VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2020/1159

z 5. augusta 2020,

ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1321/2014 a (EÚ) 2015/640, pokiaľ ide o zavedenie nových dodatočných požiadaviek letovej spôsobilosti

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a najmä na jeho článok 17 ods. 1 písm. h),

keďže:

(1) Podľa článku 76 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2018/1139 agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) vydáva certifikačné špecifikácie (ďalej len „CS“) a pravidelne ich aktualizuje. V prípade lietadla, ktorého projekt už bol osvedčený, však už neplatí povinnosť, aby vyhovovalo aktualizovanej verzii CS, keď je vyrobené alebo prevádzkované. S cieľom zachovať vysokú úroveň bezpečnosti letectva a environmentálnych požiadaviek v Únii by sa preto mal zaviesť súlad takýchto lietadiel s dodatočnými požiadavkami letovej spôsobilosti, ktoré neboli zahrnuté do počiatočných CS v čase osvedčovania projektu. Takéto dodatočné požiadavky letovej spôsobilosti sa stanovujú v nariadení Komisie (EÚ) 2015/640 ([2]). Uvedené nariadenie by sa teraz malo zmeniť tak, aby sa doň doplnili nové požiadavky týkajúce sa starnúcich lietadiel.

(2) V roku 2007 agentúra vydala prijateľné prostriedky preukázania zhody (AMC) 20 – 20, ktoré poskytujú technické usmernenia na vypracovanie programu zachovania odolnosti konštrukcie, ktorého cieľom je zaistiť bezpečnú prevádzku starnúcich lietadiel počas celej ich prevádzkovej životnosti. Vzhľadom na nezáväzný charakter AMC sa tieto usmernenia nemusia uplatňovať jednotne v celej Únii. V dôsledku toho sa v súčasnosti môžu prevádzkovať veľké lietadlá, ktoré boli projektované, upravené alebo opravené bez toho, aby sa účinne zohľadnili hodnotenia prípustného poškodenia, rozsiahle únavové poškodenia a predchádzanie korózii. S cieľom zabrániť katastrofálnym poruchám spôsobeným únavou vrátane rozsiahlej únavy a korózie by sa v nariadení (EÚ) 2015/640 mali zaviesť dodatočné požiadavky letovej spôsobilosti pre starnúce lietadlá.

(3) Každé lietadlo by sa mohlo považovať za starnúce lietadlo od okamihu jeho výroby. Starnutie lietadiel závisí od veku, počtu letových cyklov a počtu letových hodín. Jednotlivé komponenty lietadla starnú rôzne a medzi faktory starnutia patrí únava spôsobená opakujúcimi sa cyklami, opotrebovaním, znehodnotením a koróziou. Tieto faktory by mohli spôsobiť závažné bezpečnostné hrozby, pokiaľ by neboli správne riadené počas celého životného cyklu lietadla. Zo skúseností z prevádzky vyplynulo, že je potrebné neustále aktualizovať vedomosti o odolnosti konštrukcie starnúcich lietadiel. Preto by sa v nariadení (EÚ) 2015/640 mali zaviesť nové požiadavky na aktualizáciu vedomostí o faktoroch starnutia na základe prevádzkových skúseností v reálnom čase a s využitím moderných nástrojov analýzy a skúšania.

(4) Tieto požiadavky na starnúce lietadlá by mali zabezpečiť, aby držitelia schválenia projektu poskytovali údaje a dodržiavali postupy, pokyny a príručky, ktoré sú potrebné na to, aby sa predišlo poruchám spôsobeným starnutím konštrukcie v dôsledku korózie a únavy, a aby ich sprístupnili prevádzkovateľom. Na dosiahnutie tohto cieľa by sa od držiteľov schválenia projektu malo vyžadovať, aby vypracovali komplexný program zachovania odolnosti konštrukcie pre typ lietadla a aby vyhodnotili existujúce zmeny a postupy opráv pre prípustné poškodenie. Súbežne s tým by prevádzkovatelia mali byť povinní zapracovávať tieto údaje do svojich programov údržby a riešiť pritom nepriaznivé účinky zmien a opráv na každý drak lietadla a súvisiace požiadavky na jeho údržbu.

([1]) Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1.

([2]) 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).

(5) S cieľom zabezpečiť, aby sa uvedené údaje, postupy, pokyny a príručky vypracované na základe týchto nových požiadaviek používali aj pri údržbe veľkých letúnov, musí ustanovenie M.A.302 prílohy I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1321/2014 ([3]) odkazovať na požiadavky uvedené v časti 26 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2015/640.

(6) V členských štátoch je v súčasnosti registrovaných niekoľko stoviek veľkých letúnov vybavených nákladovým alebo batožinovým priestorom triedy D. Riziko nekontrolovateľných požiarov v tomto type priestorov sa považuje za vysoké, najmä vzhľadom na to, že v posledných rokoch sa v nákladovom alebo batožinovom priestore stále častejšie prepravujú lítiové batérie, spolu s identifikovaným rizikom tepelného prierazu a následných požiarov v súvislosti s týmito batériami.

(7) V septembri 2007 agentúra zaviedla nové projektové normy, ktorými vyradila nákladové a batožinové priestory triedy D z certifikačných špecifikácií pre veľké letúny. Tieto normy boli zamerané na zmiernenie rizika zranení alebo úmrtí v prípade požiaru v nákladovom alebo batožinovom priestore počas letu, ale vzťahujú sa len na veľké letúny osvedčené na základe žiadostí podaných po septembri 2007. Keďže je možné, že niektoré veľké letúny nespĺňajú tieto normy a s náležitým ohľadom na povahu a riziko prevádzky veľkých letúnov, by sa tieto normy teraz mali uplatňovať na všetky veľké letúny osvedčené agentúrou, ktoré sú v prevádzke.

(8) V posledných niekoľkých desaťročiach boli hlavnými príčinami nehôd na celom svete vychýlenia zo vzletovej a pristávacej dráhy a predstavujú teda závažné bezpečnostné riziko. Vo výročnom prehľade EASA o bezpečnosti za rok 2018 sa vychýlenia zo vzletovej a pristávacej dráhy identifikujú ako jedna z dvoch najrizikovejších oblastí. Okrem toho vychýlenia zo vzletovej a pristávacej dráhy predstavovali za rovnaké obdobie a pri tej istej populácii 30 % nehôd bez smrteľných následkov. Počet prípadov vychýlení zo vzletovej a pristávacej dráhy počas pristávania sa zvýšil úmerne k nárastu objemu dopravy. Keďže sa očakáva, že objem leteckej dopravy bude naďalej rásť na celom svete, a teda aj v Európe, ak sa neprijmú žiadne opatrenia, možno očakávať aj ďalší nárast počtu vychýlení zo vzletovej a pristávacej dráhy.

(9) V januári 2020 agentúra zaviedla nové projektové normy pre inštaláciu systémov na pomoc letovej posádke pri rozhodnutiach počas približovania a pristávania. Cieľom týchto noriem je zmierniť riziko vychýlenia zo vzletovej a pristávacej dráhy počas pristávania. Vzhľadom na povahu a riziko prevádzky veľkých letúnov by sa tieto nové normy teraz mali uplatňovať na všetky veľké letúny osvedčené agentúrou, ktoré sú v prevádzke.

(10) Nariadenia Komisie (EÚ) č. 1321/2014 a (EÚ) 2015/640 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť. Vzhľadom na súčasnú epidémiu COVID-19 bolo pridané prechodné obdobie, aby sa zabránilo dodatočnému zaťaženiu odvetvia počas tejto krízy a uľahčilo sa dodržiavanie nových pravidiel a postupov zavedených týmto nariadením.

(11) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú založené na stanoviskách č. 12/2016 ([4]) a 04/2019 ([5]), ktoré vydala agentúra v súlade s článkom 76 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

(12) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru uvedeného v článku 127 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2018/1139,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Príloha I (časť M) k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014 sa mení v súlade s prílohou I k tomuto nariadeniu.

([3]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 362, 17.12.2014, s. 1).

([4]) Stanovisko 12/2016: Konštrukcie starnúcich lietadiel.

([5]) Stanovisko 04/2019: Znižovanie počtu prípadov vychýlení zo vzletovej a pristávacej dráhy a priestory triedy D.

Článok 2

Nariadenie (EÚ) 2015/640 sa mení takto:

1. Článok 1 sa nahrádza takto:

„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.

2. Toto nariadenie sa vzťahuje na:

a) prevádzkovateľov:

i) lietadiel registrovaných v členskom štáte;

ii) lietadiel registrovaných v treťom štáte a používaných prevádzkovateľom, nad ktorým členský štát zabezpečuje dohľad;

b) držiteľov typového osvedčenia, obmedzeného typového osvedčenia, doplnkového typového osvedčenia alebo schválenia postupu zmeny a opravy schválených agentúrou v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 748/2012 * alebo považovaných za vydané v súlade s článkom 3 uvedeného nariadenia;

c) žiadateľov o typové osvedčenie alebo obmedzené typové osvedčenie pre veľké letúny s turbínovým pohonom, 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).

* 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).“

2. V článku 2 sa dopĺňajú tieto písmená e) až o):

„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;

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). Základný CPCP stanovuje držiteľ typového osvedčenia a prevádzkovatelia si ho môžu prispôsobiť tak, aby vo svojich programoch údržby vytvorili CPCP, ktorý je špecifický pre ich prevádzku;

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;

i) ‚základná konštrukcia‘ sa vzťahuje na konštrukciu, ktorá je naprojektovaná na základe 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 klasifikuje ako konštrukciu kritickú z hľadiska únavy;

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;

m) ‚prehliadka prípustného poškodenia' (*damage tolerance inspection* ‚DTI') je požiadavka na dokumentovanú prehliadku alebo iná činnosť údržby, ktorú vypracovali držitelia typového osvedčenia alebo obmedzeného typového osvedčenia v dôsledku hodnotenia prípustného poškodenia. DTI zahŕňa oblasti, ktorých prehliadka sa má vykonať, metódu prehliadky, postupy prehliadky (vrátane sledu krokov pri prehliadke a kritérií prijateľnosti a zamietnutia), dátum prvej prehliadky a akékoľvek opakujúce sa intervaly, ktoré sú s týmito prehliadkami spojené. DTI môžu tiež špecifikovať činnosti údržby, ako je výmena, oprava alebo úprava;

n) ‚usmernenie na hodnotenie opráv' (*repair evaluation guideline* ‚REG') je postup zavedený držiteľom typového osvedčenia, ktorý usmerňuje prevádzkovateľov, aby zaviedli prehliadky prípustného poškodenia pri opravách, ktoré majú vplyv na konštrukciu kritickú z hľadiska únavy, s cieľom zabezpečiť zachovanie odolnosti konštrukcie pri všetkých príslušných opravách;

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."

3. Príloha I (časť 26) sa mení v súlade s prílohou II k tomuto nariadeniu.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

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

Uplatňuje sa od 26. februára 2021 s výnimkou prílohy II bodu 4, ktorý sa uplatňuje od 26. augusta 2023.

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

V Bruseli 5. augusta 2020

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA I

V ustanovení M.A.302 písm. d) prílohy I (časť M) k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014 sa dopĺňa tento bod 3:

„3. uplatniteľnými ustanoveniami prílohy I (časť 26) k nariadeniu (EÚ) 2015/640.“

PRÍLOHA II

Príloha I (časť 26) k nariadeniu (EÚ) 2015/640 sa mení takto:

1. Obsah sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA I

Časť 26

DODATOČNÉ ŠPECIFIKÁCIE LETOVEJ SPÔSOBILOSTI PRE PREVÁDZKU

OBSAH

PODČASŤ A — VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

26.10 26.10. Príslušný orgán

26.20. Dočasne nefunkčné vybavenie

26.30. Preukázanie súladu

PODČASŤ B — VEĽKÉ 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

26.200. Akustické varovanie podvozku

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

26.306. Základná konštrukcia kritická z hľadiska únavy

26.307. Údaje o prípustnom poškodení v prípade existujúcich zmien konštrukcie kritickej z hľadiska únavy

26.308. Údaje o prípustnom poškodení v prípade existujúcich opráv konštrukcie kritickej 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 zmeny alebo na STC

26.331. Plán na zabezpečenie súladu pre držiteľov STC

26.332. Identifikácia zmien, ktoré majú vplyv na konštrukciu kritickú 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 zmien a opráv týchto zmien schválených pred 1. septembrom 2003

26.370. Úlohy zachovania letovej spôsobilosti a program údržby lietadiel

PODČASŤ C — VEĽKÉ VRTUĽNÍKY

26.400. Hasiace prístroje

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

2. Bod 26.10 sa nahrádza takto:

„**26.10. Príslušný orgán**

a) Príslušným orgánom, ktorému prevádzkovatelia musia preukázať súlad lietadla, ktorého projekt už bol osvedčený, s požiadavkami tejto prílohy, je na účely tejto prílohy orgán určený členským štátom, v ktorom má prevádzkovateľ svoje hlavné miesto podnikania.

b) Príslušným orgánom, ktorému musia držitelia typových osvedčení (TC), obmedzených typových osvedčení, doplnkových typových osvedčení (STC), schválení postupu zmeny a opravy preukázať súlad existujúcich typových osvedčení (TC), obmedzených typových osvedčení, doplnkových typových osvedčení (STC), schválení postupu zmeny a opravy s požiadavkami tejto prílohy, je na účely tejto prílohy agentúra.“

3. Bod 26.30 sa mení takto:

a) Písmená a) a b) sa nahrádzajú takto:

„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 a držitelia typového osvedčenia, obmedzeného typového osvedčenia, doplnkového typového osvedčenia alebo schválenia postupu zmeny a opravy môžu preukázať súlad s požiadavkami tejto prílohy dodržiavaním:

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

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

b) Dopĺňa sa toto písmeno c):

„c) Držitelia typového osvedčenia, obmedzeného typového osvedčenia, doplnkového typového osvedčenia alebo schválenia postupu zmeny a opravy sprístupnia každému známemu prevádzkovateľovi letúnov všetky zmeny „Pokynov na zachovanie letovej spôsobilosti“ (ICA), ktoré sú potrebné na preukázanie súladu s touto prílohou. 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).“

4. Vkladá sa toto ustanovenie 26.157:

„**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 letúnov, ktorých prevádzka zahŕňa prepravu cestujúcich, každý nákladový alebo batožinový priestor triedy D, bez ohľadu na jeho objem, spĺňal certifikačné špecifikácie uplatniteľné na priestory triedy C;

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

5. Vkladá sa toto ustanovenie 26.205:

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

a) Prevádzkovatelia veľkých letúnov používaných v obchodnej leteckej doprave musia zabezpečiť, aby bol každý letún, pre ktorý bolo prvé individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané 1. januára 2025 alebo neskôr, vybavený systémom výstrahy pred nebezpečenstvom minutia konca vzletovej a pristávacej dráhy.

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.“

6. Vkladajú sa tieto ustanovenia 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 a 26.370:

„**26.300. Program zachovania odolnosti konštrukcie starnúcich letúnov – všeobecné požiadavky**

a) Držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného TC pre veľký letún s turbínovým pohonom, 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 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 TC 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 držiteľov schválenia;

v) je osvedčený obmedzeným TC 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 (TC) alebo obmedzeného TC predloží agentúre pred 27. májom 2021 na schválenie zoznam uvádzajúci typ, modely, varianty alebo sériové čísla letúna spolu s informáciami odôvodňujúcimi, prečo bol letún zaradený do zoznamu.

c) Pokiaľ ide o model 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 a 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 (TC) alebo obmedzeného TC predloží agentúre na schválenie zoznam všetkých zmien a opráv.

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

a) Držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného TC pre veľký letún s turbínovým pohonom 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

a) Držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného TC pre veľký letún s turbínovým pohonom, ktorý má osvedčenie na prepravu 30 cestujúcich alebo viac, alebo s kapacitou užitočného zaťaženia 3 402 kg (7 500 libier) 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 zabráni katastrofálnym poruchám spôsobeným únavou počas celej prevádzkovej životnosti letúna.

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.

26.303. Limit platnosti

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

   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 pre prevádzkovateľov na vykonávanie týchto činností údržby a predloží ich agentúre v súlade so záväzným harmonogramom dohodnutým s agentúrou.

   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 písmena a) bodu ii) sa od držiteľa typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného TC na veľký letún s turbínovým pohonom nevyžaduje, aby vypracoval a predložil agentúre servisné informácie týkajúce sa činností údržby uplatniteľné na model 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 (TC) alebo obmedzeného TC o tom informuje agentúru najneskôr v deň, keď sa ukončí prevádzka daného modelu letúna.

b) Držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného TC 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) až 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 TC alebo obmedzené TC uvedený v článku 1 ods. 2 písm. c) v prípade veľkého letúna s turbínovým pohonom s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOW) viac ako 34 019 kg (75 000 libier):

   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 pre prevádzkovateľov na vykonávanie týchto činností údržby a predloží ich agentúre v súlade so záväzným harmonogramom dohodnutým s agentúrou.

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

e) Na povinnosti uvedené v písmene d) sa uplatňujú tieto lehoty:

   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.

26.304. Program prevencie a kontroly korózie

a) Držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného TC pre veľký letún s turbínovým pohonom 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) bod 1 prílohy 1 k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012 alebo v správe výboru na preskúmanie údržby (MRBR), ktorú schválila agentúra, držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného TC predloží CPCP na schválenie agentúre pred 26. februárom 2023.

c) Žiadateľ o TC alebo obmedzené TC uvedený v článku 1 ods. 2 písm. c) v prípade veľkého letúna s turbínovým pohonom vypracuje základný program prevencie a kontroly korózie (CPCP) pred vydaním TC.

26.305. Platnosť programu zachovania odolnosti konštrukcie

a) Držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného TC pre veľký letún s turbínovým pohonom, 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 (TC) alebo obmedzeného TC predloží agentúre na schválenie opis postupu uvedeného v písmene a) do 26. februára 2023. Držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného TC vykoná tento postup do 6 mesiacov po jeho schválení agentúrou.

c) Žiadateľ o TC alebo obmedzené TC uvedený v článku 1 ods. 2 písm. c) pre veľký letún s turbínovým pohonom 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. Základná konštrukcia kritická z hľadiska únavy

a) Držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného TC pre veľký letún s turbínovým pohonom, 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 libier) 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.

b) Držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného TC 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 (TC) alebo obmedzeného TC sprístupní prevádzkovateľom a osobám, ktoré sú povinné dodržiavať ustanovenia 26.330 a 26.370.

d) Žiadateľ o typové osvedčenie (TC) alebo obmedzené TC uvedený v článku 1 ods. 2 písm. c) pre veľký letún s turbínovým pohonom, ktorý má byť osvedčený na prepravu 30 cestujúcich alebo viac, alebo s kapacitou užitočného zaťaženia 3 402 kg (7 500 libier) 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 (TC) alebo obmedzené TC uvedený v článku 1 ods. 2 písm. c) sprístupní prevádzkovateľom a osobám, ktoré sú povinné dodržiavať ustanovenie 26.370.

26.307. Údaje o prípustnom poškodení v prípade existujúcich zmien konštrukcie kritickej z hľadiska únavy

a) Držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného TC pre veľký letún s turbínovým pohonom, 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 libier) alebo viac v prípade zmien a upravenej konštrukcie kritickej z hľadiska únavy (FCMS), ktoré existujú k 26. februáru 2021:

   i) preskúmava existujúce zmeny projektu (úpravy 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 písmenom a) bodom i) identifikuje akékoľvek súvisiace upravené konštrukcie kritické z hľadiska únavy (FCMS);

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

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

c) Držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného TC 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) Potom čo agentúra schváli zoznam FCMS predložený v súlade s písmenom b), držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného TC ho sprístupní prevádzkovateľom a osobám, ktoré sú povinné dodržiavať ustanovenia 26.330 a 26.370.

26.308. Údaje o prípustnom poškodení v prípade existujúcich opráv konštrukcie kritickej z hľadiska únavy

a) Držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného TC pre veľký letún s turbínovým pohonom, 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 libier) 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 písmenom a) bodom i), pokiaľ nebolo vykonané už predtým.

b) Držiteľ typového osvedčenia (TC) alebo obmedzeného TC predloží agentúre na schválenie údaje o prípustnom poškodení vrátane 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 (TC) alebo obmedzeného TC pre veľký letún s turbínovým pohonom, 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 libier) alebo viac, a v prípade ktorého bolo TC alebo obmedzené TC vydané pred 11. januárom 2008, vypracuje usmernenia na hodnotenie opráv (REG) s cieľom zaviesť:

i) postup vykonávania prieskum dotknutého letúna, ktorý umožňuje identifikáciu a dokumentáciu všetkých existujúcich opráv, ktoré majú vplyv na konštrukciu kritickú z hľadiska únavy určenú v súlade s ustanovením 26.306 písm. a) a ustanovením 26.307 písm. a) bodom ii);

ii) postup, ktorý umožňuje prevádzkovateľom získať DTI, pokiaľ ide o opravy určené v súlade s písmenom a) bodom i);

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

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

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 zmeny alebo na STC

a) Držiteľ STC vydaného pred 26. februárom 2021 pre veľkú zmenu alebo držiteľ 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 libier) alebo viac podporí prevádzkovateľov, ktorí sú povinní dodržiavať ustanovenie 26.370 písm. a) bod ii), tak, že vyrieši nepriaznivé účinky týchto zmien a opráv týchto zmien na konštrukciu letúna a splní požiadavky stanovené v ustanoveniach 26.331 až 26.334.

b) Písmeno a) sa nevzťahuje na veľké zmeny a opravy modelu 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;

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 TC 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 držiteľov obmedzeného TC;

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

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

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 zmeny:

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.

26.332. Identifikácia zmien, ktoré majú vplyv na konštrukciu kritickú z hľadiska únavy

a) Držiteľ schválenia zmeny:

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 písmenom a) 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 písmenom a) bodom i).

b) Držiteľ schválenia zmeny vydaného 1. septembra 2003 alebo neskôr 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 osobám a prevádzkovateľom, ktorí sú povinní dodržiavať ustanovenie 26.370 písm. b) bod ii).

c) Držiteľ schválenia zmeny vydaného pred 1. septembrom 2003:

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

ii) na žiadosť prevádzkovateľa, ktorý je povinný dodržiavať ustanovenie 26.370 písm. a) bod ii), pokiaľ ide o zmenu, identifikuje FCMS súvisiace s touto zmenou a vypracuje ich zoznam a predloží tieto údaje agentúre na schválenie do 12 mesiacov od žiadosti prevádzkovateľa;

iii) po schválení akýchkoľvek údajov predložených v súlade s písmenom c) bodmi i) a ii) sprístupní tieto údaje osobám a prevádzkovateľom, ktorí sú povinní dodržiavať ustanovenie 26.370 písm. b) bod ii).

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

a) Držiteľ schválenia zmeny vydaného 1. septembra 2003 alebo neskôr:

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

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

b) Držiteľ schválenia zmeny 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 zmeny uvedeného 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 zmien a opráv týchto zmien schválených pred 1. septembrom 2003

a) Držiteľ schválenia zmeny vydaného pred 1. septembrom 2003:

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

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

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

26.370. Úlohy zachovania letovej spôsobilosti a program údržby lietadiel

a) Prevádzkovatelia alebo vlastníci veľkých letúnov s turbínovým pohonom osvedčených k 1. januáru 1958 alebo neskôr zabezpečia zachovanie letovej spôsobilosti konštrukcií starnúcich letúnov tak, že pripravia program údržby lietadla podľa ustanovenia M.A.302 prílohy I (časť M) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1321/2014 **, ktorý zahŕňa:

   i) v prípade letúnov s osvedčením na prepravu 30 cestujúcich alebo viac, alebo s kapacitou užitočného zaťaženia 3 402 kg (7 500 libier) alebo viac, schválený program prehliadok založený na prípustnom poškodení;

   ii) v prípade 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 3 402 kg (7 500 libier) alebo viac, prostriedky na riešenie nepriaznivých účinkov, ktoré môžu mať opravy a úpravy na konštrukciu kritickú z hľadiska únavy a na prehliadky stanovené v písmene a) bode i);

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

   iv) CPCP.

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

   i) program údržby lietadla 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 lietadla 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 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 TC 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 držiteľov schválenia, sa písmeno a) body i), ii) a iv) neuplatňujú.

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

---

* Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012 , ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

** Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 362, 17.12.2014, s. 1).

7. Dopĺňa sa tento dodatok 1:

„Dodatok 1

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

Tabuľka A.1

Držiteľ TC	Typ	Modely	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	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	26.301 až 26.334
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	26.301 až 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	26.301 až 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	26.301 až 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	26.301 až 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	26.301 až 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	26.301 až 26.334
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/3-6/35/55/60	24,24A,24B,24B-A,24D, 24D-A,24F,24F-A,25,25B,25C,25D,25F	26.301 až 26.334

Držiteľ TC	Typ	Modely	Ustanovenia prílohy I (časť 26), ktoré sa NEUPLATŇUJÚ
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	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	26.301 až 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	26.301 až 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	všetky	26.301 až 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	26.301 až 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	26.301 až 26.334“