



**AUTORITATEA AERONAUTICĂ CIVILĂ  
A REPUBLICII MOLDOVA**

**Cerințe  
Tehnice**

**CT – SNS**

**SPECIFICAȚII DE NAVIGABILITATE  
SUPPLEMENTARE PENTRU UN ANUMIT TIP  
DE OPERAȚIUNI**



**ORDIN**

**cu privire la aprobarea Cerințelor Tehnice „Specificații de navigabilitate suplimentare pentru un anumit tip de operațiuni”, Ediția 01 (CT – SNS)**

**nr. 23/GEN din 14.05.2024**

*Monitorul Oficial nr.238-240/421 din 06.06.2024*

\* \* \*

În temeiul art.20 din Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017 și al pct.10 subpct.1) lit.b) din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.133/2019, în vederea implementării prevederilor Regulamentului privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.91/2024, Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.612/2022,

**ORDON:**

1. Se aprobă Cerințele Tehnice „Specificații de navigabilitate suplimentare pentru un anumit tip de operațiuni”, Ediția 01 (CT – SNS), se anexează.
2. Autoritatea Aeronautică Civilă va pune la dispoziția persoanelor interesate anexa la prezentul ordin prin plasarea pe pagina web oficială [www.caa.md](http://www.caa.md), la compartimentul „Cadrul normativ/Cerințe Tehnice”.
3. Prevederile punctelor 26.420 lit.(c), 26.435 lit.(a), (b) din anexa nr.1 la Cerințele Tehnice – SNS (Partea 26), intră în vigoare conform termenelor specificate de acestea.
4. Prezentul ordin intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

**DIRECTOR**

**Vasile ȘARAMET**

**Nr.23/GEN. Chișinău, 14 mai 2024.**

**Cuprins**

REGULI DE AMENDARE .....	3
INDEXUL AMENDAMENTELOR .....	4
PREAMBUL .....	5
CAPITOLUL 1. PREVEDERI GENERALE.....	5
1.1 Obiect și domeniul de aplicare .....	5
1.2 Definiții.....	5
1.3 Abrevieri.....	8
CAPITOLUL 2. SPECIFICAȚII DE NAVIGABILITATE.....	8
2.1 Specificații de navigabilitate suplimentare pentru un anumit tip de operațiune.....	8
CAPITOLUL 3. DISPOZIȚII TRANZITORII .....	8
Anexa nr. 1 .....	9
la Cerințele Tehnice - SNS .....	9
PARTEA 26.....	9
SPECIFICAȚII DE NAVIGABILITATE SUPLIMENTARE PENTRU OPERAȚIUNI.....	9
SUBPARTEA A DISPOZIȚII GENERALE .....	9
SUBPARTEA B AVIOANE DE MARE CAPACITATE .....	10
SUBPARTEA C - ELICOPTERE.....	23
Apendicele nr. 1 la Anexa nr. 1 .....	27
Lista modelelor de avioane care nu intră sub incidența anumitor dispoziții ale anexei nr. 1 (partea 26).....	27

**REGULI DE AMENDARE**

- (1) Modificarea prevederilor CT se poate face numai prin amendament.
- (2) Amendamentul se aprobă prin Ordinul general Directorului Autorității Aeronautice Civile.
- (3) După aprobarea amendamentului și publicarea Ordinului general în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, fiecare deținător al CT în cauză va introduce noile pagini emise și va distruge paginile înlocuite.
- (4) Se emite o nouă ediție a CT dacă volumul modificărilor depășește 30% din conținutul acesteia.



## PREAMBUL

Prezentele Cerințe Tehnice transpun prevederile Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei din 23 aprilie 2015 privind specificații de navigabilitate suplimentare pentru un anumit tip de operațiuni și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012, **CELEX: 32015R0640**, publicat în Jurnal Oficial al UE L 106 din 24.4.2015, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2022/1254 al Comisiei din 19 iulie 2022 de modificare a Regulamentului (UE) 2015/640 în ceea ce privește introducerea unor noi cerințe de navigabilitate suplimentare.

## CAPITOLUL 1. PREVEDERI GENERALE

### 1.1 Obiect și domeniul de aplicare

**1.1.1** Prezentele Cerințe Tehnice stabilesc specificații de navigabilitate suplimentare referitoare la continuitatea navigabilității și îmbunătățirea siguranței aeronavelor.

**1.1.2** Prezentele Cerințe Tehnice se aplică:

(a) operatorilor de:

(i) aeronave înmatriculate în RM;

(ii) aeronave înmatriculate într-un alt stat și utilizate de un transportator pentru care AAC asigură supravegherea;

(b) deținătorilor de certificate de tip, certificate de tip restrictiv, certificate de tip suplimentar sau aprobări de proiecte de modificare și reparație aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă în conformitate cu Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin HG nr. 91/2024;

(c) solicitanților de certificate de tip sau certificate de tip restrictiv pentru avioane de mare capacitate echipate cu motor cu turbină, pentru care cererile au fost depuse înainte de 1 ianuarie 2019 și cărora li se eliberează certificatul după 26 august 2020 atunci când este specificat în anexa nr. 1 (partea 26) la prezentele Cerințe Tehnice.

**1.1.3** Prezentele Cerințe Tehnice sunt elaborate în conformitate și întru implementarea prevederilor Codului aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017, HG nr. 612/2022 pentru aprobarea Regulamentului de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, HG nr. 91/2024 pentru aprobarea Regulamentului privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, și Regulamentul privind continuitatea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea organizațiilor și a personalului cu atribuții în domeniu.

### 1.2 Definiții

În sensul prezentelor Cerințe Tehnice se aplică următoarele definiții:

(a) **configurație operațională maximă a locurilor pentru pasageri** - numărul maxim de locuri pentru pasageri al unei aeronave, exclusiv locurile rezervate echipajului, stabilit în scopuri operaționale și specificat în manualul de exploatare;

(b) **avion de mare capacitate** - avion care are, în baza de certificare, specificația de certificare „CS-25” pentru avioane de mare capacitate sau un echivalent al acesteia;

(c) **elicopter de mare capacitate** - elicopter care are, în baza de certificare, specificația de certificare „CS-29” pentru giravioane de mare capacitate sau un echivalent al acesteia;

(ca) **elicopter de mică capacitate** - un elicopter care are, în baza de certificare, specificația de certificare „CS-27” pentru giravioane de mică capacitate sau un echivalent al acesteia;

(cb) **elicopter de mică capacitate de categorie A** - elicopter de mică capacitate care are toate caracteristicile categoriei A, astfel cum sunt definite în Anexa nr.1 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022 și care are, în baza de certificare, specificațiile suplimentare prevăzute în Specificațiile de certificare pentru giravioane de mare capacitate (CS-29), care sunt aplicabile în temeiul trimiterii din apendicele C la CS-27, sau un echivalent al acestora;

(cc) **condiții maritime demonstrate** - condițiile maritime care au fost selectate de solicitantul unui certificat de tip sau al unui certificat de tip suplimentar și pe baza cărora a fost demonstrată rezistența giravionului la răsturnare, certificată ulterior pentru amerizare sau flotabilitate de urgență;

(d) **avion cu grad scăzut de ocupare** - un avion care are o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri de:

1. până la 19 locuri inclusiv sau

2. până la o treime inclusiv din numărul maxim de locuri pentru pasageri din avionul cu o certificare de tip, astfel cum se indică în fișa de date a certificatului de tip (Type Certificate Data Sheet, TCDS) a avionului, dacă sunt îndeplinite ambele condiții de mai jos:

a) numărul total de locuri pentru pasageri aprobate pentru ocupare în timpul rulării la sol, al decolării sau al aterizării nu depășește 100 pe punte;

b) configurația maximă operațională a locurilor pentru pasageri în timpul rulării la sol, al decolării sau al aterizării în orice zonă individuală dintre perechile de ieșiri de urgență (sau orice zonă fără ieșire) nu depășește o treime din suma locurilor pentru pasageri autorizate pentru perechile de ieșiri de urgență care delimitează acea zonă (pe baza numărului de locuri pentru pasageri pentru fiecare pereche de ieșiri de urgență definit în baza de certificare aplicabilă a avionului). În scopul stabilirii conformării cu această limitare de zonă, în cazul unui avion care a dezactivat ieșirile de urgență, se presupune că toate ieșirile de urgență sunt funcționale;

(e) **limită de valabilitate (Limit Of Validity, LOV)** - în contextul datelor tehnice care sprijină programul de întreținere structurală, o perioadă de timp, specificată ca număr total de cicluri sau ore de zbor acumulate sau ambele, pe parcursul căreia se demonstrează că avionul nu va suferi o degradare generalizată prin oboseală;

(f) **secțiune referitoare la limitările de navigabilitate (Airworthiness Limitation Section, ALS)** - secțiune a instrucțiunilor pentru continuitatea navigabilității, în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a

produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin HG nr. 91/2024, care conține limitări de navigabilitate ce prevăd fiecare termen de înlocuire, interval de inspecție și procedură de inspecție aferentă obligatorii;

(g) **program pentru prevenirea și controlul coroziunii (Corrosion Prevention And Control Programme, CPCP)** - document care reflectă o abordare sistematică de prevenire și control al coroziunii ce poate apărea în structura primară a unui avion, abordare ce constă în sarcini de bază privind coroziunea, inclusiv inspecții, zone care fac obiectul respectivelor sarcini, niveluri de coroziune și termene de conformare definite (praguri de implementare și intervale de repetare). Deținătorul certificatului de tip stabilește un CPCP de bază care poate fi adaptat de operatori pentru crearea unui CPCP în cadrul programului lor de întreținere, care să fie specific operațiunilor lor;

(h) **degradare generalizată prin oboseală (Widespread Fatigue Damage, WFD)** - prezența simultană a unor fisuri în mai multe locuri în structura unui avion, care sunt de o asemenea mărime și într-un asemenea număr încât structura nu va mai îndeplini criteriul de rezistență la cedare sau de rezistență reziduală utilizat pentru certificarea structurii respective;

(i) **structură de bază** - structura proiectată în conformitate cu certificatul de tip pentru modelul de avion în cauză (și anume, „configurația modelului de avion livrat”);

(j) **structură de bază, critică din punctul de vedere al oboselii (Fatigue-Critical Baseline Structure, FCBS)** - structura de bază a unui avion, clasificată de deținătorul certificatului de tip ca structură critică din punctul de vedere al oboselii;

(k) **structură modificată, critică din punctul de vedere al oboselii (Fatigue-Critical Modified Structure, FCMS)** - orice structură a unui avion, critică din punctul de vedere al oboselii, care este introdusă sau afectată de o modificare a proiectului său de tip și care nu figurează deja ca parte a structurii de bază, critice din punctul de vedere al oboselii;

(l) **evaluarea toleranței la degradare (Damage Tolerance Evaluation, DTE)** - proces care conduce la determinarea acțiunilor de întreținere necesare pentru a detecta sau a împiedica apariția de fisuri cauzate de oboseală, care ar putea contribui la o defecțiune catastrofală. Atunci când este aplicată reparațiilor și modificărilor, DTE include evaluarea reparației sau a modificării, precum și structura critică din punctul de vedere al oboselii, supusă reparației sau modificării;

(m) **inspecție privind toleranța la degradare (Damage Tolerance Inspection, DTI)** - cerință documentată de inspecție sau o altă acțiune de întreținere elaborată de deținătorii unui certificat de tip sau ai unui certificat de tip restrictiv ca urmare a unei evaluări a toleranței la degradare. O DTI include zonele care trebuie să fie inspectate, metoda de inspecție, procedurile de inspecție (inclusiv etapele succesive ale inspecției și criteriile de acceptare și de respingere), pragul de inspecție și orice intervale repetitive asociate inspecțiilor respective. DTI-urile pot, de asemenea, să specifice acțiuni de întreținere precum înlocuirea, repararea sau modificarea;

(n) **îndrumări de evaluare a reparațiilor (Repair Evaluation Guideline, REG)** - proces, instituit de deținătorul certificatului de tip, care oferă orientări operatorilor în vederea stabilirii de inspecții privind toleranța la degradare pentru reparații care afectează structuri critice din punctul de vedere al oboselii, cu scopul de a asigura continuitatea integrității structurale a tuturor reparațiilor relevante;



(o) **structură critică din punctul de vedere al oboselii (Fatigue-Critical Structure, FCS)**  
- o structură a unui avion care este susceptibilă să sufere fisurări cauzate de oboseală, care ar putea conduce la o defecțiune catastrofală a avionului.

### 1.3 Abrevieri

<b>AAC</b>	<b>Autoritatea Aeronautică Civilă</b>
<b>TCDS</b>	<b>fișa de date a certificatului de tip</b>
<b>LOV</b>	<b>limită de valabilitate</b>
<b>ALS</b>	<b>secțiune referitoare la limitările de navigabilitate</b>
<b>CPCP</b>	<b>program pentru prevenirea și controlul coroziunii</b>
<b>WFD</b>	<b>degradare generalizată prin oboseală</b>
<b>FCBS</b>	<b>structură de bază, critică din punctul de vedere al oboselii</b>
<b>FCMS</b>	<b>structură modificată, critică din punctul de vedere al oboselii</b>
<b>DTE</b>	<b>evaluarea toleranței la degradare</b>
<b>DTI</b>	<b>inspecție privind toleranța la degradare</b>
<b>REG</b>	<b>îndrumări de evaluare a reparațiilor</b>
<b>FCS</b>	<b>structură critică din punctul de vedere al oboselii</b>
<b>CT</b>	<b>certificat de tip</b>
<b>CTR</b>	<b>certificat de tip restrictive</b>
<b>CTS</b>	<b>certificat de tip suplimentare</b>
<b>ICA</b>	<b>instrucțiunilor pentru continuitatea navigabilității</b>
<b>DSG</b>	<b>obiectivul de serviciu stabilit din faza de proiectare</b>
<b>MRBR</b>	<b>comitet de evaluare a întreținerii</b>
<b>JAA</b>	<b>autoritățile aeronautice comune</b>

## CAPITOLUL 2. SPECIFICAȚII DE NAVIGABILITATE

### 2.1 Specificații de navigabilitate suplimentare pentru un anumit tip de operațiune

Atunci când operatorii a căror supraveghere este asigurată de AAC exploatează aeronava menționată la pct. 1.1.2, ei respectă dispozițiile Anexei nr. 1 la prezentele Cerințe Tehnice.

Aeronaivele pentru care respectarea cerințelor JAR-26 echivalente cu specificațiile stabilite la punctele 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 și 26.250 din anexa nr. 1 la prezentele Cerințe Tehnice a fost demonstrată în conformitate cu primul paragraf, nu trebuie să fie ulterior modificate într-un mod care ar putea afecta conformitatea lor cu cerințele JAR-26 în cauză.

## CAPITOLUL 3. DISPOZIȚII TRANZITORII

Aeronaivele pentru care operatorii demonstrează AAC conformitatea cu documentul „Cerințe de navigabilitate suplimentare pentru operațiuni” JAR-26 (denumit în continuare „cerințele JAR-26”), emis de JAA la 13 iulie 1998 sunt considerate conforme cu specificațiile echivalente stabilite în anexa nr. 1 la prezentele Cerințe Tehnice.

**PARTEA 26**  
**SPECIFICAȚII DE NAVIGABILITATE SUPLIMENTARE PENTRU OPERAȚIUNI****SUBPARTEA A DISPOZIȚII GENERALE****26.10 Autoritatea competentă**

(a) În sensul prezentei anexe, autoritatea competentă căreia operatorii cu sediul principal de activitate pe teritoriul RM trebuie să îi demonstreze conformarea aeronavei, al cărei proiect a fost deja certificat cu cerințele prezentei anexe este AAC.

(b) În sensul prezentei anexe, autoritatea competentă căreia deținătorii de certificate de tip (CT), CT restrictive (CTR), CT suplimentare (CTS) și aprobări de proiecte de modificări și reparații trebuie să îi demonstreze conformarea CT-urilor, a CTR-urilor, a CTS-urilor și a aprobărilor de proiecte de modificări și reparații cu cerințele prezentei anexe este AAC.

**26.20 Echipamente aflate temporar în pană**

Un zbor nu poate fi inițiat dacă oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile aeronavei prevăzute în prezenta parte se află în pană sau lipsesc, cu excepția existenței unei derogări în acest sens în lista echipamentului minim a operatorului, așa cum este definită în partea ORO.MLR.105 din Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, și aprobată de AAC.

**26.30 Demonstrarea conformității**

(a) În conformitate cu prevederile Codului aerian, AAC emite specificații de certificare, ca mijloc standard de demonstrare a conformării cu prezenta anexă. Specificațiile de certificare trebuie să fie suficient de detaliate și de specifice pentru a explicita condițiile în care poate fi demonstrată conformarea cu cerințele prezentei anexe.

(b) Operatorii și deținătorii unui certificat de tip, certificat de tip restrictiv, certificat de tip suplimentar sau ai unei aprobări de proiect de modificare și reparație pot demonstra conformarea cu cerințele prezentei anexe conformându-se oricăroră dintre următoarele:

(i) specificațiilor emise de AAC în temeiul literei (a) de la prezentul punct sau specificațiilor de certificare echivalente emise de AAC în temeiul punctului 21.B.70 din Anexa nr. 1 la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și de producție, aprobat prin HG nr. 91/2024;

(ii) unor standarde tehnice care să ofere un nivel de siguranță echivalent cu cel inclus în specificațiile de certificare respective.

(c) Deținătorii unui certificat de tip, ai unui certificat de tip restrictiv, ai unui certificat de tip suplimentar sau ai unei aprobări de proiect de modificări și reparații trebuie să pună la dispoziția

fiecărui operator cunoscut al avioanelor orice modificări aduse „instrucțiunilor pentru continuitatea navigabilității” (Instructions For Continued Airworthiness, ICA) necesare pentru a demonstra conformarea cu prezenta anexă. În sensul prezentului CT, ICA includ și inspecțiile privind toleranța la degradare (Damage Tolerance Inspections, DTI), îndrumările de evaluare a reparațiilor (Repair Evaluation Guidelines, REG), un program de referință pentru prevenirea și controlul coroziunii (Corrosion Prevention And Control Programme, CPCP) și o listă a structurilor critice din punctul de vedere al oboselii (Fatigue-Critical Structures, FCS) și a secțiunilor referitoare la limitările de navigabilitate (Airworthiness Limitation Sections, ALS).

## **SUBPARTEA B AVIOANE DE MARE CAPACITATE**

### **26.50 Scaune, cușete, centuri și hamuri de siguranță**

Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial, care dețin un certificat de tip emis la 1 ianuarie 1958 sau după această dată, trebuie să se asigure că scaunul și sistemul de fixare al scaunului fiecărui membru al echipajului de zbor sau al echipajului de cabină sunt configurate astfel încât să asigure un nivel optim de protecție în cazul unei aterizări de urgență, permițând, în același timp, ocupantului său să execute funcțiile necesare și facilitând o ieșire rapidă.

### **26.60 Aterizarea de urgență – condiții dinamice**

Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial de pasageri, care au primit certificarea de tip la 1 ianuarie 1958 sau după această dată și al căror certificat individual de navigabilitate este eliberat pentru prima oară la 26 februarie 2021 sau după această dată, trebuie să demonstreze, pentru fiecare proiect de tip de scaun aprobat pentru ocupare în timpul rulării la sol, al decolării sau al aterizării, că ocupantul este protejat în caz de expunere la sarcini rezultate din condiții de aterizare de urgență. Protecția este demonstrată prin unul dintre următoarele mijloace:

(a) încercări dinamice încheiate cu succes;

(b) o analiză rațională care să asigure o siguranță echivalentă, bazată pe încercări dinamice pe un proiect de tip de scaun similar.

Obligația prevăzută la primul paragraf nu se aplică următoarelor scaune:

(a) scaunelor pentru echipajul din cabina de pilotaj;

(b) scaunelor din avioanele cu un grad scăzut de ocupare, care efectuează operațiuni de transport aerian comercial neregulat la cerere;

(c) scaunelor dintr-un model de avion enumerat în tabelul A.1 din apendicele nr. 1 care poartă un număr de serie dat de constructor menționat în tabelul respectiv.

### **26.100 Amplasarea ieșirilor de urgență**

Cu excepția avioanelor a căror configurație a ieșirilor de urgență a fost instalată și aprobată înainte de 1 aprilie 1999, operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial cu o configurație operațională maximă a locurilor pentru pasageri de peste nouăsprezece, cu una sau mai multe ieșiri de urgență dezactivate, trebuie să asigure că distanța sau distanțele dintre celelalte ieșiri rămân compatibile cu o evacuare eficace.

### **26.105 Accesul la ieșirile de urgență**

Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial trebuie să furnizeze mijloace pentru a facilita circulația rapidă și ușoară a fiecărui pasager de la locul său la oricare dintre ieșirile de urgență, în cazul unei evacuări de urgență.

### **26.110 Marcajul ieșirilor de urgență**

Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial trebuie să respecte următoarele cerințe:

(a) trebuie asigurate mijloace pentru a facilita localizarea, accesul și acționarea ieșirilor de urgență de către ocupanții cabinei, în condiții previzibile în cabină în cazul unei evacuări de urgență;

(b) trebuie asigurate mijloace pentru a facilita localizarea și acționarea ieșirilor de urgență de către personalul din afara avionului, în cazul unei evacuări de urgență.

### **26.120 Iluminare interioară în caz de urgență și funcționarea luminilor interioare de urgență**

Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial trebuie să furnizeze mijloace prin care să se asigure că sunt disponibile semnalizări luminoase ale ieșirilor, iluminarea generală a cabinei și a zonei ieșirilor, precum și iluminarea căii de ieșire la nivelul solului, pentru a facilita localizarea ieșirilor și deplasarea pasagerilor către acestea, în caz de urgență.

### **26.150 Interiorul compartimentelor**

Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial trebuie să respecte următoarele cerințe:

(a) toate materialele și echipamentele utilizate în compartimentele ocupate de echipaj sau de pasageri trebuie să demonstreze caracteristici de inflamabilitate compatibile cu minimizarea efectelor incendiilor în timpul zborului și cu menținerea unor condiții care să permită supraviețuirea în cabină atâta timp cât este necesar pentru evacuarea aeronavei;

(b) interzicerea fumatului trebuie să fie indicată prin plăci de semnalizare;

(c) recipientele de colectare a deșeurilor trebuie să fie astfel concepute încât să asigure izolarea unui incendiu intern; ele trebuie să fie marcate cu mențiuni care să interzică aruncarea materialelor fumigene.

### **26.155 Inflamabilitatea căptușelii compartimentelor de marfă**

Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial, care dețin un certificat de tip emis după 1 ianuarie 1958, trebuie să se asigure, în ceea ce privește căptușeala compartimentelor de marfă de categorie C sau D, că aceasta este realizată din materiale cu caracteristici adecvate, astfel încât efectele unui incendiu survenit în respectivele compartimente să nu poată pune în pericol aeronava sau ocupanții acesteia.

### **26.156 Materialele de izolare termică sau acustică**

Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial, cu o certificare de tip emisă la 1 ianuarie 1958 sau după această dată, se asigură că:

(a) pentru avioanele pentru care primul certificat individual de navigabilitate este emis înainte de 18 februarie 2021, atunci când sunt instalate noi materiale de izolare termică sau acustică drept înlocuitori la 18 februarie 2021 sau după această dată, respectivele materiale noi au caracteristici de rezistență la propagarea flăcărilor care împiedică sau reduc riscul de propagare a flăcărilor în avion;

(b) pentru avioanele pentru care primul certificat individual de navigabilitate este emis la 18 februarie 2021 sau după această dată, materialele de izolare termică și acustică au caracteristici de rezistență la propagarea flăcărilor care împiedică sau reduc riscul de propagare a flăcărilor în avion;

(c) pentru avioanele pentru care primul certificat individual de navigabilitate este emis la 18 februarie 2021 sau după această dată și care au o capacitate de minimum 20 de pasageri, materialele de izolare termică și acustică (inclusiv mijloacele de fixare a materialelor de fuzelaj) instalate în jumătatea inferioară a avionului au caracteristici de rezistență la propagarea flăcărilor care împiedică sau reduc riscul de penetrare a flăcărilor în avion după un accident și care asigură condiții de supraviețuire în cabină pe o perioadă de timp necesară pentru evacuarea avionului.

### **26.157 Conversia compartimentelor de categorie D**

Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial, având un certificat de tip emis la 1 ianuarie 1958 sau după această dată, cu excepția operatorilor unui model de avion enumerat în tabelul A.1 din apendicele nr. 1 la prezenta anexă, se asigură că:

(a) pentru avioanele a căror exploatare implică transportul de pasageri, fiecare compartiment de marfă sau de bagaje de categorie D, indiferent de volumul său, este conform cu specificațiile de certificare aplicabile unui compartiment de categorie C;

(b) pentru avioanele a căror exploatare implică numai transportul de marfă, fiecare compartiment de marfă de categorie D, indiferent de volumul său, este conform fie cu specificațiile de certificare aplicabile unui compartiment de categorie C, fie cu cele aplicabile unui compartiment de categorie E.

### **26.160 Protecția toaletelor împotriva incendiilor**

Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial cu o configurație operațională maximă a locurilor pentru pasageri mai mare de 19 trebuie să respecte următoarele cerințe:

Toaletele trebuie să fie echipate cu:

(a) dispozitive de detectare a fumului;

(b) dispozitive de stingere automată a incendiilor, în fiecare recipient de colectare a deșeurilor.

### **26.170 Extinctoare**

Operatorii avioanelor de mare capacitate se asigură că următoarele extincitoare nu utilizează halon ca agent de stingere:

(a) extinctoarele integrate instalate în toalete pentru fiecare recipient destinat colectării de prosoape, hârtie sau deșeuri în avioanele de mare capacitate pentru care primul certificat individual de navigabilitate a fost emis la 18 februarie 2020 sau după această dată;

(b) extinctoarele portabile în avioanele de mare capacitate pentru care primul certificat individual de navigabilitate este emis la 18 mai 2019 sau după această dată.

### **26.200 Semnalul sonor al trenului de aterizare**

Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial se asigură că este instalat un semnal sonor adecvat al trenului de aterizare, pentru a reduce în mod semnificativ probabilitatea unei aterizări cu trenul de aterizare escamotat în mod accidental.

### **26.201 Presiunea de umflare a pneurilor**

Operatorii avioanelor de mare capacitate reduc la minimum riscul ca presiunea dintr-un pneu să scadă sub presiunea de umflare minimă în timpul funcționării.

### **26.205 Sistemul de avertizare și alertă de depășire a capătului pistei**

(a) Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial trebuie să se asigure că fiecare avion pentru care primul certificat individual de navigabilitate a fost eliberat la sau după 1 ianuarie 2025 este echipat cu un sistem de avertizare și alertă de depășire a capătului pistei.

(b) Acest sistem trebuie să fie proiectat astfel încât să permită reducerea riscului unei ieșiri longitudinale de pe pistă în timpul aterizării, prin alertarea echipajului de zbor, în zbor și la sol, atunci când avionul este expus riscului de a nu putea să se oprească în limitele distanței disponibile până la capătul pistei.

### **26.250 Sisteme de acționare a ușii de acces la compartimentul echipajului de zbor – incapacitatea unui membru al echipajului de zbor**

Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial se asigură că, dacă sunt instalate, sistemele de acționare a ușii de acces la compartimentul echipajului de zbor sunt prevăzute cu mecanisme de deschidere de rezervă, pentru a facilita accesul membrilor echipajului de cabină la compartimentul echipajului de zbor în caz de incapacitate a unui membru al echipajului de zbor.

### **26.300 Programul privind continuitatea integrității structurale pentru structurile de avioane în curs de îmbătrânire – cerințe generale**

(a) Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie să stabilească un program privind continuitatea integrității structurale pentru structurile de avioane în curs de îmbătrânire, care trebuie să respecte cerințele stabilite la punctele 26.301-26.309.

(b) Litera (a) nu se aplică unui model de avion căruia i s-a eliberat un certificat de tip înainte de 26 februarie 2021 și care îndeplinește oricare dintre următoarele condiții:

- (i) figurează în tabelul A.1 din apendicele nr. 1 la prezenta anexă;
- (ii) nu mai este exploatat după 26 februarie 2021;
- (iii) nu a fost certificat să efectueze operațiuni civile cu o sarcină utilă sau cu pasageri;
- (iv) are un CT restrictiv eliberat înainte de 26 februarie 2021 în conformitate cu cerințele de toleranță la degradare, cu condiția să nu fie exploatat la peste 75 % din obiectivul său de serviciu stabilit din faza de proiectare (Design Service Goal, DSG) și să fie exploatat în principal în sprijinul operațiunii de fabricație a deținătorului aprobării;
- (v) este certificat cu un CT restrictiv și este proiectat în principal pentru stingerea incendiilor.

Excepțiile prevăzute la litera (b) subpunctele (ii)-(v) se aplică numai după ce deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv prezintă spre aprobare AAC, înainte de 27 mai 2021, o listă care să identifice tipul și modelele, versiunile sau numerele de serie ale avionului, însoțită de informații în sprijinul motivelor pentru care avionul a fost inclus pe listă.

(c) Pentru un model de avion al cărui prim certificat de tip a fost eliberat înainte de 26 februarie 2021 și pentru care o modificare sau reparație existentă nu este și nu va fi încorporată în niciun avion aflat în exploatare la sau după data de 26 februarie 2022, punctul 26.307 litera (a) subpunctele (ii) și (iii) și punctul 26.308 litera (a) subpunctul (ii) nu se aplică dacă înainte de 26 februarie 2022, deținătorul unui CT sau al unui CT restrictiv prezintă spre aprobare AAC lista tuturor modificărilor și reparațiilor.

#### **26.301 Planul de conformare pentru deținătorii de CT(R)**

(a) Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie:

- (i) să stabilească un plan de conformare privind continuitatea integrității structurale, care să descrie demonstrarea planificată a conformării cu cerințele prevăzute la punctele 26.302-26.309;
- (ii) să prezinte spre aprobare AAC planul de conformare privind continuitatea integrității structurale, menționat la subpunctul (i), înainte de 27 mai 2021.

(b) Un solicitant de CT sau de CT restrictiv menționat la pct. 1.1 subpct. 1.1.2 litera (c) trebuie:

- (i) să stabilească un plan de conformare privind continuitatea integrității structurale, care să descrie demonstrarea planificată a conformării cu cerințele prevăzute la punctele 26.303-26.306;
- (ii) să prezinte spre aprobare AAC planul de conformare privind continuitatea integrității structurale menționat la subpunctul (i), înainte de 27 mai 2021 sau înainte de eliberarea certificatului, dacă aceasta survine mai târziu.

#### **26.302 Evaluarea oboselii și a toleranței la degradare**

(a) Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri, sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs), care a primit această certificare la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată și pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie să efectueze o evaluare a oboselii și a toleranței la degradare a structurii avionului și să elaboreze DTI care va evita producerea de defecțiuni catastrofale cauzate de oboseală, pe toată durata ciclului de exploatare a avionului.

(b) În afara cazului în care documentația care descrie DTI menționată la litera (a) a fost deja aprobată de AAC în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin HG nr. 91/2024, deținătorul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să depună documentația spre aprobare la AAC înainte de 26 februarie 2023.

### 26.303 Limita de valabilitate

(a) Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019 și care a fost certificat cu o greutate maximă la decolare (MTOW) de peste 34 019 kg (75 000 lbs), trebuie:

(i) să stabilească o limită de valabilitate (Limit Of Validity, LOV) și să includă această LOV într-o ALS modificată;

(ii) să identifice acțiunile de întreținere noi și pe cele existente de care depinde LOV și să elaboreze informații de servizare necesare operatorilor pentru a putea implementa respectivele acțiuni de întreținere și să prezinte AAC informațiile de servizare referitoare la acțiunile de întreținere în conformitate cu un calendar obligatoriu convenit împreună cu AAC.

Configurațiile structurale ale avionului care trebuie evaluate în scopul stabilirii LOV trebuie să includă toate versiunile și derivatele modelului aprobate în cadrul CT înainte de 26 februarie 2021 și toate modificările și înlocuirile structurale efectuate în legătură cu configurațiile structurale ale acelor avioane, prevăzute de o directivă privind navigabilitatea emisă înainte de 26 februarie 2021.

Prin derogare de la litera (a) subpunctul (ii), deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină nu are obligația de a elabora și prezenta AAC informațiile de servizare referitoare la o acțiune de întreținere aplicabilă unui model de avion care nu va mai fi exploatat după momentul programat de prezentare a informațiilor de servizare referitoare la respectiva acțiune de întreținere. Pentru ca această excepție să producă efecte, deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să informeze AAC cel târziu la data la care modelul de avion iese din exploatare.

(b) Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte AAC spre aprobare LOV stabilită în conformitate cu litera (a), precum și modificarea ALS menționată la litera respectivă, însoțite de calendarul obligatoriu, înainte de termenele stabilite la subpunctele (i)-(iii):

(i) 26 august 2022 pentru structurile critice din punctul de vedere al oboselii cu o bază de certificare care nu include o evaluare a toleranței la degradare;

(ii) 26 februarie 2026 pentru acea structură a avionului care face obiectul unor încercări în curs ale rezistenței la oboseală la scară naturală la data de aplicabilitate a prezentului regulament de modificare;

(iii) 26 februarie 2025 pentru toate celelalte structuri de avion.

(c) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la pct. 1.1 subpct. 1.1.2 litera (c), pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, cu o greutate maximă la decolare (MTOW) de peste 34 019 kg (75 000 lbs), trebuie:



(i) să stabilească o limită de valabilitate (LOV) și să includă această LOV în ALS;

(ii) să identifice acțiunile de întreținere noi și pe cele existente de care depinde LOV și să elaboreze informații de servizare necesare operatorilor pentru a putea implementa respectivele acțiuni de întreținere și să prezinte AAC informațiile de servizare referitoare la acțiunile de întreținere în conformitate cu un calendar obligatoriu convenit împreună cu AAC.

(d) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la pct. 1.1 subpct. 1.1.2 litera (c), trebuie să prezinte AAC spre aprobare LOV stabilită în conformitate cu litera (a), precum și ALS menționată la litera respectivă, însoțite de calendarul obligatoriu.

(e) Pentru obligațiile menționate la litera (d) se aplică următoarele termene:

(i) înainte de data aprobată de AAC în planul solicitantului pentru finalizarea încercărilor și a analizelor tuturor structurilor de avion care necesită noi încercări ale rezistenței la oboseală la scară naturală în sprijinul stabilirii LOV;

(ii) înainte de 26 februarie 2025 pentru toate celelalte structuri de avion.

#### **26.304 Programul pentru prevenirea și controlul coroziunii**

(a) Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie să stabilească un program de referință pentru prevenirea și controlul coroziunii (Corrosion Prevention And Control Programme, CPCP).

(b) În afara cazului în care CPCP-ul de referință menționat la litera (a) a fost deja aprobat de AAC în conformitate cu punctul 21.A.3B litera (c) subpunctul 1 din anexa nr. 1 la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și de producție, aprobat prin HG nr. 91/2024, sau într-un raport al comitetului de evaluare a întreținerii (Maintenance Review Board Report, MRBR), deținătorul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să depună CPCP-ul spre aprobare la AAC înainte de 26 februarie 2023.

(c) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la pct. 1.1 subpct. 1.1.2 litera (c), pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, trebuie să stabilească un program de referință pentru prevenirea și controlul coroziunii (CPCP) înainte de a se elibera CT-ul.

#### **26.305 Valabilitatea programului privind continuitatea integrității structurale**

(a) Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie să stabilească și să implementeze un proces care să asigure faptul că programul privind continuitatea integrității structurale rămâne valabil pe toată durata ciclului de exploatare a avionului, ținând cont de experiența în exploatare și de operațiunile curente.

(b) Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte AAC spre aprobare o descriere a procesului menționat la litera (a) înainte de 26 februarie 2023. Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să implementeze procesul în termen de șase luni de la aprobarea acestuia de către AAC.

(c) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv menționat la pct. 1.1 subpct. 1.1.2 litera (c), pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, trebuie să stabilească și să implementeze un proces care să asigure faptul că programul privind continuitatea integrității structurale rămâne valabil pe toată durata ciclului de exploatare a avionului, ținând cont de experiența în exploatare și de operațiunile curente. Acesta trebuie să prezinte AAC spre aprobare o descriere a procesului înainte de 26 februarie 2023 sau înainte de eliberarea certificatului, reținându-se data care survine mai târziu, și trebuie să implementeze procesul în termen de șase luni de la aprobarea acestuia de către AAC.

#### **26.306 Structura de bază, critică din punctul de vedere al oboselii**

(a) Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019 și care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs) trebuie să identifice și să enumere structurile de bază, critice din punctul de vedere al oboselii (FCBS), pentru toate versiunile și derivatele modelului de avion incluse în CT sau în CT restrictiv.

(b) Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte AAC spre aprobare lista structurilor menționate la litera (a) înainte de 26 august 2021.

(c) După aprobarea de către AAC a listei menționate la litera (a), deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să pună lista respectivă la dispoziția operatorilor și a persoanelor care au obligația de a se conforma punctelor 26.330 și 23.370.

(d) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la pct. 1.1 subpct. 1.1.2 litera (c), pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină care urmează să fie certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs) trebuie să identifice și să enumere structurile de bază, critice din punctul de vedere al oboselii (FCBS) pentru toate versiunile și derivatele modelului de avion incluse în CT sau în CT restrictiv. Acesta trebuie să prezinte AAC spre aprobare lista respectivelor structuri înainte de 26 august 2021 sau înainte de eliberarea certificatului, reținându-se data care survine mai târziu.

(e) După aprobarea de către AAC a listei menționate la litera (d), solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la pct. 1.1 subpct. 1.1.2 litera (c), trebuie să pună lista respectivă la dispoziția operatorilor și a persoanelor care au obligația de a se conforma punctului 26.370.

#### **26.307 Date privind toleranța la degradare pentru modificările existente aduse structurii critice din punctul de vedere al oboselii**

(a) Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină – care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată și care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs) – trebuie ca, în ceea ce privește modificările și structura modificată, critică din punctul de vedere al oboselii (FCMS), existente la 26 februarie 2021:

(i) să examineze modificările existente ale proiectului și să identifice toate modificările care vizează FCBS identificată în conformitate cu punctul 26.306;

(ii) pentru fiecare modificare identificată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i), să identifice orice structură modificată corelată, critică din punctul de vedere al oboselii (FCMS);

(iii) pentru fiecare modificare identificată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i), să efectueze o evaluare a toleranței la degradare, iar apoi să stabilească și să documenteze inspecțiile aferente privind toleranța la degradare;

(b) Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte spre aprobare AAC lista tuturor structurilor modificate, critice din punctul de vedere al oboselii (FCMS), identificate în conformitate cu litera (a) subpunctul (ii) înainte de 26 februarie 2022.

(c) Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte spre aprobare AAC datele privind toleranța la degradare, inclusiv DTI, rezultate din evaluarea efectuată în conformitate cu litera (a) subpunctul (iii) înainte de 26 august 2022.

(d) După aprobarea de către AAC a listei FCMS prezentate în conformitate cu litera (b), deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să pună lista respectivă la dispoziția operatorilor și a persoanelor care au obligația de a se conforma punctelor 26.330 și 23.370.

#### **26.308 Date privind toleranța la degradare pentru reparațiile existente efectuate la nivelul structurii critice din punctul de vedere al oboselii**

(a) Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină – care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată și care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs) – trebuie ca, în ceea ce privește reparațiile publicate, existente la 26 februarie 2021:

(i) să examineze datele privind reparațiile și să identifice fiecare reparație specificată în date care vizează structura de bază, critică din punctul de vedere al oboselii și structura modificată, critică din punctul de vedere al oboselii, identificate în conformitate cu punctul 26.306 litera (a) și cu punctul 26.307 litera (a) subpunctul (ii);

(ii) să efectueze o evaluare a toleranței la degradare pentru fiecare reparație identificată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i), cu excepția cazului în care o astfel de evaluare a fost deja efectuată.

(b) Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte spre aprobare AAC datele privind toleranța la degradare, inclusiv DTI, rezultate din evaluarea efectuată în conformitate cu litera (a) subpunctul (ii) înainte de 26 mai 2022, cu excepția cazului în care au fost deja aprobate în conformitate cu punctul 21.A.435 litera (b) subpunctul 2 din anexa nr. 1 (partea 21) la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și de producție, aprobat prin HG nr. 91/2024, înainte de 26 august 2022.

#### **26.309 Îndrumări de evaluare a reparațiilor**

(a) Deținătorul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate echipat cu motor cu turbină, care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată și care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs) și al cărui CT sau CT restrictiv a fost eliberat înainte de 11 ianuarie 2008, trebuie să elaboreze îndrumări de evaluare a reparațiilor (Repair Evaluation Guidelines, REG), pentru a stabili:

(i) un proces pentru efectuarea de controale la avioanele vizate, care să permită identificarea și documentarea tuturor reparațiilor existente care vizează structura critică din punctul de vedere al oboselii, identificată în conformitate cu punctul 26.306 litera (a) și cu punctul 26.307 litera (a) subpunctul (ii);

(ii) un proces care să permită operatorilor să obțină o DTI pentru reparațiile identificate în conformitate cu litera (a) subpunctul (i);

(iii) un calendar de implementare care să prevadă termene pentru efectuarea de controale ale avioanelor, obținerea de DTI și încorporarea DTI-urilor în programul de întreținere al operatorului avionului.

(b) Deținătorul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte AAC spre aprobare îndrumările de evaluare a reparațiilor elaborate în conformitate cu litera (a) înainte de 26 februarie 2023.

#### **26.330 Date privind toleranța la degradare pentru certificatele de tip suplimentare (CTS) existente, pentru alte modificări majore existente și pentru reparațiile existente care vizează aceste modificări sau CTS-uri**

(a) Deținătorul unui CTS eliberat înainte de 26 februarie 2021 pentru o modificare majoră sau unei aprobări a unei modificări majore, considerată a fi fost acordată pe baza procedurilor JAA, pentru avioane de mare capacitate certificate la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care au o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs), trebuie să sprijine operatorii care au obligația de a se conforma punctului 26.370 litera (a) subpunctul (ii), prin abordarea efectelor negative pe care modificările respective și reparațiile la modificările respective le au asupra structurii avionului și trebuie să se conformeze cerințelor prevăzute la punctele 26.331-26.334.

(b) Litera (a) nu se aplică modificărilor și reparațiilor majore efectuate la un model de avion certificat pentru prima dată înainte de 26 februarie 2021 atunci când respectivul model de avion îndeplinește oricare dintre următoarele condiții:

(i) figurează în tabelul A.1 din apendicele nr. 1 la prezenta anexă;

(ii) nu mai este exploatat după 26 februarie 2021;

(iii) nu a fost certificat să efectueze operațiuni civile cu o sarcină utilă sau cu pasageri;

(iv) are un CT restrictiv și a fost certificat în conformitate cu cerințele de toleranță la degradare, cu condiția să nu fie exploatat la peste 75 % din obiectivul său de serviciu stabilit din faza de proiectare și să fie exploatat în principal în sprijinul operațiunii de fabricație a deținătorului CT-ului;

(v) este certificat cu un CT restrictiv și este proiectat în principal pentru stingerea incendiilor;

(c) Litera (a) nu se aplică modificărilor și reparațiilor majore efectuate la un avion certificat pentru prima dată înainte de 26 februarie 2021 atunci când modificările sau reparațiile nu sunt și nu vor fi încorporate în niciun avion aflat în exploatare la sau după data de 26 august 2022.

(d) Excepțiile prevăzute la litera (b) subpunctele (ii)-(v) și la litera (c) se aplică numai după ce deținătorul aprobării de modificare prezintă AAC spre aprobare o listă a modificărilor care vizează structura de bază, critică din punctul de vedere al oboselii, însoțită de informații în sprijinul motivelor pentru care a fost inclusă pe listă fiecare modificare, înainte de 26 februarie 2022.

### **26.331 Planul de conformare pentru deținătorii de CTS-uri**

Deținătorul unei aprobări de modificare trebuie:

(a) să stabilească un plan de conformare care să răspundă cerințelor de la punctele 26.332-26.334;

(b) să prezinte AAC spre aprobare planul de conformare menționat la litera (a) înainte de 25 august 2021.

### **26.332 Identificarea modificărilor care vizează structura critică din punctul de vedere al oboselii**

(a) Deținătorul unei aprobări de modificare trebuie:

(i) să examineze modificările și să identifice acele modificări care vizează structura de bază, critică din punctul de vedere al oboselii;

(ii) pentru fiecare modificare identificată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i), să identifice orice FCMS corelată;

(iii) să identifice reparațiile publicate care vizează fiecare modificare identificată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i).

(b) Deținătorul unei aprobări de modificare care a fost emisă la 1 septembrie 2003 sau după acea dată trebuie să elaboreze și să prezinte AAC spre aprobare o listă a modificărilor și FCMS-urilor identificate în conformitate cu litera (a) subpunctele (i) și (ii) înainte de 26 februarie 2022, iar, după aprobarea de către AAC, trebuie să pună lista la dispoziția persoanelor și a operatorilor care au obligația de a se conforma dispozițiilor de la punctul 26.370 litera (b) subpunctul (ii).

(c) Deținătorul unei aprobări de modificare care a fost emisă înainte de 1 septembrie 2003 trebuie:

(i) să elaboreze și să prezinte AAC spre aprobare o listă a modificărilor identificate în conformitate cu litera (a) subpunctul (i) înainte de 26 februarie 2022;

(ii) la cererea unui operator care are obligația de a se conforma punctului 26.370 litera (a) subpunctul (ii) pentru o modificare, să identifice și să enumere toate FCMS-urile corelate cu modificarea și să prezinte AAC spre aprobare aceste date în termen de 12 luni de la solicitarea operatorului;

(iii) după aprobarea oricăror date prezentate în conformitate cu litera (c) subpunctele (i) și (ii), să pună aceste date la dispoziția persoanelor și a operatorilor care au obligația de a se conforma dispozițiilor de la punctul 26.370 litera (b) subpunctul (ii).

### **26.333 Date privind toleranța la degradare pentru CTS-uri și reparații legate de respectivele CTS-uri aprobate la 1 septembrie 2003 sau după acea dată**

(a) Deținătorul unei aprobări de modificare care a fost emisă la 1 septembrie 2003 sau după acea dată trebuie:

(i) pentru modificările și reparațiile publicate identificate în conformitate cu punctul 26.332 litera (a) subpunctele (i) și (iii), să efectueze o evaluare a toleranței la degradare;

(ii) să stabilească și să documenteze inspecția aferentă privind toleranța la degradare, cu excepția cazului în care a fost deja efectuată.

(b) Deținătorul unei aprobări de modificare trebuie să prezinte spre aprobare AAC datele privind toleranța la degradare rezultate din evaluarea toleranței la degradare efectuată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i) înainte de 26 februarie 2023, cu excepția cazului în care au fost deja aprobate în conformitate cu punctul 21.B.111 din anexa nr. 1 (partea 21) la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și de producție, aprobat prin HG nr. 91/2024.

(c) Prin derogare de la dispozițiile literei (b), pentru modificările care nu făceau obiectul unei cerințe de evaluare a toleranței la degradare conform bazei de certificare, deținătorul unei aprobări de modificare identificate la litera (a) trebuie să prezinte AAC spre aprobare datele privind toleranța la degradare rezultate din evaluarea toleranței la degradare efectuată în conformitate cu litera (a), până la următoarele termene, reținându-se termenul care survine mai târziu:

- (i) înainte ca un avion care încorporează modificarea respectivă să fie exploatat în conformitate cu anexa nr. 4 (partea CAT) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022; sau
- (ii) înainte de 26 februarie 2023.

#### **26.334 Date privind toleranța la degradare pentru CTS-uri și alte modificări și reparații ale acelor modificări aprobate înainte de 1 septembrie 2003**

(a) La cererea unui operator care are obligația de a se conforma cu punctul 26.370 litera (a) subpunctul (ii), deținătorul unei aprobări de modificare care a fost eliberată înainte de 1 septembrie 2003 trebuie:

(i) pentru modificările și reparațiile publicate identificate în conformitate cu punctul 26.332 litera (a) subpunctele (i) și (iii), să efectueze o evaluare a toleranței la degradare;

(ii) să stabilească și să documenteze inspecția aferentă privind toleranța la degradare, cu excepția cazului în care a fost deja efectuată.

(b) Deținătorul unei aprobări de modificare trebuie să prezinte spre aprobare AAC datele privind toleranța la degradare rezultate din evaluarea efectuată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i):

(i) în termen de 24 de luni de la primirea unei cereri, pentru cererile primite înainte de 26 februarie 2023; sau

(ii) înainte de 26 februarie 2025 sau în termen de 12 luni de la primirea unei cereri, reținându-se termenul care survine mai târziu, pentru cererile primite la 26 februarie 2023 sau după această dată.

#### **26.370 Sarcini de continuitate a navigabilității și programul de întreținere a aeronavelor**

(a) Operatorii sau proprietarii de avioane de mare capacitate echipate cu motor cu turbină, certificate la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, trebuie să asigure continuitatea navigabilității structurilor de aeronave în curs de îmbătrânire prin pregătirea programului de întreținere a aeronavelor prevăzut la punctul M.A.302 din anexa nr. 1 (partea M) la Regulamentul privind

continuitatea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea organizațiilor și a personalului cu atribuții în domeniu, care trebuie să includă:

(i) pentru avioanele certificate să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care au o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs), un program de inspecție aprobat bazat pe toleranța la degradare;

(ii) pentru avioanele exploatare în conformitate cu anexa nr. 4 (partea CAT) la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, și certificate să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau cu o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs), un mijloc de combatere a efectelor adverse pe care reparațiile și modificările le pot avea asupra structurii critice din punctul de vedere al oboselii și asupra inspecțiilor prevăzute la litera (a) subpunctul (i);

(iii) pentru avioanele certificate cu o greutate maximă la decolare (MTOW) de peste 34 019 kg (75 000 lbs), o LOV aprobată;

(iv) un CPCP.

(b) Pentru obligația menționată la litera (a) se aplică următoarele termene:

(i) programul de întreținere a aeronavei trebuie revizuit pentru a se răspunde cerințelor de la litera (a) subpunctele (i), (ii) și (iv) înainte de 26 februarie 2024 sau înainte de exploatarea avionului, reținându-se data care survine mai târziu;

(ii) programul de întreținere a aeronavei trebuie revizuit pentru a se răspunde cerințelor de la litera (a) subpunctul (iii) înainte de 26 august 2021 sau șase luni de la publicarea LOV sau înainte de exploatarea avionului, reținându-se data care survine mai târziu.

(c) Pentru un model de avion care a fost certificat pentru prima dată înainte de 26 februarie 2021 și:

(i) care nu mai este exploatat după 26 februarie 2024, litera (a) subpunctele (i), (ii) și (iv) nu se aplică;

(ii) care nu mai este exploatat după 26 august 2021, litera (a) subpunctul (iii) nu se aplică;

(iii) care are un CT restrictiv eliberat înainte de 26 februarie 2021 în conformitate cu cerințele de toleranță la degradare, cu condiția să nu fie exploatat la peste 75 % din obiectivul său de serviciu stabilit din faza de proiectare și să fie exploatat în principal în sprijinul operațiunii de fabricație a deținătorului aprobării, litera (a) subpunctele (i), (ii) și (iv) nu se aplică.

(d) Pentru un model de avion cu un certificat de tip restrictiv care a fost eliberat înainte de 26 februarie 2021 și care este conceput în principal pentru stingerea incendiilor, litera (a) subpunctele (i) și (ii) nu se aplică.

## SUBPARTEA C - ELICOPTERE

### 26.400 Extinctoare

Operatorii elicopterelor de mare capacitate se asigură că următoarele extinctoare nu utilizează halon ca agent de stingere:

(a) extinctoarele integrate instalate în toalete pentru fiecare recipient destinat colectării de prosoape, hârtie sau deșeuri în elicopterele de mare capacitate pentru care certificatul individual de navigabilitate a fost emis pentru prima oară la 18 februarie 2020 sau după această dată;

(b) extinctoarele portabile în elicopterele de mare capacitate pentru care certificatul individual de navigabilitate este emis pentru prima oară la 18 mai 2019 sau după această dată.

### 26.410 Comenzi de urgență acționate sub apă

Operatorii elicopterelor de mică și de mare capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie proiectate pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că toate comenzile de urgență care trebuie acționate sub apă sunt marcate cu metoda de operare, precum și cu benzi galbene și negre.

### 26.415 Ieșiri de urgență sub apă

(a) Operatorii elicopterelor de mică și de mare capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie proiectate pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că:

1. ocupanții pot identifica cu ușurință mijloacele de operare a tuturor ieșirilor de urgență sub apă pentru a facilita evacuarea în caz de amerizare de urgență sau de răsturnare;

2. este disponibilă o ieșire de urgență sub apă pe fiecare parte a elicopterului pentru fiecare unitate (sau parte a unei unități, de patru locuri pentru pasageri), cu excepția cazului în care ieșirea de urgență sub apă este suficient de mare pentru a permite ieșirea simultană a doi pasageri;

3. scaunele pentru pasageri sunt amplasate în raport cu ieșirile de urgență sub apă menționate la punctul 2 astfel încât să se faciliteze evacuarea pasagerilor în cazul răsturnării elicopterului și al inundării cabinei.

(b) Operatorii elicopterelor de mică capacitate de categorie A și ai elicopterelor de mare capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie proiectate pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că:

1. toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipajul de zbor și eventualele uși, ferestre sau alte deschideri care se pretează a fi utilizate în scopul evacuării sub apă rămân funcționale în caz de urgență;

2. este prevăzut un mijloc automat de identificare cu ușurință a marginilor tuturor ieșirilor de urgență sub apă, în orice condiții de iluminare; aceste marcaje trebuie proiectate astfel încât să rămână vizibile în cazul în care elicopterul este răsturnat sau cabina este sub apă.



### 26.420 Echipamente de urgență pentru zbor deasupra întinderilor de apă

(a) Operatorii elicopterelor de mică și de mare capacitate care trebuie să respecte cerințele de la punctul CAT.IDE.H.300 din anexa nr. 4, de la punctul NCC.IDE.H.227 din anexa nr. 6 sau de la punctul SPO.IDE.H.199 din anexa nr. 8 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, se asigură că fiecare plută de salvare umflată este prevăzută cu un sistem prin care poate fi ținută în apropierea elicopterului, precum și cu un sistem suplimentar pentru a putea rămâne atașată de elicopter la o distanță mai mare care să nu reprezinte un pericol pentru pluta de salvare în sine sau pentru persoanele de la bord. În cazul în care elicopterul se scufundă în întregime, ambele sisteme de menținere a plutei de salvare atașată trebuie să se rupă înainte ca elicopterul să se scufunde, chiar și atunci când pluta de salvare este goală.

(b) Operatorii elicopterelor de mică și de mare capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie proiectate pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență se asigură că sunt prevăzute dispoziții de arimare care să permită existența la bord a câte unui colac de salvare pentru fiecare ocupant al elicopterului, ușor accesibil fiecărui ocupant atunci când este așezat, cu excepția cazului în care ocupanții sunt întotdeauna obligați să le poarte atunci când se află la bordul elicopterului.

(c) Operatorii elicopterelor de mare capacitate care, în conformitate cu punctul SPA.HOFO.165 litera (d) din anexa nr. 5 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să aibă instalată una sau mai multe plute de salvare se asigură că pluta (plutele) de salvare: *(aplicabil 09.08.24)*

1. poate (pot) fi lansată (lansate) de la distanță, cu ajutorul sistemelor de lansare a plutei (plutelor) de salvare aflate la îndemâna echipajului de zbor, a ocupanților cabinei pasagerilor și a oricărui supraviețuitor din apă, atunci când elicopterul plutește sau este răsturnat în poziție verticală;

2. poate (pot) fi lansată (lansate) în mod fiabil când elicopterul se află în orice postură de plutire care poate fi prevăzută în mod rezonabil, inclusiv răsturnat, și în condițiile maritime documentate pentru rezistența la răsturnare.

### 26.425 Furnizarea de condiții maritime documentate

(a) Deținătorul unui certificat de tip pentru un elicopter de mică sau de mare capacitate trebuie să se asigure că în manualul de zbor al giravionului (RFM) sunt incluse condițiile maritime documentate pentru rezistența la răsturnare și orice informații aferente referitoare la certificarea pentru amerizare de urgență sau la flotabilitatea în caz de urgență, precum și că acestea sunt furnizate tuturor operatorilor.

(b) Deținătorul unui certificat de tip suplimentar pentru un sistem de flotație pentru cazuri de urgență care este instalat pe un elicopter de mică sau de mare capacitate trebuie să se asigure că în RFM sunt incluse condițiile maritime documentate pentru rezistența la răsturnare și orice informații aferente referitoare la certificarea pentru amerizare de urgență sau la flotabilitatea în caz de urgență, precum și că acestea sunt furnizate tuturor operatorilor.

**26.430 Rezistența la degradare a unui sistem de flotație pentru cazuri de urgență**

(a) Operatorii elicopterelor de mică sau de mare capacitate pentru care primul certificat de navigabilitate individual a fost emis la 9 august 2025 sau ulterior și care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie proiectate pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că, dacă elicopterul are depozitat la bord un sistem de flotație pentru cazuri de urgență, se reduc la minimum, pe cât posibil, prin proiectare efectele pe care posibile daune cauzate de un impact cu apa le pot avea asupra lansării și menținerii cu succes a sistemului de flotație pentru cazuri de urgență.

(b) Operatorii de elicoptere de mică sau de mare capacitate având depozitate la bord sisteme de flotație pentru cazuri de urgență care sunt instalate pentru prima dată la 9 august 2025 sau ulterior, care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că se reduc la minimum, pe cât posibil, prin proiectare efectele pe care posibile daune cauzate de un impact cu apa le pot avea asupra lansării și menținerii cu succes a sistemelor de flotație pentru cazuri de urgență.

**26.431 Determinarea solidității proiectelor de sisteme de flotație pentru cazuri de urgență**

(a) Operatorul unui elicopter de mică sau de mare capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie proiectat pentru aterizare pe apă sau certificat pentru amerizare de urgență, poate solicita persoanei menționate la litera (b) să furnizeze serviciile menționate la litera (c), în cazul în care sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

1. operatorul trebuie să demonstreze conformarea cu punctul 26.430 din prezenta anexă;
2. soliditatea sistemului de flotație pentru cazuri de urgență în caz de impact cu apa nu a fost demonstrată ca parte a certificatului de tip sau a certificatului de tip suplimentar al elicopterului respectiv.

(b) Persoana care furnizează serviciile menționate la litera (c) este:

1. deținătorul certificatului de tip, în cazul în care sistemul de flotabilitate de urgență este inclus în proiectul de tip;
2. deținătorul certificatului de tip suplimentar, în cazul în care sistemul de flotabilitate de urgență este certificat prin intermediul unui certificat de tip suplimentar.

(c) Persoana menționată la litera (b) are următoarele obligații:

1. stabilește dacă efectele asupra lansării și menținerii cu succes a sistemului de flotabilitate de urgență, ca urmare a unor posibile daune cauzate de un impact cu apa, sunt reduse la minimum, pe cât posibil;
2. stabilește dacă efectele menționate la litera (c) punctul 1 sunt luate în considerare la proiectarea sistemului de flotabilitate de urgență;
3. furnizează o evaluare operatorului.

**26.435 Lansarea automată a unui sistem de flotație pentru cazuri de urgență**

(a) Operatorii elicopterelor de mică capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie concepute pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că, dacă un sistem de flotație pentru cazuri de urgență este instalat și depozitat la bord pe timpul zborului, acesta este lansat automat ca urmare a intrării în apă. *(aplicabil din 09.08.2024)*

(b) Operatorii elicopterelor de mică capacitate de categorie A și ai elicopterelor de mare capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie proiectate pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că, dacă un sistem de flotație pentru cazuri de urgență este instalat și depozitat la bord pe timpul zborului, acesta este lansat automat ca urmare a intrării în apă și nu se bazează pe nicio acțiune a pilotului în timpul zborului. *(aplicabil din 09.08.2026)*

## Apendicele nr. 1 la Anexa nr. 1

Lista modelelor de avioane care nu intră sub incidența anumitor dispoziții ale anexei nr. 1  
(partea 26)

Tabelul A.1

Deținătorul CT	Tip	Modele	Număr de serie dat de constructor	Dispoziții ale anexei nr. 1 (partea 26) care NU se aplică
The Boeing Company	707	Toate		de la 26.301 până la 26.334
The Boeing Company	720	Toate		de la 26.301 până la 26.334
The Boeing Company	DC-10	DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F	Toate	de la 26.301 până la 26.334
The Boeing Company	DC-8	Toate		de la 26.301 până la 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,	Toate	de la 26.301 până la 26.334

		DC-9-32F (C-9A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51		
The Boeing Company	MD-90	MD-90-30	Toate	de la 26.301 până la 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F27	Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700	Toate	de la 26.301 până la 26.334
FOKKER SERVICES B.V.	F28	Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000	Toate	de la 26.301 până la 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-159	G-159 (Gulfstream I)	Toate	de la 26.301 până la 26.334
GULFSTREAM AEROSPACE CORP.	G-II_III_IV_V	G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII)	Toate	de la 26.301 până la 26.334
KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD.	CONVAIR 340/440	440	Toate	de la 26.301 până la 26.334
LEARJET INC.	Learjet 24/25/31/36/35/55/60	24, 24A, 24B, 24B-A, 24D, 24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F	Toate	de la 26.301 până la 26.334

LOCKHEED MARTIN CORPORATION	1329	Toate		de la 26.301 până la 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	188	Toate		de la 26.301 până la 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	382	382, 382B, 382E, 382F, 382G	Toate	de la 26.301 până la 26.334
LOCKHEED MARTIN CORPORATION	L-1011	Toate		de la 26.301 până la 26.334
PT. DIRGANTARA INDONESIA	CN-235	Toate		de la 26.301 până la 26.334
SABRELINER CORPORATION	NA-265	NA-265-65	Toate	de la 26.301 până la 26.334
VIKING AIR LIMITED	SD3	SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa	Toate	de la 26.301 până la 26.334
VIKING AIR LIMITED	DHC-7	Toate		de la 26.301 până la 26.334
VIKING AIR LIMITED	CL-215	CL-215-6B11	Toate	de la 26.301 până la 26.334
TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY	TU-204	204-120CE	Toate	de la 26.301 până la 26.334
AIRBUS	Seria A320	A320-251N, A320-271N	10033, 10242, 10281 și 10360	26.60
AIRBUS	Seria A321	A321-271NX	10257, 10371 și 10391	26.60
AIRBUS	Seria A330	A330-243, A330-941	1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008 și 2011	26.60

ATR-GIE Avions de Transport Régional	Seria ATR 72	ATR72-212A	1565, 1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649, 1657, 1660, 1661	26.60
The Boeing Company	Seria 737	737-8 și 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.	Seria Gulfstream G100	1125 Astra 1125 Astra SP G100/Astra SPX	Toate	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Seria Gulfstream G100	Gulfstream G150	Toate	26.157
GULFSTREAM AEROSPACE LP.	Seria GALAXY G200	Gulfstream 200/Galaxy	Toate	26.157

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