeljka za teret

26.156 Materijali za toplinsku ili zvučnu izolaciju

26.157 Konverzija odjeljaka klase D

26.160 Zaštita od požara u sanitarnom čvoru

26.170 Aparati za gašenje požara

26.200 Zvučno upozorenje za stajni trap

26.205 Sustavi za uzbunjivanje i upozoravanje na premašivanje uzletno-sletne staze

26.250 Sustavi za rad vrata odjeljka pilotske kabine – jedna osoba onesposobljena

26.300 Program za kontinuiranu strukturnu cjelovitost elemenata konstrukcije ostarjelih zrakoplova – opći zahtjevi

26.301 Plan usklađivanja za nositelje certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa

26.302 Evaluacija zamora i tolerancije oštećenja

26.303 Ograničenje valjanosti

26.304 Program za sprečavanje i kontrolu korozije

26.305 Valjanost programa za kontinuiranu strukturnu cjelovitost

26.306 Osnovni element konstrukcije kritičan s obzirom na zamor

26.307 Podaci o toleranciji oštećenja za postojeće izmjene na elementu konstrukcije kritičnom s obzirom na zamor

26.308 Podaci o toleranciji oštećenja za postojeće popravke na elementu konstrukcije kritičnom s obzirom na zamor

26.309 Smjernice za evaluaciju popravaka

26.330 Podaci o toleranciji oštećenja za postojeće dodatne certifikate tipa (STC), druge postojeće veće izmjene i postojeće popravke koje utječu na te izmjene ili na dodatne certifikate tipa

26.331 Plan usklađivanja za nositelje dodatnih certifikata tipa

26.332 Utvrđivanje izmjena koje utječu na element konstrukcije kritičan s obzirom na zamor

26.333 Podaci o toleranciji oštećenja za dodatne certifikate tipa i popravke u skladu s tim dodatnim certifikatima tipa odobrene 1. rujna 2003. ili nakon tog datuma

26.334 Podaci o toleranciji oštećenja za dodatne certifikate tipa i druge izmjene i popravke tih izmjena odobrene prije 1. rujna 2003.

26.370 Poslovi povezani s kontinuiranom plovidbenosti i program održavanja zrakoplova

PODDIO C – VELIKI HELIKOPTERI

26.400 Aparati za gašenje požara

Dodatak I. – Popis modela zrakoplova na koje se ne primjenjuju određene odredbe iz Priloga I. (dio-26)”

2. točka 26.10 zamjenjuje se sljedećim:

„**26.10 Nadležno tijelo**

(a) Za potrebe ovog Priloga nadležno tijelo kojem operatori moraju dokazati sukladnost zrakoplova, čiji je projekt već certificiran, sa zahtjevima iz ovog Priloga jest tijelo koje imenuje država članica u kojoj operator ima glavno mjesto poslovanja.

(b) Za potrebe ovog Priloga Agencija je nadležno tijelo kojem nositelji certifikata tipa (TC), ograničenih certifikata tipa, dodatnih certifikata tipa (STC), odobrenjâ projekta izmjena i popravaka dokazuju sukladnost postojećih certifikata tipa, ograničenih certifikata tipa, dodatnih certifikata tipa, odobrenjâ projekta izmjena i popravaka sa zahtjevima iz ovog Priloga.”;

3. točka 26.30 mijenja se kako slijedi:

(a) podtočke (a) i (b) zamjenjuju se sljedećima:

„(a) U skladu s člankom 76. stavkom 3. Uredbe (EU) 2018/1139 Agencija izdaje certifikacijske specifikacije kao standardna sredstva za dokazivanje sukladnosti s ovim Prilogom. Certifikacijske specifikacije dovoljno su detaljne i određene da opisuju uvjete pod kojima je moguće dokazati sukladnost sa zahtjevima iz ovog Priloga.

(b) Operateri i nositelji certifikata tipa, ograničenog certifikata tipa, dodatnih certifikata tipa, odobrenjâ projekta izmjena i popravaka mogu dokazati sukladnost sa zahtjevima iz ovog Priloga pridržavajući se jednog od sljedećeg:

i. specifikacija koje je izdala Agencija na temelju podtočke (a) ove točke ili jednakovrijednih specifikacija koje je Agencija izdala na temelju točke 21.B.70. Priloga I. Uredbi (EU) br. 748/2012;

ii. tehničkih standarda koji nude istovjetnu razinu sigurnosti kao i oni uključeni u te certifikacijske specifikacije.”;

(b) dodaje se sljedeća podtočka (c):

„(c) Nositelji certifikata tipa, ograničenog certifikata tipa, dodatnih certifikata tipa, odobrenjâ projekta izmjena i popravaka svakom znanom operateru zrakoplovâ stavljaju na raspolaganje sve izmjene uputa za kontinuiranu plovidbenost (ICA) potrebne za dokazivanje sukladnosti s ovim Prilogom. Za potrebe ove Uredbe ICA uključuje i provjere tolerancije oštećenja (DTI), smjernice za evaluaciju popravaka (REG), osnovni program za sprečavanje i kontrolu korozije (CPCP), popis elemenata konstrukcije kritičnih s obzirom na zamor (FCS) i odjeljke s ograničenjima plovidbenosti (ALS)”;

4. umeće se sljedeća točka 26.157:

„**26.157 Konverzija odjeljaka klase D**

Operateri velikih zrakoplova koji se koriste u komercijalnom zračnom prijevozu, a čiji je tip certificiran 1. siječnja 1958. ili nakon tog datuma, osiguravaju:

(a) da je u zrakoplovima čije operacije obuhvaćaju prijevoz putnika svaki teretni ili prtljažni odjeljak klase D, bez obzira na obujam, u skladu s certifikacijskim specifikacijama koje se primjenjuju na odjeljke klase C;

(b) da je u zrakoplovima čije operacije obuhvaćaju samo prijevoz tereta svaki teretni odjeljak klase D, bez obzira na obujam, u skladu s certifikacijskim specifikacijama koje se primjenjuju na odjeljke klase C ili klase E.”;

5. umeće se sljedeća točka 26.205:

„**26.205 Sustavi za uzbunjivanje i upozoravanje na premašivanje uzletno-sletne staze**

(a) Operateri velikih zrakoplova koji se koriste u komercijalnom zračnom prijevozu osiguravaju da je svaki zrakoplov za koji je prva svjedodžba o plovidbenosti izdana najranije 1. siječnja 2025. opremljen sustavom za uzbunjivanje i upozoravanje na premašivanje uzletno-sletne staze.

(b) Taj sustav mora biti projektiran tako da omogućuje smanjenje rizika od uzdužnog izlijetanja s uzletno-sletne staze tijekom slijetanja uzbunjivanjem, u letu i na tlu, letačke posade kad postoji rizik da se zrakoplov neće moći zaustaviti unutar raspoložive udaljenosti do kraja uzletno-sletne staze.";

6. umeću se sljedeće točke 26.300, 26.301, 26.302, 26.303, 26.304, 26.305, 26.306, 26.307, 26.308, 26.309, 26.330, 26.331, 26.332, 26.333, 26.334 i 26.370:

„**26.300 Program za kontinuiranu strukturnu cjelovitost elemenata konstrukcije ostarjelih zrakoplova – opći zahtjevi**

(a) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa za veliki turbinski zrakoplov certificiran 1. siječnja 1958. ili nakon tog datuma, za koji je zahtjev za certifikat tipa podnesen prije 1. siječnja 2019., uspostavlja program za kontinuiranu strukturnu cjelovitost elemenata konstrukcije ostarjelih zrakoplova koji je u skladu sa zahtjevima iz točaka od 26.301 do 26.309.

(b) Podtočka (a) ne primjenjuje se na model zrakoplova za koji je certifikat tipa izdan prije 26. veljače 2021. i koji ispunjava bilo koji od sljedećih uvjeta:

i. naveden je u tablici A.1 Dodatka 1. ovom Prilogu;

ii. nije u upotrebi od 26. veljače 2021.;

iii. nije certificiran za izvođenje civilnih operacija s teretom ili putnicima;

iv. ima ograničeni certifikat tipa izdan prije 26. veljače 2021. u skladu sa zahtjevima u pogledu tolerancije oštećenja, pod uvjetom da nije u upotrebi više od 75 % projektom predviđenog vremena rada i da se ponajprije koristi kao potpora proizvodnim operacijama nositelja odobrenja;

v. certificiran je ograničenim certifikatom tipa i projektiran je ponajprije za gašenje požara.

Iznimke iz podtočke (b) podpodtočaka od ii. do v. primjenjuju se tek nakon što nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa Agenciji prije 27. svibnja 2021. na odobrenje podnese popis koji sadržava tip i modele, varijante ili serijske brojeve zrakoplova te informacije u prilog obrazloženju zašto je konkretni zrakoplov uvršten na popis.

(c) Za model zrakoplova za koji je prvi certifikat tipa izdan prije 26. veljače 2021. i za koji postojeća izmjena ili popravak nije i neće biti obavljena ni na jednom zrakoplovu u upotrebi na datum i poslije 26. veljače 2022., točka 26.307 podtočka (a) podpodtočke ii. i iii. i točka 26.308 podtočka (a) podpodtočka ii. ne primjenjuju se ako prije 26. veljače 2022. nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa Agenciji na odobrenje podnese popis svih izmjena i popravaka.

26.301 Plan usklađivanja za nositelje certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa

(a) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa za veliki turbinski zrakoplov certificiran 1. siječnja 1958. ili nakon tog datuma, za koji je zahtjev za certifikat tipa podnesen prije 1. siječnja 2019.:

i. sastavlja plan usklađivanja za kontinuiranu strukturnu cjelovitost u kojem opisuje planirano dokazivanje usklađenosti sa zahtjevima iz točaka od 26.302 do 26.309;

ii. podnosi plan usklađivanja za kontinuiranu strukturnu cjelovitost iz podpodtočke i. na odobrenje Agenciji do 27. svibnja 2021.

(b) Podnositelj zahtjeva za certifikat tipa ili ograničeni certifikat tipa iz članka 1. stavka 2. točke (c):

i. sastavlja plan usklađivanja za kontinuiranu strukturnu cjelovitost u kojem opisuje planirano dokazivanje usklađenosti sa zahtjevima iz točaka od 26.303 do 26.306;

ii. podnosi plan usklađivanja za kontinuiranu strukturnu cjelovitost iz podpodtočke i. na odobrenje Agenciji do 27. svibnja 2021. ili prije izdavanja certifikata ako se dogodi nakon tog datuma.

26.302 Evaluacija zamora i tolerancije oštećenja

(a) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa za veliki turbinski zrakoplov koji je certificiran 1. siječnja 1958. ili nakon tog datuma, certificiran je za prijevoz 30 ili više putnika, ili ima nosivost od 3 402 kg (7 500 lbs) ili veću, i za koji je zahtjev za certifikat tipa podnesen prije 1. siječnja 2019., provodi evaluaciju zamora i tolerancije oštećenja elemenata konstrukcije zrakoplova i uvodi DTI kojim će se izbjeći katastrofalni kvarovi uslijed zamora tijekom radnog vijeka zrakoplova.

(b) Osim ako je Agencija već odobrila dokumentaciju s opisom DTI-ja iz podtočke (a) u skladu s Prilogom I. (dio 21.) Uredbi (EU) br. 748/2012, nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa tu dokumentaciju podnosi na odobrenje Agenciji do 26. veljače 2023.

26.303 Ograničenje valjanosti

(a) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa za veliki turbinski zrakoplov certificiran 1. siječnja 1958. ili nakon tog datuma, za koji je zahtjev za certifikat tipa podnesen prije 1. siječnja 2019., i certificiran s najvećom dopuštenom uzletnom masom (MTOW) većom od 34 019 kg (75 000 lbs):

i. određuje ograničenje valjanosti (LOV) i uključuje ga u izmijenjeni ALS;

ii. utvrđuje postojeće i nove mjere održavanja o kojima ovisi LOV te priprema servisne informacije koje su operaterima potrebne za provedbu tih mjera održavanja i dostavlja ih Agenciji u skladu s obvezujućim rasporedom koji je dogovoren s Agencijom.

Strukturne konfiguracije zrakoplova koje treba evaluirati radi određivanja LOV-a obuhvaćaju sve varijante i izvedenice modela odobrene na temelju certifikata tipa prije 26. veljače 2021. te sve strukturne izmjene i zamjene strukturnih konfiguracija tih zrakoplova koje se zahtijevaju naredbom o plovidbenosti izdanoj prije 26. veljače 2021.

Odstupajući od podtočke (a) podpodtočke ii., nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa za veliki turbinski zrakoplov nije dužan pripremiti i Agenciji dostaviti servisne informacije za mjeru održavanja koja vrijedi za model zrakoplova koji se više neće koristiti nakon planiranog roka za podnošenje servisnih informacija za dotičnu mjeru održavanja. Da bi ta iznimka bila moguća, nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa dužan je obavijestiti Agenciju najkasnije na dan prestanka rada modela zrakoplova.

(b) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa podnosi Agenciji na odobrenje LOV određen u skladu s podtočkom (a) i izmjenu ALS-a iz te podtočke zajedno s obveznim rasporedom do rokova utvrđenih u podpodtočkama od i. do iii.:

i. 26. kolovoza 2022. za element konstrukcije kritičan s obzirom na zamor s osnovom certifikacije koja ne sadržava evaluaciju tolerancije oštećenja;

ii. 26. veljače 2026. za element konstrukcije zrakoplova koji je na datum stupanja na snagu ove Uredbe predmet sveobuhvatnog ispitivanja zamora koje je u tijeku;

iii. 26. veljače 2025. za sve druge elemente konstrukcije zrakoplova.

(c) Podnositelj zahtjeva za certifikat tipa ili ograničeni certifikat tipa iz članka 1. stavka 2. točke (c) za veliki turbinski zrakoplov s najvećom dopuštenom uzletnom masom (MTOW) većom od 34 019 kg (75 000 lbs):

i. određuje ograničenje valjanosti (LOV) i uključuje ga u ALS;

ii. utvrđuje postojeće i nove mjere održavanja o kojima ovisi LOV te priprema servisne informacije koje su operaterima potrebne za provedbu tih mjera održavanja i dostavlja ih Agenciji u skladu s obveznim rasporedom koji je dogovoren s Agencijom.

(d) Podnositelj zahtjeva za certifikat tipa ili ograničeni certifikat tipa iz članka 1. stavka 2. točke (c) podnosi Agenciji na odobrenje LOV određen u skladu s podtočkom (c) i ALS iz te podtočke zajedno s obvezujućim rasporedom.

(e) Za obveze iz podtočke (d) vrijede sljedeći rokovi:

i. dostaviti do datuma koji u planu podnositelja zahtjeva odobri Agencija za dovršetak testova i analiza svih elemenata konstrukcije zrakoplova za koje je potrebno novo sveobuhvatno ispitivanje zamora radi određivanja LOV-a;

ii. dostaviti do 26. veljače 2025. za sve druge elemente konstrukcije zrakoplova.

26.304 Program za sprečavanje i kontrolu korozije

(a) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa za veliki turbinski zrakoplov certificiran 1. siječnja 1958. ili nakon tog datuma, za koji je zahtjev za certifikat tipa podnesen prije 1. siječnja 2019., izrađuje osnovni program za sprečavanje korozije i kontrolu korozije (CPCP).

(b) Osim ako je Agencija već odobrila osnovni CPCP iz podtočke (a) u skladu s točkom 21.A.3B podtočkom (c) podpodtočkom (1) Priloga 1. Uredbi (EU) 748/2012 ili u izvješću odbora za pregled održavanja (MRBR), nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa podnosi CPCP na odobrenje Agenciji do 26. veljače 2023.

(c) Podnositelj zahtjeva za certifikat tipa ili ograničeni certifikat tipa iz članka 1. stavka 2. točke (c) za veliki turbinski zrakoplov izrađuje osnovni CPCP prije izdavanja certifikata tipa.

26.305 Valjanost programa za kontinuiranu strukturnu cjelovitost

(a) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa za veliki turbinski zrakoplov certificiran 1. siječnja 1958. ili nakon tog datuma, za koji je zahtjev za certifikat tipa podnesen prije 1. siječnja 2019., određuje i primjenjuje postupak kojim se osigurava valjanost programa za kontinuiranu strukturnu cjelovitost tijekom cijelog radnog vijeka zrakoplova, uzimajući u obzir iskustvo stečeno upotrebom i trenutačne operacije.

(b) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa podnosi opis postupka iz podtočke (a) na odobrenje Agenciji do 26. veljače 2023. Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa postupak počinje primjenjivati najkasnije 6 mjeseci nakon što ga Agencija odobri.

(c) Podnositelj zahtjeva za certifikat tipa ili ograničeni certifikat tipa iz članka 1. stavka 2. točke (c) za veliki turbinski zrakoplov određuje i primjenjuje postupak kojim se osigurava valjanost programa za kontinuiranu strukturnu cjelovitost tijekom cijelog radnog vijeka zrakoplova, uzimajući u obzir iskustvo stečeno upotrebom i trenutačne operacije Opis postupka podnosi na odobrenje Agenciji do 26. veljače 2023. ili prije izdavanja certifikata, ovisno što bude kasnije, te ga počinje primjenjivati najkasnije 6 mjeseci nakon što ga Agencija odobri.

26.306 Osnovni element konstrukcije kritičan s obzirom na zamor

(a) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa za veliki turbinski zrakoplov koji je certificiran 1. siječnja 1958. ili nakon tog datuma, za koji je zahtjev za certifikat tipa podnesen prije 1. siječnja 2019., i koji je certificiran za prijevoz 30 ili više putnika, ili ima nosivost od 3 402 kg (7 500 lbs) ili veću, utvrđuje i popisuje elemente konstrukcije kritične s obzirom na zamor za sve varijante i izvedenice modela zrakoplova u certifikatu tipa ili ograničenom certifikatu tipa.

(b) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa podnosi popis elemenata konstrukcije iz podtočke (a) Agenciji na odobrenje do 26. kolovoza 2021.

(c) Nakon što popis iz podtočke (a) bude odobren, nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa stavlja ga na raspolaganje operaterima i osobama dužnima poštovati točke 26.330 i 26.370.

(d) Podnositelj zahtjeva za certifikat tipa ili ograničeni certifikat tipa iz članka 1. stavka 2. točke (c) za veliki turbinski zrakoplov koji treba certificirati za prijevoz 30 ili više putnika, ili ima nosivost od 3 402 kg (7 500 lbs) ili veću, utvrđuje i popisuje elemente konstrukcije kritične s obzirom na zamor (FCBS) za sve varijante i izvedenice modela zrakoplova u certifikatu tipa ili ograničenom certifikatu tipa. Popis tih elemenata konstrukcije podnosi Agenciji na odobrenje do 26. kolovoza 2021. ili prije izdavanja certifikata, ovisno što bude kasnije.

(e) Nakon što popis iz podtočke (d) bude odobren, podnositelj zahtjeva za certifikat tipa ili ograničeni certifikat tipa iz članka 1. stavka 2. točke (c) stavlja ga na raspolaganje operaterima i osobama dužnima poštovati točku 26.370.

26.307 Podaci o toleranciji oštećenja za postojeće izmjene na elementu konstrukcije kritičnom s obzirom na zamor

(a) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa za veliki turbinski zrakoplov koji je certificiran 1. siječnja 1958. ili nakon tog datuma i certificiran je za prijevoz 30 ili više putnika, ili ima nosivost od 3 402 kg (7 500 lbs) ili veću, za izmjene i preinačene elemente konstrukcije kritične s obzirom na zamor (FCMS) koje postoje na dan 26. veljače 2021.:

i. pregledava postojeće izmjene (preinake) projekta i utvrđuje sve izmjene koje utječu na elemente konstrukcije kritične s obzirom na zamor utvrđene u skladu s točkom 26.306;

ii. za svaku izmjenu utvrđenu u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom i. utvrđuje sve povezane elemente konstrukcije kritične s obzirom na zamor (FCMS);

iii. za svaku izmjenu utvrđenu u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom i. obavlja evaluaciju tolerancije oštećenja te određuje i dokumentira povezane preglede tolerancije oštećenja;

(b) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa podnosi popis svih preinačenih elemenata konstrukcije kritičnih s obzirom na zamor utvrđenih u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom ii. na odobrenje Agenciji do 26. veljače 2022.

(c) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa podnosi podatke o toleranciji oštećenja, uključujući DTI, dobivene evaluacijom obavljenom u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom iii. na odobrenje Agenciji do 26. kolovoza 2022.

(d) Nakon što Agencija odobri popis preinačenih elemenata konstrukcije kritičnih s obzirom na zamor podnesen u skladu s podtočkom (b), nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa stavlja taj popis na raspolaganje operaterima i osobama dužnima poštovati točke 26.330 i 26.370.

26.308 Podaci o toleranciji oštećenja za postojeće popravke na elementu konstrukcije kritičnom s obzirom na zamor

(a) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa za veliki turbinski zrakoplov koji je certificiran 1. siječnja 1958. ili nakon tog datuma i certificiran je za prijevoz 30 ili više putnika, ili ima nosivost od 3 402 kg (7 500 lbs) ili veću, za objavljene postojeće popravke na dan 26. veljače 2021.:

i. pregledava podatke o popravcima i utvrđuje svaki popravak naveden u podacima koji utječe na osnovne i preinačene elemente konstrukcije kritične s obzirom na zamor utvrđene u skladu s točkom 26.306 podtočkom (a) i točkom 26.307 podtočkom (a) podpodtočkom ii.;

ii. obavlja evaluaciju tolerancije oštećenja za svaki popravak utvrđen u skladu s podtočkom (a)podpodtočkom i. osim ako je već obavljena.

(b) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa podnosi podatke o toleranciji oštećenja, uključujući DTI, dobivene evaluacijom obavljenom u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom ii. na odobrenje Agenciji do 26. svibnja 2022., osim ako su već odobreni u skladu s točkom 21.A.435 podtočkom (b) podpodtočkom 2. Priloga I. (dio 21.) Uredbi (EU) br. 748/2012 prije 26. kolovoza 2022.

26.309 Smjernice za evaluaciju popravaka

(a) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa za veliki turbinski zrakoplov koji je certificiran 1. siječnja 1958. ili nakon tog datuma i certificiran je za prijevoz 30 ili više putnika, ili ima nosivost od 3 402 kg (7 500 lbs) ili veću, i za koji je certifikat tipa ili ograničeni certifikat tipa izdan prije 11. siječnja 2008. izrađuje smjernice za evaluaciju popravaka kako bi se odredilo sljedeće:

i. postupak izvođenja pregleda dotičnog zrakoplova koji omogućuje utvrđivanje i dokumentiranje svih postojećih popravaka koji utječu na element konstrukcije kritičan s obzirom na zamor utvrđenu u skladu s točkom 26.306 podtočkom (a) i točkom 26.307 podtočkom (a) podpodtočkom ii.;

ii. postupak koji operaterima omogućuje da dobiju DTI za popravke utvrđene u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom i.;

iii. raspored s rokovima za provedbu pregleda zrakoplova, dobivanje DTI-ja i uključivanje DTI-ja u program održavanja operatera zrakoplova.

(b) Nositelj certifikata tipa ili ograničenog certifikata tipa podnosi smjernice za evaluaciju popravaka izrađene u skladu s podtočkom (a) na odobrenje Agenciji do 26. veljače 2023.

26.330 Podaci o toleranciji oštećenja za postojeće dodatne certifikate tipa (STC), druge postojeće veće izmjene i postojeće popravke koje utječu na te izmjene ili na dodatne certifikate tipa

(a) Nositelj dodatnog certifikata tipa izdanog prije 26. veljače 2021. za veći popravak, ili nositelj veće izmjene koja se smatra odobrenom u skladu s člankom 4. Uredbe (EU) br. 748/2012, za velike zrakoplove certificirane 1. siječnja 1958. ili nakon tog datuma za prijevoz 30 ili više putnika ili koji imaju nosivost od 3 402 kg (7 500 lbs) ili veću, pruža potporu operaterima koji su dužni poštovati točku 26.370 podtočku (a) podpodtočku ii. rješavanjem štetnih učinaka tih izmjena i popravaka tih izmjena na element konstrukcije zrakoplova i ispunjava zahtjeve iz točaka od 26.331 do 26.334.

(b) Podtočka (a) ne primjenjuje se na veće izmjene i popravke modela zrakoplova koji je prvi put certificiran prije 26. veljače 2021. ako taj model zrakoplova ispunjava bilo koji od sljedećih uvjeta:

i. naveden je u tablici A.1 Dodatka 1.;

ii. nije u upotrebi od 26. veljače 2021.;

iii. nije certificiran za izvođenje civilnih operacija s teretom ili putnicima;

iv. ima ograničeni certifikat tipa i certificiran je u skladu sa zahtjevima u pogledu tolerancije oštećenja, pod uvjetom da nije u upotrebi više od 75 % projektom predviđenog vremena rada i da se ponajprije koristi kao potpora proizvodnim operacijama nositeljâ ograničenog certifikata tipa;

v. certificiran je ograničenim certifikatom tipa i projektiran je ponajprije za gašenje požara.

(c) Podtočka (a) ne primjenjuje se na veće izmjene i popravke modela zrakoplova koji je prvi put certificiran prije 26. veljače 2021. ako izmjene ili popravci nisu i neće biti obavljeni na zrakoplovu u upotrebi na datum ili poslije 26. kolovoza 2022.

(d) Iznimke iz podtočke (b) podpodtočaka ii. do.vi i podtočke (c) primjenuju se ako nositelj odobrenja izmjene podnese popis izmjena koje utječu na osnovni element konstrukcije kritičan s obzirom na zamor i informacije u prilog obrazloženju za uvrštavanje svake izmjene na popis na odobrenje Agenciji do 26. veljače 2022.

26.331 Plan usklađivanja za nositelje dodatnih certifikata tipa

Nositelj odobrenja izmjene:

(a) izrađuje plan usklađivanja za zahtjeve iz točaka od 26.332 do 26.334;

(b) podnosi plan usklađivanja iz podtočke (a) na odobrenje Agenciji do 25. kolovoza 2021.

26.332 Utvrđivanje izmjena koje utječu na element konstrukcije kritičan s obzirom na zamor

(a) Nositelj odobrenja izmjene:

i. pregledava izmjene i utvrđuje one koje utječu na osnovni element konstrukcije kritičan s obzirom na zamor;

ii. za svaku izmjenu utvrđenu u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom i. utvrđuje sve povezane preinačene elemente konstrukcije kritične s obzirom na zamor;

iii. utvrđuje objavljene popravke koji utječu na svaku izmjenu u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom i.;

(b) Nositelj odobrenja izmjene izdanog 1. rujna 2003. ili nakon tog datuma sastavlja popis izmjena i preinačenih elemenata konstrukcije kritičnih s obzirom na zamor u skladu s podtočkom (a) podpodtočkama i. i ii. i podnosi ga na odobrenje Agenciji do 26. veljače 2022. Nakon što ga Agencija odobri popis stavlja na raspolaganje osobama i operaterima koji su dužni poštovati točku 26.370 podtočku (b) podpodtočku ii.

(c) Nositelj odobrenja izmjene izdanog prije 1. rujna 2003.:

i. sastavlja popis izmjena utvrđenih u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom i. i podnosi ga na odobrenje Agenciji do 26. veljače 2022.

ii. na zahtjev operatera koji je za izmjenu dužan poštovati točku 26.370 podtočku (a) podpodtočku ii. utvrđuje i sastavlja popis svih preinačenih elemenata konstrukcije kritičnih s obzirom na zamor koje su povezane s izmjenom i podnosi te podatke na odobrenje Agenciji u roku od 12 mjeseci od operaterova zahtjeva;

iii. sve podatke podnesene u skladu s podtočkom (c) podpodtočkama i. i ii. koje Agencija odobri stavlja zatim na raspolaganje osobama i operaterima koji su dužni poštovati točku 26.370 podtočku (b) podpodtočku ii.

26.333 Podaci o toleranciji oštećenja za dodatne certifikate tipa i popravke u skladu s tim dodatnim certifikatima tipa odobrene 1. rujna 2003. ili nakon tog datuma

(a) Nositelj odobrenja izmjene izdanog 1. rujna 2003. ili nakon tog datuma:

i. obavlja evaluaciju tolerancije oštećenja za izmjene i objavljene popravke utvrđene u skladu s točkom 26.332 podtočkom (a) podpodtočkom i. i 26.332 podtočkom (a) podpodtočkom iii.;

ii. uspostavlja i dokumentira povezanu provjeru tolerancije oštećenja ako to već nije učinjeno.

(b) Nositelj odobrenja izmjene podnosi podatke o toleranciji oštećenja dobivene evaluacijom tolerancije oštećenja obavljenom u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom i. na odobrenje Agenciji do 26. veljače 2023., osim ako su već odobreni u skladu s točkom 21.B.111 Priloga I. (dio 21.) Uredbi (EU) br. 748/2012.

(c) Odstupajući od podtočke (b), za izmjene koje u osnovi certifikacije nisu imale zahtjev za evaluaciju tolerancije oštećenja, nositelj odobrenja izmjene iz podtočke (a) podnosi podatke o toleranciji oštećenja dobivene evaluacijom tolerancije oštećenja obavljenom u skladu s podtočkom (a) na odobrenje Agenciji do sljedećih rokova, ovisno što bude kasnije:

i. prije upotrebe zrakoplova na kojem je ta izmjena realizirana u skladu u Prilogom IV. (dio CAT) Uredbi (EU) br. 965/2012 *; ili

ii. do 26. veljače 2023.

26.334 Podaci o toleranciji oštećenja za dodatne certifikate tipa i druge izmjene i popravke tih izmjena odobrene prije 1. rujna 2003.

(a) Nositelj odobrenja izmjene izdanog prije 1. rujna 2003.:

i. obavlja evaluaciju tolerancije oštećenja za izmjene i objavljene popravke utvrđene u skladu s točkom 26.332 podtočkom (a) podpodtočkama i. i ii.;

ii. uspostavlja i dokumentira povezanu provjeru tolerancije oštećenja ako to već nije učinjeno.

(b) Nositelj odobrenja izmjene podnosi podatke o toleranciji oštećenja dobivene evaluacijom obavljenom u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom i. na odobrenje Agenciji unutar sljedećih rokova, ovisno što bude kasnije:

i. prije upotrebe zrakoplova na kojem je ta izmjena realizirana u skladu u Prilogom IV. (dio CAT) Uredbi (EU) br. 965/2012; ili

ii. do 26. veljače 2023.;

26.370 Poslovi povezani s kontinuiranom plovidbenosti i program održavanja zrakoplova

(a) Operateri ili vlasnici velikih turbinskih zrakoplova certificiranih 1. siječnja 1958. ili nakon tog datuma dužni su osigurati kontinuiranu plovidbenost elemenata konstrukcije ostarjelih zrakoplova izradom programa održavanja zrakoplova predviđenog u točki M.A.302 Priloga I. (dio M) Uredbi Komisije (EU) br. 1321/2014 ** koji sadržava:

i. za zrakoplove certificirane za prijevoz 30 putnika ili više ili s nosivošću većom od 3 402 kg (7 500 lbs): odobreni program provjere koji se temelji na toleranciji oštećenja;

ii. za zrakoplove u upotrebi u skladu s Prilogom IV. (dio CAT) Uredbi (EU) br. 965/2012 i certificirane za prijevoz 30 putnika ili više ili s nosivošću većom od 3 402 kg (7 500 lbs): načine uklanjanja mogućih štetnih učinaka popravaka i preinaka na element konstrukcije kritičan s obzirom na zamor i provjere iz podtočke (a) podpodtočke i.;

iii. za zrakoplove certificirane s najvećom dopuštenom uzletnom masom (MTOW) većom od 34 019 kg (75 000 lbs): odobreni LOV;

iv. CPCP;

(b) Za obveze iz podtočke (a) vrijede sljedeći rokovi:

i. program održavanja zrakoplova revidira se tako da se ispune zahtjevi iz podtočke (a) podpodtočaka i., ii. i iv. do 26. veljače 2024. ili prije upotrebe zrakoplova, ovisno što bude kasnije;

ii. program održavanja zrakoplova revidira se tako da se ispune zahtjevi iz podtočke (a) podpodtočke iii. do 26. kolovoza 2021., ili najkasnije 6 mjeseci nakon objave LOV-a ili prije upotrebe zrakoplova, ovisno što bude kasnije;

(c) Na model zrakoplova koji je prvi put certificiran prije 26. veljače 2021. i:

i. nije u upotrebi od 26. veljače 2024. ne primjenjuju se podtočka (a) podpodtočka i., podtočka (a) podpodtočka ii. i podtočka (a) podpodtočka iv.;

ii. nije u upotrebi od 26. kolovoza 2021. ne primjenjuje se podtočka (a) podpodtočka iii.;

iii. ima ograničeni certifikat tipa izdan prije 26. veljače 2021. u skladu sa zahtjevima u pogledu tolerancije oštećenja, pod uvjetom da nije u upotrebi više od 75 % projektom predviđenog vremena rada i da se ponajprije koristi kao potpora proizvodnim operacijama nositelja odobrenja, ne primjenjuju se podtočka (a) podpodtočka i., podtočka (a) podpodtočka ii. i podtočka (a) podpodtočka iv.;

(d) Na model zrakoplova koji ima ograničeni certifikat tipa izdan prije 26. veljače 2021. i projektiran je ponajprije za gašenje požara ne primjenjuju se podtočka (a) podpodtočka i. i podtočka (a) podpodtočka ii.

---

* Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).

** Uredba Komisije (EU) br. 1321/2014 od 26. studenoga 2014. o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja, te o odobravanju organizacija i osoblja uključenih u te poslove (SL L 362, 17.12.2014., str. 1.).";

7. dodaje se sljedeći Dodatak 1.:

'Dodatak 1.

Popis modela zrakoplova na koje se ne primjenjuju određene odredbe iz Priloga I. (dio-26)

Tablica A.1.

Nositelj certifikata tipa	Tip	Modeli	Odredbe iz Priloga I. (dio-26) koje se NE primjenjuju
The Boeing Company	707	svi	od 26.301 do 26.334
The Boeing Company	720	svi	od 26.301 do 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	od 26.301 do 26.334
The Boeing Company	DC-8	svi	od 26.301 do 26.334
The Boeing Company	DC-9	DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14,DC-9-15, DC-9-15F, DC-9-21, DC-9-31,DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F,DC-9-32F (C-9 A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	od 26.301 do 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	od 26.301 do 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	od 26.301 do 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	od 26.301 do 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	od 26.301 do 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159 A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	od 26.301 do 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	od 26.301 do 26.334
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/3-6/35/55/60	24,24 A,24B,24B-A,24D, 24D-A,24F,24F-A,25,25B,25C,25D,25F	od 26.301 do 26.334

Nositelj certifikata tipa	Tip	Modeli	Odredbe iz Priloga I. (dio-26) koje se NE primjenjuju
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	svi	od 26.301 do 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	svi	od 26.301 do 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	od 26.301 do 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	svi	od 26.301 do 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	svi	od 26.301 do 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	od 26.301 do 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	od 26.301 do 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	svi	od 26.301 do 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	od 26.301 do 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	od 26.301 do 26.334’