**РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) бр. 2020/1159 НА КОМИСИЈАТА**

**од 5 август 2020 година**

**за изменување и дополнување на Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014 и (ЕУ) бр. 2015/640 во однос на воведувањето на нови дополнителни услови за пловидбеност**

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот од 4 јули 2018 година за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Агенција на Европската Унија за безбедност во воздухопловството, и за изменување и дополнување на регулативите (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот, и за укинување на регулативите (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91([[1]](#footnote-1)) на Советот, и особено точката (ж) од член 17(1) од истата,

Со оглед на тоа што:

1. Согласно член 76(3) од Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139, Агенција на Европската Унија за безбедност во воздухопловството („Агенцијата“) издава спецификации за издавање на уверение (Certification specifications - „CS“) и ги ажурира редовно. Сепак, воздухоплов за чиј проект веќе е издадено уверение, не се бара да е во согласност со ажурираната верзија на CS кога се произведува или додека е во употреба. Затоа, со цел да се одржи високо ниво на воздухопловна безбедност и на условите за заштита на животната средина во Унијата, потребно е воведување на усогласеност на таквите воздухоплови со дополнителни услови за пловидбеност што не се вклучени во првичните CS за време на издавањето на уверението за проект. Таквите дополнителни услови за пловидбеност се утврдени во Регулативата (ЕУ) 2015/640([[2]](#footnote-2)) на Комисијата. Сега е потребно таа регулатива да биде дополнета и изменета за да се додадат новите услови кои се однесуваат на воздухоплови кои се застарени.
2. Во 2007 година, Агенцијата издаде Прифатливи начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance – „AMC“) 20-20 кои содржат технички упатства за развој на програма за постојан структурен интегритет со цел да се постигне безбедно работење на застарени воздухоплови за време на нивниот работен век. Со оглед на тоа што природата на AMC е да не се обврзувачки, примената на тоа упатство може да не се применува доследно во целата Унија. Затоа, во моментов во употреба може да има големи воздухоплови кои биле проектирани, променети или поправени, а при тоа да не се водело сметка на проценката поврзана со толеранцијата на штетата, штета со голем обем настаната од истрошеност и спречување на корозија. Со цел да се спречат катастрофални дефекти поради истрошеност, што вклучува широко распространета истрошеност и корозија, потребно е да се воведат дополнителни услови за пловидбеност на застарени воздухоплови во Регулативата (ЕУ) бр. 2015/640.
3. Секој воздухоплов може да се смета за застарен од моментот на неговото производство. Застарувањето на воздухопловот зависи од факторите како што се возраста, бројот на циклуси на лет и бројот на часови во лет. Индивидуалните составни делови на воздухопловите застаруваат различно, а некои од факторите на застарување се истрошеност како резултат на повторливи циклуси, абење, распаѓање и корозија. Овие фактори можат да предизвикаат значајни безбедносни ризици доколку не се соодветно управувани за време на животниот век на воздухопловот. Праксата на одржување покажа дека е потребно постојано да се ажурира знаењето за структурниот интегритет на застарените воздухоплови. Затоа, Регулативата (ЕУ) бр. 2015/640 треба да пропише нови услови на ажурирање на податоците поврзани со знаењето на факторите на застарување врз основа на реалното работно искуство и преку примената на современи алатки за анализа и тестирање.
4. Овие услови за застарените воздухоплови треба да гарантираат дека имателите на одобрувањето за проектот ги подготвуваат податоците и ги следат процедурите, упатствата и прирачниците потребни за да се спречат дефекти на застарени структурни елементи како резултат од корозија и истрошеност и да ги стават на располагање на операторите. За да се постигне ова, имателите на одобрување на проектот треба да развијат сеопфатна програма за постојан интегритет на структурата за специфичен тип на воздухоплов и да ги оценат постојните проекти за промена и поправка во однос на толеранцијата на оштетување. Во исто време, од операторите треба да се бара овие податоци да ги вклучат во програмата за одржување и да се обезбеди дека штетните ефекти од промената и поправката на секоја конструкција и односните услови за одржување.
5. Со цел да се гарантира дека овие податоци, процедури, упатства и прирачници кои се подготвени врз основа на овие нови услови, исто така, се применуваат и за одржување на големи авиони, точка M.A.302 од Анекс I од Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014 на Комисијата ([[3]](#footnote-3)) треба да се однесува на условите кои се воведени со Дел-26 од Анекс I од Регулативата (ЕУ) бр. 2015/640.
6. Во моментов, кај земјите-членки се регистрирани неколку стотици големи авиони опремени со оддели за багаж или товар од класа D. Ризикот од неконтролиран оган во овој тип на оддел се смета за висок, а особено кога се зема во предвид дека транспортот на литиумски батерии во одделот за багаж или товар се зголеми во последните години заедно со идентификуваниот ризик од топлински полетно – слетни патеки и последователните пожари кои се поврзани со тие батерии.
7. Во септември 2007 година, Агенцијата воведе нови стандарди за проект со кои се бришат одделите за багаж и товар од класа D од спецификациите за издавање на уверение за големи авиони. Овие стандарди се стремат кон намалување на ризикот од повреди и фатални последици во случај на пожар во одделите за багаж и товар во текот на летот, но тие се применуваат само за големи авиони кои поседуваат уверение на основа на поднесени барања по септември 2007 година. Бидејќи одредени големи авиони не можат да се усогласат со овие стандарди и земајќи ги во предвид природата и ризиците на работењето со големи авиони, тие стандарди сега треба да важат за сите големи авиони кои се во употреба, и поседуваат уверение издадено од страна на Агенцијата.
8. Во текот на последните неколку децении, излетувања од полетно - слетните патеки се едни од главните причини за несреќите низ целиот свет и се значителен ризик за безбедноста на воздушниот сообраќај. Во годишниот извештај за безбедноста на EASA за 2018 година, излетувањата од полетно – слетната патека се идентификувани како една од двете клучни области на ризик. Покрај тоа, излетувањата од полетно - слетните патеки во истиот период и за истата популација биле причина за 30% од несреќите без смртни последици. Бројот на настани на излетувања од полетно - слетната патека за време на слетувањето се зголемило во согласност со растот на сообраќајот. Бидејќи се очекува воздушниот сообраќај да продолжи да се зголемува во целиот свет, како и во Европа, доколку не се преземе нешто, може да се очекува бројот на излетувања од полетно-слетна патека да продолжи да расте.
9. Во јануари 2020 година, Агенцијата воведе нови стандарди за проект за инсталација на системи за подршка на екипажот за летање при донесување на одлуки при приод и слетување. Овие стандарди настојуваат да го намалат ризикот на излетување од полетно - слетните патеки при слетувањето. Со поглед на природата и ризикот на операции со големи авиони, новите стандарди треба да се применуваат од сега па натаму за сите големи авиони кои се во употреба, а кои поседуваат уверение од страна на Агенцијата.
10. Поради тоа регулативите (ЕУ) бр. 1321/2014 и (ЕУ) бр. 2015/640 треба соодветно да се изменат. Со оглед на сегашната пандемија со COVID-19, воведен е преоден период за да се избегнат дополнителни оптоварувања на секторот за време на кризата и да се олесни усогласеноста со новите правила и процедури воведени со оваа регулатива.
11. Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со Мислењата 12/2016([[4]](#footnote-4)) и 04/2019([[5]](#footnote-5)) на Агенција на Европската Унија за безбедност во воздухопловството издадени во согласност со член 76(1) од Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139.
12. Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот наведен во член 127(3) од Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139.

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

*Член 1*

Анекс I (Дел – М) од Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014 се изменува и дополнува во согласност со Анекс I од оваа регулатива.

*Член 2*

Регулативата (ЕУ) бр. 2015/640 се изменува и дополнува како што следува:

1. Член 1 се заменува со следново:

„Член 1

**Предмет и опсег**

1. Оваа регулатива утврдува заеднички дополнителни спецификации во однос на постојаната пловидбеност и безбедносни подобрувања на воздухопловите:
2. Оваа регулатива се применува на:

(а) оператори на:

1. воздухоплови регистрирани во земја - членка;
2. воздухоплови регистрирани во трети земји и користени од оператори за кои земјата-членка обезбедува надзор.

(б) имателите на уверенија за тип, уверенија за тип со ограничување, дополнително уверение за тип или одобренија за промена и проекти за поправка одобрени од Агенцијата во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 на Комисијата (\*) или кои се смета дека се издадени во согласност со Член 3 од таа регулатива;

(в) барателите на уверенија за тип или уверенија за тип со ограничување за големи авиони на турбински погон, за кои барањето било поднесено пред 1 јануари 2019 година и на кои им било издадено уверение по 26 август 2020 година кога е посебно наведено во Анекс I (Дел – 26).

----------

\* Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 на Комисијата од 3 август 2012 година за утврдување на правила за спроведување за издавање на уверение за пловидбеност и заштита на животната средина за воздухоплови и производи поврзани со нив, делови и уреди за пловидбеност, како и за издавање на уверение на проектантски и производствени организации (Сл. весник. L 224, 21.08.2012 година, стр. 1).

1. Во Член 2 се додаваат следниве точки од (д) до (љ):

`(д) „ограничување на важноста“ (limit of validity -LOV), во контекст на техничките податоци кои ја подржуваат програмата за структурно одржување, означува период на време, изразен како вкупен број од насобрани циклуси на лет или часови на лет или и на двете, за чие време се докажува дека кај авионот нема да настане штета од истрошеност од широки размери;

(ѓ) „дел со ограничена пловидбеност“ (airworthiness limitation section - ALS)“ е дел од инструкциите за постојана пловидбеност, како што се бара во точките 21.A.61, 21.A.107 и 21.A.120 A од Анекс I (Дел 21) од Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012, кој содржи ограничувања на пловидбеност со кои се утврдени сите датуми на задолжителна замена, интервали на проверка и придружните процедури за проверка;

(е) „програма за спречување и контрола на корозија“ (corrosion prevention and control programme - CPCP) е документ што го oпишува систематскиот пристап кон спречување и контрола на корозија во примарната структура на авион, која содржи основни задачи за спречување и контрола на корозијата, вклучително и инспекции, области кои се предмет на тие задачи, дефинирани нивоа на корозија и времетраење на усогласеноста (прагови на имплементација и интервали на повторување). Основната CPCP е воспоставена според имателот на уверението за тип, која може да биде прилагодена од страна на операторите, со цел да создадат CPCP во својата програма за одржување, која би била прилагодена кон нивните операции;

(ж) „широко распространето оштетување причинето од истрошеност“ (widespread fatigue damage - WFD)“ е истовремено присуство на пукнатини на повеќе локации во структурата на авионот, што се со големина и број кој резултира во структура која не ги исполнува вредностите кои се однесуваат на минималната јачина за безбедност или преостаната јачина кои биле користени при издавањето на уверението за таа структура;

(з) „основна структура“ (baseline structure) е структурата која е проектирана врз основа на уверението за тип за предметниот модел на авион (т.е. „фабричка конфигурација на моделот на авион“);

(ѕ) „основна структура која е критична во поглед на истрошеноста“ (fatigue-critical baseline structure - FCBS) е основната структура на авионот која е класифицирана според имателот на уверение за тип како структура која е критична во поглед на истрошеноста;

(и) „модифицирана структура која е критична во поглед на истрошеноста“ (fatigue-critical modified structure - FCMS)“ е која било структура која е критична во поглед на истрошеноста на авион што се воведува или е под влијание од промена на проектот на тип која претходно не била наведена како дел од основната структура која е критична во поглед на истрошеноста;

(ј) „проценка на толеранција на оштетување“ (damage tolerance evaluation - DTE)“ е постапка со која се утврдуваат мерките за одржување неопходни за откривање или спречување на пукање од истрошеност што може да доведе до дефект со катастрофални размери. Кога се применува за поправки и промени, DTE ja опфаќа проценката на поправката или промената и на структурата која е критична во поглед на истрошеноста што е под влијание на поправката или проемената;

(к) „проверка на толеранција на оштетување“ (damage tolerance inspection - DTI) е документирано барање за проверка или друга мерка за одржување утврдена од имателите на уверение за тип или уверение за тип со ограничување врз основа на проценка на толеранцијата на оштетување. DTI содржи области кои треба да се проверат, начинот на проверка, постапки за проверка (вклучувајќи последователни чекори за проверка и критериуми за прифаќање и одбивање), прагот за проверките и сите интервали на повторување кои се поврзани со овие проверки. DTI може исто така да утврди активности за одржување како што се замена, поправка или модификација;

(л) „Упатство за проценка на поправката“ (repair evaluation guideline - REG) е постапка утврдена од имателот на уверение за тип што ги насочува операторите да утврдат проверка на толеранција на штета за поправките што влијаат врз структурата која е критична во поглед на истрошеноста за да гарантира постојан структурен интегритет на сите релевантни поправки;

(љ) „структура која е критична во поглед на истрошеноста“ (fatigue-critical structure - FCS) е структура на авионот која е подложна на пукање поради истрошеност што може да предизвика катастрофален дефект на авионот. “

1. Анексот I (Дел-26) се менува и дополнува во согласност со Анекс II од оваа регулатива.

*Член 3*

***Влегување во сила и примена***

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службен весник на Европската унија*.

Се применува од 26 февруари 2021 година со исклучок на точката (4) од Анекс II која се применува од 26 август 2023 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји–членки.

Брисел, 5 август 2020 година.

*За Комисијата*

*Претседател*

Урсула ВОН ДЕР ЛЕЈЕН

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

*АНЕКС I*

Во точката M.A.302(г) од Анекс I (Дел – М) од Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014, се додава следнава точка (3):

„(3) применливите одредби од Анекс I (Дел-26) од Регулативата (ЕУ) бр. 2015/640.“.

\_\_\_\_\_

*АНЕКС II*

Анекс I (Дел – 26) од Регулативата (ЕУ) бр. 2015/640 се изменува и дополнува како што следува:

1. Таблетата на содржината се заменува со следново:

*„****АНЕКС I***

**ДЕЛ – 26**

**ДОПОЛНИТЕЛНИ СПЕЦИФИКАЦИИ ВО ОДНОС НА ПЛОВИДБЕНОСТА ЗА ОПЕРАЦИИТЕ**

СОДРЖИНА

ПОДДЕЛ А – ОПШТИ ОДРЕДБИ

26.10 Надлежно тело

26.20 Привремено неисправна опрема

26.30 Доказ за усогласеност

ПОДДЕЛ Б –ГОЛЕМИ АВИОНИ

26.50 Седишта, легла, сигурносни појаси и ремени

26.60 Принудно слетување – динамични услови

26.100 Локација на излезите во итен случај

26.105 Пристап до излез во итен случај

26.110 Ознаки за излез во итен случај

26.120 Внатрешно осветлување за итен случај и работа на осветлувањето во итни случаи

26.150 Внатрешност на кабините

26.155 Ниво на запаливост на заштитниот материјал на одделот за карго

26.156 Материјал за топлинска и звучна изолација

26.157 Конверзија на оддели од класа D

26.160 Заштита од пожар во санитарниот јазол

26.170 Апарати за гасење пожар

26.200 Звучно предупредување за стојниот трап

26.205 Системи за тревожење и предупредување за надминување на полетно – слетните патеки

26.250 Систем за оперирање на вратата на пилотската кабина – едно лице онеспособено

26.300 Програма за постојан структурен интегритет на структури на застарени авиони - општи услови

26.301 План за усогласување на имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување (RTC)

26.302 Проценка на толеранција на оштетување и истрошеност

26.303 Ограничување на важноста

26.304 Програма за спречување и контрола на корозија

26.305 Валидност на програмата за постојан структурен интегритет

26.306 Основна структура која е критична во поглед на истрошеноста

26.307 Податоци за толеранција на оштетување за постојните промени на структурата која е критична во поглед на истрошеноста

26.308 Податоци за толеранција на оштетување за постојните поправки на структурата која е критична во поглед на истрошеноста

26.309 Упатства за проценка на поправка

26.330 Податоци за толеранција на оштетување за постоечките дополнителни уверенија за тип (STC), другите постоечки големи промени и постојните поправки што влијаат на овие промени или на дополнителните уверенија за тип (STCs)

26.331 План за усогласување за имателите на дополнителните уверенија за тип (STC)

26.332 Утврдувањето на промените што влијаат на структурата која е критична во поглед на истрошеноста

26.333 Податоци за толеранција на оштетување за STC и поправки на оние STC кои се одобрени на или по 1 септември 2003 година

26.334 Податоци за толеранција на оштетување за STC и други промени и поправки на тие промени кои се одобрени пред 1 септември 2003 година

26.370 Задачи поврзани со постојаната пловидбеност и програма за одржување на авиони

ПОДДЕЛ В – ГОЛЕМИ ХЕЛИКОПТЕРИ

26.400 Апарати за гасење пожар

Додаток I - Листа на модели на авиони кои не се предмет на одредени одредби од Анекс I (Дел-26)“

1. Точката 26.10 се заменува со следново:

„**26.10 Надлежен орган**

(а) За целите на овој анекс, надлежниот орган на кој операторите мора да ја докажат усогласеноста на воздухопловот за чиј проект е веќе издадено уверение, со условите од овој анекс, е органот назначен од земјата-членка во која операторот има свое главно место на деловна активност.

(б) За целите на овој анекс, Агенцијата е надлежен орган до кој имателите на уверение за тип (TC), уверение за тип со ограничување (RTC), дополнително уверение за тип (STC), одобренија за промени и поправка на проект, мора да ја докажат усогласеноста на постоечкото уверение за тип (TC), уверението за тип со ограничување, дополнителното уверение за тип (STC), одобрението за промени и поправка на проект со условите од овој анекс.“;

1. Точката 26.30 се изменува како што следува:

(а) ставовите (а) и (б) се заменуваат со следново:

„(а) Во согласност со Член 76 став 3 од Регулативата (EУ) бр. 2018/1139, Агенцијата издава спецификации за издавање на уверение како стандардно средство за докажување на усогласеност со овој анекс. Спецификациите за издавање на уверение треба да бидат доволно детални и специфични за да ги опишат условите под кои е можно да се докаже усогласеност со условите од овој анекс.

(б) Операторот и имателите на уверение за тип (TC), уверение за тип со ограничување, дополнително уверение за тип (STC), одобренија за промена и поправка на проект може да докажат усогласеност со условите од овој анекс придржувајќи се до едно од следниве:

1. спецификации издадени од Агенцијата согласно став (а) од оваа точка или еквивалентни спецификации за издавање на уверение издадени од страна на Агенцијата во согласност со точката 21.Б.70 од Анекс I од Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012;
2. техничките стандарди кои обезбедуваат исто ниво на безбедност како и оние кои се вклучени во тие спецификации за издавање на уверение.“;

(б) се додава следнава точка (в):

`(в) имателите на уверение за тип , уверение за тип со ограничување, дополнително уверение за тип, одобренија за промена и поправка на проект ги ставаат на располагање на секој познат оператор на авион сите измени и дополнувања на „Упатствата за постојаната пловидбеност“ (ICA) неопходни за да се докаже усогласеност со овој анекс. За целите на оваа регулатива, ICA исто така вклучува проверки на толеранцијата на оштетување (DTIs), упатства за проценка на поправките (REGs), основна програма за спречување и контрола на корозијата (CPCP), листа на структури кои се критични во поглед на истрошеноста (FCSs) и деловите за ограничување на пловидбеноста (ALSs).“;

1. Се додава точката 26.157:

„**26.157 Конверзија на одделите од класа D**

Операторите на големи авиони кои се користат во комерцијалниот воздушен транспорт,со уверение за тип издадено на или по 1 јануари 1958 година, гарантираат дека:

(а) за авиони чии операции вклучуваат превоз на патници, секој товар или оддел за багаж од класа D, без оглед на волуменот, e во согласност со спецификациите за издавање на уверение кои се применливи на одделите од класата C;

(б) за авиони, чии операции вклучуваат само превоз на товар, секој оддел од класа D, без оглед на волуменот, е во согласност со спецификациите за издавање на уверение применливи за оддел од класа C или за оддел од класа E“;

1. Се додава следнава точка 26.205:

„**26.205 Системи за тревожење и предупредување за надминување на полетно – слетните патеки**

(а) Операторите на големи авиони кои се користат во комерцијалниот воздушен транспорт гарантираат дека секој авион на кој првото индивидуално уверение за пловидбеност е издадено на или по 1 јануари 2025 година, е опремен со систем за тревожење и предупредување за надминување на полетно – слетната патека.

(б) Овој систем мора да биде проектиран така што да овозможи намалување на ризикот од надолжно излетување од полетно – слетната патека при слетување преку тревожење, како во лет така и на земја, на екипажот на летот, кога постои ризик авионот да не може да запре во рамките на расположливата должина до крајот на полетно – слетната патека.";

1. Се додаваат следниве точки 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 и 26.370:

„**26.300 Програма за постојан структурен интегритет за структурата на застарените авиони - општи услови**

(а) Имателот на уверение за тип (TC), или на уверение за тип со ограничување за голем авион на турбински погон кој поседува уверение издадено на или по 1 јануари 1958 година, а за кој е поднесено барање за уверение за тип пред 1 јануари 2019 година, воспоставува програма за постојан структурен интегритет за структурата на застарениот авион што е во согласност со условите од точките од 26.301 до 26.309.

(б) Ставот (а) не се однесува на модел на авион со уверение за тип кое му е издадено пред 26 февруари 2021 година и кој исполнува еден од следниве услови:

1. наведен е во Табела А.1 од Додаток I на овој анекс;
2. не оперира по 26 февруари 2021 година;
3. не му е издадено уверение за вршење цивилни операции со товар или патници;
4. има уверение за тип со ограничување издадено пред 26 февруари 2021 година во согласност со условите за толеранција на отештетување, под услов да не се оперира повеќе од 75% од времето на оперирање кое е предвидено со проектот и првенствено се оперира за поддршка на производните операции на имателот на одобрението;
5. поседува уверение за тип со ограничување и е првенствено проектиран за гаснење пожар.

Исклучоците дадени во став (б)(ii) до (б)(v) се применуваат само откако имателот на уверение за тип (TC), или на уверение за тип со ограничување поднесе до Агенцијата за одобрување пред 27 мај 2021 година листа што содржи тип и модели на авиони, варијанти или сериски броеви на заедно со информации кои ги поткрепуваат причините зошто авион е вклучен на листата.

(в) За модел на авион на кој за прв пат му е издадено уверение за тип пред 26 февруари 2021 година и за кој постојната промена или поправка, не е и нема биде вклучена во ниту еден авион што се користи на и по 26 февруари 2022 година, а ставовите (а)(ii) и (a)(iii) од точката 26.307 и ставот (а)(ii) од 26.308 не се применуваат ако пред 26 февруари 2022 година имателот на уверение за тип (TC), или на уверение за тип со ограничување, до Агенцијата, на одобрување, достави листа на сите промени и поправки.

**26.301 План за усогласување за иматели на уверение за тип или на уверение за тип со ограничување**

(а) Имателот на уверение за тип (TC), или на уверение за тип со ограничување за голем авион на турбински погон кој поседува уверение издадено на или по 1 јануари 1958 година, а за кој е поднесено барање за уверение за тип пред 1 јануари 2019 година:

* 1. воспоставува план за усогласување за постојаниот структурен интегритет во кој се опишува планираното докажување на усогласеноста со условите дадени во точките од 26.302 до 26.309;
  2. го поднесува планот за усогласување за постојаниот структурен интегритет наведен во став (i) до Агенцијата на одобрување пред 27 мај 2021 година.

(б) Подносителот на барање за уверение за тип или уверение за тип со ограничување наведен во член 1(2)(в):

1. воспоставува план за усогласување за постојан структурен интегритет во кој се опишува планираното докажување на усогласеноста со условите од точките од 26.303 до 26.306;
2. го поднесува планот за усогласување за постојан структурен интегритет наведен во став (i) до Агенцијата на одобрување пред 27 мај 2021 година или, пред издавањето на уверението ако издавањето се случи по тој датум.

**26.302 Проценка на толеранција на оштетување и истрошеност**

(а) Имателот на уверение за тип (TC), или на уверение за тип со ограничување за голем авион на турбински погон кој поседува уверение за пренос на 30 патници или повеќе, или со капацитет на товар од 3.402 кг (7.500 lbs) или повеќе, кој поседува уверение издадено на или по 1 јануари 1958 година, а за кој е поднесено барање за уверение за тип пред 1 јануари 2019 година, врши проценка на толеранцијата на истрошеност и оштетување на структурата на авионот и воведува DTI за да се избегнат катастрофални дефекти поради истрошеноста за време на работниот век на авионот.

(б) Освен ако Агенцијата веќе не ја одобрила документацијата која ја опишува DTI наведена во точка (а) во согласност со Анекс I (Дел - 21) од Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012, имателот на уверение за тип или на уверение за тип со ограничување ја доставува оваа документација на одобрување до Агенцијата пред 26 февруари 2023 година.

**26.303 Ограничување на важноста**

(а) Имателот на уверение за тип (TC) или уверение за тип со ограничување за голем авион на турбински погон кој поседува уверение издадено на или по 1 јануари 1958 година, а за кој барањето за уверение за тип или за уверение за тип со ограничување e поднесено пред 1 јануари 2019 година, и кој поседува уверение за работа за максимална дозволена тежина при полетување (MTOW) поголема од 34.019 кг (75 000 lbs):

1. воспоставува ограничување на важноста (LOV) и тоа ограничување го вклучува во изменетиот и дополнет ALS;
2. ги идентификува постоечките и новите мерки за одржување од кои зависи ограничувањето на важноста (LOV) и развива сервисни информации неопходни за операторите за да ги спроведат тие мерки за одржување и ги доставуваат сервисните информации за мерките за одржување до Агенцијата во согласност со обврзувачки распоред што е договорен со Агенцијата.

Структурните конфигурации на авионот што треба да се оценат за да се утврди ограничувањето на важноста (LOV) ги вклучуваат сите варијанти на моделот и деривати одобрени врз основа на уверението за тип (TC) пред 26 февруари 2021 година и сите структурни промени и замени на структурните конфигурации на овие авиони што ги бара директивата за пловидбеност издадени пред 26 февруари 2021 година.

По пат на отстапување од став (а)(ii), од имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување за голем авион на турбински погон нема да се бара да подготви и достави до Агенцијата сервисни информации за мерката за одржување што се применува на моделот на авион кој нема да биде опериран по закажаниот рок за поднесување на сервисните информации за таа мерката за одржување. Со цел овој исклучок да биде применлив, имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување потребно е да ја извести Агенцијата најдоцна на денот на кој моделот на авион престанува да оперира.

(б) Имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување го доставува ограничувањето на важноста (LOV) востпоставено во согласност со став (а) и измената на ALS наведена во тој потстав, заедно со задолжителниот распоред до Агенцијата, пред роковите утврдени во ставовите од (i) до (iii), на одобрување:

1. 26 август 2022 година, за структурата која е критична во поглед на истрошеноста со основа за издавање на уверение што не содржи проценка на толеранција на оштетување;
2. 26 февруари 2026 година за структура на авион која е предмет на сеопфатен преглед на истрошеноста кој е во тек на датумот на влегување во сила на оваа регулатива за изменување и дополнување;
3. 26 февруари 2025 година за сите други структури на авион.

(в) барателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување како што е наведено во точка (в) од став 2 од член 1, за големи авиони на турбински погон со максимална дозволена тежина при полетување (MTOW) поголема од 34.019 кг (75 000 lbs):

1. воспоставува ограничување на важноста (LOV) и тоа LOV го вклучува во изменетиот и дополнет ALS;
2. ги идентификува постоечките и новите мерки за одржување од кои зависи ограничувањето на важноста LOV и подготвува сервисни информации неопходни за да операторите ги спроведат овие мерки за одржување и ги доставуваат сервисните информации за мерките за одржување до Агенцијата во согласност со обврзувачки распоред што е договорен со Агенцијата.

(г) Барателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување наведен во член 1(2)(в) доставува до Агенцијата на одобрување, ограничување на важноста (LOV) утврдено во согласност со став (в) и АЛС наведен во тој став заедно со задолжителниот распоред.

(д) Следните рокови се применуваат на обврските наведени во став (г) :

1. пред датумот кој е одобрен од Агенцијата во планот на барателот за завршување на тестовите и анализите на секоја структура на авион која е предмет на сеопфатен преглед на истрошеност за да го поткрепи воспоставувањето на ораничувањето на важноста (LOV);
2. пред 26 февруари 2025 година за сите други структури на авион.

**26.304 Програма за спречување и контрола на корозија**

(а) Имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување за голем авион на турбински погон кој поседува уверение издадено на или по 1 јануари 1958 година, а за кој барањето за уверение за тип e поднесено пред 1 јануари 2019 година, утврдува основна програма за спречување и контрола на корозија (CPCP).

(б) Освен ако Агенцијата веќе не ја одобрила основната програма за спречување и контрола на корозија (CPCP) наведена во став (а) во согласност со точката 21.A.3Б(в)(1) од Анекс 1 од Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012 или во извештај од одборот за преглед на одржувањето (MRBR) одобрен од Агенцијата, имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување ја доставува програмата за спречување и контрола на корозија (CPCP) до Агенцијата за одобрување пред 26 февруари 2023 година.

(в) Барателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување како што е наведено во член 1(2)(в) за голем авион на турбински погон утврдува основна програма за спречување и контрола на корозија (CPCP) пред да се издаде уверението за тип.

**26.305 Валидност на програмата за постојан структурен интегритет**

(а) Имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување за голем авион на турбински погон кој поседува уверение издадено на или по 1 јануари 1958 година, а за кој барањето за уверение за тип e поднесено пред 1 јануари 2019 година, утврдува и спроведува постапка која гарантира дека програмата за постојан структурен интегритет останува во важност за време на оперативниот животот на авионот, земајќи го во предвид искуството стекнато од употребата и тековните операции.

(б) Имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување доставува опис на процесот од став (а) на одобрување до Агенцијата пред 26 февруари 2023 година. Имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување го имплементира процесот најдоцна во рок од шест месеци по неговото одобрување од Агенцијата.

(в) Барателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување наведен во член 1(2)(в) за голем авион на турбински погон, утврдува и применува постапка која гарантира дека програмата за постојан структурен интегритет останува во важност за време на оперативниот животот на авионот, земајќи го во предвид искуството стекнато од употребата и тековните операции. Поднесува опис на процесот до Агенцијата на одобрување пред 26 февруари 2023 година или пред издавање на уверението, во зависност од тоа што е подоцна, и почнува да го применува не подоцна од 6 месеци по неговото одобрување од страна на Агенцијата.

**26.306 Основна структура која е критична во поглед на истрошеноста**

(а) Имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување за голем авион на турбински погон кој поседува уверение издадено на или по 1 јануари 1958 година, а за кој барањето за уверение за тип (TC) e поднесено пред 1 јануари 2019 година, кој поседува уверение за пренос на 30 патници или повеќе, или со капацитет на товар од 3.402 кг (7.500 lbs) или повеќе ги идентификува и изготвува листа на основните структури кои се критични во поглед на истрошеноста (FCBS) за сите варијанти на моделот на авионот и деривати вклучени во уверението за тип (TC) или во уверението за тип со ограничување.

(б) Имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување доставува листа од структурите наведени во став (а) до Агенцијата на одобрување пред 26 август 2021 година.

(в) Откако од страна на Агенцијата ќе биде одобрена листата наведена во став (а), имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување им ја става на располагање на операторите и на лицата од кои се бара да бидат усогласени со точките 26.330 и 26.370.

(г) Барателот за уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување наведен во член 1(2)(в) за авион на турбински погон кој поседува уверение за превоз на 30 или повеќе патници и со капацитет за товар од 3.402 кг (7.500 lbs) или повеќе, ги идентификува и изготвува листа на основните структури кои се критични во поглед на истрошеноста (FCBS) за сите варијанти на моделот на авионот и деривати вклучени во уверението за тип (TC) или во уверението за тип со ограничување. Листата на овие структури се доставува до Агенцијата за одобрување пред 26 август 2021 година, или пред издавањето на уверението, во зависност од тоа што е подоцна.

(д) Откако од страна на Агенцијата ќе биде одобрена листата наведена во точката (г), барателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување наведен во член 1(2)(в), им ја става на располагање на операторите и на лицата од кои се бара да бидат усогласени со точката 26.370.

**26.307 Податоци за толеранција на оштетување за постојните промени на структурата која е критична во поглед на истрошеноста**

(а) Имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување за голем авион на турбински погон кој поседува уверение издадено на или по 1 јануари 1958 година кој поседува уверение за превоз на 30 или повеќе патници и со капацитет за товар од 3.402 кг (7.500 lbs) или поголем, за промени и модифицирана структура која е критична во поглед на истрошеноста (FCMS) кои постојат на 26 февруари 2021 година:

1. ги прегледуваат постојните промени на проектот (модификации на проектот) и ги идентификуваат сите промени кои влијаат врз FCBS утврдени во согласност со точката 26.306;
2. за секоја промена утврдена во согласност со точката (а)(i) ги одредува сите елементи поврзани со модифицирана структура која е критична во поглед на истрошеноста (FCMS);
3. за секоја промена идентификувана во согласност со точката (а)(i), врши проценка на толеранција на оштетување и ги утврдува и документира поврзаните проверки на толеранција на оштетувањето;

(б) Имателот на уверение за тип (TC) или на уверените за тип со ограничување поднесува листа на сите модифицирани структури кои се критични во поглед на истрошеноста“ (FCMS) утврдени во согласност со став (a)(ii) на одобрување на Агенцијата пред 26 февруари 2022 година.

(в) Имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување ги доставува податоците за толеранција на оштетување, вклучително и DTI, добиени од проценката извршена во согласност со став (а)(iii) на одобрување на Агенцијата пред 26 август 2022 година

(г) Откако Агенцијата ќе ја одобри листата на FCMS поднесена во согласност со став (б), имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување таа листа ја прави достапна за операторите и лицата од кои се бара да се усогласат со точките 26.330 и 26.370.

**26.308 Податоци за толеранција на оштетување за постојните поправки на структурата која е критична во поглед на истрошеност**

(а) Имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување за голем авион на турбински погон кој поседува уверение издадено на или по 1 јануари 1958 година кој поседува уверение за превоз на 30 или повеќе патници и со капацитет за товар од 3.402 кг (7.500 lbs) или повеќе, за објавените поправки кои постојат на 26 февруари 2021 година:

1. ги прегледува податоците за поправки и ја идентификува секоја поправка спрецифицирана во податоците која влијае на основната структура која е критична во поглед на истрошеноста и на модифицирана структура која е критична во поглед на истрошеноста, утврдени во согласност со став (а) од точката 26.306 и став (а)(ii) од точката 26.307;
2. врши проценка на толеранција на оштетувањето за секоја поправка утврдена во согласност со став (а)(i) освен ако тоа е претходно направено.

(б) Имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување доставува податоци за толеранција на оштетувањето, вклучително и DTI, добиени од проценката извршена во согласност со став (а)( ii) за одобрување до Агенцијата пред 26 мај 2022 година, освен ако веќе не се одобрени во согласност со точка 21.A.435 (б)(2) од Анекс I (Дел 21) од Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012 пред 26 август 2022 година.

**26.309 Упатства за проценка на поправката**

(а) Имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување за голем авион на турбински погон кој поседува уверение издадено на или по 1 јануари 1958 година кој поседува уверение за превоз на 30 или повеќе патници и со капацитет за товар од 3.402 кг (7.500 lbs) или повеќе, и за кој уверението за тип (TC) или уверението за тип со ограничување е издадено пред 11 јануари 2008 година, подготвува упатства за проценка на поправките (REGs) со цел да се утврди следново:

1. постапка за спроведување на испитување на соодветниот авион кое овозможува утврдување и документирање на постоечките поправки што влијаат на структурата која е критична во поглед на истрошеноста утврдена според став (а) од точката 26.306 и став (а)(ii) од точката 26.307.
2. постапка што им овозможува на операторите да добијат DTI за поправки утврдени во согласност со став (а)(i);
3. распоред со рокови за спроведување на испитување на авиони, добивање на DTI-а и вклучување на DTI-а во програмата за одржување на операторот на авион.

(б) Имателот на уверение за тип (TC) или на уверение за тип со ограничување доставува упатства за проценка на поправката подготвени во согласност со ставот (а) до Агенцијата на одобрување пред 26 февруари 2023 година.

**26.330 Податоци за толеранција на оштетување на постоечките дополнителни уверенија за тип (STC), другите постоечки големи промени и постоечките поправки што влијаат на тие промени или на STC-а**

(а) Имател на STC издаденo пред 26 февруари 2021 година за голема промена или имател на голема промена за која се смета дека е одобрена во согласност со член 4 од Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012, за големи авиони кои поседуваат уверение издадено на или по 1 јануари 1958 година кои поседуваат уверение за превоз на 30 или повеќе патници и со капацитет за товар од 3.402 кг (7.500 lbs) или повеќе, обезбедува поддршка на операторите кои треба да бидат усогласени со точката 26.370 (а)(ii) преку решавање на штетните ефекти од овие промени и поправки на овие промени на структурата на авионот и се усогласени со условите дадени во точките од 26.331 до 26.334.

(б) Став (а) не се применува за големи промени и поправки на модел авион за кого е првично издадено уверение пред 26 февруари 2021 година, доколку тој модел на авион исполнува било кој од следните услови:

1. наброен е во табела А.1 од Додаток 1;
2. не оперира по 26 февруари 2021 година;
3. не поседува уверение за вршење цивилни операции со товар или патници;
4. има уверение за тип со ограничување и поседува уверение во согласност со барањата за толеранција на оштетување, под услов да не се користат повеќе од 75% од времето за користење за кои се проектирани и дека првенствено се користи за поддршка на производствените операции на имателите на уверение за тип со ограничување;
5. поседува уверение за тип со ограничување и е првенствено проектиран за гаснење пожар.

(в) Став (а) не се применува за големи промени и поправки на авион, кој поседува уверение првично издадено пред 26 февруари 2021 година, кога промените или поправките не биле и нема да се направат, на кој било авион кој оперира на или по 26 август 2022 година.

(г) Исклучоците дадени во став (б)(ii) до (б)(v) и (в) се применуваат само откако имателот на одобрението за промена поднесе на одобрување до Агенцијата листа на промени кои влијаат на основната структура која е критична во поглед на истрошеноста, заедно со информациите за поддршка на причините зошто секоја промена е внесена во листата, пред 26 Февруари 2022 година.

**26.331 План за усогласеност за иматели на STC**

Имателот на одобрението за промена:

(а) го развива планот за усогласеност кој се однесува на условите од точките 26.332 до 26.334;

(б) го поднесува планот за усогласување наведен во став (а) до Агенцијата за одобрување пред 25 август 2021 година.

**26.332 Утврдувањето на промените што влијаат на структурата која е критична во поглед на истрошеноста**

(а) Имателот на одобрението за промена:

1. ги разгледува промените и ги утврдува оние што влијаат врз основната структура која е критична во поглед на истрошеноста;
2. за секоја промена утврдена во согласност со став (а) (i) ги одредува сите придружни FCMS;
3. ги утврдува објавените поправки што влијаат на секоја промена утврдена во согласност со став (а)(i);

(б) Имателот на одобрението за промени кое е издадено на или по 1 септември 2003 година, подготвува и поднесува листа со промени и FCSM кои се идентификувани во согласност со ставовите (а)(i) и (а)(ii) за одобрување до Агенцијата пред 26 февруари 2022 година, и по одобрување од Агенцијата листата ја прави достапна на лицата и операторите кои се должни се во согласност со ставот (б)(ii) од точката 26.370.

(в) Имателот на одобрение за промени издадено пред 1 септември 2003 година:

1. подготвува и поднесува листа на промени утврдени во согласност со став (а)(i) на одобрување до Агенцијата пред 26 февруари 2022 година.
2. на барање на операторот кој е должен да е во согласност со точката 26.370 (а)(ii) за промена, утврдува и изготвува листа на сите FCSM поврзани со промената и ги доставува овие информации на одобрување до Агенцијата во рок од 12 месеци од барањето на операторот;
3. по одобрувањето на кои било информации доставени во согласност со ставовите (в)(i) и (в)(ii), податоците се ставаат на располагање на лицата и операторите кои се должни да се во согласност со ставот (б)(ii) од точката 26.370.

**26.333 Податоци за толеранција на оштетувања за STC-а и поправки на оние STC-а кои се одобрени на или по 1 септември 2003 година**

(а) Имателот на одобрението за промена издадено на или по 1 септември 2003 година:

1. врши проценка на толеранцијата на оштетувањето за промените и објавените поправки утврдени во согласност со став (а)(i) од точката 26.332 и став (a)(iii) од точката 26.332;
2. воспоставува и ја документира поврзаната проверка на толеранција на оштетувањето, доколку тоа не е направено претходно.

(б) Имателот на одобрението за промена ги доставува до Агенцијата на одобрување податоците за толеранција на оштетување добиени од проценката на толеранцијата на оштетувањето извршена во согласност со став (а)(i) пред 26 февруари 2023 година, освен ако тоа не е одобрено претходно во согласност со точка 21.Б.111 од Анекс I (Дел 21) од Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012.

(в) По пат на отстапување од потстав (б), за промени кои не подлежат на барање за проценка на толеранција на оштетувањето во основата за издавање на уверението, имателот на одобрението за промена наведено во став (а) доставува, до Агенцијата на одобрување, податоци за толеранција на оштетувањето добиено од проценка на толеранција на оштетувањето извршена во согласност со став (а) во следните рокови, зависно кој е подоцна:

1. пред авионот во кој се спроведува оваа промена да биде опериран во согласност со Анекс IV (Дел - CAT) на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 (\*); или
2. пред 26 февруари 2023 година.

**26.334 Податоци за толеранција на оштетување за STC-а и други промени и поправки на оние промени кои се одобрени пред 1 септември 2003 година**

(а) Имателот на одобрение за промена издадено пред 1 септември 2003 година:

1. врши проценка на толеранцијата на оштетувањето за промените и објавените поправки извршени во согласност со став (а)(i) од точката 26.332 и став (a)(ii) од точката 26.332;
2. воспоставува и ја документира поврзаната проверка на толеранција на оштетување, доколку тоа не е направено претходно.

(б) Имателот на одобрението за промена ги доставува податоците за толеранција на оштетување добиени од проценката на толеранцијата на оштетување извршена во согласност со став (а)(i) до Агенцијата на одобрување пред 26 февруари 2023 година, во следните рокови, зависно кој е подоцна:

1. пред авионот во кој се спроведува оваа промена да биде опериран во согласност со Анекс IV (Дел - CAT) на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 ; или
2. пред 26 февруари 2023 година.

**26.370 Задачи поврзани со постојаната пловидбеност и програма за одржување на воздухоплови**

(а) Операторите или сопствениците на големи авиони на турбински погон кои поседуваат уверение издадено на или по 1 јануари 1958 година гарантираат постојана пловидбеност на застарените структури на авиони преку подготовка на програма за одржување на воздухоплови предвидени во точка М.А.302 Прилог I (Дел-М) од Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014 на Комисијата\*\* , која вклучува:

1. за авиони кои поседуваат уверение за превоз на 30 или повеќе патници и со капацитет за товар поголем од 3 402 кг (7 500 lbs), одобрена програма за проверка на толеранција на оштетување;
2. за авиони со кои се оперира во согласност со Анекс IV (Дел - CAT) на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 кои поседуваат уверение за превоз на 30 или повеќе патници и со капацитет за товар поголем од 3 402 кг (7 500 lbs), средствата за отстранување на потенцијалните штетни ефекти од поправките и модификациите врз структурите кои се клучни во однос на истрошеноста и проверките утврдени во став (а)(i);
3. за авиони што поседуваат уверение со максимална дозволена тежина при полетување (MTOW) поголема од 34 019 кг (75 000 lbs) одобрен LOV;
4. CPCP;

(б) Следниве рокови се применуваат за обврските наведени во став (а):

1. програмата за одржување на воздухоплови се ревидира за да се исполнат условите од точките (а)(i), (а)(ii) и (a)(iv) пред 26 февруари 2024 година или пред оперирањето со авионот, зависно кое настанува подоцна;
2. програма за одржување на воздухоплови се ревидира за да се исполнат условите од точката (а)(III) пред 26 август 2021 година, или 6 месеци по објавувањето на LOV, или пред оперирањето со авионот, зависно кое настанува подоцна;

(в) На модел на авион на кој прв пат му е издадено уверение пред 26 февруари 2021 година и:

1. не оперира по 26 февруари 2024 година, не се применуваат точките (а)(i), (а)(ii) и (a)(iv);
2. не оперира по 26 февруари 2021 година, не се применува точката (a)(iii);
3. е со уверение за тип со ограничување издадено пред 26 февруари 2021 година во согласност со условите за толеранција на оштетување, под услов да не оперира повеќе од 75% од времето на оперирање кое е предвидено со проектот и кој првенствено оперира за поддршка на производните операции на имателот на одобрението, не се применуваат точките (а)(i), (а)(ii) и (а)(iv);

(г) За модел на авион на со уверение за тип со ограничување кое е издадено пред 26 февруари 2021 година и кој е првенствено проектиран за гаснење на пожар, не се применуваат точките (а)(i) и (а)(ii).

\_\_\_\_\_\_

\*Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките барања и административните постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник. L 296, 25.10.2012 година, стр. 1).

\*\* Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014 на Комисијата од 26 ноември 2014 година за постојана пловидбеност на воздухоплови и воздухопловни производи, делови и уреди, и за одобрување на организации и персонал вклучен во овие задачи (Сл. весник. L 362, 17.12.2014 година, стр. 1). “;

1. Се додава следниов Додаток 1:

*„Додаток 1.*

**Листа на модели на авиони кои не се предмет на одредбите од Анекс I (Дел-26)**

*Табела А.1.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Имател на TC | Тип | Модели | Одредбите утврдени во Анекс I (Дел-26) , кој НЕ се применуваат |
| The Boeing Company | 707 | Сите | 26.301 до 26.334 |
| The Boeing Company | 720 | Сите | 26.301 до 26.334 |
| The Boeing Company | DC-10 | DC-10-10  DC-10-30  DC-10-30F | 26.301 до 26.334 |
| The Boeing Company | DC-8 | Сите | 26.301 до 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 до 26.334 |
| The Boeing Company | MD-90 | MD-90-30 | 26.301 до 26.334 |
| FOKKER SERVICES B.V. | F27 | Ознака 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700 | 26.301 до 26.334 |
| FOKKER SERVICES B.V. | F28 | Ознака 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000 | 26.301 до 26.334 |
| GULFSTREAM AEROSPACE CORP. | G-159 | G-159 (Gulfstream I) | 26.301 до 26.334 |
| GULFSTREAM AEROSPACE CORP. | G-II\_III\_IV\_V | G-1159A (GIII)  G-1159B (GIIB)  G-1159 (GII) | 26.301 до 26.334 |
| KELOWNA FLIGHT CRAFT LTD. | CONVAIR 340/440 | 440 | 26.301 до 26.334 |
| LEARJET INC. | Learjet 24/25/31/36/35/55/60 | 24,24 A,24B,24B-A,24D, 24D-A,24F,24F-A,25,25B,25C,25D,25F | 26.301 до 26.334 |
| LOCKHEED MARTIN CORPORATION | 1329 | Сите | 26.301 до 26.334 |
| LOCKHEED MARTIN CORPORATION | 188 | Сите | 26.301 до 26.334 |
| LOCKHEED MARTIN CORPORATION | 382 | 382, 382B, 382E, 382F, 382G | 26.301 до 26.334 |
| LOCKHEED MARTIN CORPORATION | L-1011 | Сите | 26.301 до 26.334 |
| PT. DIRGANTARA INDONESIA | CN-235 | Сите | 26.301 до 26.334 |
| SABRELINER CORPORATION | NA-265 | NA-265-65 | 26.301 до 26.334 |
| VIKING AIR LIMITED | SD3 | SD3-30  Sherpa  SD3 Sherpa | 26.301 до 26.334 |
| VIKING AIR LIMITED | DHC-7 | Сите | 26.301 до 26.334 |
| VIKING AIR LIMITED | CL-215 | CL-215-6B11 | 26.301 до 26.334 |
| TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY | TU-204 | 204-120CE | 26.301 до 26.334“ |

1. () Сл. весник. L 212, 22.8.2018 година, стр. 1. [↑](#footnote-ref-1)
2. () Регулатива (ЕУ) бр. 2015/640 на Комисијата од 23 април 2015 година за дополнителни спецификации во однос на пловидбеноста за одреден вид на операции и за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 (Сл. весник. L 106, 24.4.2015 година, стр. 18). [↑](#footnote-ref-2)
3. () Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014 на Комисијата од 26 ноември 2014 година за постојана пловидбеност на воздухоплови и воздухопловни производи, делови и уреди, и за одобрување на организации и персонал вклучен во овие задачи (Сл. весник. L 362, 17.12.2014 година, стр. 1). [↑](#footnote-ref-3)
4. () Мислење бр. 12/2016: Застарени структури на воздухоплови. [↑](#footnote-ref-4)
5. () Мислење бр. 04/2019: Намалување на излетување од полетно - слетните патеки и оддели во Класа D [↑](#footnote-ref-5)