

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2022/1254****z dnia 19 lipca 2022 r.****zmieniające rozporządzenie (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 z dnia 4 lipca 2018 r. 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 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 17 ust. 1 lit. h),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 76 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139 Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) wydaje specyfikacje certyfikacyjne i regularnie je aktualizuje, aby zapewnić ich ciągłą adekwatność do zakładanych celów. Nie ma jednak obowiązku stosowania się do zaktualizowanej wersji obowiązujących specyfikacji certyfikacyjnych przy produkcji lub eksploatacji statku powietrznego, którego projekt już certyfikowano. Aby wspierać ciągłą zdatność do lotu i poprawę bezpieczeństwa, należy wprowadzić obowiązek zgodności takich statków powietrznych z dodatkowymi wymogami w zakresie zdatności do lotu, które nie były uwzględnione w początkowych specyfikacjach certyfikacyjnych w momencie certyfikacji projektu. Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 <sup>(2)</sup> określa te dodatkowe wymogi w zakresie zdatności do lotu.
- (2) Ze skutkiem od dnia 26 sierpnia 2023 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/1159 <sup>(3)</sup> dodano nowy pkt 26.157 w załączniku I (część 26) do rozporządzenia (UE) 2015/640. Zgodnie z tym przepisem wszystkie eksploatowane duże samoloty certyfikowane przez Agencję i użytkowane w zarobkowym transporcie lotniczym w dniu 26 sierpnia 2023 r. lub później muszą spełniać dodatkowe wymogi w zakresie zdatności do lotu w odniesieniu do przekształcenia przedziałów ładunkowych lub bagażowych klasy D. Dalsza analiza wykazała jednak, że w przypadku niektórych rodzajów operacji, w tym przede wszystkim operacji biznesowych, w niektórych dużych samolotach o niskiej liczbie miejsc pasażerskich mniejsze jest ryzyko wystąpienia podczas lotu pożaru zaczynającego się w przedziale ładunkowym lub bagażowym klasy D i przekształcającego się w pożar niekontrolowany. Aby uniknąć nakładania na operatorów nieproporcjonalnych i nieracjonalnych pod względem kosztów obciążeń, operatorów tych typów samolotów należy zatem zwolnić z obowiązku spełnienia wymogów pkt 26.157.
- (3) Ze skutkiem od dnia 22 czerwca 2021 r. Agencja zmieniła specyfikacje certyfikacyjne dla dużych samolotów (CS-25), wprowadzając nową specyfikację, która wymaga ustanowienia środków minimalizujących ryzyko, że ciśnienie napompowania jednej z opon podczas eksploatacji będzie niższe od dopuszczalnego minimum. Ta nowa specyfikacja ma jednak zastosowanie wyłącznie do dużych samolotów, w odniesieniu do których wnioski o zatwierdzenie projektu złożono po dniu 22 czerwca 2021 r. Zważywszy że niektóre duże samoloty mogą nie być zgodne z tą nową specyfikacją, należy wprowadzić dodatkowe wymogi w zakresie zdatności do lotu. Biorąc pod uwagę charakter i ryzyko operacji wykonywanych przy użyciu dużych samolotów, przy jednoczesnym utrzymaniu wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, wprowadzenie tych dodatkowych wymogów w zakresie zdatności do lotu w odniesieniu do wszystkich eksploatowanych dużych samolotów, które wyprodukowano w oparciu o projekt certyfikowany już przez Agencję, jest proporcjonalne i racjonalne pod względem kosztów.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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 (Dz.U. L 257 z 6.8.2020, s. 14).

- (4) Agencja zmieniła odpowiednio specyfikacje certyfikacji małych wiroplątów (CS-27) i dużych wiroplątów (CS-29), wprowadzając nową specyfikację dla wiroplątów przeznaczonych do wykorzystania w operacjach morskich. Zgodnie z nowymi specyfikacjami wiropląty muszą być certyfikowane do wodowania lub być wyposażone w awaryjne systemy unoszenia na powierzchni. Biorąc pod uwagę charakter operacji morskich śmigłowców i związane z nimi ryzyko oraz potrzebę utrzymania wysokiego jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, proporcjonalne i racjonalne pod względem kosztów jest objęcie niektórymi z tych specyfikacji istniejących śmigłowców eksploatowanych w Unii oraz tych, które zostaną wyprodukowane po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia na podstawie projektu, który został już certyfikowany przez Agencję.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

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

1) w art. 2 dodaje się lit. ca), cb) i cc) w brzmieniu:

- „ca) »mały śmigłowiec« oznacza śmigłowiec, którego podstawa certyfikacji zawiera specyfikacje certyfikacyjne dla małych wiroplątów (CS-27) lub równoważne;
- cb) »mały śmigłowiec kategorii A« oznacza mały śmigłowiec, który posiada wszystkie właściwości kategorii A zgodnie z definicją w pkt 17 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 i którego podstawą certyfikacji są dodatkowe specyfikacje określone w specyfikacjach certyfikacyjnych dla dużych wiroplątów (CS-29), które mają zastosowanie na mocy odniesienia w dodatku C do CS-27, lub równoważne;
- cc) »poświadczony warunki morskie« oznaczają warunki morskie wybrane przez wnioskującego o certyfikat typu lub uzupełniający certyfikat typu, w których wykazano odporność wiroplątu na kapotowanie, co stanowiło podstawę do przyznania certyfikacji pod kątem przepisów dotyczących wodowania lub awaryjnego unoszenia na powierzchni.”;

2) w załączniku I (część-26) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 9 września 2022 r., z wyjątkiem:

- a) pkt 2 i 6 załącznika, które stosuje się od dnia 26 sierpnia 2023 r.;
- b) pkt 4 i 5 załącznika w odniesieniu do dodania pkt 26.410, pkt 26.415, pkt 26.420 lit. a) i b) oraz pkt 26.425 załącznika I (część 26) do rozporządzenia (UE) 2015/640, które stosuje się od dnia 9 sierpnia 2023 r.;
- c) pkt 5 załącznika w odniesieniu do dodania pkt 26.420 lit. c) i pkt 26.435 lit. a) załącznika I (część 26) do rozporządzenia (UE) 2015/640, które stosuje się od dnia 9 sierpnia 2024 r.;
- d) pkt 5 załącznika w odniesieniu do dodania pkt 26.435 lit. b) załącznika I (część 26) do rozporządzenia (UE) 2015/640, który stosuje się od dnia 9 sierpnia 2026 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 19 lipca 2022 r.

*W imieniu Komisji*  
*Przewodnicząca*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ZAŁĄCZNIK

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

1) spis treści otrzymuje brzmienie:

## „SPIS TREŚCI

## PODCZEŚĆ A — POSTANOWIENIA OGÓLNE

- 26.10 Właściwy organ
- 26.20 Wyposażenie tymczasowo niedziałające
- 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 Ostrzeganie dźwiękowe podwozia
- 26.201 Ciśnienie napompowania opon
- 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 zmęczeniowym struktura podstawowa
- 26.307 Dane dotyczące tolerancji na uszkodzenia dla zmian wprowadzonych w strukturze krytycznej pod względem zmęczeniowym

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

#### PODCZEŚĆ C — ŚMIGŁOWCE

- 26.400 Gaśnice
- 26.410 Urządzenia do sterowania awaryjnego obsługiwane pod wodą
- 26.415 Wyjścia awaryjne do ewakuacji pod wodą
- 26.420 Wyposażenie awaryjne do lotów nad obszarami wodnymi
- 26.425 Przekazywanie poświadczonych warunków morskich
- 26.430 Odporność awaryjnego systemu unoszenia na powierzchni na uszkodzenia
- 26.431 Określanie odporności konstrukcji awaryjnych systemów unoszenia na powierzchni
- 26.435 Automatyczne rozkładanie awaryjnego systemu unoszenia na powierzchni

Dodatek 1 — Wykaz modeli samolotów nieobjętych niektórymi przepisami załącznika I (część-26)”;

- 2) pkt 26.157 otrzymuje brzmienie:

#### „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, z wyjątkiem operatorów modeli samolotów wymienionych w tabeli A.1 w dodatku 1 do niniejszego załącznika, 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.”;

- 3) dodaje się pkt 26.201 w brzmieniu:

#### „26.201 **Ciśnienie napompowania opon**

Operatorzy dużych samolotów minimalizują ryzyko, że ciśnienie napompowania jednej z opon podczas eksploatacji będzie niższe od dopuszczalnego minimum.”;

- 4) tytuł podczęści C otrzymuje brzmienie:

„PODCZEŚĆ C — ŚMIGŁOWCE”;

- 5) dodaje się pkt 26.410, 26.415, 26.420, 26.425, 26.430, 26.431 i 26.435 w brzmieniu:

#### **„26.410 Urządzenia do sterowania awaryjnego obsługiwane pod wodą**

Operatorzy małych śmigłowców i dużych śmigłowców, które zgodnie z pkt CAT.IDE.H.320 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 muszą być zaprojektowane do lądowania na wodzie lub certyfikowane do wodowania, zapewniają, aby oznakowanie wszystkich urządzeń do sterowania awaryjnego, które muszą być obsługiwane pod wodą, informowało o metodzie obsługi i składało się z żółtych i czarnych pasków.

#### **26.415 Wyjścia awaryjne do ewakuacji pod wodą**

- a) Operatorzy małych śmigłowców i dużych śmigłowców, które zgodnie z pkt CAT.IDE.H.320 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 muszą być zaprojektowane do lądowania na wodzie lub certyfikowane do wodowania, zapewniają, aby:
- 1) osoby znajdujące się w środku mogły łatwo zidentyfikować sposoby obsługi wszystkich wyjść awaryjnych do ewakuacji pod wodą, w celu ułatwienia opuszczenia śmigłowca w przypadku jego wodowania lub kapotowania;
  - 2) po każdej stronie śmigłowca dostępne jest podwodne wyjście awaryjne dla każdej jednostki (lub części jednostki, składającej się z czterech miejsc pasażerskich, chyba że wyjście awaryjne do ewakuacji pod wodą jest wystarczająco duże, aby umożliwić jednoczesne wysiadanie dwóch pasażerów);
  - 3) siedzenia pasażerów są usytuowane w taki sposób w stosunku do wyjść awaryjnych do ewakuacji pod wodą, o których mowa w pkt 2, aby ułatwić pasażerom ewakuację w przypadku kapotowania śmigłowca i zalania kabiny.
- b) Operatorzy małych śmigłowców kategorii A i dużych śmigłowców, które zgodnie z pkt CAT.IDE.H.320 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 muszą być zaprojektowane do lądowania na wodzie lub certyfikowane do wodowania, zapewniają, aby:
- 1) wszystkie wyjścia awaryjne, w tym wyjścia awaryjne dla załogi lotniczej, i wszystkie drzwi, okna lub inne otwory odpowiednie do użycia podczas ewakuacji pod wodą mogły być obsługiwane w sytuacji awaryjnej;
  - 2) zapewniono automatyczne środki umożliwiające łatwą identyfikację obrzeży otworów wszystkich wyjść awaryjnych do ewakuacji pod wodą niezależnie od warunków oświetleniowych; oznaczenia te muszą być zaprojektowane w taki sposób, by pozostawały widoczne w przypadku kapotowania śmigłowca lub zanurzenia kabiny pod wodę.

#### **26.420 Wyposażenie awaryjne do lotów nad obszarami wodnymi**

- a) Operatorzy małych śmigłowców i dużych śmigłowców, którzy są zobowiązani do spełnienia wymagań określonych w pkt CAT.IDE.H.300 załącznika IV, pkt NCC.IDE.H.227 załącznika VI lub pkt SPO.IDE.H.199 załącznika VIII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, zapewniają wyposażenie każdej pneumatycznej tratwy ratunkowej w środki umożliwiające jej utrzymywanie w pobliżu śmigłowca oraz dodatkowe środki służące utrzymywaniu pneumatycznej tratwy ratunkowej przymocowanej do śmigłowca w odległości, która nie powoduje zagrożenia dla samej tratwy ratunkowej ani dla osób znajdujących się na pokładzie. W przypadku całkowitego zanurzenia śmigłowca oba te środki zatrzymania tratw ratunkowych muszą się zerwać przed zanurzeniem śmigłowca, nawet gdy tratwa ratunkowa jest pusta.
- b) Operatorzy małych śmigłowców i dużych śmigłowców, od których zgodnie z pkt CAT.IDE.H.320 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wymaga się zaprojektowania ich do lądowania na wodzie lub certyfikowania do wodowania, zapewniają opracowanie przepisów dotyczących sztauowania, które przewidują jeden ochronnik życia dla każdego pasażera śmigłowca w łatwym zasięgu każdej z osób siedzących, chyba że wymaga się noszenia ich przez cały czas przez osoby przebywające na pokładzie śmigłowca.
- c) Operatorzy dużych śmigłowców, od których zgodnie z pkt SPA.HOFO.165 lit. d) załącznika V do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wymaga się zainstalowania co najmniej jednej tratwy ratunkowej, zapewniają, aby tratwy ratunkowe:
- 1) były rozkładane zdalnie, za pomocą środków umożliwiających rozłożenie tratwy ratunkowej (tratw ratunkowych), znajdującej się w łatwym zasięgu załogi lotniczej, osób znajdujących się w kabinie pasażerskiej i wszelkich osób, które przeżyły w wodzie, kiedy śmigłowiec unosi się na wodzie w pozycji pionowej lub po kapotowaniu;
  - 2) mogły być w sposób niezawodny rozłożone, kiedy śmigłowiec unosi się na wodzie w dowolnej dającej się racjonalnie przewidzieć pozycji, w tym po kapotowaniu, oraz w poświadczonych warunkach morskich odnośnie do odporności na kapotowanie.

**26.425 Przekazywanie poświadczonych warunków morskich**

- a) Posiadacz certyfikatu typu małego śmigłowca lub dużego śmigłowca zapewnia, aby poświadczone warunki morskie odnośnie do odporności na kapotowanie oraz wszelkie związane z nimi informacje dotyczące certyfikacji do wodowania lub procedur awaryjnego unoszenia na powierzchni zawarto w instrukcji użytkowania w locie wiroplatu i przekazano wszystkim operatorom.
- b) Posiadacz uzupełniającego certyfikatu typu dla awaryjnego systemu unoszenia na powierzchni będącego na wyposażeniu małego śmigłowca lub dużego śmigłowca zapewnia, aby poświadczone warunki morskie odnośnie do odporności na kapotowanie oraz wszelkie związane z nimi informacje dotyczące certyfikacji do wodowania lub procedur awaryjnego unoszenia na powierzchni zawarto w instrukcji użytkowania w locie wiroplatu i przekazano wszystkim operatorom.

**26.430 Odporność awaryjnego systemu unoszenia na powierzchni na uszkodzenia**

- a) Operatorzy małych śmigłowców lub dużych śmigłowców, których pierwsze indywidualne świadectwo zdatności do lotu wydano w dniu 9 sierpnia 2025 r. lub później i które zgodnie z pkt CAT.IDE.H.320 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 muszą być zaprojektowane do lądowania na wodzie lub certyfikowane do wodowania, w przypadku gdy śmigłowiec wyposażony jest w awaryjny system unoszenia na powierzchni, zapewniają w projekcie, w miarę możliwości, ograniczenie wpływu ewentualnego uszkodzenia spowodowanego uderzeniem w wodę na pomyślne rozłożenie i utrzymanie awaryjnego systemu unoszenia na powierzchni.
- b) Operatorzy małych śmigłowców lub dużych śmigłowców z awaryjnymi systemami unoszenia na powierzchni, które zainstalowano po raz pierwszy w dniu 9 sierpnia 2025 r. lub później i które zgodnie z CAT.IDE.H.320 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 muszą być certyfikowane do wodowania, zapewniają w projekcie, w miarę możliwości, ograniczenie wpływu ewentualnego uszkodzenia spowodowanego uderzeniem w wodę na pomyślne rozłożenie i utrzymanie awaryjnego systemu unoszenia na powierzchni.

**26.431 Określanie odporności konstrukcji awaryjnych systemów unoszenia na powierzchni**

- a) Operator małego śmigłowca lub dużego śmigłowca, który zgodnie z pkt CAT.IDE.H.320 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 musi być zaprojektowany do lądowania na wodzie lub certyfikowany do wodowania, może zwrócić się do osoby, o której mowa w lit. b), o wykonanie usług, o których mowa w lit. c), jeżeli spełnione są oba poniższe warunki:
  - 1) operator jest zobowiązany do wykazania zgodności z pkt 26.430 niniejszego załącznika;
  - 2) w ramach certyfikatu typu lub uzupełniającego certyfikatu typu tego śmigłowca nie wykazano odporności awaryjnego systemu unoszenia na powierzchni w przypadku uderzenia w wodę.
- b) Usługi, o których mowa w lit. c), świadczą następujące osoby:
  - 1) posiadacz certyfikatu typu, jeżeli w projekcie typu uwzględniono awaryjny system unoszenia na powierzchni;
  - 2) posiadacz uzupełniającego certyfikatu typu, jeżeli awaryjny system unoszenia na powierzchni certyfikowano przy pomocy uzupełniającego certyfikatu typu;
- c) Osoba, o której mowa w lit. b):
  - 1) ustala, czy w miarę możliwości ograniczono wpływ na pomyślne rozłożenie i utrzymanie awaryjnego systemu unoszenia na powierzchni w wyniku ewentualnego uszkodzenia spowodowanego uderzeniem w wodę;
  - 2) ustala, czy wpływ, o którym mowa w lit. c) pkt 1, wzięto pod uwagę przy projektowaniu awaryjnego systemu unoszenia na powierzchni;
  - 3) przedstawia ocenę operatorowi.

**26.435 Automatyczne rozkładanie awaryjnego systemu unoszenia na powierzchni**

- a) Operatorzy małych śmigłowców, które zgodnie z pkt CAT.IDE.H.320 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 muszą być zaprojektowane do lądowania na wodzie lub certyfikowane do wodowania, zapewniają, aby w przypadku zainstalowania i sztauowania awaryjnego systemu unoszenia na powierzchni podczas lotu, system ten automatycznie rozłożył się w wyniku kontaktu z wodą.

b) Operatorzy małych śmigłowców kategorii A i dużych śmigłowców, które zgodnie z pkt CAT.IDE.H.320 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 muszą być zaprojektowane do lądowania na wodzie lub certyfikowane do wodowania, zapewniają, aby w przypadku zainstalowania i sztautowania awaryjnego systemu unoszenia na powierzchni podczas lotu, system ten automatycznie rozłożył się w wyniku kontaktu z wodą i nie wymagał żadnej interwencji pilota podczas lotu.”;

6) dodatek 1 otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 1

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

Tabela A.1

Posiadacz certyfikatu typu	Typ	Modele	Numer seryjny producenta	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	Wszystkie	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	Wszystkie	26.301 do 26.334
Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Wszystkie	26.301 do 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Model 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Wszystkie	26.301 do 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Model 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Wszystkie	26.301 do 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORPORATION	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Wszystkie	26.301 do 26.334



GULFSTREAM AEROSPACE CORPORATION	G-II_III_IV_-V	G-1159 A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Wszystkie	26.301 do 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Wszystkie	26.301 do 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	Wszystkie	26.301 do 26.334
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	Wszystkie	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	Wszystkie	26.301 do 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Wszystkie	26.301 do 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Wszystkie		26.301 do 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Wszystkie	26.301 do 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Wszystkie	26.301 do 26.334
AIRBUS	Seria A320	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 i 10360	26.60
AIRBUS	Seria A321	A321-271NX	10257, 10371 i 10391	26.60
AIRBUS	Seria A330	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 oraz 2011	26.60

ATR-GIE Avions de Transport Régional	Seria ATR 72	ATR72-212 A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60
Boeing Company	Seria 737	737-8 i 737-9	43299, 43304, 43305, 43310, 43321, 43322, 43332, 43334, 43344, 43348, 43391, 43579, 43797, 43798, 43799, 43917, 43918, 43919, 43921, 43925, 43927, 43928, 43957, 43973, 43974, 43975, 43976, 44867, 44868, 44873, 60009, 60010, 60040, 60042, 60056, 60057, 60058, 60059, 60060, 60061, 60063, 60064, 60065, 60066, 60068, 60194, 60195, 60389, 60434, 60444, 60455, 61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150	26.60
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Gulfstream seria G100	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Wszystkie	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Gulfstream seria G100	Gulfstream seria G150	Wszystkie	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	GALAXY seria G200	Gulfstream 200/Galaxy	Wszystkie	26.157

TEXTRON AVIATION INC.	Seria 650	650	Wszystkie	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Cessna serie 500/550/S550/560/560XL	500 550 560 560XL S550	Wszystkie	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	Seria Hawker	Seria BAe.125 Hawker 750 Hawker 800XP	Wszystkie	26.157
TEXTRON AVIATION INC.	CESSNA seria 750 (Citation X)	750	Wszystkie	26.157”