

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/1159**z dnia 5 sierpnia 2020 r.****zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 i (UE) 2015/640 w odniesieniu do wprowadzenia nowych dodatkowych wymogów w zakresie zdatności do lotu**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Na podstawie art. 76 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139 Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) wydaje specyfikacje certyfikacyjne (ang. *certification specifications*) i regularnie je aktualizuje. Nie ma jednak obowiązku stosowania się do zaktualizowanej wersji specyfikacji certyfikacyjnych przy produkcji lub eksploatacji statku powietrznego, którego projekt już certyfikowano. W związku z tym, w celu utrzymania w Unii wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotniczego i wymogów środowiskowych, należy wprowadzić wymóg zgodności takich statków powietrznych z dodatkowymi wymogami w zakresie zdatności do lotu, które nie były włączone do pierwotnej specyfikacji certyfikacyjnej w momencie certyfikacji projektu. Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 ⁽²⁾ określa te dodatkowe wymogi w zakresie zdatności do lotu. Rozporządzenie to należy obecnie zmienić w celu dodania nowych wymogów dotyczących starzejących się statków powietrznych.
- (2) W 2007 r. Agencja wydała akceptowalne sposoby spełnienia wymagań 20-20, które zawierają wskazówki techniczne dotyczące opracowania programu trwałej integralności strukturalnej, którego celem jest zapewnienie bezpiecznej eksploatacji starzejących się statków powietrznych przez cały okres ich eksploatacji. Ze względu na niewiążący charakter akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań ich stosowanie w całej Unii może nie być spójne. W związku z tym mogą być użytkowane obecnie duże statki powietrzne, które zostały zaprojektowane, zmodyfikowane lub poddane naprawom bez właściwego podejścia do oceny tolerancji na uszkodzenia, rozległych uszkodzeń zmęczeniowych i zapobiegania korozji. W rozporządzeniu (UE) 2015/640 należy wprowadzić dodatkowe wymogi w zakresie zdatności do lotu starzejących się statków powietrznych w celu zapobieżenia katastrofalnym awariom spowodowanym zmęczeniem, w tym rozległymi uszkodzeniami zmęczeniowymi i korozją.
- (3) Każdy statek powietrzny można uznać za starzejący się od momentu jego wyprodukowania. Starzenie się statku powietrznego zależy od takich czynników jak: wiek, liczba cykli lotów i liczba godzin lotu. Poszczególne elementy statku powietrznego starzeją się w różny sposób, a do czynników starzenia należy zmęczenie wynikające z powtarzających się cykli, zużycia, pogorszenia się stanu i korozji. Czynniki te mogą powodować poważne zagrożenie bezpieczeństwa, jeżeli nie zarządza się nimi odpowiednio przez cały okres eksploatacji statku powietrznego. Doświadczenie z obsługi pokazuje, że trzeba ciągle aktualizować wiedzę na temat integralności strukturalnej starzejących się statków powietrznych. W związku z tym w rozporządzeniu (UE) 2015/640 należy wprowadzić nowe wymogi dotyczące aktualizacji wiedzy na temat czynników związanych ze starzeniem się, w oparciu o doświadczenie operacyjne w czasie rzeczywistym oraz wykorzystanie nowoczesnych narzędzi analizy i testowania.
- (4) Wymogi dotyczące starzenia się statków powietrznych powinny zapewnić, aby posiadacze zatwierdzenia projektu opracowywali dane i stosowali niezbędne procedury, instrukcje i podręczniki w celu zapobiegania awariom związanym ze starzeniem się struktury w wyniku korozji i zmęczenia oraz udostępniali je operatorom. Aby to osiągnąć, posiadacze zatwierdzenia projektu powinni być zobowiązani do opracowania kompleksowego programu trwałej integralności strukturalnej dla danego typu statku powietrznego oraz do oceny wprowadzonych zmian i projektów napraw pod kątem tolerancji na uszkodzenia. Jednocześnie operatorzy powinni być zobowiązani do uwzględniania tych danych w swych programach obsługi technicznej przy zapobieganiu negatywnym skutkom zmian i napraw dla każdego płatowca i opracowywaniu związanych z tym wymogów w zakresie obsługi technicznej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z dnia 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18).

- (5) W celu zapewnienia stosowania tych danych, procedur, instrukcji i podręczników użytkownika, opracowywanych na podstawie tych nowych wymogów, również przy konserwacji dużych samolotów, przepisy pkt M.A.302 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 ⁽³⁾ muszą odnosić się do wymogów wprowadzonych w części-26 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2015/640.
- (6) Obecnie w państwach członkowskich zarejestrowanych jest kilkaset dużych samolotów wyposażonych w przedziały ładunkowe lub bagażowe klasy D. Ryzyko niekontrolowanych pożarów w tego rodzaju przedziałach uznaje się za wysokie, w szczególności biorąc pod uwagę fakt, że w ostatnich latach nastąpił wzrost przewozu akumulatorów litowych w przedziałach ładunkowych lub bagażowych, i stwierdzono towarzyszące mu ryzyko ucieczki termicznej i wybuchu pożarów związanych z tymi bateriami.
- (7) We wrześniu 2007 r. Agencja wprowadziła nowe normy projektowe, usuwając przedziały ładunkowe i bagażowe klasy D ze specyfikacji certyfikacyjnych dla dużych samolotów. Normy te służą zmniejszeniu ryzyka zranienia lub śmierci w przypadku pożaru podczas lotu w przedziale ładunkowym lub bagażowym, ale mają one zastosowanie wyłącznie do dużych samolotów certyfikowanych na podstawie wniosków złożonych po wrześniu 2007 r. Biorąc pod uwagę, że niektóre duże samoloty mogą nie spełniać tych norm, oraz mając na uwadze charakter i ryzyko operacji realizowanych przy użyciu dużych samolotów, normy te powinny obowiązywać w odniesieniu do wszystkich dużych samolotów certyfikowanych przez Agencję.
- (8) W ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat najczęstszą przyczyną wypadków na całym świecie były przypadki wypadnięcia z drogi startowej, stanowiące poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego. W rocznym przeglądzie bezpieczeństwa za 2018 r. EASA wskazała wypadnięcie z drogi startowej jako jeden z dwóch najważniejszych czynników ryzyka. Ponadto w tym samym okresie i w odniesieniu do tej samej populacji, przypadki wypadnięcia z drogi startowej stanowiły 30 % wypadków bez ofiar śmiertelnych. Liczba przypadków wypadnięcia z drogi startowej podczas lądowania zwiększyła się wraz ze wzrostem natężenia ruchu. Ponieważ oczekuje się, że ruch lotniczy będzie nadal rósł na całym świecie, a także w Europie, można oczekiwać dalszego wzrostu liczby przypadków wypadnięcia z drogi startowej, jeżeli nie zostaną podjęte żadne działania.
- (9) W styczniu 2020 r. Agencja wprowadziła nowe normy projektowe dotyczące instalacji systemów wspierających załogi w podejmowaniu decyzji podczas podejścia i lądowania. Normy te mają na celu zmniejszenie ryzyka wypadnięcia z drogi startowej podczas lądowania. Biorąc pod uwagę charakter i ryzyko operacji wykonywanych przy użyciu dużych samolotów, te nowe normy powinny obowiązywać w odniesieniu do wszystkich dużych statków powietrznych certyfikowanych przez Agencję.
- (10) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 oraz (UE) 2015/640. Z uwagi na trwającą pandemię COVID-19 dodano okres przejściowy w celu uniknięcia dodatkowego obciążenia branży w czasie kryzysu oraz ułatwienia przestrzegania nowych zasad i procedur wprowadzanych niniejszym rozporządzeniem.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oparte są na opiniach nr 12/2016 ⁽⁴⁾ i nr 04/2019 ⁽⁵⁾ wydanych przez Agencję zgodnie z art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (12) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 127 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

⁽⁴⁾ Opinia 12/2016: Struktury starzejących się statków powietrznych.

⁽⁵⁾ Opinia 04/2019: Zmniejszenie liczby przypadków wypadnięcia z drogi startowej oraz przedziały klasy D.

Artykuł 2

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

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne dodatkowe specyfikacje zdatności do lotu dotyczące ciągłej zdatności do lotu i poprawy bezpieczeństwa statków powietrznych.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do:
 - a) operatorów:
 - (i) statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim;
 - (ii) statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim i eksploatowanych przez operatora, nad którym nadzór zapewnia państwo członkowskie;
 - b) posiadaczy certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu lub zatwierdzenia zmiany i naprawy zatwierdzonego przez Agencję zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 * lub uznanego za wydane zgodnie z art. 3 tego rozporządzenia;
 - c) wnioskodawców ubiegających się o certyfikat typu lub o ograniczony certyfikat typu dla dużego samolotu z napędem turbinowym, w odniesieniu do którego wniosek złożono przed dniem 1 stycznia 2019 r. i który wydano wraz z certyfikatem po dniu 26 sierpnia 2020 r., w przypadku gdy jest to określone w załączniku I (część-26).

* Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).”;

(2) w art. 2 dodaje się lit. e)–o) w brzmieniu:

- e) »ograniczenia ważności« (ang. *limit of validity*) oznacza, w kontekście danych inżynierskich wspierających strukturalny program obsługi technicznej, okres, wyrażony jako łączna liczba cykli lotu lub godzin lotu, bądź obie te wartości, co do którego wykazano, że w jego trakcie w samolocie nie dojdzie do rozległych uszkodzeń zmęczeniowych;
- f) »sekcja dotycząca ograniczeń zdatności do lotu« (ang. *airworthiness limitation section*) oznacza sekcję w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu, która określa, zgodnie z wymogami pkt 21.A.61, 21.A.107 i 21.A.120 A załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, ograniczenia zdatności do lotu ustalające z góry każdy obowiązkowy termin wymiany, częstotliwość przeglądów oraz odnośną procedurę przeglądów;
- g) »program zapobiegania i kontroli korozji« (ang. *corrosion prevention and control programme*) oznacza dokument, który odzwierciedla systematyczne podejście do zapobiegania i kontroli korozji podstawowej struktury samolotu, obejmujący podstawowe czynności związane z korozją, w tym inspekcje, obszary, których te czynności dotyczą, określone poziomy korozji i okresy zgodności (progi wdrażania i częstotliwość powtórzeń). Podstawowy program zapobiegania i kontroli korozji ustanawia posiadacz certyfikatu typu, a operatorzy mogą go dostosowywać w celu stworzenia programu zapobiegania i kontroli korozji w ramach programu obsługi technicznej specyficznego dla ich operacji;
- h) »rozległe uszkodzenia zmęczeniowe« (ang. *widespread fatigue damage*) oznacza jednoczesne występowanie w wielu miejscach w strukturze samolotu takiej wielkości i liczby pęknięć, że struktura ta nie spełnia już wymagań wytrzymałości na uszkodzenia lub szczytkowej siły zastosowanych przy jej certyfikacji;
- i) »struktura podstawowa« (ang. *baseline structure*) odnosi się do struktury, która została zaprojektowana na podstawie certyfikatu typu dla danego modelu samolotu (tj. odpowiada dostarczonej konfiguracji modelu samolotu);
- j) »krytyczna pod względem zmęczeniowym struktura podstawowa« (ang. *fatigue-critical baseline structure*) oznacza strukturę podstawową samolotu, którą posiadacz certyfikatu typu zaklasyfikował jako strukturę krytyczną pod względem zmęczeniowym;
- k) »krytyczna pod względem zmęczeniowym struktura zmodyfikowana« (ang. *fatigue-critical modified structure*) oznacza każdą krytyczną pod względem zmęczeniowym strukturę samolotu, którą dodano lub którą objęto zmianą projektu typu samolotu, a która nie została już ujęta w wykazie jako część krytycznej pod względem zmęczeniowym struktury podstawowej;

- l) »ocena tolerancji na uszkodzenia« (ang. *damage tolerance evaluation*) jest procesem, który prowadzi do określenia działań w zakresie utrzymania niezbędnych do wykrywania pęknięć zmęczeniowych, które mogłyby przyczynić się do katastrofalnego uszkodzenia. Przy zastosowaniu do napraw i zmian ocena tolerancji uszkodzeń obejmuje ocenę naprawy lub zmiany oraz struktury krytycznej pod względem zmęczeniowym, której dotyczy naprawa lub zmiana;
 - m) »inspekcja tolerancji na uszkodzenia« (ang. *damage tolerance evaluation*) oznacza udokumentowany wymóg inspekcji lub inne czynności w zakresie obsługi technicznej opracowane przez posiadaczy certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu w wyniku oceny tolerancji na uszkodzenia. Inspekcja tolerancji na uszkodzenia obejmuje obszary, które należy poddać inspekcji, metodę inspekcji, procedury inspekcji (w tym kolejne etapy inspekcji oraz kryteria akceptacji i odrzucenia), wartość progową dla inspekcji i wszelkie powtarzające się przedziały czasu związane z tymi inspekcjami. Inspekcje tolerancji na uszkodzenia mogą również określać czynności w zakresie obsługi technicznej, takie jak wymiana, naprawa lub modyfikacja;
 - n) »wytyczne dotyczące oceny napraw« (ang. *repair evaluation guideline*) oznaczają proces ustanowiony przez posiadacza certyfikatu typu, który pomaga operatorom we wdrożeniu inspekcji tolerancji na uszkodzenia w odniesieniu do napraw mających wpływ na struktury krytyczne pod względem zmęczeniowym, aby zapewnić trwałą integralność strukturalną przy wszystkich istotnych naprawach;
 - o) »struktura krytyczna pod względem zmęczeniowym« (ang. *fatigue-critical structure*) oznacza strukturę samolotu podatną na pęknięcia zmęczeniowe, które mogłyby doprowadzić do katastrofalnego uszkodzenia samolotu.”;
- 3) w załączniku I (część-26) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 26 lutego 2021 r., z wyjątkiem pkt 4 załącznika II, który stosuje się od dnia 26 sierpnia 2023 r..

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

Sporządzono w Brukseli dnia 5 sierpnia 2020 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

W lit. d) w punkcie M.A.302 załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 dodaje się ppkt 3 w brzmieniu:

„3) mającymi zastosowanie przepisami załącznika I (część-26) do rozporządzenia (UE) 2015/640.”.

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku I (część-26) do rozporządzenia Komisji (UE) 2015/640 wprowadza się następujące zmiany:

1) spis treści otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK I

Część-26**DODATKOWE SPECYFIKACJE ZDATNOŚCI DO LOTU W ODNIESIENIU DO OPERACJI**

SPIS TREŚCI

PODCZEŚĆ A — POSTANOWIENIA OGÓLNE

- 26.10 26.10 Właściwy organ
- 26.20 Wyposażenie tymczasowo nie działające
- 26.30 Wykazanie zgodności

PODCZEŚĆ B — DUŻE SAMOLOTY

- 26.50 Fotele, koje, pasy bezpieczeństwa i uprząże
- 26.60 Lądowanie awaryjne – warunki dynamiczne
- 26.100 Położenie wyjść awaryjnych
- 26.105 Dostęp do wyjść awaryjnych
- 26.110 Oznakowania wyjść awaryjnych
- 26.120 Oświetlenie awaryjne wnętrza i jego działanie
- 26.150 Wnętrza przedziałów
- 26.155 Palność wykładzin przedziałów ładunkowych
- 26.156 Materiały do izolacji termicznej lub akustycznej
- 26.157 Przekształcenie przedziałów klasy D
- 26.160 Zabezpieczenie pożarowe toalet
- 26.170 Gaśnice
- 26.200 Ostrzeżenie dźwiękowe podwozia
- 26.205 Systemy ostrzegania i informacji o przekroczeniu drogi startowej
- 26.250 Działanie systemów drzwi kabiny załogi lotniczej – pojedyncza niesprawność
- 26.300 Program trwałej integralności strukturalnej starzejących się samolotów – wymagania ogólne
- 26.301 Plan zapewnienia zgodności dla posiadaczy ograniczonych certyfikatów typu
- 26.302 Zmęczenie i ocena tolerancji na uszkodzenia
- 26.303 Ograniczenia ważności
- 26.304 Program zapobiegania i kontroli korozji
- 26.305 Okres ważności programu trwałej integralności strukturalnej
- 26.306 Krytyczna pod względem zmęczenia struktura podstawowa
- 26.307 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla zmian wprowadzonych w strukturze krytycznej pod względem zmęczenia
- 26.308 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla wykonanych napraw struktury krytycznej pod względem zmęczenia
- 26.309 Wytyczne dotyczące oceny napraw
- 26.330 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla istniejących uzupełniających certyfikatów typu, innych wprowadzonych poważnych zmian i wykonanych napraw mających wpływ na te zmiany lub uzupełniające certyfikaty typu
- 26.331 Plan zapewnienia zgodności dla posiadaczy uzupełniających certyfikatów typu

- 26.332 Identyfikacja zmian mających wpływ na strukturę krytyczną pod względem zmęczeniowym
- 26.333 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla uzupełniających certyfikatów typu i napraw dotyczących tych uzupełniających certyfikatów typu, zatwierdzonych w dniu 1 września 2003 r. lub później
- 26.334 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla uzupełniających certyfikatów typu oraz innych zmian i związanych z nimi napraw, zatwierdzonych przed dniem 1 września 2003 r.
- 26.370 Zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu i program obsługi technicznej statku powietrznego
- PODCZĘŚĆ C – DUŻE ŚMIGŁOWCE
- 26.400 Gaśnice
- Dodatek I – Wykaz modeli samolotów nieobjętych niektórymi przepisami załącznika I (część-26);

2) pkt 26.10 otrzymuje brzmienie:

„26.10 Właściwy organ

- a) Do celów niniejszego załącznika właściwym organem, któremu operatorzy muszą wykazać zgodność statku powietrznego, którego projekt uzyskał już certyfikat, z wymaganiami niniejszego załącznika, jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym operator ma główne miejsce prowadzenia działalności.
- b) Do celów niniejszego załącznika właściwym organem, któremu posiadacze certyfikatów typu, ograniczonych certyfikatów typu, uzupełniających certyfikatów typu, zatwierdzeń zmian i projektów napraw muszą wykazać zgodność istniejących certyfikatów typu, ograniczonych certyfikatów typu, uzupełniających certyfikatów typu, zatwierdzeń zmian i projektów naprawy z wymaganiami niniejszego załącznika, jest Agencja.”;
- 3) w pkt 26.30 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. a) i b) otrzymują brzmienie:
- „a) Zgodnie z art. 76 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139 Agencja wydaje specyfikacje certyfikacyjne jako standardowy sposób wykazania zgodności z niniejszym załącznikiem. Specyfikacje certyfikacyjne muszą być dostatecznie szczegółowe i konkretne, aby wskazać warunki, które muszą zostać spełnione, by mogła zostać wykazana zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika.
- b) Operatorzy i posiadacze certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu lub zatwierdzenia projektu zmiany i naprawy mogą wykazać zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, wykazując zgodność z dowolnym z poniższych:
- (i) specyfikacją wydaną przez Agencję na podstawie niniejszego punktu lit. a) lub równoważną specyfikacją certyfikacyjną wydaną przez Agencję zgodnie z pkt 21.B.70 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
- (ii) normami technicznymi zapewniającymi równoważny poziom bezpieczeństwa co środki zawarte w tych specyfikacjach certyfikacyjnych.”;
- c) dodaje się lit. c) w brzmieniu:
- „c) Posiadacze certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu lub zatwierdzenia projektu zmiany i naprawy udostępniają każdemu znanemu operatorowi statków powietrznych wszelkie zmiany Instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu, które są wymagane do wykazania zgodności z niniejszym załącznikiem. Do celów niniejszego rozporządzenia Instrukcje zapewnienia ciągłej zdatności do lotu obejmują również inspekcje tolerancji na uszkodzenia (DTI), wytyczne dotyczące oceny napraw (REG), referencyjny program zapobiegania i kontroli korozji (CPCP), a także wykaz struktur krytycznych pod względem zmęczeniowym (FCS) i sekcji dotyczących ograniczeń zdatności do lotu (ALS).”;
- 4) dodaje się pkt 26.157 w brzmieniu:

„26.157 Przekształcenie przedziałów klasy D

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

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

5) dodaje się pkt 26.205 w brzmieniu:

„26.205 Systemy ostrzeżenia i informacji o przekroczeniu drogi startowej

- a) Operatorzy dużych samolotów użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym zapewniają, aby każdy samolot, w odniesieniu do którego pierwsze indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano w dniu 1 stycznia 2025 r. lub później, był wyposażony w system ostrzeżenia i informacji o przekroczeniu drogi startowej.
 - b) System ten musi być zaprojektowany w sposób pozwalający na zmniejszenie ryzyka wypadnięcia z drogi startowej przez wyjechanie wzdłuż osi podczas lądowania dzięki ostrzeżeniu załogi lotniczej, podczas lotu i na ziemi, w przypadku gdy samolot może nie być w stanie zatrzymać się na odcinku dostępnym do końca drogi startowej.”;
- 6) Dodaje się pkt 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 w brzmieniu:

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

- a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu z napędem turbinowym, w odniesieniu do którego wniosek o certyfikat typu złożono przed dniem 1 stycznia 2019 r., opracowuje program trwałej integralności strukturalnej dla struktur starzejących się samolotów, który spełnia wymagania określone w pkt 26.301–26.309.
- b) Lit. a) nie ma zastosowania do modeli samolotów, dla których certyfikat typu wydano przed dniem 26 lutego 2021 r. i które spełniają jeden z następujących warunków:
 - (i) są wymienione w tabeli A.1 w dodatku 1 do niniejszego załącznika;
 - (ii) nie są eksploatowane po dniu 26 lutego 2021 r.;
 - (iii) nie zostały certyfikowane do celów operacji cywilnych z ładunkiem użytkowym lub pasażerami;
 - (iv) wydano na nie ograniczony certyfikat typu przed dniem 26 lutego 2021 r. zgodnie z wymaganiami dotyczącymi tolerancji na uszkodzenia, pod warunkiem że nie są użytkowane po osiągnięciu 75 % projektowego okresu eksploatacji i są wykorzystywane głównie do wsparcia operacji produkcyjnych posiadaczy homologacji typu;
 - (v) wydano na nie ograniczony certyfikat typu i zostały zaprojektowane głównie do gaszenia pożarów.Wyjątki przewidziane w lit. b) ppkt (ii)–(v) stosuje się jedynie po przedłożeniu Agencji przez posiadacza certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przed dniem 27 maja 2021 r. do zatwierdzenia wykazu identyfikującego typ i modele samolotu, zmiany lub numery seryjne wraz z informacjami uzasadniającymi umieszczenie danego samolotu w wykazie.
- c) Do modeli samolotów, dla których pierwszy certyfikat typu wydano przed dniem 26 lutego 2021 r. i w odniesieniu do których wprowadzona zmiana lub wykonana naprawa nie została wdrożona w żadnym samolocie będącym w eksploatacji w dniu 26 lutego 2022 r., lub później; pkt 26.307 lit. a) ppkt (ii) oraz lit. a) ppkt (iii) i pkt 26.308 lit. a) ppkt (ii) nie mają zastosowania, jeżeli przed dniem 26 lutego 2022 r. posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przedłoży Agencji do zatwierdzenia wykaz wszystkich zmian i napraw.

26.301 Plan zapewnienia zgodności dla posiadaczy ograniczonych certyfikatów typu

- a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu z napędem turbinowym, w odniesieniu do którego wniosek o certyfikat typu złożono przed dniem 1 stycznia 2019 r.:
 - (i) opracowuje plan zgodności w zakresie trwałej integralności strukturalnej, w którym opisuje planowane wykazanie zgodności z wymaganiami określonymi w pkt 26.302–26.309;
 - (ii) przedkłada Agencji plan zgodności w zakresie trwałej integralności strukturalnej, o którym mowa w ppkt (i), przed dniem 27 maja 2021 r. do zatwierdzenia.
- b) Wnioskodawca ubiegający się o certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu, o którym mowa w art. 1 ust. 2 lit. c):
 - (i) opracowuje plan zgodności w zakresie trwałej integralności strukturalnej, w którym opisuje planowane wykazanie zgodności z wymaganiami określonymi w pkt 26.303–26.306;
 - (ii) przedkłada Agencji plan zgodności w zakresie trwałej integralności strukturalnej, o którym mowa w ppkt (i), przed dniem 27 maja 2021 r. lub przed wydaniem certyfikatu, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza, do zatwierdzenia.

26.302 Zmęczenie i ocena tolerancji na uszkodzenia

- a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu z napędem turbinowym, certyfikowanego do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub co najmniej 3 402 kg (7 500 lbs) ładunku użytkowego, w odniesieniu do którego wniosek o certyfikat typu złożono przed dniem 1 stycznia 2019 r., przeprowadza ocenę zmęczenia i tolerancji na uszkodzenia struktury samolotu oraz opracowuje inspekcję tolerancji na uszkodzenia, która pozwoli uniknąć katastroficznych uszkodzeń spowodowanych zmęczeniem przez cały okres eksploatacji samolotu.
- b) Jeżeli dokumentacja opisująca inspekcję tolerancji na uszkodzenia, o której mowa w lit. a), została już zatwierdzona przez Agencję zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przedkłada tę dokumentację Agencji przed dniem 26 lutego 2023 r. do zatwierdzenia.

26.303 Ograniczenia ważności

- a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu z napędem turbinowym, w odniesieniu do którego wniosek o certyfikat typu złożono przed dniem 1 stycznia 2019 r., o certyfikowanej maksymalnej masie startowej powyżej 34 019 kg (75 000 lbs):
 - (i) określa ograniczenia ważności (LOV) i włącza je do zmienionej ALS;
 - (ii) określa dotychczasowe i nowe czynności w zakresie obsługi technicznej, od których zależą ograniczenia ważności, oraz opracowuje informacje o usługach niezbędne operatorom do realizacji tych czynności w zakresie obsługi technicznej i przekazuje Agencji informacje o usługach w odniesieniu do czynności w zakresie obsługi technicznej zgodnie z wiążącym harmonogramem uzgodnionym z agencją.

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

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

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

26.304 Program zapobiegania i kontroli korozji

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

26.305 Okres ważności programu trwałej integralności strukturalnej

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

26.306 Krytyczna pod względem zmęczeniowym struktura podstawowa

- a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu z napędem turbinowym, w odniesieniu do którego wniosek o certyfikat typu złożono przed dniem 1 stycznia 2019 r., certyfikowanego do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub co najmniej 3 402 kg (7 500 lbs) ładunku użytkowego, identyfikuje krytyczne pod względem zmęczeniowym struktury podstawowe (FCBS) dla wszystkich wariantów modeli samolotu i instrumentów objętych certyfikatem typu lub ograniczonym certyfikatem typu i sporządza ich wykaz.
- b) Posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przedkłada Agencji wykaz struktur, o których mowa w lit. a), przed dniem 26 sierpnia 2021 r. do zatwierdzenia.
- c) Po zatwierdzeniu przez Agencję wykazu, o którym mowa w lit. a), posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu, udostępnia ten wykaz podmiotom i osobom, które są zobowiązane do spełnienia wymogów pkt 26.330 i 26.370.
- d) Wnioskodawca ubiegający się o certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu, o którym mowa w art. 1 ust. 2 lit. c), dla dużego samolotu z napędem turbinowym, który ma być certyfikowany do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub co najmniej 3 402 kg (7 500 lbs) ładunku użytkowego, identyfikuje krytyczne pod względem zmęczeniowym struktury podstawowe (FCBS) dla wszystkich wariantów modeli samolotu i instrumentów objętych certyfikatem typu lub ograniczonym certyfikatem typu i sporządza ich wykaz. Przedkłada Agencji wykaz tych struktur przed dniem 26 sierpnia 2021 r. lub przed wydaniem certyfikatu, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza, do zatwierdzenia.
- e) Po zatwierdzeniu przez Agencję wykazu, o którym mowa w lit. d), wnioskodawca ubiegający się o certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu, o którym mowa w art. 1 ust. 2 lit. c), udostępnia ten wykaz podmiotom i osobom, które są zobowiązane do spełnienia wymogów pkt 26.370.

26.307 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla zmian wprowadzonych w strukturze krytycznej pod względem zmęczeniowym

- a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu z napędem turbinowym, uprawniającego do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub co najmniej 3 402 kg (7 500 lbs) ładunku użytkowego, w odniesieniu do krytycznej pod względem zmęczeniowym struktury zmodyfikowanej (FCMS) i zmian wprowadzonych do dnia 26 lutego 2021 r.:
 - (i) dokonuje przeglądu zmian wprowadzonych w projekcie (modyfikacji projektu) i identyfikuje wszystkie zmiany, które mają wpływ na krytyczną pod względem zmęczeniowym strukturę podstawową (FCBS), zidentyfikowaną zgodnie z pkt 26.306;

- (ii) w odniesieniu do każdej zmiany zidentyfikowanej zgodnie z lit. a) ppkt (i) identyfikuje wszelkie związane z nią krytyczne pod względem zmęczeniowym struktury zmodyfikowane;
 - (iii) w odniesieniu do każdej zmiany zidentyfikowanej zgodnie z lit. a) ppkt (i) przeprowadza się ocenę tolerancji na uszkodzenia oraz opracowuje i dokumentuje związane z nią inspekcje tolerancji na uszkodzenia.
- b) Posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przedkłada Agencji wykaz krytycznych pod względem zmęczeniowym struktur zmodyfikowanych, o których mowa w lit. a) ppkt (ii), przed dniem 26 lutego 2022 r. do zatwierdzenia.
 - c) Posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przekazuje Agencji dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia, w tym inspekcje tolerancji na uszkodzenia, wynikające z oceny przeprowadzonej zgodnie z lit. a) ppkt (iii) przed dniem 26 sierpnia 2022 r. do zatwierdzenia.
 - d) Po zatwierdzeniu przez Agencję wykazu krytycznych pod względem zmęczeniowym struktur zmodyfikowanych, przedłożonego zgodnie z lit. b), posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu udostępnia ten wykaz podmiotom i osobom, które są zobowiązane do spełnienia wymogów pkt 26.330 i 26.370.

26.308 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla wykonanych napraw struktury krytycznej pod względem zmęczeniowym

- a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu z napędem turbinowym, uprawniającego do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub co najmniej 3 402 kg (7 500 lbs) ładunku użytkowego, w odniesieniu do opublikowanych napraw przeprowadzonych do dnia 26 lutego 2021 r.:
 - (i) dokonuje przeglądu danych dotyczących napraw i identyfikuje każdą naprawę ujętą w danych, która ma wpływ na krytyczną pod względem zmęczeniowym strukturę podstawową i krytyczną pod względem zmęczeniowym strukturę zmodyfikowaną, określone zgodnie z pkt 26.306 lit. a) i pkt 26.307 lit. a) ppkt (ii);
 - (ii) przeprowadza ocenę tolerancji na uszkodzenia w odniesieniu do każdej naprawy określonej zgodnie z lit. a) ppkt (i), chyba że przeprowadzono ją wcześniej.
- b) Posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przedkłada Agencji dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia, w tym inspekcję tolerancji na uszkodzenia, wynikające z oceny przeprowadzonej zgodnie z lit. a) ppkt (ii) przed dniem 26 maja 2022 r. do zatwierdzenia, chyba że zostały już zatwierdzone zgodnie z pkt 21.A.435 lit. b) ppkt 2 załącznika I (część-21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 przed dniem 26 sierpnia 2022 r.

26.309 Wytyczne dotyczące oceny napraw

- a) Posiadacz wydanego w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu z napędem turbinowym, uprawniającego do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub co najmniej 3 402 kg (7 500 lbs) ładunku użytkowego, w przypadku gdy certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu wydano przed dniem 11 stycznia 2008 r., opracowuje wytyczne dotyczące oceny napraw (REG), ustalając:
 - (i) proces przeprowadzania badań na samolocie, którego to dotyczy, umożliwiający identyfikację i dokumentację wszystkich istniejących napraw mających wpływ na strukturę krytyczną pod względem zmęczeniowym określoną zgodnie z pkt 26.306 lit. a) i pkt 26.307 lit. a) ppkt (ii);
 - (ii) proces, który umożliwi operatorom zaliczenie inspekcji tolerancji na uszkodzenia w odniesieniu do napraw określonych zgodnie z lit. a) ppkt (i);
 - (iii) harmonogram realizacji, który określa ramy czasowe przeprowadzenia badań samolotów, zaliczenia inspekcji tolerancji na uszkodzenia oraz ich włączenia do programu obsługi technicznej operatora samolotu.
- b) Posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu przedkłada Agencji wytyczne dotyczące oceny napraw, opracowane zgodnie z lit. a), przed dniem 26 lutego 2023 r. do zatwierdzenia.

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

- a) Posiadacz uzupełniającego certyfikatu typu wydanego przed 26 lutego 2021 r. w przypadku poważnej zmiany lub posiadacz zatwierdzenia poważnej zmiany uznanej za zatwierdzoną zgodnie z art. 4 rozporządzenia (UE) nr 748/2012, w odniesieniu do dużych samolotów certyfikowanych w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później i uprawniającego do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub co najmniej 3 402 kg (7 500 lbs) ładunku użytkowego, wspierają operatorów zobowiązanych do przestrzegania przepisów pkt 26.370 lit. a) ppkt (ii), korygując negatywne skutki tych zmian i związanych z nimi napraw dla struktury samolotu i spełniają wymagania określone w pkt 26.331–26.334.

- b) Lit. a) nie ma zastosowania do poważnych zmian i napraw modeli samolotów certyfikowanych po raz pierwszy przed dniem 26 lutego 2021 r., jeżeli dany model samolotu spełnia jeden z następujących warunków:
- (i) został wymieniony w tabeli A.1 w dodatku 1;
 - (ii) nie jest eksploatowany po dniu 26 lutego 2021 r.;
 - (iii) nie został certyfikowany do celów operacji cywilnych z ładunkiem użytkowym lub pasażerami;
 - (iv) posiada ograniczony certyfikat typu i uzyskał certyfikację zgodnie z wymaganiami dotyczącymi tolerancji na uszkodzenia, pod warunkiem że nie jest użytkowany po osiągnięciu 75 % projektowego okresu eksploatacji i jest wykorzystywany głównie do wsparcia operacji produkcyjnych posiadaczy ograniczonych certyfikatów typu;
 - (v) wydano na niego ograniczony certyfikat typu i został zaprojektowany głównie do gaszenia pożarów;
- c) Lit. a) nie ma zastosowania do poważnych zmian i napraw samolotu certyfikowanego po raz pierwszy przed dniem 26 lutego 2021 r., jeżeli zmiany lub naprawy nie zostały ani nie zostaną wprowadzone w żadnym samolocie eksploatowanym w dniu 26 sierpnia 2022 r. lub później.
- d) Wyjątki, o których mowa w lit. b) ppkt (ii)–(v) i lit. c), mają zastosowanie dopiero po przedłożeniu przez posiadacza Agencji do zatwierdzenia wykazu zmian, które mają wpływ na krytyczną pod względem zmęczeniowym strukturę podstawową, wraz z informacjami uzasadniającymi umieszczenie każdej zmiany w wykazie, przed dniem 26 lutego 2022 r. do zatwierdzenia.

26.331 Plan zapewnienia zgodności dla posiadaczy uzupełniających certyfikatów typu

Posiadacz zatwierdzenia zmiany:

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

26.332 Identyfikacja zmian mających wpływ na strukturę krytyczną pod względem zmęczeniowym

- a) Posiadacz zatwierdzenia zmiany:
 - (i) dokonuje przeglądu zmian i identyfikuje te zmiany, które mają wpływ na krytyczną pod względem zmęczeniowym strukturę podstawową;
 - (ii) w odniesieniu do każdej zmiany określonej zgodnie z lit. a) ppkt (i) identyfikuje wszelkie związane z nią krytyczne pod względem zmęczeniowym struktury zmodyfikowane;
 - (iii) identyfikuje opublikowane naprawy mające wpływ na każdą zmianę określoną zgodnie z lit. a) ppkt (i).
- b) Posiadacz zatwierdzenia zmiany, które wydano w dniu 1 września 2003 r. lub później, opracowuje i przedkłada Agencji wykaz zmian i krytycznych pod względem zmęczeniowym struktur zmodyfikowanych, określonych zgodnie z lit. a) ppkt (i) oraz (ii), przed dniem 26 lutego 2022 r. do zatwierdzenia, a po zatwierdzeniu przez Agencję udostępnia ten wykaz osobom i podmiotom, które są zobowiązane do spełnienia wymogów pkt 26.370 lit. b) ppkt (ii).
- c) Posiadacz zatwierdzenia zmiany, które wydano przed dniem 1 września 2003 r.:
 - (i) opracowuje i przedkłada Agencji wykaz zmian określonych zgodnie z lit. a) ppkt (i) przed dniem 26 lutego 2022 r. do zatwierdzenia;
 - (ii) na wniosek operatora zobowiązanego do spełnienia wymogów pkt 26.370 lit. a) ppkt (ii) – w odniesieniu do danej zmiany, identyfikuje i sporządza wykaz wszelkich krytycznych pod względem zmęczeniowym struktur zmodyfikowanych związanych z tą zmianą i przedkłada te dane do zatwierdzenia Agencji w terminie 12 miesięcy od daty wniosku operatora;
 - (iii) po zatwierdzeniu wszelkich danych przedłożonych zgodnie z lit. c) ppkt (i) oraz (ii) udostępnia te dane osobom i podmiotom, które są zobowiązane do spełnienia wymogów pkt 26.370 lit. b) ppkt (ii).

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

- a) Posiadacz zatwierdzenia zmiany, które wydano w dniu 1 września 2003 r. lub później:
 - (i) w odniesieniu do zmian i opublikowanych napraw określonych zgodnie z pkt 26.332 lit. a) ppkt (i) oraz (iii) przeprowadza ocenę tolerancji na uszkodzenia;
 - (ii) opracowuje i dokumentuje odpowiednią inspekcję tolerancji na uszkodzenia, chyba że została już przeprowadzona.

- b) Posiadacz zatwierdzenia zmiany przedkłada Agencji dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia uzyskane z oceny tolerancji na uszkodzenia przeprowadzonej zgodnie z lit. a) ppkt (i) przed dniem 26 lutego 2023 r. do zatwierdzenia, chyba że zostały już zatwierdzone zgodnie z pkt 21.B.111 załącznika I (część-21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. b), w przypadku zmian, w odniesieniu do których w ramach certyfikacji nie obowiązuje wymóg oceny tolerancji na uszkodzenia, posiadacz zatwierdzenia zmiany określonego w lit. a) przekazuje Agencji do zatwierdzenia dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia uzyskane z oceny tolerancji na uszkodzenia przeprowadzonej zgodnie z lit. a), w późniejszym z następujących terminów:
 - (i) przed rozpoczęciem eksploatacji samolotu z taką wprowadzoną zmianą zgodnie z załącznikiem IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 *; lub
 - (ii) przed dniem 26 lutego 2023 r.

26.334 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla uzupełniających certyfikatów typu oraz innych zmian i związanych z nimi napraw, zatwierdzonych przed dniem 1 września 2003 r.

- a) Posiadacz zatwierdzenia zmiany, które wydano przed dniem 1 września 2003 r.:
 - (i) w odniesieniu do zmian i opublikowanych napraw określonych zgodnie z pkt 26.332 lit. a) ppkt (i) oraz (ii) przeprowadza ocenę tolerancji na uszkodzenia;
 - (ii) opracowuje i dokumentuje odpowiednią inspekcję tolerancji na uszkodzenia, chyba że została już przeprowadzona.
- b) Posiadacz zatwierdzenia zmiany przekazuje Agencji do zatwierdzenia dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia uzyskane z oceny przeprowadzonej zgodnie z lit. a) ppkt (i), w późniejszym z następujących terminów:
 - (i) przed rozpoczęciem eksploatacji samolotu z taką wprowadzoną zmianą zgodnie z załącznikiem IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012; lub
 - (ii) przed dniem 26 lutego 2023 r.

26.370 Zadania zapewniania ciągłej zdatości do lotu i program obsługi technicznej statku powietrznego

- a) Operatorzy lub właściciele dużych samolotów z napędem turbinowym certyfikowanych w dniu 1 stycznia 1958 r. lub później zapewniają ciągłą zdatość do lotu struktur starzejących się samolotów, opracowując program obsługi technicznej statku powietrznego przewidziany w pkt M.A.302 załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 ** który obejmuje:
 - (i) dla samolotów certyfikowanych do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub powyżej 3 402 kg (7 500 lbs) ładunku użytkowego, zatwierdzony program inspekcji tolerancji na uszkodzenia;
 - (ii) dla samolotów eksploatowanych zgodnie z załącznikiem IV (część CAT) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, certyfikowanych do przewozu co najmniej 30 pasażerów lub powyżej 3 402 kg (7 500 lbs) ładunku użytkowego, środki ograniczania niekorzystnego wpływu napraw i modyfikacji na strukturę krytyczną pod względem zmęcowym oraz na inspekcje przewidziane w lit. a) ppkt (i);
 - (iii) dla samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie startowej (MTOW) powyżej 34 019 kg (75 000 lbs), zatwierdzone ograniczenia ważności;
 - (iv) program zapobiegania i kontroli korozji.
- b) Do obowiązków, o których mowa w lit. a), zastosowanie mają następujące terminy:
 - (i) przegląd programu obsługi technicznej statku powietrznego pod kątem spełnienia wymagań określonych w lit. a) ppkt (i), (ii) oraz (iv) przeprowadza się przed dniem 26 lutego 2024 r. lub przed eksploatacją samolotu, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza;
 - (ii) przegląd programu obsługi technicznej statku powietrznego pod kątem spełnienia wymagań określonych w lit. a) pkt (iii) przeprowadza się przed dniem 26 sierpnia 2021 r. lub 6 miesięcy po publikacji ograniczenia ważności lub przed eksploatacją samolotu, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.
- c) W odniesieniu do modelu samolotu certyfikowanego po raz pierwszy przed dniem 26 lutego 2021 r., który:
 - (i) nie jest eksploatowany po dniu 26 lutego 2024 r., nie stosuje się lit. a) ppkt (i), (ii) oraz (iv);
 - (ii) nie jest eksploatowany po dniu 26 sierpnia 2021 r., nie stosuje się lit. a) ppkt (iii);

- (iii) jest objęty ograniczonym certyfikatem typu wydanym przed dniem 26 lutego 2021 r. zgodnie z wymaganiami dotyczącymi tolerancji na uszkodzenia, pod warunkiem że nie jest użytkowany po osiągnięciu 75 % projektowego okresu eksploatacji i jest wykorzystywany głównie do wsparcia operacji produkcyjnych posiadaczy homologacji typu, nie stosuje się lit. a) ppkt (i), (ii) oraz (iv).
- d) W odniesieniu do modelu samolotu z ograniczonym certyfikatem typu wydanym przed 26 lutego 2021 r., którego głównym celem jest gaszenie pożarów, nie stosuje się lit. a) ppkt (i) oraz lit. a) ppkt (ii).

* Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

** Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).”,

7) dodaje się dodatek 1 w brzmieniu:

„Dodatek 1

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

Tabela A.1

Posiadacz certyfikatu typu	Typ	Modele	Przepisy załącznika I (część-26), które NIE mają zastosowania
Boeing Company	707	Wszystkie	26.301 do 26.334
Boeing Company	720	Wszystkie	26.301 do 26.334
Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	26.301 do 26.334
Boeing Company	DC-8	Wszystkie	26.301 do 26.334
Boeing Company	DC-9	DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14, DC-9-15, DC-9-15F, DC-9-21, DC-9-31, DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F, DC- 9-32F (C-9 A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51	26.301 do 26.334
Boeing Company	MD-90	MD-90-30	26.301 do 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Model 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	26.301 do 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Model 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	26.301 do 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORPORATION	G-159	G-159 (Gulfstream I)	26.301 do 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORPORATION	G-II_III_IV_V	G-1159 A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	26.301 do 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	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	26.301 do 26.334

Posiadacz certyfikatu typu	Typ	Modele	Przepisy załącznika I (część-26), które NIE mają zastosowania
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Wszystkie	26.301 do 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Wszystkie	26.301 do 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	26.301 do 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Wszystkie	26.301 do 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Wszystkie	26.301 do 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	26.301 do 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	26.301 do 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Wszystkie	26.301 do 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	26.301 do 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	26.301 do 26.334”