



2024/1108

23.5.2024

**REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2024/1108 AL COMISIEI**

**din 13 martie 2024**

**de modificare a Regulamentului (UE) nr. 748/2012 în ceea ce privește navigabilitatea inițială a sistemelor de aeronave fără pilot la bord care fac obiectul certificării și a Regulamentului delegat (UE) 2019/945 în ceea ce privește sistemele de aeronave fără pilot la bord și operatorii de sisteme de aeronave fără pilot la bord din țări terțe**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului <sup>(1)</sup>, în special articolul 58 alineatul (1) și articolul 61 alineatul (1) litera (d),

întrucât:

- (1) Având în vedere natura și riscul pe care îl implică operațiunile cu aeronave fără pilot la bord, articolul 56 din Regulamentul (UE) 2018/1139 privind conformitatea aeronavelor fără pilot la bord stabilește că, în funcție de aceste riscuri și de natura respectivelor operațiuni, poate fi necesar un certificat pentru proiectarea, producția și întreținerea aeronavelor fără pilot la bord și a motoarelor, elicelor, pieselor și echipamentelor neinstalate ale acestora, precum și a echipamentelor pentru controlul de la distanță al acestora.
- (2) În conformitate cu articolul 56 din Regulamentul (UE) 2018/1139, articolul 40 din Regulamentul delegat (UE) 2019/945 al Comisiei <sup>(2)</sup> stabilește cerințele pentru certificarea sistemelor de aeronave fără pilot la bord.
- (3) Articolul 58 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/1139 prevede că condițiile și procedurile de eliberare a certificatului prevăzut la articolul 55 din regulamentul respectiv se pot baza pe cerințele esențiale de proiectare prevăzute în anexa IX la Regulamentul (UE) 2018/1139 sau pot consta în astfel de cerințe, precum și pe cerințele privind performanța de mediu prevăzute în anexa III la același regulament.
- (4) Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei <sup>(3)</sup> de stabilire a cerințelor pentru proiectarea și producția aeronavelor civile, precum și a motoarelor, elicelor și pieselor care urmează să fie instalate pe acestea trebuie să fie adaptat pentru a aborda particularitățile sistemelor de aeronave fără pilot la bord.
- (5) Aceste particularități includ echipamentele pentru controlul de la distanță al aeronavelor fără pilot la bord, astfel cum sunt definite la articolul 3 din Regulamentul (UE) 2018/1139. Echipamentele respective sunt definite ca „unitate de control și monitorizare” în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1110 al Comisiei <sup>(4)</sup>.
- (6) Operarea în condiții de siguranță a aeronavelor fără pilot la bord care fac obiectul certificării necesită ca unitatea de control și monitorizare să fie supusă aceluiași proceduri în temeiul cărora se eliberează certificate pentru aeronavele fără pilot la bord, stabilind că același proces de certificare se aplică sistemelor de aeronave fără pilot la bord, deoarece acestea sunt compuse din aeronava fără pilot la bord și din unitatea sa de control și monitorizare.

<sup>(1)</sup> JO L 212, 22.8.2018, p. 1.

<sup>(2)</sup> Regulamentul delegat (UE) 2019/945 al Comisiei din 12 martie 2019 privind sistemele de aeronave fără pilot la bord și operatorii de sisteme de aeronave fără pilot la bord din țări terțe (JO L 152, 11.6.2019, p. 1).

<sup>(3)</sup> Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție (JO L 224, 21.8.2013, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj>).

<sup>(4)</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1110 al Comisiei din 10 aprilie 2024 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 748/2012 în ceea ce privește navigabilitatea inițială a sistemelor de aeronave fără pilot la bord care fac obiectul certificării și a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/947 în ceea ce privește normele și procedurile pentru operarea aeronavelor fără pilot la bord (JO L, 2024/1110, 10.4.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2024/1110/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1110/oj)).

- (7) Sistemele de aeronave fără pilot la bord mai ușoare decât aerul pot fi operate fără a fi necesară eliberarea unui certificat pentru proiect, deoarece ele prezintă un risc intrinsec mai mic pentru părțile terțe decât alte configurații de aeronave fără pilot la bord.
- (8) Verificarea proiectului sistemelor de aeronave fără pilot la bord special concepute sau modificate în scopuri de cercetare, experimentale sau științifice poate fi efectuată fără a fi necesară eliberarea unui certificat de tip, deoarece acestea sunt operate de obicei într-un mediu cu risc mai scăzut.
- (9) Continuitatea navigabilității sistemelor de aeronave fără pilot la bord pentru care este necesar un certificat de tip ar trebui să respecte Regulamentul delegat (UE) 2024/1107 al Comisiei <sup>(7)</sup>, în timp ce pentru sistemele de aeronave fără pilot la bord care sunt destinate a fi utilizate în operațiuni mai mici nu este obligatoriu un certificat de tip în conformitate cu articolul 40 alineatul (1) litera (d) din Regulamentul (UE) 2019/945, conformitatea nu este necesară, chiar dacă producătorul a ales să solicite demonstrarea acesteia.
- (10) Pentru a oferi părților interesate suficient timp să asigure conformitatea cu noul cadru pentru navigabilitatea inițială a sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord (UAS), prezentul regulament se aplică de la 1 mai 2025,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

### Modificări ale Regulamentului (UE) nr. 748/2012

Regulamentul (UE) nr. 748/2012 se modifică după cum urmează:

1. Titlul se înlocuiește cu următorul text:

**„Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, a pieselor, a echipamentelor, a unităților de control și monitorizare și a componentelor unităților de control și monitorizare, precum și privind cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție (reformare)”.**

2. Articolul 1 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (1) se modifică după cum urmează:

- (i) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Prezentul regulament stabilește, în conformitate cu articolele 19, 58 și 62 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(\*)</sup>, cerințe tehnice și proceduri administrative comune privind certificarea în materie de navigabilitate și de mediu sau privind declarația de conformitate a produselor, pieselor, echipamentelor, unităților de control și monitorizare și componentelor unităților de control și monitorizare, specificând:

<sup>(\*)</sup> (\*) Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).”;

<sup>(7)</sup> Regulamentul delegat (UE) 2024/1107 al Comisiei din 13 martie 2024 de completare a Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind continuitatea navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord și a componentelor acestora și aprobarea organizațiilor și personalului cu atribuții în domeniu (JO L, 2024/1107, 13.3.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2024/1107/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1107/oj)).

(ii) literele (f) și (g) se înlocuiesc cu următorul text:

„(f) identificarea produselor, a pieselor, a echipamentelor, a unităților de control și monitorizare și a componentelor unităților de control și monitorizare;

(g) certificarea anumitor piese, echipamente și componente ale unităților de control și monitorizare;”;

(b) alineatul (2) se modifică după cum urmează:

(i) literele (c) și (d) se înlocuiesc cu următorul text:

„(c) «partea 21» înseamnă cerințele și procedurile pentru certificarea aeronavelor și a produselor, a pieselor, a echipamentelor, a unităților de control și monitorizare și a componentelor unităților de control și monitorizare, precum și pentru certificarea organizațiilor de proiectare și producție prevăzute în anexa I la prezentul regulament;

(d) «partea 21 Light» înseamnă cerințele și procedurile pentru certificarea sau declarația de conformitate a proiectului aeronavelor, altele decât aeronavele fără pilot la bord, destinate în principal activităților sportive și utilizării în scopuri recreative și a produselor și pieselor aferente, precum și pentru declarația privind capacitatea de proiectare și de producție a organizațiilor prevăzute în anexa Ib (partea 21 Light) la prezentul regulament;”;

(ii) litera (f) se înlocuiește cu următorul text:

(f) „«articol» înseamnă orice piesă și echipament destinat utilizării la bordul aeronavelor civile și orice componentă a unităților de control și monitorizare;”;

(iii) litera (h) se înlocuiește cu următorul text:

„(h) «EPA» (*European Part Approval*) înseamnă aprobarea europeană a piesei. Acordarea aprobării europene a piesei pentru un articol înseamnă că articolul a fost fabricat în conformitate cu datele de proiect aprobate, care nu aparțin titularului certificatului de tip al produsului și a unității de control și monitorizare în cauză, cu excepția articolelor ETSO;”;

(iv) se adaugă literele (l), (m), (n), (o) și (p), cu următorul text:

„(l) «unitate de control și monitorizare (CMU)» înseamnă echipamentele utilizate pentru controlul și monitorizarea de la distanță a aeronavelor fără pilot la bord, astfel cum sunt definite la articolul 3 alineatul (32) din Regulamentul (UE) 2018/1139;

(m) «componentă a unității de control și monitorizare» înseamnă orice element al unității de control și monitorizare;

(n) «instalare a unității de control și monitorizare» înseamnă procesul de integrare a componentelor unității de control și monitorizare într-un mediu fizic eligibil în acest scop în conformitate cu un set de instrucțiuni de instalare și testare, astfel încât unitatea de control și monitorizare instalată să poată fi utilizată pentru operarea unei aeronave fără pilot la bord;

(o) «sistem de aeronave fără pilot la bord (UAS)» înseamnă o aeronavă fără pilot la bord, astfel cum este definită la articolul 3 alineatul (30) din Regulamentul (UE) 2018/1139, și unitatea sa de control și monitorizare;

(p) «aeronavă capabilă de VTOL» (VCA) înseamnă o aeronavă acționată de un motor, mai grea decât aerul, alta decât un avion sau un giravion, capabilă să efectueze decolări și aterizări verticale cu ajutorul unor unități de portanță și propulsie utilizate pentru a asigura sustentația în timpul decolării și aterizării.”

3. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

1. Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Certificarea produselor, a pieselor, a echipamentelor, a unității de control și monitorizare și a componentelor unității de control și monitorizare”.

2. Alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Produselor, pieselor, echipamentelor, unităților de control și monitorizare și componentelor unităților de control și monitorizare li se eliberează certificatele specificate în anexa I (partea 21).”

3. La alineatul (2), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Prin derogare de la alineatul (1), certificatele pot fi eliberate, în mod alternativ, astfel cum se specifică în anexa Ib (partea 21 Light), pentru următoarele produse, altele decât aeronavele fără pilot la bord:”.

4. La alineatul (3), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Prin derogare de la alineatele (1) și (2), se poate întocmi, în mod alternativ, o declarație de conformitate a proiectului, astfel cum se specifică în anexa Ib (partea 21 Light), pentru următoarele produse, altele decât aeronavele fără pilot la bord:”.

4. Articolul 8 se modifică după cum urmează:

1. Alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) O organizație responsabilă cu proiectarea produselor, a pieselor, a echipamentelor, a unităților de control și monitorizare și a componentelor unităților de control și monitorizare sau cu modificările sau reparațiile acestora trebuie să își demonstreze capacitatea în conformitate cu anexa I (partea 21).”

2. La alineatul (5), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Prin derogare de la alineatul (1), o organizație al cărei sediu principal de activitate se află într-un stat nemembru își poate demonstra capacitatea prin deținerea unui certificat eliberat de statul respectiv pentru produsul, piesa, echipamentul, unitatea de control și monitorizare și componenta unității de control și monitorizare pentru care prezintă o cerere în conformitate cu anexa I (partea 21), cu condiția ca:”.

5. Articolul 9 se modifică după cum urmează:

1. Alineatele (1) și (2) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) O organizație responsabilă cu fabricarea produselor, a pieselor, a echipamentelor, a unităților de control și monitorizare și a componentelor unităților de control și monitorizare trebuie să își demonstreze capacitatea în conformitate cu anexa I (partea 21). Nu este necesar să se demonstreze capacitatea în cazul pieselor, echipamentelor sau componentelor unităților de control și monitorizare care sunt fabricate de o organizație și care, în conformitate cu dispozițiile din anexa I (partea 21), sunt eligibile pentru a fi instalate pe un produs certificat de tip fără obligația de a fi însoțite de un certificat de autorizare a dării în exploatare (formularul AESA 1).

(2) Prin derogare de la alineatul (1), un producător al cărui sediu principal de activitate se află într-un stat nemembru își poate demonstra capacitatea prin deținerea unui certificat eliberat de statul respectiv pentru produsul, piesa, echipamentul, unitatea de control și monitorizare și componenta unității de control și monitorizare pentru care prezintă o cerere, dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele două condiții:

(a) statul respectiv să fie statul în care se realizează producția;

(b) Agenția să fi stabilit că sistemul statului respectiv prevede același nivel independent de control al conformității cu cel prevăzut de prezentul regulament, fie printr-un sistem echivalent de autorizare a organizațiilor, fie prin intervenția directă a autorității competente din acel stat.”

2. La alineatul (8), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) fabricarea de piese, echipamente și componente ale unităților de control și monitorizare care sunt eligibile, în conformitate cu anexa I (partea 21), în vederea instalării pe un produs certificat de tip, fără a fi necesar să fie însoțite de un certificat de autorizare a dării în exploatare (formularul AESA 1);”.

6. Anexa I (partea 21) se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.



## Articolul 2

**Modificări ale Regulamentului delegat (UE) 2019/945**

Regulamentul delegat (UE) 2019/945 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. «sistem de aeronave fără pilot la bord» («UAS») înseamnă o aeronavă fără pilot la bord, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 30 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului (\*), și unitatea sa de control și monitorizare;

(\*) Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).”;

(b) punctul 38 se înlocuiește cu următorul text:

„38. «unitate de control și monitorizare» («CMU») înseamnă echipamentele utilizate pentru controlul și monitorizarea de la distanță a aeronavelor fără pilot la bord, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 32 din Regulamentul (UE) 2018/1139;”;

(c) punctul 39 se înlocuiește cu următorul text:

„39. «legătură C2» înseamnă legătura de date dintre aeronava fără pilot la bord și CMU în scopul gestionării zborului;”.

2. Articolul 40 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Se certifică proiectarea, producția și întreținerea UAS-urilor care îndeplinesc oricare dintre următoarele condiții:

(a) au o dimensiune caracteristică de 3 m sau mai mare și sunt concepute pentru a fi operate deasupra mulțimilor, cu excepția cazului în care UA este mai ușoară decât aerul;

(b) sunt proiectate pentru transportul de persoane;

(c) sunt proiectate în scopul transportului de mărfuri periculoase și necesită un nivel ridicat de robustețe pentru diminuarea riscurilor la adresa terților în caz de accident;

(d) sunt destinate a fi utilizate în categoria «specifice», astfel cum sunt definite la articolul 5 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/947, iar autoritatea competentă a concluzionat, în conformitate cu articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2019/947, pe baza evaluării riscurilor efectuate de operatorul UAS în conformitate cu articolul 11 din regulamentul respectiv, că riscul operațiunii nu poate fi atenuat în mod adecvat fără certificarea UAS.”;

(b) se introduce alineatul (1a), cu următorul text:

„(1a) Alineatul (1) nu se aplică UAS-urilor care sunt special concepute sau modificate în scopuri de cercetare, experimentale sau științifice și care sunt susceptibile de a fi produse în număr foarte limitat. Exploatarea acestor UAS va face obiectul unui permis de zbor în conformitate cu capitolul B din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 748/2012.”;

(c) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Un UAS care îndeplinește condițiile specificate la alineatul (1) trebuie să se conformeze cerințelor aplicabile prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei (\*), în Regulamentul (UE) 2015/640 al Comisiei (\*\*) și în Regulamentul delegat (UE) 2024/1107 al Comisiei (\*\*\*) .

(\*) Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție (JO L 224, 21.8.2012, p. 1).

(\*\*) 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 (JO L 106, 24.4.2015, p. 18).

(\*\*\*) Regulamentul delegat (UE) 2024/1107 al Comisiei din 13 martie 2024 de completare a Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului prin stabilirea unor norme detaliate privind continuitatea navigabilității sistemelor certificate de aeronave fără pilot la bord și a componentelor acestora și aprobarea organizațiilor și personalului cu atribuții în domeniu (JO L, 2024/1107, 13.3.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2024/1107/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1107/oj)).”;

(d) se introduce alineatul (2a), cu următorul text:

„(2a) UAS certificate din alte motive decât cele specificate la alineatul (1) trebuie să se conformeze cerințelor aplicabile prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 748/2012 și în Regulamentul (UE) 2015/640.”

3. Anexa se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.

### Articolul 3

#### Intrarea în vigoare și aplicarea

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 mai 2025.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 13 martie 2024.

Pentru Comisie

Președinta

Ursula VON DER LEYEN

## ANEXA I

Anexa I la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 se modifică după cum urmează:

1. Titlul părții 21 se înlocuiește cu următorul titlu:

„Certificarea aeronavelor și a produselor, a pieselor, a echipamentelor, a unităților de control și monitorizare și a componentelor unităților de control și monitorizare, precum și a organizațiilor de proiectare și producție”.

2. Cuprinsul se modifică după cum urmează:

(a) titlul punctului 21.A.2 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.2 Angajament din partea unei persoane, alta decât solicitantul sau titularul unui certificat”;

(b) titlul punctului 21.A.35 se înlocuiește cu următorul text:

„Încercări în zbor”;

(c) titlul punctului 21.A.115 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.115 Cerințe pentru aprobarea unor modificări majore sub forma unui certificat de tip suplimentar”;

(d) titlul punctului 21.A.128 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.128 Încercări: motoare, elice, și unități de control și monitorizare (CMU)”;

(e) titlul capitolului K din secțiunea A se înlocuiește cu următorul text:

„CAPITOLUL K – PIESE, ECHIPAMENTE ȘI COMPONENTE ALE UNITĂȚILOR DE CONTROL ȘI MONITORIZARE (CMU)”;

(f) titlul punctului 21.A.303 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.303 Conformitatea cu cerințele aplicabile”;

(g) titlul punctului 21.A.305 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.305 Aprobarea pieselor, a echipamentelor și a componentelor unităților de control și monitorizare (CMU)”;

(h) se introduce următorul titlu nou al punctului 21.A.308:

„21.A.308 Eligibilitatea unei componente pentru instalarea pe o unitate de control și monitorizare (CMU)”;

(i) titlul capitolului Q din secțiunea A se înlocuiește cu următorul text:

„CAPITOLUL Q – IDENTIFICAREA PRODUSELOR, A PIESELOR, A ECHIPAMENTELOR, A UNITĂȚILOR DE CONTROL ȘI MONITORIZARE (CMU) ȘI A COMPONENTELOR DE CMU”;

(ji) titlul punctului 21.A.801 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.801 Identificarea produselor și a unităților de control și monitorizare (CMU)”;

(k) titlul punctului 21.A.804 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.804 Identificarea pieselor, a echipamentelor și a componentelor unităților de control și monitorizare (CMU)”;

(l) titlul capitolului K din secțiunea B se înlocuiește cu următorul text:

„CAPITOLUL K – PIESE, ECHIPAMENTE ȘI COMPONENTE ALE UNITĂȚILOR DE CONTROL ȘI MONITORIZARE (CMU)”;

(m) titlul capitolului Q din secțiunea B se înlocuiește cu următorul text:

„CAPITOLUL Q – IDENTIFICAREA PRODUSELOR, A PIESELOR, A ECHIPAMENTELOR, A UNITĂȚILOR DE CONTROL ȘI MONITORIZARE (CMU) ȘI A COMPONENTELOR DE CMU”.

3. Punctul 21.A.2 se înlocuiește cu următorul text:

**„21.A.2 Angajament din partea unei persoane, alta decât solicitantul sau titularul unui certificat**

Acțiunile pe care trebuie să le întreprindă și obligațiile pe care trebuie să și le asume solicitantul sau titularul unui certificat pentru un produs, o piesă, un echipament, o unitate de control și monitorizare (CMU) sau o componentă de CMU în temeiul prezentei secțiuni pot fi întreprinse sau asumate în numele lor de către orice altă persoană fizică sau juridică, cu condiția ca solicitantul sau titularul certificatului respectiv să poată demonstra că a încheiat un acord cu cealaltă persoană pentru a se asigura că obligațiile titularului certificatului sunt și vor fi îndeplinite în mod corespunzător.”

4. Punctul 21.A.3A se modifică după cum urmează:

- (a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului (\*) și actelor sale delegate și de punere în aplicare, toate persoanele fizice sau juridice care au solicitat sau dețin un certificat de tip, un certificat de tip restrictiv, un certificat de tip suplimentar, o autorizație de standard tehnic european (ETSO), o aprobare de proiect pentru reparații majore sau orice altă aprobare relevantă considerată a fi fost eliberată în temeiul prezentului regulament au următoarele obligații:

1. instituie și mențin un sistem pentru colectarea, investigarea și analizarea rapoartelor de eveniment în vederea identificării tendințelor adverse sau a soluționării deficiențelor și a extragerii evenimentelor a căror raportare este obligatorie în conformitate cu subpunctul 3 și a celor care sunt raportate în mod voluntar. Atunci când sediul principal de activitate se află într-un stat membru, se poate institui un sistem unic pentru a îndeplini cerințele Regulamentului (UE) nr. 376/2014 și ale actelor sale de punere în aplicare, precum și cerințele Regulamentului (UE) 2018/1139 și ale actelor sale delegate și de punere în aplicare. Sistemul de raportare include:
  - (i) rapoarte și informații referitoare la avarii, funcționare defectuoasă, defecte sau alte evenimente care cauzează sau ar putea cauza efecte adverse asupra continuității navigabilității produsului, a piesei, a echipamentului, a UAS-ului, a CMU sau a componentei CMU care face obiectul certificatului de tip, al certificatului de tip restrictiv, al certificatului de tip suplimentar, al autorizației ETSO, al aprobării proiectului de reparații majore sau al oricărei alte aprobări relevante considerate a fi fost emise în temeiul prezentului regulament;
  - (ii) erori, incidente evitate la limită și pericole care nu se încadrează la punctul (i);
2. pun la dispoziția operatorilor cunoscuți ai produsului, a piesei, a echipamentului, a UAS-ului, a CMU sau a componentei CMU și, la cerere, la dispoziția oricărei persoane autorizate în temeiul altor acte delegate sau de punere în aplicare informațiile cu privire la sistemul instituit în conformitate cu subpunctul 1 și la modul de furnizare a rapoartelor și a informațiilor referitoare la avarii, funcționare defectuoasă, defecte sau alte evenimente menționate la subpunctul 1 punctul (i);
3. raportează agenției orice avarie, funcționare defectuoasă, defect sau alt eveniment de care au cunoștință și care este legat de un produs, o piesă, un echipament, un UAS, o CMU sau o componentă de CMU care face obiectul certificatului de tip, al certificatului de tip restrictiv, al certificatului de tip suplimentar, al autorizației ETSO, al aprobării proiectului de reparații majore sau al oricărei alte aprobări relevante considerate a fi fost emise în temeiul prezentului regulament și care a avut sau poate avea ca rezultat o situație care afectează siguranța.

(\*) Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei (JO L 122, 24.4.2014, p. 18).”;

(b) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Fără a aduce atingere Regulamentului (UE) nr. 376/2014 și actelor sale delegate și de punere în aplicare, orice persoană fizică sau juridică care deține sau a solicitat un certificat de aprobare a organizației de producție în conformitate cu capitolul G din prezenta secțiune sau care produce un produs, o piesă, un echipament, un UAS, o CMU sau o componentă de CMU în temeiul capitolului F din prezenta secțiune are următoarele obligații:

1. instituie și menține un sistem pentru colectarea, investigarea și analizarea rapoartelor de eveniment, inclusiv a rapoartelor privind erorile, incidentele evitate la limită și pericolele, pentru a identifica tendințele adverse sau pentru a remedia deficiențele și a extrage evenimentele a căror raportare este obligatorie în conformitate cu subpunctele 2 și 3 de la prezenta literă și a celor care sunt raportate în mod voluntar. Pentru întreprinderile care își au sediul principal de activitate într-un stat membru, se poate institui un sistem unic pentru a îndeplini cerințele Regulamentului (UE) nr. 376/2014 și ale actelor de punere în aplicare ale acestuia, precum și cerințele Regulamentului (UE) 2018/1139 și ale actelor delegate și de punere în aplicare ale acestuia;
2. raportează titularului aprobării de proiect responsabil toate cazurile în care au fost puse la dispoziție de către organizația de producție produse, piese, echipamente, UAS-uri, CMU-uri sau componente de CMU în cazul cărora au fost identificate ulterior posibile abateri de la datele de proiectare aplicabile și examinează împreună cu titularul aprobării de proiect care ar fi abaterile care ar putea duce la o situație care afectează siguranța;
3. raportează autorității competente a statului membru responsabil, în conformitate cu punctul 21.1, și Agenției abaterile care au fost identificate în conformitate cu punctul 21.A.3A litera (b) subpunctul 2 și care ar putea duce la o situație care afectează siguranța;
4. dacă organizația de producție acționează ca furnizor pentru o altă organizație de producție, ea trebuie să raporteze, de asemenea, celelalte organizații de producție toate cazurile în care a pus la dispoziția organizației respective produse, piese, echipamente, UAS-uri, CMU-uri sau componente de CMU și toate eventualele abateri de la datele de proiectare aplicabile care au fost identificate ulterior.”

5. Punctul 21.A.3B se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.3B **Dispoziții privind navigabilitatea**

(a) Dispozițiile privind navigabilitatea reprezintă un document emis sau adoptat de Agenție în care se prevăd acțiunile ce urmează a fi întreprinse în legătură cu o aeronavă sau cu o CMU pentru a se reface nivelul acceptabil de siguranță, în cazul în care sunt probe care pun în evidență că nivelul de siguranță al aeronavei, al UAS sau al CMU poate fi compromis în cazul în care nu se întreprind acțiunile respective.

(b) Agenția emite dispoziții privind navigabilitatea atunci când:

1. Agenția a stabilit existența unor condiții care afectează siguranța unei aeronave, a unui UAS sau a unei CMU din cauza unei deficiențe a aeronavei în sine ori a unui motor, a unei elice, a unei piese sau a unui echipament instalat la bord, sau din cauza unei deficiențe a CMU sau a unei componente de CMU; și
2. există posibilitatea ca respectiva carență să existe sau să apară și la alte aeronave, UAS-uri sau CMU-uri.

(c) În cazul în care Agenția trebuie să emită dispoziții privind navigabilitatea pentru a remedia condițiile care afectează siguranța menționate la litera (b) sau pentru a cere efectuarea unui control, titularul certificatului de tip, al certificatului de tip restrictiv, al certificatului de tip suplimentar, al autorizației ETSO, al aprobării proiectului de reparație majoră sau al oricărei alte aprobări în domeniu considerate a fi fost eliberată în temeiul prezentului regulament:

1. propune acțiunile de remediere sau controalele necesare ori ambele și prezintă agenției propuneri detaliate, în vederea aprobării; și
2. după aprobarea de către agenție a propunerilor menționate la subpunctul 1, aduce la cunoștința tuturor operatorilor sau proprietarilor identificați ai produsului, a piesei, a echipamentului, a UAS-ului, a CMU sau a componentei de CMU și, la cerere, oricărei persoane care trebuie să se conformeze dispozițiilor privind navigabilitatea datele descriptive corespunzătoare și instrucțiunile pentru îndeplinirea acestor propuneri.

(d) Dispozițiile privind navigabilitatea trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

1. identificarea condițiilor care afectează siguranța;
2. identificarea aeronavei sau a CMU afectate;
3. acțiunea sau acțiunile necesare;
4. termenul de executare a acțiunii sau acțiunilor necesare;
5. data intrării în vigoare a directivei privind navigabilitatea.”

6. La punctul 21.A.4, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) suportul corespunzător în vederea continuității navigabilității produsului, a piesei, a echipamentului, a UAS-ului, a CMU sau a componentei de CMU.”

7. La punctul 21.A.5, literele (a), (b) și (c) se înlocuiesc cu următorul text:

„(a) atunci când proiectează un produs, o piesă, un echipament, un UAS, o CMU sau o componentă de CMU ori modifică sau repară un astfel de produs, instituie un sistem de păstrare a evidențelor și păstrează informațiile/datele de proiectare relevante; informațiile/datele respective sunt puse la dispoziția Agenției pentru a furniza informațiile/datele necesare pentru a asigura continuitatea navigabilității produsului, a piesei, a echipamentului, a UAS-ului, a CMU sau a componentei de CMU, valabilitatea continuă a datelor privind conformitatea operațională și conformitatea cu cerințele aplicabile privind protecția mediului;

(b) atunci când produc un produs, o piesă, un echipament, un UAS, o CMU sau o componentă de CMU, înregistrează detaliile procesului de producție relevante pentru conformitatea produsului, a piesei, a echipamentului, a UAS-ului, a CMU sau a componentei de CMU cu datele de proiectare aplicabile și cerințele impuse partenerilor și furnizorilor lor și pun aceste date la dispoziția autorității lor competente pentru a furniza informațiile necesare ca să asigure continuitatea navigabilității produsului, a piesei, a echipamentului, a UAS-ului, a CMU sau a componentei de CMU;

(c) în ceea ce privește permisele de zbor:

1. păstrează documentele întocmite pentru a stabili și a justifica condițiile de zbor și le pun la dispoziția agenției și a autorității competente a statului membru de care aparțin, pentru a furniza informațiile necesare ca să asigure continuitatea navigabilității aeronavei, a UAS-ului sau a CMU;
2. atunci când eliberează un permis de zbor în temeiul prerogativelor organizațiilor aprobate, păstrează documentele aferente, inclusiv înscrisurile realizate cu ocazia inspecțiilor și documentele care susțin aprobarea condițiilor de zbor și eliberarea permisului de zbor, și le pun la dispoziția agenției și a autorității competente a statului membru responsabil de supravegherea organizației, pentru a furniza informațiile necesare ca să asigure continuitatea navigabilității aeronavei, a UAS-ului sau a CMU;”.

8. Punctul 21.A.6 se înlocuiește cu următorul text:

#### „21.A.6 Manuale

Titularul unui certificat de tip, al unui certificat de tip restrictiv sau al unui certificat de tip suplimentar are următoarele obligații:

- (a) întocmește, păstrează și ține la zi originalele tuturor manualelor sau ale variantelor de manuale prevăzute de baza de certificare de tip aplicabilă, de baza de certificare aplicabilă pentru datele privind conformitatea operațională și de cerințele de protecție a mediului aplicabile produsului, UAS-ului, CMU sau articolului în cauză și, la cerere, furnizează copii agenției;
- (b) pentru aeronavele fără pilot la bord, stabilește dacă este necesară instalarea unei CMU într-un mediu fizic și furnizează operatorului toate instrucțiunile necesare pentru instalarea CMU și pentru darea în exploatare a CMU instalate în conformitate cu anexa I (partea ML.UAS) la Regulamentul delegat (UE) 2024/1107.”

9. Punctul 21.A.7 se înlocuiește cu următorul text:

**„21.A.7 Instrucțiuni pentru continuitatea navigabilității**

- (a) Titularul unui certificat de tip, al unui certificat de tip restrictiv, al unui certificat de tip suplimentar, al unei aprobări de modificare de proiect sau al unei aprobări de proiect de reparație trebuie să elaboreze sau să facă trimitere la instrucțiunile necesare pentru a se asigura că se menține standardul de navigabilitate corespunzător tipului de aeronavă, de UAS și de CMU și oricărei piese sau componente de CMU asociate acestea pe întregul ciclu de exploatare al aeronavei sau al UAS, atunci când demonstrează conformitatea cu baza aplicabilă de certificare de tip stabilită și notificată de Agenție în conformitate cu punctul 21.B.80.
- (b) Cel puțin un set de instrucțiuni complete pentru continuitatea navigabilității trebuie pus, de către titularul:
- unui certificat de tip sau al unui certificat de tip restrictiv, la dispoziția fiecărui proprietar cunoscut al unuia sau mai multor produse, UAS-uri sau CMU-uri la livrarea acestora sau la eliberarea primului certificat de navigabilitate sau a primului certificat de navigabilitate restrictiv pentru aeronava afectată, reținându-se momentul care survine mai târziu;
  - unui certificat de tip suplimentar sau a unei aprobări de modificare de proiect, la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai produsului, ai UAS-ului sau ai CMU afectate de modificare, la darea în exploatare a produsului modificat sau a CMU modificate;
  - unei aprobări de proiect de reparație, la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai produsului sau ai CMU afectate de reparație, la darea în exploatare a produsului sau a CMU care face obiectul proiectului de reparație. produsul, piesa, echipamentul, CMU sau componenta de CMU reparată poate fi redată în exploatare înainte de finalizarea instrucțiunilor corespunzătoare pentru continuitatea navigabilității, însă numai pe o perioadă de exploatare limitată și cu acordul Agenției.

Ulterior, titularii de aprobări de proiect în cauză trebuie să pună instrucțiunile respective, la cerere, la dispoziția oricărei alte persoane care are obligația de a le respecta.

- (c) Prin derogare de la litera (b), titularul certificatului de tip sau titularul certificatului de tip restrictiv poate amâna punerea la dispoziție a unei părți din instrucțiunile pentru continuitatea navigabilității, legate de sarcini planificate care trebuie îndeplinite în termen mai lung, până după punerea în serviciu a produsului sau a CMU, sau a produsului modificat sau a CMU modificate, însă trebuie să pună la dispoziție respectivele instrucțiuni înainte de a fi necesară utilizarea acestor date pentru produs sau pentru produsul modificat.
- (d) Titularul aprobării de proiect căruia i se solicită să pună la dispoziție instrucțiuni pentru continuitatea navigabilității în conformitate cu litera (b) trebuie să pună și modificările respectivelor instrucțiuni la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai produsului, ai UAS-ului sau ai CMU afectate de modificare și, la cerere, la dispoziția oricărei alte persoane care are obligația de a le respecta. Respectivul titular de aprobare de proiect trebuie să demonstreze Agenției, la cerere, caracterul adecvat al procesului de punere la dispoziție a modificărilor instrucțiunilor pentru continuitatea navigabilității în conformitate cu prezenta literă.”.

10. La punctul 21.A.9, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) acordă autorității competente acces la orice infrastructură, produs, piesă, echipament, CMU, componentă de CMU, document, înscris, date, proces, procedură sau la orice alt material în scopul de a analiza orice raport, de a efectua orice inspecție, de a efectua sau de a asista la orice încercare în zbor și la sol, după caz, pentru a verifica conformitatea inițială și continuă a organizației cu cerințele aplicabile din Regulamentul (UE) 2018/1139 și din actele sale delegate și de punere în aplicare;”.

11. Punctul 21.A.11 se înlocuiește cu următorul text:

**„21.A.11 Domeniul de aplicare**

Prezentul capitol stabilește procedura pentru eliberarea certificatelor de tip pentru produse și CMU-uri și a certificatelor de tip restrictive pentru aeronave și, de asemenea, stabilește drepturile și obligațiile solicitanților și titularilor respectivelor certificate.”.

12. Punctul 21.A.15 se modifică după cum urmează:

(a) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) O cerere de certificat de tip sau de certificat de tip restrictiv trebuie să includă, ca cerință minimă, date descriptive preliminare privind produsul, UAS-ul sau CMU, și tipul de operațiuni pentru care se solicită certificarea. Pe lângă acestea, ea trebuie să includă un program de certificare pentru demonstrarea conformării în conformitate cu punctul 21.A.20 sau să fie suplimentată ulterior depunerii cererii inițiale cu un astfel de program, compus din toate elementele următoare:

1. o descriere detaliată a proiectului de tip, care să conțină toate configurațiile ce urmează să fie certificate;
2. caracteristicile și limitările de operare propuse;
3. utilizarea prevăzută a produsului, a UAS-ului sau a CMU și tipul de operațiuni pentru care se solicită certificarea;
4. o propunere privind baza certificării de tip, baza de certificare a datelor privind conformitatea operațională și cerințele de protecție a mediului inițiale, pregătită în conformitate cu cerințele și opțiunile specificate la punctele 21.B.80, 21.B.82 și 21.B.85;
5. o propunere privind o defalcare a programului de certificare pe grupuri semnificative de activități și date de demonstrare a conformității, inclusiv o propunere privind mijloacele de demonstrare a conformității și documentele de conformitate aferente;
6. o propunere de evaluare a grupelor semnificative de activități și date de demonstrare a conformității care abordează probabilitatea existenței unei neconformități neidentificate cu baza certificării de tip, cu baza de certificare a datelor privind conformitatea operațională și cu cerințele de protecție a mediului și impactul potențial al respectivei neconformități asupra siguranței produsului sau a UAS-ului sau asupra protecției mediului sau asupra siguranței CMU. Evaluarea propusă trebuie să țină cont cel puțin de elementele prevăzute la punctul 21.B.100 litera (a) subpunctele (1)-(4). Pe baza acestei evaluări, cererea trebuie să includă o propunere privind implicarea Agenției în verificarea activităților și datelor de demonstrare a conformității
7. un calendar al proiectului, inclusiv obiectivele de etapă majore.”;

(b) litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) O cerere de certificat de tip sau de certificat de tip restrictiv pentru un avion de mare capacitate sau pentru un giravion de mare capacitate este valabilă timp de cinci ani, iar o cerere de orice alt certificat de tip sau certificat de tip restrictiv este valabilă timp de trei ani, cu excepția cazului în care solicitantul demonstrează, la data cererii, că produsul, UAS-ul sau CMU care îi aparțin necesită o perioadă de timp prelungită pentru demonstrarea și declararea conformității, iar Agenția aprobă respectiva perioadă de timp prelungită.”

13. Punctul 21.A.19 se înlocuiește cu următorul text:

**„21.A.19 Modificări care necesită un nou certificat de tip**

Orice persoană fizică sau juridică care propune modificarea unui produs trebuie să solicite un nou certificat de tip în cazul în care Agenția consideră că importanța modificării proiectului, puterii, tracțiunii sau masei impune o investigație completă a conformității cu baza aplicabilă a certificării de tip.

Orice persoană fizică sau juridică care propune modificarea unui UAS sau a unei CMU trebuie să solicite un nou certificat de tip în cazul în care Agenția consideră că amploarea modificării proiectului impune o investigație completă a conformității cu baza aplicabilă a certificării de tip.”



14. La punctul 21.A.20(d), subpunctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. nu a fost identificată nicio caracteristică sau particularitate care ar putea afecta siguranța produsului, a UAS sau a CMU pentru utilizările pentru care se solicită certificarea.”

15. Punctul 21.A.21 se înlocuiește cu următorul text:

**„21.A.21 Cerințe pentru eliberarea unui certificat de tip sau a unui certificat de tip restrictiv**

(a) Pentru a i se elibera un certificat de tip al produsului sau al CMU, sau un certificat de tip restrictiv al aeronavei pentru aeronava care nu îndeplinește cerințele esențiale prevăzute în anexa II la Regulamentul (UE) 2018/1139, solicitantul are următoarele obligații:

1. să își demonstreze capacitatea în conformitate cu punctul 21.A.14;
2. să demonstreze conformitatea în conformitate cu punctul 21.A.20;
3. pentru un certificat de tip al aeronavei sau un certificat de tip restrictiv, să demonstreze că motorul sau elicea sau ambele, dacă sunt instalate pe aeronavă:
  - (i) dispun de un certificat de tip eliberat sau stabilit în conformitate cu prezentul regulament; sau
  - (ii) sunt conforme cu baza certificării de tip a aeronavei stabilită pentru alte aeronave decât aeronavele fără pilot la bord sau cu baza certificării de tip UAS pentru aeronavele fără pilot la bord și cu cerințele de protecție a mediului desemnate și notificate de Agenție ca fiind necesare pentru a asigura zborul în condiții de siguranță al aeronavei;
4. pentru un certificat de tip sau un certificat de tip restrictiv al unei aeronave fără pilot la bord:
  - (i) să demonstreze conformitatea cu baza certificării de tip UAS în conformitate cu punctul 21.B.80;
  - (ii) să demonstreze că CMU deține un certificat de tip eliberat în conformitate cu prezentul regulament, dacă CMU a fost certificată separat de aeronava fără pilot la bord.

(b) Prin derogare de la litera (a) subpunctul 2, la cererea solicitantului inclusă în declarația menționată la punctul 21.A.20 litera (d), solicitantul are dreptul de a i se elibera certificatul de tip sau certificatul de tip restrictiv al aeronavei înainte de a fi demonstrat conformitatea cu baza de certificare aplicabilă a datelor privind conformitatea operațională, sub rezerva demonstrării de către solicitant a acestei conformități înainte de data la care datele respective urmează să fie efectiv utilizate.”

16. Punctul 21.A.31 se înlocuiește cu următorul text:

**„21.A.31 Proiectul de tip**

(a) Proiectul de tip constă în:

1. desenele, specificațiile și lista acestor desene și specificații, necesare pentru a se defini configurația și caracteristicile de construcție ale produsului, ale UAS-ului sau ale CMU în legătură cu care s-a demonstrat conformitatea cu baza aplicabilă a certificării de tip și cu cerințele privind protecția mediului;
2. informații cu privire la materiale și procese, precum și cu privire la metodele de fabricație și montaj ale produsului sau ale CMU, necesare pentru garantarea conformității produsului sau a CMU;
3. o secțiune privind limitările de navigabilitate aprobate care să fie inclusă în instrucțiunile privind continuitatea navigabilității, conform definiției din specificațiile de certificare aplicabile; și
4. orice alte date care permit, prin comparație, determinarea navigabilității și, dacă este relevant, a caracteristicilor de mediu ale unor produse sau CMU ulterioare de același tip.

(b) Orice proiect de tip trebuie identificat în mod corespunzător.”

17. La punctul 21.A.33 litera (b) punctul 1, subpunctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„(ii) piesele produselor și ale componentelor CMU trebuie să respecte în mod adecvat desenele din proiectul de tip propus; și”.

18. Punctul 21.A.35 se modifică după cum urmează:

(a) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Solicitantul trebuie să execute toate încercările în zbor pe care Agenția le consideră necesare pentru a determina:

1. conformitate cu cerințele aplicabile privind omologarea de tip și protecția mediului; și
2. dacă există asigurări rezonabile că aeronava, piesele și echipamentele sale, UAS sau CMU sunt fiabile și funcționează în mod corespunzător astfel încât aeronava, UAS și CMU să fie certificate în temeiul prezentei anexe, cu excepția:
  - (i) planoarelor, altele decât planoarele fără pilot la bord, și a planoarelor motorizate, altele decât planoarele motorizate fără pilot la bord;
  - (ii) baloanelor și dirijabilelor din categoria ELA1 sau ELA2;
  - (iii) avioanelor, altele decât avioanele fără pilot la bord, cu o masă maximă la decolare (MTOM) de 2 722 kg sau mai mică.”;

(b) litera (f) se înlocuiește cu următorul text:

„(f) Încercările în zbor prevăzute la litera (b) punctul 2 trebuie să includă:

1. pentru aeronave, altele decât aeronavele fără pilot la bord:
  - (i) orele de zbor pe care Agenția le consideră necesare pentru a se asigura că operarea lor în condiții de siguranță este demonstrată înainte ca aeronava să fie dată în exploatare, iar acestea trebuie să fie în număr de cel puțin 150 de ore;
  - (ii) în particular, pentru aeronavele echipate cu motoare cu turbină dintr-o categorie neutilizată anterior pe o aeronavă certificată de tip, cel puțin 300 de ore de funcționare cu toate motoarele pornite, conform certificatului de tip;
2. pentru UAS și CMU, orele de zbor pe care Agenția le consideră necesare, având în vedere gradul de complexitate a proiectării aeronavei și a CMU și riscul acestora pentru siguranță, pentru a se asigura că operarea lor în condiții de siguranță este demonstrată înainte ca aeronava și CMU să fie date în exploatare.”

19. Punctul 21.A.41 se înlocuiește cu următorul text:

#### „21.A.41 **Certificatul de tip**

Se consideră că atât certificatul de tip, cât și certificatul de tip restrictiv includ proiectul de tip, limitările de operare, instrucțiunile pentru continuitatea navigabilității, fișa de date a certificatului de tip pentru navigabilitate și emisii, baza de certificare de tip aplicabilă și cerințele de protecție a mediului pe baza cărora agenția înregistrează conformarea, precum și orice alte condiții sau limitări prevăzute pentru produs, UAS sau CMU în specificațiile de certificare și în cerințele de protecție a mediului aplicabile. Atât certificatul de tip, cât și certificatul de tip restrictiv al unei aeronave trebuie să includă, în plus, baza aplicabilă de certificare a datelor privind conformitatea operațională, datele privind conformitatea operațională și fișa de date a certificatului de tip pentru zgomot. Fișa de date a certificatului de tip al aeronavei și a certificatului de tip restrictiv al aeronavei trebuie să includă înregistrarea conformării în materie de emisii de CO<sub>2</sub>, iar fișa de date a certificatului de tip al motorului trebuie să includă înregistrarea conformării în materie de emisii de evacuare.”.

20. La punctul 21.A.90B litera (a), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. în legătură cu:

- (i) avioane cu o masă maximă la decolare (MTOM) de 5 700 kg sau mai mică;

- (ii) giravioane cu MTOM de 3 175 kg sau mai mică;
- (iii) planoare, motoplanoare, baloane și dirijabile, astfel cum sunt definite în ELA1 sau ELA2;
- (iv) aeronave capabile de VTOL cu MTOM de 5 700 kg sau mai mică;”.

21. Punctul 21.A.91 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.91 **Clasificarea modificărilor certificatului de tip**

Modificările certificatului de tip sunt clasificate ca «minore» sau «majore». O «modificare minoră» nu are niciun efect semnificativ asupra masei, a centrajului, a rezistenței structurale, a fiabilității, a caracteristicilor operaționale, a datelor privind conformitatea operațională sau a altor caracteristici care afectează navigabilitatea produsului sau a UAS sau asupra caracteristicilor sale de mediu sau nu are niciun efect semnificativ asupra fiabilității, caracteristicilor operaționale sau a altor caracteristici care afectează navigabilitatea CMU. Fără a aduce atingere punctului 21.A.19, toate celelalte modificări se consideră «modificări majore» în temeiul prezentului capitol. Modificările majore și modificările minore se aprobă în conformitate cu punctul 21.A.95 sau 21.A.97, după caz, și se identifică în mod corespunzător.”

22. La punctul 21.A.93, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) O cerere trebuie să includă un program de certificare pentru demonstrarea conformării în conformitate cu punctul 21.A.20 sau să fie suplimentată ulterior depunerii cererii inițiale cu un astfel de program, compus din:

1. o descriere a modificării, în care se identifică:
  - (i) configurația sau configurațiile produsului, ale UAS sau ale CMU în certificatul de tip care urmează să facă obiectul modificării;
  - (ii) toate aspectele produsului, ale UAS sau ale CMU, inclusiv manualele aprobate, care se regăsesc în certificatul de tip și care sunt modificate sau vizate de modificare; și
  - (iii) atunci când modificarea vizează datele privind conformitatea operațională, orice modificări necesare ale datelor privind conformitatea operațională;
2. o identificare a oricăror noi investigații necesare pentru a demonstra conformitatea modificării și a aspectelor vizate de modificare cu baza certificării de tip, cu baza de certificare a datelor privind conformitatea operațională și cu cerințele de protecție a mediului aplicabile; și
3. pentru o modificare majoră a unui certificat de tip:
  - (i) o propunere privind baza certificării de tip, baza de certificare a datelor privind conformitatea operațională și cerințele de protecție a mediului inițiale, pregătită în conformitate cu cerințele și opțiunile specificate la punctul 21.A.101;
  - (ii) o propunere privind o defalcare a programului de certificare pe grupuri semnificative de activități și date de demonstrare a conformității, inclusiv o propunere privind mijloacele de demonstrare a conformității și documentele de conformitate aferente;
  - (iii) o propunere de evaluare a grupelor semnificative de activități și date de demonstrare a conformității care abordează probabilitatea existenței unei neconformități neidentificate cu baza certificării de tip, cu baza de certificare a datelor privind conformitatea operațională și cu cerințele de protecție a mediului aplicabile și impactul potențial al respectivei neconformități asupra siguranței produsului sau a UAS-ului sau asupra protecției mediului sau asupra siguranței CMU; evaluarea propusă trebuie să țină cont cel puțin de elementele prevăzute la punctul 21.B.100 litera (a) subpunctele 1-4. Pe baza acestei evaluări, cererea trebuie să includă o propunere privind implicarea Agenției în verificarea activităților și datelor de demonstrare a conformității; și
  - (iv) un calendar al proiectului, inclusiv obiectivele de etapă majore.”

23. Punctul 21.A.95 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (b), punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. atunci când nu a fost identificată nicio particularitate sau caracteristică care ar putea afecta siguranța produsului sau a CMU pentru utilizările pentru care se solicită certificarea.”;

(b) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) Prin derogare de la litera (a), la cererea solicitantului inclusă în declarația menționată la punctul 21.A.20 litera (d), o modificare minoră a certificatului de tip al unei aeronave poate fi aprobată înainte de demonstrarea conformității cu baza de certificare a datelor privind conformitatea operațională aplicabilă, cu condiția ca solicitantul să demonstreze această conformitate înaintea datei la care datele respective sunt efectiv utilizate.”

24. La punctul 21.A.97, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Prin derogare de la litera (b) subpunctele 2 și 3, la cererea solicitantului inclusă în declarația menționată la punctul 21.A.20 litera (d), o modificare majoră a certificatului de tip al unei aeronave poate fi aprobată înainte de demonstrarea conformității cu baza de certificare a datelor privind conformitatea operațională aplicabilă, cu condiția ca solicitantul să demonstreze această conformitate înaintea datei la care datele respective sunt efectiv utilizate.”

25. La punctul 21.A.101, literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:

„(a) O modificare majoră a unui certificat de tip și aspectele vizate de modificare trebuie să fie conforme ori cu specificațiile de certificare aplicabile produsului, UAS-ului sau CMU modificate la data cererii de modificare, ori cu specificațiile de certificare care devin aplicabile după acea dată în conformitate cu litera (f). Valabilitatea aplicării se stabilește în conformitate cu punctul 21.A.93 litera (c). În plus, produsul modificat sau UAS modificat trebuie să fie conform cu cerințele de protecție a mediului indicate de Agenție în conformitate cu punctul 21.B.85.

(b) Cu excepția dispozițiilor de la litera (h), prin derogare de la litera (a), o modificare anterioară a unei specificații de certificare menționată la litera (a) și a oricărei alte specificații de certificare direct legate de aceasta poate fi utilizată în oricare dintre situațiile următoare, cu excepția cazului în care modificarea anterioară a devenit aplicabilă înaintea datei la care au devenit aplicabile specificațiile de certificare corespunzătoare incluse ca referință în certificatul de tip:

1. o modificare pe care Agenția o consideră nesemnificativă; pentru a stabili dacă o anumită modificare este semnificativă, Agenția analizează modificarea în contextul tuturor modificărilor anterioare relevante ale proiectului și al tuturor revizuirilor aferente ale specificațiilor de certificare aplicabile incluse ca referință în certificatul de tip al produsului sau al CMU; sunt considerate în mod automat semnificative modificările care îndeplinesc unul dintre următoarele criterii:

(i) nu se păstrează configurația generală sau principiile de construcție;

(ii) nu mai sunt valabile premisele utilizate pentru certificarea produsului, a UAS-ului sau a CMU ce urmează a fi modificată;

2. fiecare aspect, sistem, piesă, echipament sau componentă de CMU pe care agenția nu îl (o) consideră vizat(ă) de modificare;

3. fiecare aspect, sistem, piesă, echipament sau componentă de CMU vizat(ă) de modificare, pentru care Agenția consideră că conformitatea cu specificațiile de certificare menționate la litera (a) nu contribuie în mod semnificativ la nivelul de siguranță al produsului modificat, al UAS modificat sau al CMU modificate sau este nerealizabilă.”

26. La punctul 21.A.108, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) cel puțin un set de modificări ale datelor privind adecvarea operațională elaborate în conformitate cu baza de certificare a datelor privind adecvarea operațională aplicabilă, tuturor operatorilor cunoscuți din UE ai aeronavei modificate, înainte de a fi necesar ca datele privind adecvarea operațională să fie utilizate de către o organizație de pregătire sau un operator din UE; și”.

27. Punctul 21.A.115 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (b) subpunctul 5, punctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„(ii) titularul certificatului de tip a convenit să colaboreze cu titularul certificatului de tip suplimentar, pentru a asigura îndeplinirea tuturor obligațiilor privind continuitatea navigabilității produsului modificat, a UAS modificat sau a CMU modificate prin conformitatea cu dispozițiile de la punctele 21.A.44 și 21.A.118A.”;

(b) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) Prin derogare de la litera (b) subpunctele 3 și 4, la cererea solicitantului inclusă în declarația menționată la punctul 21.A.20 litera (d), solicitantul are dreptul de a i se elibera certificatul de tip suplimentar al unei aeronave înainte de a fi demonstrat conformitatea cu baza de certificare a datelor privind conformitatea operațională aplicabilă, sub rezerva demonstrării de către solicitant a acestei conformități înaintea datei la care datele respective urmează să fie efectiv utilizate.”

28. Punctul 21.A.117 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.117 **Modificări ale părții produsului care face obiectul certificatului de tip suplimentar**

(a) Modificările minore ale părții produsului, a UAS-ului sau a CMU care face obiectul certificatului de tip suplimentar se clasifică și se aprobă în conformitate cu capitolul D.

(b) Orice modificare majoră a părții produsului, a UAS-ului sau a CMU care face obiectul certificatului de tip suplimentar se aprobă ca certificat de tip suplimentar separat, în conformitate cu prezentul capitol.

(c) Prin derogare de la litera (b), o modificare majoră a părții unui produs, a unui UAS sau a unei CMU care face obiectul unui certificat de tip suplimentar, prezentată de titularul certificatului de tip suplimentar, poate fi aprobată ca modificare a certificatului de tip suplimentar existent.”

29. La punctul 21.A.118A litera (a), subpunctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. implicite, pe care le presupune colaborarea cu deținătorul certificatului de tip în conformitate cu punctul 21.A.115 litera (b) subpunctul 5 punctul (ii);”.

30. La punctul 21.A.120B, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) cel puțin un set de modificări ale datelor privind adecvarea operațională elaborate în conformitate cu baza de certificare a datelor privind adecvarea operațională aplicabilă, tuturor operatorilor cunoscuți din UE ai aeronavei modificate, înainte ca datele privind adecvarea operațională să fie utilizate de către o organizație de pregătire sau un operator din UE; și”.

31. Punctul 21.A.121 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.121 **Domeniul de aplicare**

(a) Prezentul capitol stabilește procedura pentru demonstrarea conformității produsului, a piesei, a echipamentului, a CMU sau a componentei de CMU cu datele de proiectare aplicabile, atunci când sunt fabricate de o organizație care nu este autorizată în conformitate cu dispozițiile capitolului G.

(b) Prezentul capitol stabilește obligațiile producătorului unui produs, al unei piese, al unui echipament, al unei CMU și al unei componente de CMU fabricate în temeiul prezentului capitol.”

32. Punctul 21.A.122 se modifică după cum urmează:

(a) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Orice persoană fizică sau juridică poate prezenta o cerere de demonstrare a conformității unui produs, a unei piese, a unui echipament, a unei CMU sau a unei componente de CMU în temeiul prezentului capitol, în cazul în care:”;

(b) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) deține sau a solicitat o aprobare privind proiectul aferent produsului, piesei, echipamentului, CMU sau componentei de CMU respective; sau”.

33. Punctul 21.A.124 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.124 **Cererea**

(a) Orice fel de cerere de demonstrare a conformității unui produs, a unei piese, a unui echipament, a unei CMU și a unei componente de CMU în conformitate cu prezentul capitol se efectuează în forma și modul stabilite de autoritatea competentă.

(b) Cererea trebuie să conțină:

1. elemente de probă care să demonstreze, după caz, că:

- (i) nu ar fi oportună eliberarea unei aprobări de organizație de producție în temeiul capitolului G; sau
- (ii) certificarea sau aprobarea unui produs, a unei piese, a unui echipament, a unui UAS, a unei CMU sau a unei componente de CMU în temeiul prezentului capitol este necesară până când se eliberează aprobarea de organizație de producție, în temeiul capitolului G;

2. rezumatul informațiilor solicitate în temeiul punctului 21.A.125.A litera (b).”

34. Punctul 21.A.125A se modifică după cum urmează:

(a) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Solicitantul este îndreptățit să i se elibereze de către autoritatea competentă o scrisoare de aprobare prin care se atestă că s-a demonstrat conformitatea produsului, a piesei, a echipamentului, a CMU sau a componentei de CMU în temeiul prezentului capitol, după ce solicitantul.”;

(b) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) a instituit un sistem de control al producției care să garanteze că fiecare produs, piesă, echipament, CMU sau componentă de CMU este conformă cu datele de proiectare aplicabile și poate funcționa în condiții de siguranță.”;

35. La punctul 21.A.125C litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. organizația de producție este în măsură să furnizeze autorității competente dovezi care să arate că menține un control satisfăcător al fabricării de produse, piese, echipamente, CMU-uri sau componente de CMU în temeiul scrisorii de aprobare.”;

36. Punctul 21.A.126 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (a), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. materialele achiziționate și piesele cumpărate sau subcontractate sunt conforme specificațiilor din datele de proiectare aplicabile.”;

(b) la litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. procesele, tehnicile de producție și metodele de asamblare care afectează calitatea și siguranța produsului, a piesei, a echipamentului, a UAS-ului, a CMU sau a componentei de CMU finite sunt realizate conform specificațiilor acceptate de autoritatea competentă.”;

(c) la litera (a), subpunctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. modificările de proiectare, inclusiv înlocuirea materialelor, au fost aprobate în temeiul prezentei anexe și controlate înainte de a fi încorporate în piesa, echipamentul, UAS-ul, CMU sau componenta de CMU a produsului finit.”;

(d) la litera (b), punctele 4 și 5 se înlocuiesc cu următorul text:

- „4. materialele și piesele respinse sunt separate și identificate astfel încât să se împiedice instalarea lor pe produsul, piesa, echipamentul, CMU sau componenta de CMU finită;
5. materialele și piesele reținute din cauza abaterii de la proiectul de tip sau de la specificațiile de producție și care sunt destinate montării pe produsul, piesa, echipamentul, CMU sau componenta de CMU finită sunt supuse unei proceduri aprobate de analiză tehnică și de fabricație; materialele și piesele despre care s-a constatat că sunt în stare de funcționare în cadrul procedurii respective sunt identificate și reinspectate în mod corespunzător pentru a se constata dacă este necesar să fie reprelucrate sau reparate; materialele și piesele respinse în cadrul acestei proceduri trebuie marcate și casate pentru a se asigura faptul că nu vor fi încorporate în produsul finit;”.

37. Punctul 21.A.128 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.128 **Încercări: motoare, elice” și unități de control și monitorizare (CMU)**

Fiecare producător al motoarelor, elicelor sau CMU-urilor fabricate în temeiul prezentului capitol trebuie să supună fiecare motor, fiecare elice cu pas variabil sau fiecare CMU unui test de funcționare acceptabilă, conform specificației din documentația titularului certificatului de tip, pentru a stabili dacă funcționează corect pe întregul interval de exploatare pentru care este certificat de tip, ca mijloc de stabilire a aspectelor relevante privind conformitatea cu punctul 21.A.125A litera (a).”.

38. Punctul 21.A.129 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.129 **Obligațiile organizației de producție**

Fiecare producător al unui produs, al unei piese, al unui echipament, al unei CMU sau al unei componente de CMU fabricate în temeiul prezentului capitol are următoarele obligații:

- (a) pune la dispoziția autorității competente, pentru verificare, fiecare produs, piesă, echipament, CMU sau componentă de CMU;
- (b) păstrează, la locul de producție, datele tehnice și desenele necesare pentru a determina dacă produsul, piesa, echipamentul, CMU sau componenta de CMU este conformă cu datele de proiectare aplicabile;
- (c) întreține un sistem de control al producției care garantează că fiecare produs, piesă, echipament, CMU sau componentă de CMU este conformă cu datele de proiectare aplicabile și poate funcționa în condiții de siguranță;
- (d) asigură asistență titularului certificatului de tip, certificatului de tip restrictiv sau aprobării de proiect, în tratarea oricăror acțiuni de continuitate a navigabilității, ce au legătură cu produsele, piesele, echipamentele, CMU-urile sau componentele de CMU care au fost produse;
- (e) se conformează capitolului A din prezenta secțiune.”.

39. Punctul 21.A.130 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.130 **Declarația de conformitate**

- (a) Fiecare producător al unui produs, al unei piese, al unui echipament, al unei CMU sau al unei componente de CMU în temeiul prezentului capitol trebuie să prezinte o declarație de conformitate, un formular AESA 52 pentru aeronava finită (a se vedea apendicele VIII) sau un formular AESA 1 pentru alte produse, piese, echipamente, CMU-URI sau componente de CMU (se vedea apendicele I). Această declarație trebuie semnată de o persoană autorizată, care deține o poziție de răspundere în organizația de producție.

- (b) O declarație de conformitate trebuie să includă toate elementele de mai jos:
1. pentru fiecare produs, piesă, echipament, CMU sau componentă de CMU, o declarație prin care se atestă faptul că produsul, piesa, echipamentul, CMU sau componenta de CMU este conformă cu datele de proiectare aprobate și poate fi exploatat în siguranță;
  2. pentru fiecare aeronavă, o declarație prin care se garantează faptul că respectiva aeronavă a fost verificată la sol și în zbor, conform dispozițiilor de la punctul 21.A.127 litera (a);
  3. pentru fiecare motor, elice cu pas variabil sau CMU, o declarație care să ateste că producătorul a supus motorul, elicea cu pas variabil sau CMU unui test de funcționare final în conformitate cu punctul 21.A.128;
  4. în plus, în cazul cerințelor de protecție a mediului:
    - (i) o declarație conform căreia motorul finalizat se află în conformitate cu cerințele aplicabile privind emisiile de evacuare ale motorului la data de fabricație a motorului; și
    - (ii) o declarație din care să reiasă că avionul finalizat se află în conformitate cu cerințele aplicabile privind emisiile de CO<sub>2</sub> la data eliberării primului certificat de navigabilitate.
- (c) Fiecare producător al unui produs, al unei piese, al unui echipament, al unei CMU sau al unei componente de CMU menționate la litera (a) are obligația să prezinte o declarație de conformitate curentă în vederea validării de către autoritatea competentă în oricare dintre următoarele situații:
1. la transferul inițial al proprietății pentru un astfel de produs, piesă, echipament, CMU sau componentă de CMU;
  2. la solicitarea emiterii inițiale a unui certificat de navigabilitate pentru aeronavă;
  3. la solicitarea emiterii inițiale a unui document privind navigabilitatea pentru un motor, o elice, o piesă, un echipament, o CMU și o componentă de CMU,
- (d) Autoritatea competentă validează declarația de conformitate prin contrasemnătură în cazul în care, după verificare, constată că produsul, piesa, echipamentul, CMU sau componenta de CMU este în conformitate cu datele de proiectare aplicabile și poate fi exploatat în siguranță.”

40. Punctul 21.A.131 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.131 **Domeniul de aplicare**

Prezentul capitol stabilește:

- (a) procedura de eliberare a unei aprobări de organizație de producție pentru o organizație de producție care demonstrează conformitatea produselor, pieselor, echipamentelor, CMU-urilor sau componentelor de CMU cu datele de proiectare aplicabile;
- (b) drepturile și obligațiile solicitantului și ale titularului unei astfel de aprobări.”

41. Punctul 21.A.139(d) se modifică după cum urmează:

- (a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. asigură faptul că fiecare produs, piesă, echipament, CMU sau componentă de CMU produsă de organizație sau de partenerii acesteia sau furnizat de terți ori subcontractat acestora este conform cu datele de proiectare aplicabile și poate fi exploatat în siguranță, astfel încât organizația poate beneficia de prerogativele menționate la punctul 21.A.163;”;

- (b) la punctul 2, subpunctul (iii) se înlocuiește cu următorul text:

„(iii) verificarea faptului că produsele, piesele, materialele, echipamentele, CMU-urile sau componentele de CMU achiziționate, inclusiv articolele noi sau uzate furnizate de către cei care cumpără produsele, sunt conforme cu datele de proiectare aplicabile;”.



42. Punctul 21.A.147 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.147 **Modificări ale sistemului de management al producției**

După eliberarea unui certificat de aprobare a organizației de producție, fiecare modificare a sistemului de management al producției care este semnificativă pentru demonstrarea conformității sau a caracteristicilor de navigabilitate și de protecție a mediului ale produsului, ale piesei, ale echipamentului, ale UAS-ului, ale CMU sau ale componentei de CMU trebuie aprobată de autoritatea competentă înainte de a fi implementată. Organizația de producție depune o cerere de aprobare la autoritatea competentă, prin care demonstrează că va continua să respecte prezenta anexă.”

43. Punctul 21.A.151 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.151 **Condiții de aprobare**

Condițiile de aprobare identifică domeniul de aplicare a lucrărilor, produsele sau categoriile de piese și echipamente sau ambele, CMU sau componentele de CMU sau ambele, pentru care titularul este îndreptățit să exercite prerogativele prevăzute la punctul 21.A.163.

Aceste condiții sunt emise ca parte a unei aprobări de organizație de producție.”

44. La punctul 21.A.159 litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. organizația de producție este în măsură să furnizeze autorității competente dovezi care să demonstreze că menține un control satisfăcător al fabricării produselor, pieselor, echipamentelor, CMU-urilor sau componentelor de CMU care fac obiectul aprobării.”

45. Punctul 21.A.163 se modifică după cum urmează:

- (a) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) în cazul unei aeronave complete certificate de tip și sub rezerva prezentării, pentru aeronavă și UAS, a unei declarații de conformitate (formularul 52 al AESA) în temeiul punctelor 21.A.174 și 21.A.204 din prezenta anexă sau în temeiul punctului 21.L.A.143 litera (c) și al punctului 21.L.A.163 din anexa Ib (partea 21 Light), poate obține un certificat de navigabilitate și un certificat de zgomot pentru aeronavă, fără obligația unei demonstrații ulterioare;”

- (b) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) în cazul altor produse, piese, echipamente, CMU-uri sau componente de CMU poate elibera certificate de autorizare a dării în exploatare (formularul 1 al AESA) în temeiul capitolului G din prezenta anexă sau în temeiul capitolului G din anexa Ib (partea 21 Light), fără obligația unei demonstrații ulterioare;”

46. Punctul 21.A.165 se modifică după cum urmează:

- (a) litera (c) se modifică după cum urmează:

- (i) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. stabilește dacă alte produse, piese, echipamente, CMU-uri sau componente de CMU sunt complete și conforme cu datele de proiect aprobate și pot fi exploatate în condiții de siguranță înainte de a emite formularul 1 al AESA pentru a certifica faptul că acestea sunt conforme cu datele de proiectare aprobate sau declarate și că pot fi exploatate în condiții de siguranță;”

- (ii) punctul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„4. stabilește că celelalte produse, piese, echipamente, CMU-uri sau componente de CMU sunt conforme cu datele aplicabile înainte de a emite formularul 1 al AESA cu titlu de certificat de conformitate;”

- (b) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) furnizează asistență titularului certificatului de tip sau al altei aprobări de proiect ori unei persoane fizice sau juridice care a făcut o declarație de conformitate a proiectului în temeiul anexei Ib secțiunea A capitolul C (partea 21 Light), în tratarea oricăror acțiuni privind continuitatea navigabilității care au legătură cu produsele, piesele, echipamentele, UAS-urile, CMU-urile sau componentele de CMU care au fost produse;”

47. La punctul 21.A.174, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Fiecare cerere de certificat de navigabilitate sau de certificat de navigabilitate restrictiv trebuie să includă:

1. clasa certificatului de navigabilitate pentru care s-a depus o cerere;
2. în ceea ce privește aeronavele noi:
  - (i) o declarație de conformitate:
    - eliberată în temeiul punctului 21.A.163 litera (b); sau
    - eliberată în temeiul punctului 21.A.130 și validată de autoritatea competentă; sau
    - pentru o aeronavă importată, o declarație de conformitate emisă în temeiul punctului 21.A.163 litera (b) sau, în cazul unei aeronave importate în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) din prezentul regulament, o declarație, semnată de autoritatea exportatoare, care certifică faptul că aeronava este conformă cu un proiect aprobat de agenție;
  - (ii) o fișă de masă și centraj, însoțită de un program de încărcare, atunci când acest lucru este impus de specificațiile de certificare aplicabile aeronavei în cauză; și
  - (iii) manualul de zbor, atunci când existența sa este impusă de specificațiile de certificare aplicabile aeronavei respective;
3. în ceea ce privește o aeronavă folosită provenind din:
  - (i) un stat membru, un certificat de examinare a navigabilității eliberat în conformitate cu anexa I (partea M) sau cu anexa Vb (partea ML) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei (\*) sau cu anexa I (partea ML.UAS) la Regulamentul delegat (UE) 2024/1107;
  - (ii) un stat nemembru:
    - declarație din partea autorității competente a statului în care este sau a fost înmatriculată aeronava, care să reflecte starea de navigabilitate a aeronavei în registrul său, în momentul transferului;
    - fișă de masă și centraj, însoțită de un program de încărcare, atunci când acest lucru este impus de specificațiile de certificare aplicabile aeronavei în cauză;
    - manualul de zbor, atunci când existența sa este impusă de codurile de navigabilitate pentru aeronava implicată;
    - înregistrări istorice, pentru a stabili standardele de producție, de modificare și de întreținere a aeronavei, inclusiv toate limitele asociate unui certificat de navigabilitate restrictiv eliberat în conformitate cu punctul 21.B.327;
    - recomandare privind eliberarea unui certificat de navigabilitate sau a unui certificat de navigabilitate restrictiv și a unui certificat de examinare a navigabilității în temeiul unei evaluări a navigabilității în conformitate cu anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 sau a unui certificat de navigabilitate restrictiv în conformitate cu anexa Vb (partea ML) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 sau cu anexa I (partea ML.UAS) la Regulamentul delegat (UE) 2024/1107;
    - data la care a fost eliberat primul certificat de navigabilitate și, dacă se aplică standardele din volumul III al anexei 16 la Convenția de la Chicago, datele privind valorile metrice ale CO<sub>2</sub>.

(\*) (\*) Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 362, 17.12.2014, p. 1).”

48. La punctul 21.A.179 litera (a) subpunctul 2, punctul (i) se înlocuiește cu următorul text:

„(i) la prezentarea certificatului de navigabilitate anterior și a unui certificat de examinare a navigabilității valabil eliberat în conformitate cu anexa I (partea M) sau cu anexa Vb (partea ML) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 sau cu anexa I (partea ML.UAS) la Regulamentul delegat (UE) 2024/1107, după caz;”.

49. La punctul 21.A.239, litera (d) se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. instituie, implementează și menține un sistem de control și supraveghere a proiectării, a modificărilor de proiectare și a reparațiilor produselor, pieselor, echipamentelor, UAS-urilor, CMU-urilor sau componentelor de CMU care fac obiectul aprobării; sistemul respectiv trebuie:

- (i) să includă o funcție de navigabilitate responsabilă cu asigurarea faptului că proiectul produselor, pieselor, echipamentelor, UAS-urilor, CMU-urilor sau componentelor de CMU sau modificările aduse proiectului și reparațiile efectuate se conformează cu baza aplicabilă a certificării de tip, cu baza aplicabilă de certificare a datelor privind adecvarea operațională și cu cerințele de protecție a mediului aplicabile;
- (ii) să asigure faptul că organizația de proiectare își îndeplinește în mod corespunzător responsabilitățile care îi revin în conformitate cu prezenta anexă și cu condițiile de aprobare emise în temeiul punctului 21.A.251;”;

(b) punctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. specifică modalitatea în care sistemul de management al proiectării determină posibilitatea de acceptare a pieselor, echipamentelor, UAS-urilor, CMU-urilor sau componentelor de CMU care sunt proiectate sau a lucrărilor care sunt efectuate de parteneri sau subcontractanți, prin intermediul unor metode care fac obiectul unor proceduri scrise.”

50. Punctul 21.A.243 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (a), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Ca parte a sistemului de management al proiectării, organizația de proiectare creează și furnizează Agenției un manual care descrie, direct sau prin referințe încrucișate, organizația, politicile, procesele și procedurile sale relevante, tipul de lucrări de proiectare și categoriile de produse, piese, echipamente, UAS-uri, CMU-uri sau componente de CMU pentru care organizația de proiectare deține o aprobare de organizație de proiectare, astfel cum sunt identificate în condițiile aprobării emise în conformitate cu punctul 21.A.251 și, după caz, interfețele cu partenerii sau subcontractanții săi și controlul acestora.”;

(b) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) În cazul în care orice fel de piesă, echipament sau componentă de CMU sau orice fel de modificări aduse produselor, UAS-urilor sau CMU-urilor sunt proiectate de organizații partenere sau de subcontractanți, manualul trebuie să cuprindă o declarație cu privire la modul în care organizația de proiectare poate demonstra, pentru toate piesele, echipamentele sau componentele de CMU, conformitatea solicitată la punctul 21.A.239 litera (d) subpunctul 2 și cuprinde, direct sau prin trimiteri încrucișate, descrieri și informații cu privire la activitățile de proiectare și organizarea acelor organizații partenere sau acelor subcontractanți, care sunt necesare pentru întocmirea acestei declarații.”

51. La punctul 21.A.245 litera (e), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. personalul din toate departamentele tehnice este în număr suficient, deține o experiență corespunzătoare și dispune de autoritatea necesară pentru a putea îndeplini responsabilitățile atribuite, precum și de dotări, echipamente și birouri care să permită personalului să realizeze cerințele de navigabilitate, privind datele de adecvare operațională și de protecție a mediului pentru produsul, UAS-ul sau CMU respectivă;”.

52. Punctul 21.A.247 se înlocuiește cu următorul text:

**„21.A.247 Modificări ale sistemului de management al proiectării**

După emiterea aprobării unei organizații de proiectare, orice modificare adusă sistemului de management al proiectării care este semnificativă pentru a demonstra conformitatea sau pentru navigabilitatea, datele privind adecvarea operațională și protecția mediului referitoare la produs, piesă, echipament, UAS, CMU sau componentă de CMU trebuie aprobată de către Agenție înainte de a fi implementată. Organizația de proiectare prezintă Agenției o cerere de aprobare care demonstrează, pe baza modificărilor propuse ale manualului, că va continua să respecte prezenta anexă.”

53. Punctul 21.A.251 se înlocuiește cu următorul text:

**„21.A.251 Condiții de aprobare**

Termenii autorizării trebuie să identifice tipurile de lucrări de proiectare, categoriile de produse, piese, echipamente, UAS-uri, CMU-uri sau componente de CMU pentru care organizația de proiectare deține o autorizare de organizație de proiectare, precum și funcțiile și sarcinile pe care organizația este autorizată să le îndeplinească în ceea ce privește navigabilitatea, datele privind adecvarea operațională și caracteristicile de mediu ale produselor, UAS-urilor sau CMU-urilor. În ceea ce privește aprobările de organizație de proiectare care acoperă certificarea de tip sau autorizația ETSO pentru unitățile auxiliare de alimentare (APU), condițiile de aprobare trebuie să conțină, în plus, lista produselor, a CMU-urilor sau a unităților auxiliare de alimentare. Aceste condiții fac parte integrantă din aprobarea de organizație de proiectare.”

54. La punctul 21.A.259 litera (a), subpunctul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„3. organizația de proiectare trebuie să fie în măsură să furnizeze agenției dovezi care să arate că sistemul de management al proiectării al organizației menține un control și o supraveghere satisfăcătoare asupra proiectării produselor și a CMU-urilor, a reparațiilor și a modificărilor aduse acestora în temeiul aprobării;”.

55. La punctul 21.A.263, litera (c) se modifică după cum urmează:

- (a) punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. să aprobe anumite proiecte de reparații majore în temeiul capitolului M din prezenta anexă, care vizează produse, CMU-uri sau unități de alimentare auxiliare (APU);”;

- (b) la punctul 7, litera (i) se înlocuiește cu următorul text:

„(i) controlează configurația aeronavei, a UAS-ului sau a CMU; și”.

56. La punctul 21.A.265, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) să stabilească faptul că proiectarea produsului, a UAS-ului sau a CMU, sau a modificărilor ori reparațiilor acestora respectă baza aplicabilă a certificării de tip, specificațiile tehnice privind întocmirea declarațiilor, baza de certificare a datelor privind adecvarea operațională și cerințele de protecție a mediului și nu prezintă caracteristici care afectează siguranța;”.

57. Titlul capitolului K din secțiunea A se înlocuiește cu următorul text:

**„CAPITOLUL K – PIESE, ECHIPAMENTE ȘI COMPONENTE ALE UNITĂȚILOR DE CONTROL ȘI MONITORIZARE (CMU)”.**

58. Punctul 21.A.301 se înlocuiește cu următorul text:

**„21.A.301 Domeniul de aplicare**

Prezentul capitol stabilește procedurile pentru aprobarea pieselor, echipamentelor și componentelor de CMU.”

59. Punctul 21.A.303 se înlocuiește cu următorul text:

**„21.A.303 Conformitatea cu cerințele aplicabile**

Dovada de conformitate a pieselor, echipamentelor și componentelor de CMU care urmează a fi instalate într-un produs cu certificat de tip sau într-o CMU se prezintă:

- (a) în cadrul procedurilor de certificare de tip din capitolul B, D sau E pentru produsul, UAS-ul sau CMU în care trebuie instalat; sau
- (b) dacă este cazul, în cadrul procedurilor de autorizare ETSO din capitolul O; sau
- (c) în cazul pieselor standard, în conformitate cu standardele recunoscute în mod oficial.”

60. Punctul 21.A.305 se înlocuiește cu următorul text:

**„21.A.305 Aprobarea pieselor, a echipamentelor și a componentelor unităților de control și monitorizare (CMU)**

În toate cazurile în care aprobarea unei piese, a unui echipament sau a unei componente de CMU este explicit impusă de legislația Uniunii<sup>(1)</sup> sau ținând cont de măsurile adoptate de Agenție, menționate la articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 748/2012, piesa, echipamentul sau componenta de CMU trebuie să se conformeze cerințelor ETSO aplicabile sau specificațiilor recunoscute de agenție ca fiind echivalente în cazul dat.”

61. Se introduce următorul nou punct 21.A.308:

**„21.A.308 Eligibilitatea unei componente pentru instalarea într-o unitate de control și monitorizare (CMU)**

- (a) O componentă de CMU care este critică pentru exploatarea preconizată a UAS, astfel cum este stabilită de titularul aprobării de proiect și convenită cu Agenția, este eligibilă pentru instalarea pe o CMU cu condiția să poată fi exploatată în condiții de siguranță, să fie marcată în conformitate cu capitolul Q și să fie însoțită de un certificat de autorizare a dării în exploatare (formularul 1 al AESA).
- (b) O componentă de CMU care nu este considerată critică pentru exploatarea preconizată a UAS, astfel cum este stabilită de titularul aprobării de proiect și convenită cu Agenția, este eligibilă pentru instalarea într-o CMU cu condiția ca:
  - 1. componenta de CMU să poată fi exploatată în condiții de siguranță; și
  - 2. instalatorul să dețină un document emis de persoana sau de organizația care a fabricat componenta de CMU, care să declare numele și identificarea componentei, conformitatea componentei cu datele sale de proiectare, și care să includă data emiterii.”

62. Punctul 21.A.431A se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Prezentul capitol stabilește procedura pentru aprobarea unui proiect de reparații al unui produs, al unei piese, al unui echipament, al unei CMU sau al unei componente de CMU, și stabilește drepturile și obligațiile solicitantului și ale titularului respectivei aprobări.”;

(b) literele (c) și (d) se înlocuiesc cu următorul text:

„(c) O «reparație» înseamnă eliminarea defecțiunilor și/sau revenirea la o stare de navigabilitate corespunzătoare după punerea inițială în serviciu de către producător a oricărui produs, piesă, echipament, CMU sau componentă de CMU.

(d) Eliminarea defecțiunilor prin înlocuirea pieselor, a echipamentelor sau a componentelor de CMU fără necesitatea unei activități de proiectare, se consideră sarcină de întreținere și, prin urmare, nu necesită o aprobare în temeiul prezentei anexe.”

<sup>(1)</sup> [Lista actelor aplicabile urmează să fie introdusă ca notă de subsol]

63. La punctul 21.A.431B litera (a), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. în legătură cu:

- (i) avioane cu o masă maximă la decolare (MTOM) de 5 700 kg sau mai mică;
- (ii) giravioane cu MTOM de 3 175 kg sau mai mică;
- (iii) planoare, motoplanoare, baloane și dirijabile, astfel cum sunt definite în ELA1 sau ELA2;
- (iv) aeronave capabile de VTOL cu MTOM de 5 700 kg sau mai mică;”.

64. La punctul 21.A.432C litera (b), subpunctul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„6. o propunere de evaluare a grupelor semnificative de activități și date de demonstrare a conformității care abordează probabilitatea existenței unei neconformități neidentificate cu baza certificării de tip și impactul potențial al respectivei neconformități asupra siguranței produsului, a UAS-ului sau a CMU. Evaluarea propusă trebuie să țină cont cel puțin de elementele prevăzute la punctul 21.B.100 litera (a) subpunctele (1)-(4). Pe baza acestei evaluări, cererea trebuie să includă o propunere privind implicarea Agenției în verificarea activităților și datelor de demonstrare a conformității și”.

65. La punctul 21.A.433(a), punctele 3 și 4 se înlocuiesc cu următorul text:

„3. atunci când nu a fost identificată nicio caracteristică sau particularitate care ar putea afecta siguranța produsului, a UAS sau a CMU pentru utilizările pentru care se solicită certificarea;

4. atunci când solicitantul a specificat că a furnizat date de certificare pe baza unei înțelegeri cu proprietarul datelor de certificare de tip în conformitate cu punctul 21.A.432C litera (b) subpunctul 7:

- (i) atunci când titularul a indicat că nu are nicio obiecție tehnică referitoare la informațiile prezentate în temeiul literei (a) subpunctul 2 de la prezentul punct; și
- (ii) atunci când titularul a convenit să colaboreze cu titularul aprobării de proiect pentru reparație, pentru a asigura îndeplinirea tuturor obligațiilor privind continuitatea navigabilității produsului modificat, a UAS modificat sau a CMU modificate, prin conformitatea cu dispozițiile punctului 21.A.451.”

66. La punctul 21.A.439, teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Piese, echipamentele și componentele CMU care urmează a fi utilizate pentru reparații sunt fabricate în conformitate cu datele de producție, pe baza tuturor datelor de proiectare necesare furnizate de către titularul aprobării de proiect pentru reparație:”.

67. Punctul 21.A.441 se înlocuiește cu următorul text:

„21.A.441 **Executarea reparației**

(a) Executarea unei reparații se efectuează în conformitate cu capitolul C din anexa I (partea M), cu capitolul C din anexa Vb (partea ML) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 sau cu capitolul C din anexa I (partea ML.UAS) la Regulamentul delegat (UE) 2024/1107 sau de către o organizație de producție aprobată în temeiul capitolului G din prezenta anexă, în conformitate cu privilegiul prevăzut la punctul 21.A.163 litera (d).

(b) Organizația de proiectare trebuie să transmită organizației care efectuează reparația toate instrucțiunile de instalare necesare.”

68. La punctul 21.A.445 litera (a), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul în care un produs, o piesă, un echipament, o CMU sau o componentă de CMU defectă rămâne nereparată și nu este acoperită de datele aprobate anterior, evaluarea daunei din punct de vedere al consecințelor sale de navigabilitate poate fi realizată doar:”.

69. Punctul 21.A.708 se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) configurația (configurațiile) pentru care se solicită permisul de zbor, inclusiv, pentru aeronavele fără pilot la bord, configurația CMU care este utilizată pentru a controla aeronava;”;

(b) litera (b) se modifică după cum urmează:

(i) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„orice condiție sau restricție necesară pentru exploatarea în siguranță a aeronavei, incluzând.”;

(ii) se introduce următorul punct 7:

„7. pentru aeronavele fără pilot la bord, acordurile și instrucțiunile specifice pentru exploatarea și continuitatea navigabilității UAS sau a CMU;”;

(c) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) metoda utilizată pentru controlul configurației aeronavei – inclusiv, pentru aeronavele fără pilot la bord, configurația CMU care este utilizată pentru a controla aeronava – astfel încât aceasta se continue să se încadreze în condițiile stabilite.”

70. La punctul 21.A.711, litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) O organizație autorizată poate elibera un permis de zbor (formularul 20b al AESA, a se vedea apendicele IV) în temeiul privilegiului acordat în conformitate cu punctul CAMO.A.125 din anexa Vc (partea CAMO) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 sau cu punctul CAO.A.095 din anexa Vd (partea CAO) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 sau cu punctul CAO.UAS.095 din anexa II (partea CAO.UAS) la Regulamentul delegat (UE) 2024/1107, după caz, atunci când condițiile de zbor menționate la punctul 21.A.708 din prezenta anexă au fost aprobate în conformitate cu punctul 21.A.710 din prezenta anexă.”

71. Titlul capitolului Q se înlocuiește cu următorul text:

**„CAPITOLUL Q – IDENTIFICAREA PRODUSELOR, A PIESELOR, A ECHIPAMENTELOR, A UNITĂȚILOR DE CONTROL ȘI MONITORIZARE (CMU) ȘI A COMPONENTELOR DE CMU”.**

72. Punctul 21.A.801 se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

**„21.A.801 Identificarea produselor și a unităților de control și monitorizare (CMU)”;**

(b) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Identificarea produselor și a CMU-urilor produse în temeiul capitolului F sau G trebuie să includă următoarele informații:

1. numele producătorului;
2. denumirea produsului și denumirea CMU;
3. numărul de serie dat de producător;
4. marca «EXEMPT» (EXCEPTAT) în cazul motoarelor, atunci când autoritatea competentă a acordat o exceptare de la cerințele de protecție a mediului aplicabile;
5. orice alte informații pe care agenția le consideră necesare.”;

(c) se adaugă următoarea literă (e):

„(e) Orice fabricant, persoană fizică sau juridică, care produce o CMU în condițiile prevăzute în capitolul G sau în capitolul F, trebuie să o identifice prin aplicarea unei plăci, prin ștanțare, gravare, corodare sau prin altă metodă de identificare ignifugă aprobată, care să conțină informațiile specificate la litera (a), astfel încât acestea să fie accesibile și lizibile și să nu poată fi șterse ori înlăturate în condiții de funcționare normală și nici să se piardă ori să se distrugă în caz de accident.”.

73. Punctul 21.A.803 se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Nicio persoană nu poate înlătura, modifica sau aplica datele de identificare menționate la punctul 21.A.801 litera (a) pe nicio aeronavă, elice, pală de elice, butuc de elice sau CMU, sau numărul de identificare menționat la punctul 21.A.807 litera (a) de pe un bloc de alimentare auxiliar (APU), fără aprobarea agenției.”;

(b) literele (c) și (d) se înlocuiesc cu următorul text:

„(c) Prin derogare de la literele (a) și (b), orice persoană fizică sau juridică care efectuează lucrări de întreținere, în condițiile prevăzute de normele asociate în vigoare, poate, în conformitate cu metodele, tehnicile și practicile stabilite de agenție:

1. să înlătore, să modifice sau să aplice datele de identificare menționate la punctul 21.A.801 litera (a) pe orice aeronavă, motor, elice, pală de elice, butuc de elice sau CMU, sau informațiile de identificare menționate la punctul 21.A.807 litera (a) pe un bloc de alimentare auxiliar; sau
2. să înlătore o placă de identificare menționată la punctul 21.A.801 sau la punctul 21.A.807 pentru blocul de alimentare auxiliar, atunci când acest lucru este necesar în timpul operațiilor de întreținere.

(d) Nicio persoană nu poate instala o placă de identificare care a fost înlăturată în conformitate cu litera (c) subpunctul 2, pe o aeronavă, un motor, o elice, pală de elice, un butuc de elice sau o CMU, în afara celor de pe care a fost înlăturată.”

74. Punctul 21.A.804 se înlocuiește cu următorul text:

**„21.A.804 Identificarea pieselor, a echipamentelor și a componentelor unităților de control și monitorizare (CMU)**

(a) Fiecare piesă sau echipament care este eligibil pentru instalarea pe un produs certificat de tip și fiecare componentă de CMU care este eligibilă pentru instalarea într-o CMU certificată în conformitate cu prezenta anexă I, trebuie marcată permanent și lizibil cu:

1. o denumire, o marcă comercială sau un simbol care să identifice producătorul într-o manieră identificată de datele de proiectare aplicabile;
2. numărul piesei, definit în datele de proiectare aplicabile și
3. literele «EPA»;
  - (i) pentru piesele sau echipamentele fabricate în conformitate cu date de proiectare aprobate care nu aparțin titularului certificatului de tip al produsului în cauză, cu excepția articolelor ETSO, și pentru piesele și echipamentele care fac obiectul punctului 21.A.307 litera (b);
  - (ii) pentru componentele de CMU produse în conformitate cu date de proiectare aprobate care nu aparțin titularului certificatului de tip al CMU aferente sau titularului certificatului de tip UA, atunci când CMU este certificată ca parte a UA, cu excepția componentelor de CMU ETSO și a componentelor de CMU care intră sub incidența punctului 21.A.308 litera (b).

(b) Prin derogare de la litera (a), în cazul în care Agenția este de acord că o piesă, un echipament sau o componentă de CMU are dimensiuni prea mici sau că, din orice alt motiv, informațiile prevăzute la litera (a) nu pot fi marcate pe o piesă, pe o echipament sau pe o componentă de CMU, documentul de autorizare a dării în exploatare care însoțește piesa, echipamentul sau componenta de CMU sau ambalajul acestuia trebuie să includă informațiile care nu au putut fi marcate pe piesă, pe echipament sau pe CMU.”



75. La punctul 21.B.20, litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Agenția implementează un sistem pentru a analiza în mod corespunzător orice informație relevantă privind siguranța pe care a primit-o și pentru a transmite, fără întârzieri nejustificate, autorităților relevante ale statelor membre și Comisiei toate informațiile, inclusiv recomandările sau acțiunile corective care trebuie realizate, necesare pentru ca acestea să reacționeze în timp util la o problemă de siguranță ce implică produse, piese, echipamente, UAS-uri, CMU-uri sau componente de CMU, persoane sau întreprinderi care fac obiectul Regulamentului (UE) 2018/1139 și al actelor sale delegate și de punere în aplicare.”

76. Punctul 21.B.70 se înlocuiește cu următorul text:

„21.B.70 **Specificații de certificare**

În conformitate cu articolul 76 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2018/1139, Agenția emite specificații de certificare și alte specificații detaliate, inclusiv specificații de certificare pentru navigabilitate, pentru datele privind conformitatea operațională și pentru protecția mediului, pe care autoritățile, organizațiile și personalul competent le pot utiliza pentru a demonstra conformitatea produselor, pieselor, echipamentelor, UAS-urilor, CMU-urilor și componentelor de CMU cu cerințele esențiale aplicabile stabilite în anexele II, IV, V și IX la regulamentul respectiv, precum și cu cerințele de protecția mediului prevăzute la articolul 9 alineatul (2) din regulamentul respectiv și în anexa III la acesta. Specificațiile trebuie să fie suficiente de detaliate și specifice pentru a indica solicitanților condițiile în care trebuie eliberate, modificate sau suplimentate certificatele.”

77. La punctul 21.B.75, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Agenția prevede specificații tehnice speciale detaliate, denumite „condiții speciale”, pentru un produs, un UAS sau o CMU în cazul în care specificațiile de certificare aferente nu cuprind standarde de siguranță adecvate sau corespunzătoare pentru produs, UAS sau CMU deoarece:

1. produsul, UAS-ul sau CMU are caracteristici de proiectare noi sau neobișnuite în raport cu practicile de proiectare pe care se bazează specificațiile de certificare aplicabile;
2. utilizarea preconizată a produsului este neconvențională; sau
3. experiența în exploatare cu alte produse, UAS-uri sau CMU-uri similare sau cu produse sau CMU-uri care au caracteristici de proiectare similare sau care prezintă pericole nou identificate a arătat că pot apărea condiții de risc la adresa siguranței în exploatare.”

78. Punctul 21.B.80 se modifică după cum urmează:

(a) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Agenția stabilește și notifică solicitantului unui certificat de tip sau al unui certificat de tip restrictiv baza certificării de tip. Baza certificării de tip constă în:”;

(b) litera (a) se modifică după cum urmează:

(i) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„specificațiile de certificare pentru navigabilitate desemnate de Agenție pentru produs, UAS sau CMU, aplicabile la data depunerii cererii pentru certificatul respectiv și orice condiție specială prevăzută de Agenție în conformitate cu punctul 21.B.75 litera (a), cu excepția cazului în care:”;

(ii) la punctul 3, litera (i) se înlocuiește cu următorul text:

„(i) în cazul unui certificat de tip, demonstrează îndeplinirea cerințelor esențiale din anexa II și, după caz, din anexa IX la Regulamentul (UE) 2018/1139; sau”;

(c) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) Rezervat.”.

79. La punctul 21.B.82, litera (a) se modifică după cum urmează:

(a) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. Agenția acceptă sau prevede mijloace alternative pentru a demonstra conformarea cu cerințele esențiale relevante din anexele II, IV, V și IX la Regulamentul (UE) 2018/1139;”.

80. La punctul 21.B.100 litera (a), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Agenția stabilește implicarea sa în verificarea activităților și datelor de demonstrare a conformității în ceea ce privește cererea de certificat de tip, de certificat de tip restrictiv, de aprobare a unei modificări majore, de certificat de tip suplimentar, de aprobare a unui proiect de reparații majore sau de autorizație ETSO pentru APU-uri. Agenția procedează în acest sens pe baza unei evaluări a grupelor semnificative de activități de demonstrare a conformității din cadrul programului de certificare. Evaluarea respectivă trebuie să abordeze:

— probabilitatea unei neconformități neidentificate cu baza certificării de tip, cu baza de certificare a datelor privind conformitatea operațională sau cu cerințele de protecție a mediului și

— impactul potențial al respectivei neconformități asupra siguranței produsului, a UAS-ului și a CMU sau asupra protecției mediului,

și examinează cel puțin următoarele elemente:”.

81. La punctul 21.B.103, litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) Agenția eliberează un certificat de tip pentru aeronavă, motor, elice sau CMU sau un certificat de tip restrictiv pentru aeronavă, dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

1. solicitantul se conformează punctului 21.A.21;

2. prin verificarea demonstrării conformității efectuate în conformitate cu implicarea sa stabilită în conformitate cu punctul 21.B.100, Agenția nu a constatat nicio neconformitate cu baza certificării de tip, cu baza de certificare aplicabilă a datelor privind conformitatea operațională atunci când este aplicabilă conform punctului 21.B.82 și cu cerințele de protecție a mediului aplicabile;

3. nu a fost identificată nicio caracteristică sau particularitate care ar putea afecta siguranța produsului, a UAS sau a CMU pentru utilizarea pentru care se solicită certificarea.”

82. Punctul 21.B.107 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (a), punctele 2 și 3 se înlocuiesc cu următorul text:

„2. Prin verificarea demonstrării conformității efectuate în conformitate cu nivelul de implicare stabilit pe baza literei (a) sau (b) de la punctul 21.B.100, agenția nu a constatat nicio neconformitate cu baza certificării de tip, cu baza de certificare aplicabilă a datelor privind conformitatea operațională atunci când este aplicabilă conform punctului 21.B.82 și cu cerințele de protecție a mediului aplicabile; și

„3. nu a fost identificată nicio caracteristică sau particularitate care ar putea afecta siguranța produsului, a UAS sau a CMU pentru utilizarea pentru care se solicită certificarea.”;

(b) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) În cazul unei modificări care afectează datele privind conformitatea operațională, prin derogare de la litera (a) subpunctele 1 și 2, la cererea solicitantului inclusă în declarația menționată la punctul 21.A.20 litera (d), Agenția poate aproba o modificare a unui certificat de tip al unei aeronave înainte de demonstrarea conformității cu baza de certificare aplicabilă a datelor privind conformitatea operațională, cu condiția ca solicitantul să demonstreze această conformitate înaintea datei la care datele respective vor fi efectiv utilizate.”

83. La punctul 21.B.111, literele (a) și (b) se înlocuiesc cu următorul text:

„(a) Agenția emite un certificat de tip suplimentar, dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

1. solicitantul se conformează punctului 21.A.115 litera (b);
2. prin verificarea demonstrării conformității efectuate în conformitate cu nivelul de implicare stabilit pe baza literei (a) de la punctul 21.B.100, Agenția nu a constatat nicio neconformitate cu baza certificării de tip, cu baza de certificare aplicabilă a datelor privind conformitatea operațională atunci când este aplicabilă conform punctului 21.B.82 și cu cerințele de protecție a mediului aplicabile;
3. nu a fost identificată nicio caracteristică sau particularitate care ar putea afecta siguranța produsului, a UAS sau a CMU pentru utilizarea pentru care se solicită certificarea.

(b) În cazul unui certificat de tip suplimentar care afectează datele privind conformitatea operațională, prin derogare de la litera (a) subpunctele 1 și 2, la cererea solicitantului inclusă în declarația menționată la punctul 21.A.20 litera (d), Agenția poate emite un certificat de tip suplimentar înainte de demonstrarea conformității cu baza de certificare aplicabilă a datelor privind conformitatea operațională, cu condiția ca solicitantul să demonstreze această conformitate înaintea datei la care datele respective vor fi efectiv utilizate.”

84. La punctul 21.B.320 litera (b), subpunctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. inspectarea aeronavei și, în cazul aeronavelor fără pilot la bord, a CMU;”.

85. Punctul 21.B.325 se înlocuiește cu următorul text:

#### „21.B.325 **Emiterea certificatelor de navigabilitate**

(a) Autoritatea competentă a statului membru în care s-a efectuat înmatricularea emite sau modifică certificatele de navigabilitate (Formular AESA 25, a se vedea apendicele VI) fără întârzieri nejustificate, atunci când constată că cerințele de la punctul 21.B.326 și cerințele aplicabile din secțiunea A capitolul H din prezenta anexă sunt îndeplinite.

(b) Autoritatea competentă a statului membru în care s-a efectuat înmatricularea emite sau modifică un certificat de navigabilitate restrictiv (Formular AESA 24, a se vedea apendicele V) fără întârzieri nejustificate, atunci când constată că cerințele de la punctul 21.B.327 și cerințele aplicabile din secțiunea A capitolul H din prezenta anexă sunt îndeplinite.

(c) Pe lângă certificatul de navigabilitate aplicabil menționat la litera (a) sau la litera (b), pentru o aeronavă nouă sau folosită provenită dintr-un stat nemembru, autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare eliberează:

1. în cazul aeronavelor care intră sub incidența anexei I (partea-M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, un certificat inițial de evaluare a navigabilității (formularul AESA 15a, a se vedea apendicele II);
2. în cazul aeronavelor noi care intră sub incidența anexei Vb (partea-ML) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, un certificat inițial de examinare a navigabilității (formularul AESA 15c, a se vedea apendicele II);
3. în cazul aeronavelor folosite care provin dintr-un stat nemembru și care intră sub incidența anexei Vb (partea-ML) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014, un certificat inițial de examinare a navigabilității (formularul AESA 15c, a se vedea apendicele II), atunci când autoritatea competentă a efectuat evaluarea navigabilității;
4. pentru aeronavele fără pilot la bord noi care fac obiectul anexei I (partea ML.UAS) la Regulamentul delegat (UE) 2024/1107 un certificat inițial de examinare a navigabilității (formularul 15d al AESA, a se vedea apendicele II);
5. pentru aeronavele fără pilot la bord folosite care provin dintr-un stat nemembru și care fac obiectul anexei I (partea ML.UAS) la Regulamentul delegat (UE) 2024/1107 un certificat inițial de examinare a navigabilității (formularul 15d al AESA, a se vedea apendicele II) atunci când autoritatea competentă a efectuat examinarea navigabilității.”

86. Punctul 21.B.326 se modifică după cum urmează:

(a) la litera (a), subpunctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. în cazul în care autoritatea competentă a statului membru în care s-a efectuat înmatricularea a stabilit că aeronava sau UAS, după caz, este conformă cu proiectul aprobat și poate fi exploatată în siguranță; acest lucru poate presupune inspecții efectuate de către autoritatea competentă a statului membru în care s-a efectuat înmatricularea; și”;

(b) litera (b) se modifică după cum urmează:

(i) punctul 1 se modifică după cum urmează:

— subpunctul (i) se înlocuiește cu următorul text:

„(i) aeronava sau UAS, după caz, este conform cu un proiect de tip aprobat în baza unui certificat de tip și a oricărui certificat de tip suplimentar, schimbare sau reparație aprobată conform prezentei anexe I, și”;

— subpunctul (iii) se înlocuiește cu următorul text:

„(iii) examinarea navigabilității a fost efectuată în conformitate cu dispozițiile capitolului I din anexa I (partea M) sau ale capitolului I din anexa Vb (partea ML) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 sau ale capitolului I din anexa I (partea ML.UAS) la Regulamentul delegat (UE) 2024/1107, după caz;”;

(ii) punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. în cazul în care autoritatea competentă a statului membru în care s-a efectuat înmatricularea a stabilit că aeronava sau UAS, după caz, este conformă cu proiectul aprobat și poate fi exploatată în siguranță; acest lucru poate presupune inspecții efectuate de către autoritatea competentă a statului membru în care s-a efectuat înmatricularea; și”.

87. La punctul 21.B.327, litera (a) se modifică după cum urmează:

(a) la subpunctul 1, punctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„(ii) atunci când autoritatea competentă din statul membru în care s-a făcut înmatricularea constată că aeronava sau UAS, după caz, este conformă cu un proiect aprobat de agenție în baza unui certificat de tip restrictiv sau în conformitate cu specificații de certificare specifice și că poate fi exploatată în siguranță. Condițiile de exploatare în siguranță pot implica inspecții efectuate de către autoritatea competentă a statului membru în care s-a efectuat înmatricularea;”;

(b) punctul 2 se modifică după cum urmează:

(i) la subpunctul (i), litera (A) se înlocuiește cu următorul text:

„(A) aeronava sau UAS, după caz, este conformă cu un proiect de tip aprobat de agenție în baza unui certificat de tip restrictiv sau în conformitate cu specificații de navigabilitate specifice și a oricărui certificat de tip suplimentar, schimbare sau reparație aprobată conform prezentei anexe I (partea 21); și”;

(ii) la subpunctul (i), litera (C) se înlocuiește cu următorul text:

„(C) aeronava a fost inspectată în conformitate cu dispozițiile anexei I (partea M) sau ale anexei Vb (partea ML) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 sau ale anexei I (partea ML.UAS) la Regulamentul delegat (UE) 2024/1107, după caz;”;

(iii) punctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:

„(ii) atunci când autoritatea competentă a statului membru în care s-a efectuat înmatricularea a stabilit că aeronava sau UAS, după caz, este conformă cu proiectul aprobat și poate fi exploatată în siguranță; condițiile de exploatare în siguranță pot implica inspecții efectuate de către autoritatea competentă a statului membru în care s-a efectuat înmatricularea.”

88. La punctul 21.B.432 litera (b) punctul 1, subpunctul (ii) se înlocuiește cu următorul text:
- „(ii) audituri de produse, de UAS și de CMU dintr-un eșantion relevant de proiectare și certificare a produselor, pieselor, echipamentelor, UAS-urilor, CMU-urilor și părților de CMU care se încadrează în domeniul de activitate al organizației;”.
89. Titlul capitolului K din secțiunea B se înlocuiește cu următorul text:
- „CAPITOLUL K – PIESE, ECHIPAMENTE ȘI COMPONENTE ALE UNITĂȚILOR DE CONTROL ȘI MONITORIZARE (CMU)”.**
90. La punctul 21.B.453 litera (a), subpunctul 4 se înlocuiește cu următorul text:
- „4. nu a fost identificată nicio caracteristică sau particularitate care ar putea afecta siguranța produsului, a UAS sau a CMU pentru utilizarea pentru care se solicită certificarea.”
91. La punctul 21.B.520 litera (b), subpunctul 4 se înlocuiește cu următorul text:
- „4. inspectarea aeronavei și, în cazul aeronavelor fără pilot la bord, a CMU;”.
92. Titlul capitolului Q din secțiunea B se înlocuiește cu următorul text:
- „CAPITOLUL Q – IDENTIFICAREA PRODUSELOR, A PIESELOR, A ECHIPAMENTELOR, A UNITĂȚILOR DE CONTROL ȘI MONITORIZARE (CMU) ȘI A COMPONENTELOR DE CMU”.**
93. Lista apendicelor (formularele AESA) se modifică după cum urmează:
- „Apendicele I – Formularul AESA 1 Certificat de autorizare a dării în exploatare
- Apendicele II – Formularele AESA 15a, 15c și 15d – Certificat de examinare a navigabilității
- Apendicele III – Formularul AESA 20a Permis de zbor
- Apendicele IV – Formularul AESA 20b Permis de zbor (emis de organizații autorizate)
- Apendicele V – Formularul AESA 24 Certificat de navigabilitate restrictiv
- Apendicele VI – Formularul AESA 25 Certificat de navigabilitate
- Apendicele VII – Formularul AESA 45 Certificat de zgomot
- Apendicele VIII – Formularul AESA 52 Declarație de conformitate a aeronavei/sistemului de aeronave fără pilot la bord
- Apendicele IX – Formularul AESA 53 Certificat de repunere în exploatare
- Apendicele X – Formularul AESA 55 Certificat de aprobare a organizației de producție
- Apendicele XI – Formularul AESA 65 Scrisoare de aprobare pentru producția fără aprobarea întreprinderii de producție
- Apendicele XII – Categoriile de încercări în zbor și calificările corespunzătoare ale echipajelor de încercări în zbor”.
94. În apendicele I „Certificat de autorizare a dării în exploatare – Formularul AESA 1 menționat în anexa I (partea 21)”, instrucțiunile de utilizare a formularului AESA 1 se modifică după cum urmează:
- (a) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:
- „Aceste instrucțiuni vizează doar folosirea formularului AESA 1 în scopuri de producție. Se atrage atenția asupra apendicelui II la anexa I (partea M) la Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 și asupra apendicelui III la anexa I (partea ML.UAS) la Regulamentul delegat (UE) 2024/1107 care acoperă utilizarea formularului AESA 1 în scopuri de întreținere.”;

- (b) punctul 1 „SCOP ȘI UTILIZARE” se modifică după cum urmează:
- (i) punctul 1.1 se înlocuiește cu următorul text:  
„1.1. Scopul de bază al certificatului este declararea navigabilității motoarelor, elicelor, pieselor, echipamentelor, CMU-urilor și componentelor de CMU noi din domeniul aviației [denumite în continuare „articol(e)”].”;
  - (ii) punctul 1.6 se înlocuiește cu următorul text:  
„1.6. Certificatul nu constituie o aprobare în vederea instalării articolului pe o anumită aeronavă, un anumit motor, o anumită elice sau într-o anumită CMU în cazul componentelor de CMU, ci are rolul de a ajuta utilizatorul final să determine starea aprobării navigabilității.”;
- (c) la punctul 5 „COMPLETAREA CERTIFICATULUI DE CĂTRE EMITENT”, rubrica 8 se înlocuiește cu următorul text:

**„Rubrica 8 Nr. piesei**

Se introduce numărul piesei astfel cum apare pe articol sau pe etichetă/ambalaj. În cazul unui motor, al unei elice sau al unei CMU, se poate utiliza desemnarea de tip.”

95. Apendicele II se modifică după cum urmează:

- (a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„...Apendicele II

**Formularele AESA 15a, 15c și 15d – Certificat de examinare a navigabilității”;**

- (b) se adaugă un nou formular 15d al AESA, cu următorul text:

**„Certificatul de examinare a navigabilității – Formularul 15d al AESA**

„CERTIFICAT DE EXAMINARE A NAVIGABILITĂȚII (CEN)  
 [pentru aeronavele fără pilot la bord (UA) care se conformează părții ML.UAS]

Numărul de referință al CEN: .....  
 În temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului,

[NUMELE AUTORITĂȚII COMPETENTE]

certifică prin prezentul document că:

a efectuat, în conformitate cu anexa I (partea ML.UAS) la Regulamentul delegat (UE) 2024/1107, o examinare a navigabilității următoarelor UA:

[sau]

următoarea UA nouă:

Producătorul UA: .....Denumirea producătorului UA: .....  
 Numărul de înmatriculare al UA: ..... Numărul de serie al UA: .....  
 considerând că, la data examinării, (această aeronavă) îndeplinește cerințele de navigabilitate.  
 Data eliberării: ..... Data expirării: .....  
 Ore de zbor (FH) ale UA la data examinării: .....  
 Semnătura: ..... Autorizație nr. (dacă este cazul): .....

[SAU]

[NUMELE ORGANIZAȚIEI APROBATE, ADRESA și REFERINȚA APROBĂRII] (\*)

certifică prin prezenta că a efectuat, în conformitate cu anexa I (partea ML.UAS) la Regulamentul delegat (UE) 2024/1107, o examinare a navigabilității următoarelor UA:

Producătorul UA: .....Denumirea producătorului UA: .....  
 Numărul de înmatriculare al UA: ..... Numărul de serie al UA: .....  
 considerând că, la data examinării, (această aeronavă) îndeplinește cerințele de navigabilitate.  
 Data eliberării: ..... Data expirării: .....  
 Ore de zbor (FH) ale UA la data examinării: .....  
 Semnătura: ..... Autorizație nr. (dacă este cazul): .....

=====

Prima prelungire: UA îndeplinește condițiile de la punctul ML.UAS.901 litera (c) din anexa I (partea ML.UAS) la Regulamentul delegat (UE)2024/1107  
 Data eliberării: ..... Data expirării: .....  
 Ore de zbor (FH) ale UA la data eliberării: .....  
 Semnătura: ..... Autorizație nr.: .....  
 Denumirea organizației aprobate: ..... Referința aprobării: .....

=====

A doua prelungire: UA îndeplinește condițiile de la punctul ML.UAS.901 litera (c) din anexa I (partea ML.UAS) la Regulamentul delegat (UE)2024/  
 Data eliberării: ..... Data expirării: .....  
 Ore de zbor (FH) ale UA la data eliberării: .....  
 Semnătura: ..... Autorizație nr.: .....  
 Denumirea organizației aprobate: ..... Referința aprobării: .....

Formularul 15d al AESA – Versiunea 1  
 (\*) Emitentul poate să adapteze formularul în funcție de necesități, eliminând numele, declarația de certificare, trimiterea la aeronava vizată și detaliile referitoare la eliberare care nu sunt relevante pentru uzul propriu.”

96. Apendicele III se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele III

**Permis de zbor – Formularul AESA 20a**

Logoul autorității competente	<b>PERMIS DE ZBOR</b>		
(*)			
<p>Prezentul permis de zbor este eliberat în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și certifică faptul că aeronava este capabilă să zboare în siguranță pentru scopul și în limitele condițiilor enumerate mai jos și este valabil în toate statele membre.</p> <p>Prezentul permis de zbor este de asemenea valabil pentru zboruri către și în interiorul statelor nemembre cu condiția obținerii unei aprobări separate din partea autorităților competente din respectivele state:</p>		1. Naționalitate și mărci de înmatriculare:	
2. Producătorul/tipul aeronavei [pentru aeronavele fără pilot la bord, vă rugăm să introduceți modelul și desemnarea unității de control și monitorizare]		3. Numărul de serie:	
4. Permisul de zbor acoperă: [scop în conformitate cu punctul 21.A.701 litera (a)]			
5. Titular: [în cazul unui permis de zbor emis pentru scopul menționat la punctul 21.A.701 litera (a) subpunctul 15, acesta trebuie să menționeze: «proprietarul înregistrat»]			
6. Condiții/Observații			
7. Perioada de valabilitate:			
8. Locul și data emiterii:		9. Semnătura reprezentantului autorității competente	
<p><b>Formularul AESA 20a – Versiunea 2</b>          (*) Pentru uzul statului de înmatriculare.”</p>			



97. Apendicele IV se înlocuiește cu următorul text:

„„Apendicele IV

**Permisul de zbor (eliberat de organizații autorizate) – Formularul AESA 20b**

Statul membru al autorității competente care a emis aprobarea în temeiul căreia se eliberează permisul de zbor; sau «AESA» dacă permisul este eliberat de AESA	PERMIS DE ZBOR	
Numele și adresa organizației care a eliberat permisul de zbor.	(*)	
Prezentul permis de zbor este eliberat în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și certifică faptul că aeronava este capabilă să zboare în siguranță pentru scopul și în limitele condițiilor enumerate mai jos și este valabil în toate statele membre. Prezentul permis de zbor este de asemenea valabil pentru zboruri către și în interiorul statelor nemembre (țărilor terțe) cu condiția obținerii unei aprobări separate din partea autorităților competente din respectivele state:	1. Naționalitate și mărci de înmatriculare:	
2. Producătorul/tipul aeronavei [pentru aeronavele fără pilot la bord, vă rugăm să introduceți modelul și desemnarea unității de control și monitorizare]	3. Numărul de serie:	
4. Permisul de zbor acoperă: [scop în conformitate cu punctul 21.A.701 litera (a)]		
5. Titular: [organizația care eliberează permisul de zbor]		
6. Condiții/Observații		
7. Perioada de valabilitate:		
8. Locul și data emiterii:	9. Semnătura autorizată Nume: Nr. de înregistrare al aprobării	
<b>Formularul AESA 20b – Versiunea 2</b> (*) (*) Pentru uzul titularului aprobării de organizație.””		

98. Apendicele V se înlocuiește cu următorul text:

„Apendicele V

**Certificat de navigabilitate restrictiv – Formularul AESA 24**

Logoul autorității competente

**CERTIFICAT DE NAVIGABILITATE RESTRICTIV**

(*)	[Statul membru de înmatriculare] [AUTORITATEA COMPETENTĂ DIN STATUL MEMBRU]	(*)
1. Naționalitate și mărci de înmatriculare	2. Producătorul și denumirea aeronavei de către producător	3. Numărul de serie al aeronavei
4. Categori		
5. Prezentul certificat de navigabilitate restrictiv se eliberează în temeiul [Convenției privind aviația civilă internațională din 7 decembrie [1944] și al [Regulamentului (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului] în ceea ce privește aeronavele menționate anterior care sunt considerate ca fiind în stare bună de navigabilitate dacă sunt întreținute și exploatate în conformitate cu cele de mai sus și cu limitările de exploatare relevante. (**) În afară de acestea, se aplică următoarele restricții: ( <sup>e</sup> ) (8) [Aeronava poate fi utilizată în navigația internațională, în pofida restricțiilor de mai sus].		
Observații. [pentru aeronavele fără pilot la bord, vă rugăm să introduceți modelul și desemnarea unității de control și monitorizare]		
Data emiterii:	Semnătura:	
6. Prezentul certificat de navigabilitate restrictiv este valabil numai dacă nu a fost revocat de către autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare.  La prezentul certificat se anexează un certificat de examinare a navigabilității valabil.		
Formularul AESA 24 – Versiunea 3 (* (*) Pentru uzul statului de înmatriculare. (**) (**) A se elimina, după caz.		

Prezentul certificat de navigabilitate restrictiv se păstrează la bord pe durata tuturor zborurilor.”

99. Apendicele VI se înlocuiește cu următorul text:

„„Apendicele VI

**Certificat de navigabilitate – Formularul AESA 25**

Logoul autorității competente

**CERTIFICAT DE NAVIGABILITATE**

(*)	[Statul membru de înmatriculare] [AUTORITATEA COMPETENTĂ A STATULUI MEMBRU]	(*)
1. Naționalitate și mărci de înmatriculare	2. Producătorul și denumirea aeronavei de către producător	3. Numărul de serie al aeronavei
4. Categori		
5. Prezentul certificat de navigabilitate restrictiv se eliberează în temeiul Convenției privind aviația civilă internațională din 7 decembrie 1944 și al Regulamentului (UE) 2018/1139 în ceea ce privește aeronavele menționate anterior care sunt considerate ca fiind în stare bună de navigabilitate dacă sunt întreținute și exploatate în conformitate cu cele de mai sus și cu limitările de exploatare relevante. Restricții/Observații		
(7) [pentru aeronavele fără pilot la bord, vă rugăm să introduceți modelul și desemnarea unității de control și monitorizare]		
Data emiterii:		Semnătura:
6. Prezentul certificat de navigabilitate este valabil numai dacă nu a fost revocat de către autoritatea competentă a statului membru în care s-a efectuat înmatricularea. La prezentul certificat se anexează un certificat de examinare a navigabilității valabil.		
Formularul AESA 25 – Versiunea 3 (*) Pentru uzul statului de înmatriculare.		

**Prezentul certificat de navigabilitate se păstrează la bord pe durata tuturor zborurilor.””**

100. Apendicele VIII se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Declarație de conformitate a sistemului de aeronave fără pilot la bord – Formularul AESA 52”;

(b) formularul „Declarație de conformitate a aeronavei” se înlocuiește cu următorul text:

<b>„DECLARAȚIE DE CONFORMITATE A AERONAVEI/SISTEMULUI DE AERONAVE FĂRĂ PILOT LA BORD</b>		
1. Statul de fabricație	2. [STATUL MEMBRU] (*) Un stat membru al Uniunii Europene (**)	3. Numărul de referință al declarației:
4. Organizație		
5. Tipul aeronavei		6. Numărul de referință al certificatului de tip:
7. Numărul sau marca de înmatriculare a aeronavei		8. Nr. de identificare al organizației de producție:
9. Informații privind motorul/elicea/unitatea de control și monitorizare (***)		
10. Modificări și/sau buletine de service (***)		
11. Directive de navigabilitate		
12. Concesii		
13. Scutiri, excepții sau derogări (***)		
14. Observații		
15. Certificat de navigabilitate		
16. Cerințe suplimentare		
17. Declarație de conformitate Prin prezenta se certifică faptul că aeronava/sistemul de aeronave fără pilot la bord menționat(ă) este pe deplin conform(ă) cu proiectul de tip certificat și cu informațiile din rubricile 9, 10, 11, 12 și 13. Aeronava poate fi exploatată în condiții de siguranță. Aeronava a fost încercată în zbor, cu rezultate satisfăcătoare.		
18. Semnat	19. Nume	20. Data (zz/ll/aaaa)
21. Referința de aprobare a organizației de producție		
<b>Formularul AESA 52 – Versiunea 4</b> (*) Sau „AESA”, dacă AESA este autoritatea competentă. (**) A se elimina în cazul statelor nemembre ale UE sau al AESA. (***) A se elimina, după caz.”;		

(b) instrucțiunile de utilizare a „Declarației de conformitate a aeronavei – Formularul AESA 52” se modifică după cum urmează:

(i) titlul se înlocuiește cu următorul text:

**„Instrucțiuni de utilizare a „Declarației de conformitate a aeronavei – Formularul AESA 52”;**

(ii) punctul 1 „SCOP ȘI DOMENIU DE APLICARE” se înlocuiește cu următorul text:

„1. SCOP ȘI DOMENIU DE APLICARE

1.1. Utilizarea declarației de conformitate a aeronavei/sistemului de aeronave fără pilot la bord, emisă de o organizație de producție care își desfășoară activitatea de producție în temeiul părții 21 secțiunea A capitolul F, este descrisă la punctul 21.A.130 și în mijloacele de conformare acceptabile (AMC) corespunzătoare.

- 1.2. Scopul declarației de conformitate a aeronavei/sistemului de aeronave fără pilot la bord (formularul AESA 52), emisă în temeiul părții 21 secțiunea A capitolul G, este de a permite titularului unui certificat corespunzător de aprobare a organizației de producție să își exercite prerogativa de a obține un certificat de navigabilitate individual, și dacă se solicită acest lucru, un certificat de zgomot de la autoritatea competentă a statului membru de înmatriculare.”;
- (iii) punctul 3.2 se înlocuiește cu următorul text:
- „3.2. O declarație de conformitate nu se emite autorității competente din statul membru de înmatriculare decât cu condiția ca proiectul aeronavei/sistemului de aeronave fără pilot la bord, produsele instalate pe aceasta, iar pentru sistemele de aeronave fără pilot la bord, CMU, să fie aprobate.”;
- (iv) punctul 3.4 se înlocuiește cu următorul text:
- „3.4. Scopul declarației de conformitate nu este de a include acele echipamente a căror instalare ar putea fi necesară pentru a respecta normele operaționale aplicabile. Cu toate acestea, unele dintre aceste articole individuale pot fi incluse în rubrica 10 sau în proiectul de tip aprobat. Prin urmare, operatorilor li se reamintește că le revine responsabilitatea de a asigura conformitatea cu normele operaționale aplicabile pentru propria lor activitate de exploatare.”;
- (v) rubrica 9 se înlocuiește cu următorul text:
- „*Rubrica 9* Tipul motorului și tipul sau tipurile elicei, în reprezentare completă, astfel cum sunt specificate în certificatul de tip și în fișa de date aferentă. Trebuie menționat, de asemenea, numărul de identificare al organizației de producție și sediul acesteia. Pentru sistemele de aeronave fără pilot la bord, tipul de CMU în reprezentare completă, astfel cum se specifică în certificatul de tip relevant, în fișa sa de date aferentă și în numărul său de identificare al organizației de producție.”;
- (vi) rubrica 11 se înlocuiește cu următorul text:
- „*Rubrica 11* O listă a tuturor dispozițiilor de navigabilitate aplicabile (sau echivalentul) și o declarație de conformitate, împreună cu o descriere a metodei de conformare în cazul aeronavei sau al sistemului de aeronave fără pilot la bord individual vizat, inclusiv produsele, echipamentele și dispozitivele, iar pentru sistemele de aeronave fără pilot la bord, CMU-urile și componentele de CMU instalate. Trebuie precizat orice termen viitor pentru conformarea cu cerințele aplicabile.”;
- (vii) rubrica 17 se înlocuiește cu următorul text:
- „*Rubrica 17* Valabilitatea declarației de conformitate depinde de completarea în întregime a tuturor rubricilor formularului. Titularul aprobării organizației de producție trebuie să țină la dosar o copie a raportului de încercare în zbor, împreună cu înscrisurile referitoare la defectele înregistrate și cu detaliile acțiunilor de remediere. Raportul trebuie semnat ca satisfăcător de către personalul de certificare corespunzător și de un membru al echipajului de zbor, cum ar fi pilotul de încercare sau inginerul zborului de încercare. Încercările în zbor efectuate sunt cele definite în cadrul elementului de management al calității al sistemului de management al producției, astfel cum este stabilit la punctul 21.A.139, în special la litera (d) subpunctul 2 punctul (vi), pentru a se asigura că aeronava este conformă datelor de proiectare aplicabile și poate fi exploatată în siguranță.
- Lista elementelor furnizate (sau puse la dispoziție) pentru a întruni cerințele acestei declarații care se referă la exploatarea în siguranță a aeronavei trebuie păstrată la dosar de către titularul certificatului de aprobare a organizației de producție.”

101. În apendicele X, primul formular (formularul AESA 55a – Versiunea 3) se înlocuiește cu următorul text:

”[STATUL MEMBRU] (\*)

Stat membru al Uniunii Europene (\*\*)

**CERTIFICAT DE APROBARE A ORGANIZAȚIEI DE PRODUCȚIE**

Referință: [CODUL STATULUI MEMBRU (\*)].21G.XXXX

În temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139 și al Regulamentului (UE) nr. 748/2012, aflate actualmente în vigoare, și sub rezerva respectării condițiilor specificate mai jos, [AUTORITATEA COMPETENTĂ A STATULUI MEMBRU] certifică prin prezentul document că:

[NUMELE ȘI ADRESA SOCIETĂȚII]

este o organizație de producție care respectă cerințele anexei I (partea 21) secțiunea A la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, aprobată să producă produsele, piesele, echipamentele, unitățile de control și monitorizare și componentele unităților de control și monitorizare enumerate în programul de aprobare anexat și să emită certificatele aferente folosind referințele de mai sus.

**CONDIȚII:**

1. Prezenta aprobare se limitează la ceea ce este specificat în condițiile de aprobare anexate.
2. Prezenta aprobare necesită respectarea procedurilor specificate în prezentarea organizației de producție aprobate.
3. Prezenta aprobare este valabilă atât timp cât organizația de producție autorizată respectă dispozițiile din anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012.
4. Sub rezerva respectării condițiilor de mai sus, prezenta aprobare rămâne valabilă pe o perioadă nelimitată, cu excepția cazului în care a făcut obiectul renunțării, a fost înlocuită, suspendată sau revocată.

Data emiterii inițiale: .....

Data prezentei revizurii: .....

Revizuire nr.: .....

Semnătura: .....

Pentru autoritatea competentă: [IDENTIFICAREA AUTORITĂȚII COMPETENTE (\*\*)]

**Formularul AESA 55a – versiunea 4**

(\*) Sau «AESA», dacă AESA este autoritatea competentă.

(\*\*) Sau «AESA», dacă AESA este autoritatea competentă”.

102. Apendicele XI se înlocuiește cu următorul text:

„„Apendicele XI

**Scrisoare de aprobare a producției fără aprobarea organizației de producție – Formularul AESA 65**

Scrisoarea de aprobare menționată în capitolul F din anexa I (partea 21)

[STATUL MEMBRU] (\*)

<p>Stat membru al Uniunii Europene (**)</p> <p><b>SCRISOARE DE APROBARE A PRODUCȚIEI FĂRĂ O APROBARE A ORGANIZAȚIEI DE PRODUCȚIE</b></p> <p>[NUMELE SOLICITANTULUI]  [DENUMIREA COMERCIALĂ (dacă este diferită de numele solicitantului)]  [ADRESA COMPLETĂ A SOLICITANTULUI]  Data (ziua, luna, anul)  Referință: [CODUL STATULUI MEMBRU (**)].21F.XXXX</p> <p>Stimate domnule/Stimată doamnă [numele solicitantului],</p> <p>Sistemul dumneavoastră de inspecție a producției a fost evaluat și s-a constatat că respectă dispozițiile din secțiunea A capitolele A și F din anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012.</p> <p>Prin urmare, sub rezerva îndeplinirii condițiilor de mai jos, suntem de acord că demonstrarea conformității produselor, pieselor, echipamentelor, unităților de control și monitorizare și componentelor unităților de control și monitorizare menționate mai jos poate fi realizată în conformitate cu secțiunea A capitolul F din anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012.</p> <p>Nr. de unități P/N S/N</p> <p><b>AERONAVĂ</b></p> <p><b>PIESE</b></p> <p>Următoarele condiții sunt aplicabile prezentei scrisori de aprobare:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Este valabilă atâta vreme cât [denumirea companiei] continuă să respecte dispozițiile din secțiunea A capitolele A și F din anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012.</li> <li>(2) Necesită respectarea procedurilor specificate în manualul [denumirea companiei] cu nr. ref al manualului/data emiterii .....</li> <li>(3) Expiră la data de .....</li> <li>(4) Declarația de conformitate emisă de [denumirea companiei] în temeiul dispozițiilor de la punctul 21.A.130 din Regulamentul (UE) nr. 748/2012 va fi validată de autoritatea emitentă a prezentei scrisori de aprobare, conform procedurii..... din manualul menționat mai sus.</li> <li>(5) [denumirea companiei] trebuie să notifice autoritatea emitentă a prezentei scrisori de aprobare de îndată ce apar modificări ale sistemului de inspecție a producției care pot afecta inspecția, conformitatea sau navigabilitatea produselor, pieselor, unităților de control și monitorizare și a componentelor unităților de control și monitorizare enumerate în prezenta scrisoare de aprobare.</li> </ol> <p>Pentru autoritatea competentă: [IDENTIFICAREA AUTORITĂȚII COMPETENTE (*) (**)]  Data și semnătura</p>
<p>Formularul AESA 65 – Versiunea 4</p> <p>(*) Sau «AESA», dacă AESA este autoritatea competentă.</p> <p>(**) A se elimina în cazul statelor nemembre ale UE.”</p>

## ANEXA II

Anexa la Regulamentul delegat (UE) 2019/945 se modifică după cum urmează:

1. În PARTEA 2 „Cerințe pentru un sistem de aeronave fără pilot la bord din clasa C1”, punctul (15) se înlocuiește cu următorul text:  
„(15) furnizează pilotului la distanță o avertizare clară atunci când bateria UA sau CMU a acesteia ajunge la un nivel scăzut, astfel încât pilotul la distanță să aibă timp suficient pentru a efectua aterizarea UA în condiții de siguranță.”
  2. În PARTEA 3 „Cerințe pentru un sistem de aeronave fără pilot la bord din clasa C2”, punctul (17) se înlocuiește cu următorul text:  
„(17) furnizează pilotului la distanță o avertizare clară atunci când bateria UA sau CMU a acesteia ajunge la un nivel scăzut, astfel încât pilotul la distanță să aibă timp suficient pentru a efectua aterizarea UA în condiții de siguranță.”
  3. În PARTEA 4 „Cerințe pentru un sistem de aeronave fără pilot la bord din clasa C3”, punctul (13) se înlocuiește cu următorul text:  
„(13) furnizează pilotului la distanță o avertizare clară atunci când bateria UA sau CMU a acesteia ajunge la un nivel scăzut, astfel încât pilotul la distanță să aibă timp suficient pentru a efectua aterizarea UA în condiții de siguranță.”
-