



2024/1108

23.5.2024

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2024/1108 DE LA COMISIÓN

de 13 de marzo de 2024

por el que se modifican el Reglamento (UE) n.º 748/2012 en lo que respecta a la aeronavegabilidad inicial de los sistemas de aeronaves no tripuladas sujetos a certificación y el Reglamento Delegado (UE) 2019/945 en lo que respecta a los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 58, apartado 1, y su artículo 61, apartado 1, letra d),

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 56 del Reglamento (UE) 2018/1139, relativo a la conformidad de las aeronaves no tripuladas, teniendo en cuenta la naturaleza de las operaciones de aeronaves no tripuladas y el riesgo que conllevan, establece que, dependiendo de dicho riesgo y naturaleza, puede exigirse un certificado para el diseño, la producción y el mantenimiento de las aeronaves no tripuladas y sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlarlas de forma remota.
- (2) De conformidad con el artículo 56 del Reglamento (UE) 2018/1139, el artículo 40 del Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión ⁽²⁾ establece los requisitos para la certificación de sistemas de aeronaves no tripuladas.
- (3) El artículo 58, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2018/1139 establece que las condiciones y los procedimientos para la expedición del certificado exigidos en virtud del artículo 55 de dicho Reglamento podrán basarse en los requisitos esenciales de diseño establecidos en el anexo IX del Reglamento (UE) 2018/1139 y los requisitos de comportamiento medioambiental establecidos en el anexo III de dicho Reglamento, o ser parte de dichos requisitos.
- (4) El Reglamento (UE) n.º 748/2012 ⁽³⁾ que establece requisitos para el diseño y la producción de aeronaves civiles, así como de los motores, hélices y componentes que vayan a instalarse en ellas, debe adaptarse para abordar las especificidades de los sistemas de aeronaves no tripuladas.
- (5) Tales especificidades incluyen el equipo para controlar aeronaves no tripuladas de forma remota, tal como se define en el artículo 3 del Reglamento (UE) 2018/1139. Este equipo se define como «unidad de control y monitorización» en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2024/1110 de la Comisión ⁽⁴⁾.
- (6) Para que las operaciones de aeronaves no tripuladas sujetas a certificación sean seguras es necesario que la unidad de control y monitorización esté sujeta a los mismos procedimientos con arreglo a los cuales se expiden los certificados para aeronaves no tripuladas, además de precisar que se aplica el mismo proceso de certificación a los sistemas de aeronaves no tripuladas, ya que están compuestos por la aeronave no tripulada y su unidad de control y monitorización.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas (DO L 152 de 11.6.2019, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental o la declaración de conformidad de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre los requisitos de capacidad de las organizaciones de diseño y de producción (versión refundida) (DO L 224 de 21.8.2012, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj>).

⁽⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1110 de la Comisión, de 10 de abril de 2024, por el que se modifican el Reglamento (UE) n.º 748/2012 en lo que respecta a la aeronavegabilidad inicial de los sistemas de aeronaves no tripuladas sujetos a certificación y el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 en lo que respecta a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas (ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1110/oj).

- (7) Los sistemas de aeronaves no tripuladas más ligeros que el aire suponen un riesgo intrínseco para terceros, aunque tal riesgo es inferior al de otras configuraciones de aeronaves no tripuladas, por lo que pueden utilizarse sin necesidad de expedir un certificado para el diseño.
- (8) La verificación del diseño de los sistemas de aeronaves no tripuladas diseñados o modificados específicamente para fines de investigación, experimentales o científicos puede llevarse a cabo sin necesidad de expedir un certificado de tipo porque suelen utilizarse en entornos de menor riesgo.
- (9) El mantenimiento de la aeronavegabilidad de los sistemas de aeronaves no tripuladas para los que se requiera un certificado de tipo debe cumplir lo dispuesto en el Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión ⁽⁹⁾, mientras que no se exige tal cumplimiento para los sistemas de aeronaves no tripuladas destinados a ser utilizados en operaciones para las que no se exige un certificado de tipo de conformidad con el artículo 40, apartado 1, letra d), del Reglamento (UE) 2019/945, incluso si el fabricante ha optado por solicitarlo.
- (10) A fin de proporcionar a las partes interesadas tiempo suficiente para garantizar el cumplimiento del nuevo marco para la aeronavegabilidad inicial de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) certificados, el presente Reglamento será aplicable a partir del 1 de mayo de 2025.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 748/2012

El Reglamento (UE) n.º 748/2012 se modifica como sigue:

- 1) El título se sustituye por el texto siguiente:

«Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental o la declaración de conformidad de las aeronaves y los productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización, relacionados con esas aeronaves, así como sobre los requisitos de capacidad de las organizaciones de diseño y de producción (versión refundida)».

- 2) El artículo 1 se modifica como sigue:

- a) el apartado 1 se modifica como sigue:

- i) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«El presente Reglamento establece, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 19, 58 y 62 del Reglamento (UE) 2018/1139 ^(*), los requisitos técnicos y procedimientos administrativos comunes para la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental o la declaración de conformidad de productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización, y comprende:

^(*) Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DOL 212 de 22.8.2018, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>);

⁽⁹⁾ Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, de 13 de marzo de 2024, por el que se completa el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo mediante el establecimiento de normas detalladas para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los sistemas de aeronaves no tripuladas certificados y sus partes constitutivas, y relativo a la aprobación de las organizaciones y el personal que participan en dichas tareas (ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1107/oj).

- ii) las letras f) y g) se sustituyen por el texto siguiente:
 - «f) la identificación de productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización;
 - g) la certificación de determinados componentes, equipos, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización;»;
- b) el apartado 2 se modifica como sigue:
 - i) las letras c) y d) se sustituyen por el texto siguiente:
 - «c) “parte 21” significa los requisitos y procedimientos para la certificación de aeronaves y productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización, relacionados con esas aeronaves, y de las organizaciones de diseño y de producción, establecidos en el anexo I del presente Reglamento;
 - d) “parte 21 Light” significa los requisitos y procedimientos para la certificación o la declaración de conformidad del diseño de aeronaves, distintas de las aeronaves no tripuladas, destinadas principalmente a usos deportivos y recreativos y de los productos y componentes relacionados con ellas, y la declaración de la capacidad de diseño y de producción de las organizaciones, establecidos en el anexo Ib (parte 21 Light) del presente Reglamento;»;
 - ii) la letra f) se sustituye por el texto siguiente:
 - «f) “artículo” significa cualquier componente o equipo destinado a ser utilizado en aeronaves civiles y cualquier parte constitutiva de la unidad de control y monitorización;»;
 - iii) la letra h) se sustituye por el texto siguiente:
 - «h) “EPA” significa Aprobación Europea de Componentes, por sus siglas en inglés; la Aprobación Europea de Componentes de un artículo acredita que el artículo se ha producido de acuerdo con datos de diseño aprobados que no pertenecen al titular del certificado de tipo del producto y la unidad de control y monitorización relacionados, excepto para artículos ETSO;»;
 - iv) se añaden las letras l), m), n), o) y p) siguientes:
 - «l) “unidad de control y monitorización (CMU)” significa el equipo para controlar y monitorizar aeronaves no tripuladas de forma remota, tal como se define en el artículo 3, punto 32, del Reglamento (UE) 2018/1139;
 - m) “parte constitutiva de la unidad de control y monitorización” significa cualquier elemento de la unidad de control y monitorización;
 - n) “instalación de la unidad de control y monitorización” significa el proceso para integrar las partes constitutivas de la unidad de control y monitorización en un entorno físico apto para ese fin con arreglo a un conjunto de instrucciones de instalación y de ensayo, de manera que la unidad de control y monitorización instalada pueda utilizarse para manejar una aeronave no tripulada;
 - o) “sistema de aeronave no tripulada (UAS)” significa una aeronave no tripulada, tal como se define en el artículo 3, punto 30, del Reglamento (UE) 2018/1139, y su unidad de control y monitorización;
 - p) “Aeronave con capacidad VTOL (despegue y aterrizaje vertical)” (VCA) significa una aeronave propulsada a motor, más pesada que el aire, distinta de un avión o un giroavión, con capacidad de despegue y aterrizaje vertical mediante unidades de sustentación y empuje utilizadas para proporcionar sustentación durante el despegue y el aterrizaje.».
- 3) El artículo 2 se modifica como sigue:
 - 1) el encabezamiento se sustituye por el texto siguiente:

«Certificación de productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización;»;
 - 2) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización deberán certificarse según se especifica en el anexo I (parte 21).»;

- 3) en el apartado 2, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, podrán expedirse certificados de forma alternativa, según lo especificado en el anexo Ib (parte 21 Light), en el caso de los productos siguientes distintos de las aeronaves no tripuladas:»;

- 4) en el apartado 3, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Como excepción a lo dispuesto en los apartados 1 y 2, podrá realizarse una declaración de conformidad del diseño de forma alternativa, según lo especificado en el anexo Ib (parte 21 Light), en el caso de los productos siguientes distintos de las aeronaves no tripuladas:».

- 4) El artículo 8 se modifica como sigue:

- 1) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Una organización responsable del diseño de productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización, o de cambios o reparaciones de estos, deberá demostrar su capacidad de conformidad con el anexo I (parte 21).»;

- 2) en el apartado 5, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, una organización cuya sede principal esté en un Estado no miembro podrá demostrar su capacidad mediante la titularidad de un certificado expedido por dicho Estado para el producto, componente, equipo, unidad de control y monitorización o parte constitutiva de la unidad de control y monitorización para el que lo haya solicitado de conformidad con el anexo I (parte 21), siempre que:».

- 5) El artículo 9 se modifica como sigue:

- 1) los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Toda organización responsable de la fabricación de productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización deberá demostrar su capacidad de conformidad con el anexo I (parte 21). No se exigirá esta demostración de la capacidad en el caso de componentes, equipos o partes constitutivas de la unidad de control y monitorización fabricados por una organización que, de conformidad con el anexo I (parte 21), puedan instalarse en un producto con certificado de tipo sin necesidad de ir acompañados de un certificado de aptitud autorizado (formulario EASA 1).

2. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, un fabricante cuya sede principal esté en un Estado no miembro podrá demostrar su capacidad mediante la titularidad de un certificado expedido por dicho Estado para el producto, componente, equipo, unidad de control y monitorización o parte constitutiva de la unidad de control y monitorización para el que lo haya solicitado, siempre que se cumplan las dos condiciones siguientes:

a) dicho Estado sea el Estado de fabricación;

b) la Agencia haya determinado que el sistema de dicho Estado incluye el mismo nivel de control independiente del cumplimiento que el establecido en el presente Reglamento, a través de un sistema equivalente de aprobación de organizaciones o a través de la participación directa de la autoridad competente de dicho Estado.»;

- 2) en el apartado 8, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) la fabricación de componentes, equipos o partes constitutivas de la unidad de control y monitorización que sean aptos, de conformidad con el anexo I (parte 21), para su instalación en un producto con certificado de tipo sin necesidad de que vayan acompañados de un certificado de aptitud autorizado (formulario EASA 1);».

- 6) El anexo I (parte 21) se modifica de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.

Artículo 2

Modificaciones del Reglamento Delegado (UE) 2019/945

El Reglamento Delegado (UE) 2019/945 se modifica como sigue:

1) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) “sistema de aeronave no tripulada (UAS)”: aeronave no tripulada, tal como se define en el artículo 3, punto 30, del Reglamento (UE) 2018/1139 (*), y su unidad de control y monitorización;

(*) (*) Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 y (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (DO L 212 de 22.8.2018, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>);

b) el punto 38 se sustituye por el texto siguiente:

«38) “unidad de control y monitorización (CMU)”: equipo para controlar y monitorizar aeronaves no tripuladas de forma remota, tal como se define en el artículo 3, punto 32, del Reglamento (UE) 2018/1139;»;

c) el punto 39 se sustituye por el texto siguiente:

«39) “enlace C2”: enlace de datos entre la aeronave no tripulada y la CMU que permite dirigir el vuelo;».

2) El artículo 40 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Se deberá certificar el diseño, la producción y el mantenimiento de todo UAS que cumpla alguna de las condiciones siguientes:

a) tiene una dimensión característica de 3 m o más y está diseñado para ser utilizado sobre concentraciones de personas, a menos que la aeronave no tripulada sea más ligera que el aire;

b) está diseñado para el transporte de personas;

c) está diseñado para el transporte de mercancías peligrosas y requiere una gran solidez para atenuar los riesgos para terceros en caso de accidente;

d) está destinado a utilizarse en la categoría “específica” de operaciones definida en el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y la autoridad competente ha llegado a la conclusión, de conformidad con el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/947, sobre la base de la evaluación del riesgo realizada por el operador del UAS de conformidad con el artículo 11 de dicho Reglamento, de que el riesgo de la operación no puede atenuarse adecuadamente sin la certificación del UAS.»;

b) se inserta el apartado 1 bis siguiente:

«1 bis. El apartado 1 no es aplicable a los UAS diseñados o modificados específicamente para fines de investigación, experimentales o científicos, y que es probable que se produzcan en cantidades muy limitadas. Las operaciones con dichos UAS estarán sujetas a una autorización de vuelo de conformidad con la subparte B del anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012.»;

c) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los UAS que satisfagan las condiciones especificadas en el apartado 1 deberán cumplir los requisitos aplicables establecidos en el Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión (*), el Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión (**) y el Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión (***) .

(*) Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (versión refundida) (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj>).

(**) Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión, de 23 de abril de 2015, sobre especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para un determinado tipo de operaciones y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012 (DO L 106 de 24.4.2015, p. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj>).

(***) Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, de 13 de marzo de 2024 por el que se complementa el Reglamento (UE) n.º 2018/1139 estableciendo normas detalladas para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de los sistemas de aeronaves no tripuladas certificados y sus partes constitutivas, y relativo a la aprobación de las organizaciones y el personal que participan en dichas tareas (ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1107/oj).»;

d) se inserta el apartado 2 bis siguiente:

«2 bis. Los UAS certificados por motivos distintos de los especificados en el apartado 1 deberán cumplir los requisitos aplicables establecidos en el Reglamento (UE) n.º 748/2012 y en el Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión.».

3) El anexo se modifica de conformidad con el anexo II del presente Reglamento.

Artículo 3

Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de mayo de 2025.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 13 de marzo de 2024.

Por la Comisión

La Presidenta

Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

El anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012 se modifica como sigue:

- 1) El título de la parte 21 se sustituye por el texto siguiente:

«Certificación de aeronaves y productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización, relacionados con esas aeronaves, y de las organizaciones de diseño y de producción».
- 2) La tabla de contenidos («Índice») se modifica como sigue:
 - a) el título del punto 21.A.2 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.2 Asunción de responsabilidades por parte de una persona que no sea el solicitante o el titular de un certificado»;
 - b) el título del punto 21.A.35 se sustituye por el texto siguiente:

«Ensayos en vuelo»;
 - c) el título del punto 21.A.115 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.115 Requisitos para la aprobación de cambios mayores mediante un certificado de tipo suplementario»;
 - d) el título del punto 21.A.128 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.128 Ensayos: motores, hélices y unidades de control y monitorización (CMU)»;
 - e) el título de la subparte K de la sección A se sustituye por el texto siguiente:

«SUBPARTE K. COMPONENTES, EQUIPOS, Y PARTES CONSTITUTIVAS DE LA UNIDAD DE CONTROL Y MONITORIZACIÓN (CMU)»;
 - f) el título del punto 21.A.303 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.303 Conformidad con los requisitos aplicables»;
 - g) el título del punto 21.A.305 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.305 Aprobación de componentes, equipos, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización (CMU)»;
 - h) se añade el nuevo título del punto 21.A.308 siguiente:

«21.A.308 Elegibilidad de una parte constitutiva para su instalación en una unidad de control y monitorización (CMU)»;
 - i) el título de la subparte Q de la sección A se sustituye por el texto siguiente:

«SUBPARTE Q. IDENTIFICACIÓN DE PRODUCTOS, COMPONENTES, EQUIPOS, UNIDADES DE CONTROL Y MONITORIZACIÓN (CMU) Y PARTES CONSTITUTIVAS DE LA CMU»;
 - j) el título del punto 21.A.801 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.801 Identificación de productos y unidades de control y monitorización (CMU)»;
 - k) el título del punto 21.A.804 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.804 Identificación de componentes, equipos, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización (CMU)»;
 - l) el título de la subparte K de la sección B se sustituye por el texto siguiente:

«SUBPARTE K. COMPONENTES, EQUIPOS, Y PARTES CONSTITUTIVAS DE LA UNIDAD DE CONTROL Y MONITORIZACIÓN (CMU)»;
 - m) el título de la subparte Q de la sección B se sustituye por el texto siguiente:

«SUBPARTE Q. IDENTIFICACIÓN DE PRODUCTOS, COMPONENTES, EQUIPOS, UNIDADES DE CONTROL Y MONITORIZACIÓN (CMU) Y PARTES CONSTITUTIVAS DE LA CMU».

- 3) El punto 21.A.2 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.2 Asunción de responsabilidades por parte de una persona que no sea el solicitante o el titular de un certificado»

Las acciones y obligaciones que se requiere sean asumidas por el solicitante o el titular de un certificado para un producto, componente, equipo, unidad de control y monitorización (CMU) o parte constitutiva de la CMU con arreglo a esta sección podrán ser asumidas en su nombre por otra persona física o jurídica, a condición de que el solicitante o el titular de dicho certificado pueda demostrar que ha llegado a un acuerdo con esa persona que garantice que las obligaciones del titular del certificado son y serán debidamente cumplidas.».

- 4) El punto 21.A.3A se modifica como sigue:

- a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) y sus actos delegados y de ejecución, todas las personas físicas o jurídicas que sean titulares o hayan presentado una solicitud de un certificado de tipo, un certificado de tipo restringido, un certificado de tipo suplementario, una autorización de Estándar Técnico Europeo (ETSO), una aprobación de diseño de reparación mayor o cualquier otra aprobación pertinente que se considere emitida con arreglo al presente Reglamento:

1. crearán y mantendrán un sistema para recopilar, investigar y analizar informes sobre sucesos a fin de detectar tendencias adversas o subsanar deficiencias y de extraer los sucesos cuya notificación sea obligatoria de conformidad con el punto 3 y los que se notifiquen voluntariamente. Cuando la sede principal esté situada en un Estado miembro, podrá crearse un único sistema para cumplir los requisitos del Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo y sus actos de ejecución y del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución. El sistema de notificación incluirá:
 - i) informes e información sobre averías, fallos de funcionamiento, defectos u otros sucesos que causen o puedan causar efectos adversos para el mantenimiento de la aeronavegabilidad del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU contemplado en el certificado de tipo, el certificado de tipo restringido, el certificado de tipo suplementario, la autorización de ETSO, la aprobación de diseño de reparación mayor o cualquier otra aprobación pertinente que se considere emitida con arreglo al presente Reglamento;
 - ii) errores, percances y peligros no contemplados en el inciso i);
2. pondrán a disposición de los operadores conocidos del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU y, previa solicitud, de cualquier persona autorizada en virtud de otros actos de ejecución o delegados la información relativa al sistema creado de conformidad con el punto 1 y a la forma de presentar informes e información sobre averías, fallos de funcionamiento, defectos u otros sucesos a que se refiere el punto 1, inciso i);
3. notificarán a la Agencia cualquier avería, fallo de funcionamiento, defecto u otro suceso de que tengan constancia y que esté relacionado con un producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU contemplado en el certificado de tipo, el certificado de tipo restringido, el certificado de tipo suplementario, la autorización de ETSO, la aprobación de diseño de reparación mayor o cualquier otra aprobación pertinente que se considere emitida con arreglo al presente Reglamento, y que haya provocado o pudiera provocar una situación de inseguridad.

(*) Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión (DO L 122 de 24.4.2014, p. 18).»;

b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 y sus actos delegados y de ejecución, toda persona física o jurídica que sea titular de un certificado de aprobación de la organización de producción, o lo haya solicitado, con arreglo a la subparte G de la presente sección, o que produzca un producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU con arreglo a la subparte F de la presente sección:

1. creará y mantendrá un sistema para recopilar y evaluar informes sobre sucesos, incluidos los informes sobre errores, percances y peligros, a fin de detectar tendencias adversas o subsanar deficiencias y de extraer los sucesos cuya notificación sea obligatoria de conformidad con los puntos 2 y 3 y los que se notifiquen voluntariamente. En el caso de organizaciones que tengan su sede principal en un Estado miembro, podrá crearse un único sistema para cumplir los requisitos del Reglamento (UE) n.º 376/2014 y sus actos de ejecución y del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.
2. notificará al titular de la aprobación de diseño responsable todos los casos en que la organización de producción haya declarado aptos productos, componentes, equipos, UAS, CMU o partes constitutivas de la CMU y posteriormente se hayan detectado posibles desviaciones respecto de los datos de diseño aplicables, e investigará, junto con el titular de la aprobación de diseño, para detectar aquellas desviaciones que pudieran dar lugar a una situación de inseguridad;
3. notificará a la autoridad competente del Estado miembro responsable de conformidad con el punto 21.1 y a la Agencia las desviaciones que se hayan detectado de conformidad con el punto 21.A.3A, letra b), punto 2, y que puedan dar lugar a una situación de inseguridad;
4. si la organización de producción actúa como proveedor de otra organización de producción, notificará también a esa otra organización todos los casos en los que haya declarado aptos productos, componentes, equipos, UAS, CMU o partes constitutivas de la CMU destinados a esa organización y las posibles desviaciones respecto de los datos de diseño aplicables que se hayan detectado posteriormente.».

5) El punto 21.A.3B se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.3B **Directivas de aeronavegabilidad**

- a) Una directiva de aeronavegabilidad es un documento emitido o adoptado por la Agencia que establece medidas que deben tomarse en una aeronave o en una CMU para recuperar un nivel de seguridad aceptable, cuando haya evidencias de que, de otro modo, el nivel de seguridad de la aeronave, UAS o CMU podría verse afectado.
- b) La Agencia deberá emitir una directiva de aeronavegabilidad cuando:
 1. haya determinado que existe una situación de inseguridad en una aeronave, un UAS o una CMU a raíz de una deficiencia de la aeronave o los motores, hélices, componentes o equipos instalados a bordo de esta, o a raíz de una deficiencia en la CMU o una parte constitutiva de la CMU; y
 2. esta situación pueda existir o aparecer en otras aeronaves, UAS o CMU.
- c) Cuando la Agencia tenga que emitir una directiva de aeronavegabilidad para corregir la situación de inseguridad mencionada en la letra b), o para requerir que se efectúe una inspección, el titular del certificado de tipo, el certificado de tipo restringido, el certificado de tipo suplementario, la aprobación de diseño de reparación mayor, la autorización de ETSO o cualquier otra aprobación pertinente que se considere emitida de acuerdo con este Reglamento deberá:
 1. proponer la medida correctora o las inspecciones exigidas que resulten oportunas, o ambas, y enviar detalles de esas propuestas a la Agencia para su aprobación; y
 2. tras aprobar la Agencia las propuestas mencionadas en el punto 1, poner los datos descriptivos e instrucciones de cumplimiento que sean oportunos a disposición de todos los operadores o propietarios conocidos del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU y, previa solicitud, de cualquier persona a la que se requiera cumplir con la directiva de aeronavegabilidad.

- d) Las directivas de aeronavegabilidad deberán contener al menos la información siguiente:
1. una especificación de la situación de inseguridad;
 2. una especificación de la aeronave o la CMU afectada;
 3. las medidas requeridas;
 4. el plazo de cumplimiento de las medidas requeridas;
 5. la fecha de entrada en vigor de la directiva de aeronavegabilidad.».
- 6) En el punto 21.A.4, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
- «b) el apoyo adecuado al mantenimiento de la aeronavegabilidad del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU.».
- 7) En el punto 21.A.5, las letras a), b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:
- «a) al diseñar un producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU, o cambiarlo o repararlo, establecerán un sistema de conservación de registros y mantendrán la información o los datos de diseño pertinentes; tal información o tales datos se pondrán a disposición de la Agencia a fin de proporcionar la información o los datos necesarios para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU, la continuidad de la validez de los datos de idoneidad operativa y el cumplimiento de los requisitos de protección medioambiental aplicables;
- b) al producir un producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU, registrarán los detalles del proceso de producción pertinentes para la conformidad del producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU con los datos de diseño aplicables y los requisitos impuestos a sus socios y proveedores, y pondrán esos datos a disposición de su autoridad competente a fin de proporcionar la información necesaria para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU;
- c) por lo que se refiere a las autorizaciones de vuelo:
1. conservarán los documentos generados para establecer y justificar las condiciones de vuelo, y los pondrán a disposición de la Agencia y de la autoridad competente del Estado miembro a fin de proporcionar la información necesaria para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, el UAS o la CMU;
 2. al emitir una autorización de vuelo en virtud de la facultad de organizaciones aprobadas, conservarán los documentos asociados a la autorización, incluidos los registros y documentos de inspección en los que se base la aprobación de las condiciones de vuelo y la emisión de la propia autorización de vuelo, y los pondrán a disposición de la Agencia y de la autoridad competente del Estado miembro responsable de la supervisión de la organización, a fin de proporcionar la información necesaria para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, el UAS y la CMU;».
- 8) El punto 21.A.6 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.6 Manuales

El titular de un certificado de tipo, de un certificado de tipo restringido o de un certificado de tipo suplementario deberá:

- a) elaborar, mantener y actualizar los originales de todos los manuales o variaciones de los manuales requeridos por los criterios de certificación de tipo, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa y los requisitos de protección medioambiental aplicables al producto, UAS, CMU o artículo, y suministrar copias a la Agencia cuando así lo solicite esta última.
- b) en el caso de las aeronaves no tripuladas, determinar si es necesaria la instalación de una CMU en un entorno físico y proporcionar al operador todas las instrucciones necesarias para la instalación de la CMU y para que dicha instalación pueda ser declarada apta de conformidad con el anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión.».

9) El punto 21.A.7 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.7 Instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad

- « a) El titular de un certificado de tipo, un certificado de tipo restringido, un certificado de tipo suplementario o una aprobación de cambio de diseño o de diseño de reparación elaborará o citará las instrucciones necesarias para garantizar que el nivel de aeronavegabilidad correspondiente al tipo de aeronave, de UAS o de CMU y cualquier componente o parte constitutiva de la CMU asociado se mantenga durante toda la vida operativa de la aeronave o del UAS, al demostrar el cumplimiento de los criterios de certificación de tipo aplicables establecidos y notificados por la Agencia de conformidad con el punto 21.B.80.
- b) Al menos un juego de instrucciones completas para el mantenimiento de la aeronavegabilidad será suministrado por el titular de:
1. un certificado de tipo o un certificado de tipo restringido a cada propietario conocido de uno o varios productos, UAS o CMU, en el momento de su entrega o, si fuera posterior, en el momento de la expedición del primer certificado de aeronavegabilidad o certificado restringido de aeronavegabilidad para la aeronave afectada;
 2. un certificado de tipo suplementario o una aprobación de cambio de diseño a todos los operadores conocidos del producto, el UAS o la CMU afectados por el cambio, en el momento de la declaración de aptitud para el servicio del producto modificado o de la CMU modificada;
 3. una aprobación de diseño de reparación a todos los operadores conocidos del producto o la CMU afectados por la reparación, en el momento de la declaración de aptitud para el servicio del producto o la CMU en que esté incorporado el diseño de reparación; el producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU reparado podrá declararse apto para el servicio antes de que se hayan completado las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad correspondientes, pero será durante un período de servicio limitado, y con el acuerdo de la Agencia.
- Posteriormente, los titulares de la aprobación de diseño deberán poner dichas instrucciones a disposición de cualquier otra persona que esté obligada a cumplirlas, si esta las solicita.
- c) No obstante lo dispuesto en la letra b), el titular del certificado de tipo o del certificado de tipo restringido podrá aplazar la disponibilidad de una parte de las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, que trate de instrucciones de cumplimiento a largo plazo de naturaleza programada, hasta que el producto o la CMU, o el producto modificado o la CMU modificada, haya entrado en servicio, pero deberá suministrar dichas instrucciones antes de que se requiera el uso de esos datos para el producto o producto modificado.
- d) El titular de la aprobación de diseño que deba suministrar las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de conformidad con la letra b) también pondrá los cambios de las instrucciones a disposición de todos los operadores conocidos del producto, el UAS o la CMU afectados por el cambio y, previa solicitud, de cualquier otra persona que deba cumplir con esos cambios. El titular de la aprobación de diseño deberá demostrar a la Agencia, a petición de esta, la adecuación del proceso de introducción de cambios en las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad disponibles de conformidad con el presente punto.»

10) En el punto 21.A.9, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) concederán a la autoridad competente acceso a cualquier instalación, producto, componente, equipo, CMU, parte constitutiva de la CMU, documento, registro, dato, proceso, procedimiento o cualquier otro material con el fin de revisar cualquier informe, efectuar cualquier inspección o realizar o presenciar cualquier ensayo en vuelo y en tierra, según sea necesario, a fin de verificar si la organización cumple inicialmente y de forma continua los requisitos aplicables del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución;».

11) El punto 21.A.11 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.11 Ámbito de aplicación

En esta subparte se establece el procedimiento para expedir certificados de tipo de productos y CMU y certificados restringidos de tipo para aeronaves, y se establecen los derechos y obligaciones de los solicitantes y de los titulares de dichos certificados.».

12) El punto 21.A.15 se modifica como sigue:

a) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Toda solicitud de certificado de tipo o de certificado de tipo restringido deberá incluir, como mínimo, los datos descriptivos preliminares del producto, el UAS o la CMU, y el tipo de operaciones para las que se solicita la certificación. Además incluirá, o se le añadirá tras la solicitud inicial, un programa de certificación para la demostración de la conformidad de acuerdo con el punto 21.A.20, consistente en todo lo siguiente:

1. una descripción detallada del diseño de tipo, incluidas todas las configuraciones que se vayan a certificar;
2. las características y limitaciones de operación propuestas;
3. el uso previsto del producto, el UAS o la CMU y el tipo de operaciones para las que se solicita la certificación;
4. una propuesta de criterios de certificación de tipo, criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa y requisitos de protección medioambiental iniciales, preparada de conformidad con los requisitos y opciones especificados en los puntos 21.B.80, 21.B.82 y 21.B.85;
5. una propuesta de desglose del programa de certificación en grupos significativos de datos y actividades de demostración de la conformidad, incluida una propuesta de medios de cumplimiento y la correspondiente documentación sobre el cumplimiento;
6. una propuesta de evaluación de los grupos significativos de datos y actividades de demostración de la conformidad que aborde la probabilidad de un incumplimiento no identificado de los criterios de certificación de tipo, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa o los requisitos de protección medioambiental, y los posibles efectos de dicho incumplimiento sobre la seguridad del producto y el UAS o la protección medioambiental o sobre la seguridad de la CMU. La evaluación propuesta tendrá en cuenta, al menos, los elementos establecidos en el punto 21.B.100, letra a), puntos 1 a 4. Sobre la base de esa evaluación, la solicitud incluirá una propuesta de participación de la Agencia en la verificación de las actividades y los datos de demostración de la conformidad;
7. un calendario para el proyecto que incluya hitos importantes.»;

b) la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) Una solicitud de certificado de tipo o de certificado de tipo restringido de aviones grandes o de giroaviones grandes mantendrá su validez durante cinco años, y una solicitud de cualquier otro certificado de tipo o certificado de tipo restringido mantendrá su validez durante tres años, salvo que el solicitante demuestre en el momento de la solicitud que su producto, UAS o CMU requiere un período más largo para demostrar y declarar la conformidad y la Agencia esté de acuerdo con ese período más largo.».

13) El punto 21.A.19 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.19 Cambios que requieren un nuevo certificado de tipo

Cualquier persona física o jurídica que proponga realizar un cambio en un producto deberá solicitar un nuevo certificado de tipo si la Agencia determina que el cambio del diseño, la potencia, el empuje o la masa es de tal magnitud que resulta necesaria una investigación sustancialmente completa del cumplimiento de los criterios de la certificación de tipo aplicables.

Cualquier persona física o jurídica que proponga realizar un cambio en un UAS o una CMU deberá solicitar un nuevo certificado de tipo si la Agencia determina que el cambio del diseño es de tal magnitud que resulta necesaria una investigación sustancialmente completa del cumplimiento de los criterios de la certificación de tipo aplicables.».

14) En el punto 21.A.20, letra d), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. no se ha detectado ninguna peculiaridad o característica que pueda hacer que el producto, el UAS o la CMU sean inseguros para los usos para los que se solicita la certificación.».

15) El punto 21.A.21 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.21 **Requisitos para la emisión de un certificado de tipo o un certificado de tipo restringido**

a) Para que se emita un certificado de tipo de un producto o una CMU, o un certificado de tipo restringido de aeronave para una aeronave que no cumpla los requisitos esenciales del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139, el solicitante deberá:

1. demostrar su capacidad con arreglo al punto 21.A.14;
2. demostrar la conformidad con arreglo al punto 21.A.20;
3. en el caso de un certificado de tipo o un certificado de tipo restringido de aeronave, demostrar que el motor o la hélice, o ambos, de estar instalados en la aeronave:
 - i) han recibido un certificado de tipo expedido o determinado de conformidad con este Reglamento, o
 - ii) cumplen los criterios de certificación de tipo de aeronave establecidos para aeronaves distintas de las aeronaves no tripuladas, o con los criterios de certificación de tipo de UAS para aeronaves no tripuladas, y con los requisitos de protección medioambiental designados y notificados por la Agencia como necesarios para garantizar el vuelo seguro de la aeronave;
4. en el caso de un certificado de tipo o un certificado de tipo restringido de aeronave no tripulada:
 - i) demostrar el cumplimiento de los criterios de certificación de tipo de UAS con arreglo al punto 21.B.80;
 - ii) demostrar que la CMU tiene un certificado de tipo emitido de conformidad con el presente Reglamento, si la CMU ha sido certificada separadamente de la aeronave no tripulada.

b) Como excepción a lo dispuesto en la letra a), punto 2, previa petición del solicitante incluida en la declaración a que se refiere el punto 21.A.20, letra d), el solicitante tiene derecho a que se emita un certificado de tipo o un certificado de tipo restringido de aeronave antes de que haya demostrado la conformidad con los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, a condición de que el solicitante demuestre tal conformidad antes de la fecha en la que esos datos vayan a ser usados con carácter efectivo.».

16) El punto 21.A.31 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.31 **Diseño de tipo**

a) El diseño de tipo consistirá en lo siguiente:

1. los planos y especificaciones, y una lista de dichos planos y especificaciones, necesarios para definir la configuración y las características del diseño del producto, el UAS o la CMU que se haya demostrado que cumple con los criterios de certificación de tipo y los requisitos de protección medioambiental aplicables;
2. información sobre los materiales y procesos y sobre los métodos de fabricación y montaje del producto y la CMU necesaria para garantizar la conformidad del producto y de la CMU;
3. la sección de limitaciones de aeronavegabilidad aprobada de las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad, según se define en las especificaciones de certificación aplicables, y
4. cualquier otro dato que permita, por comparación, determinar la aeronavegabilidad y, si procede, las características medioambientales de productos y CMU posteriores del mismo tipo.

b) Cada diseño de tipo deberá estar adecuadamente identificado.».

- 17) En el punto 21.A.33, letra b), punto 1, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:
- «ii) que los componentes de los productos y las partes constitutivas de la CMU se ajustan adecuadamente a los planos del diseño de tipo propuesto; y».
- 18) El punto 21.A.35 se modifica como sigue:
- a) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
 - «b) El solicitante deberá efectuar todos los ensayos en vuelo que la Agencia considere necesarios para determinar:
 - 1. la conformidad con los criterios de certificación de tipo y los requisitos de protección medioambiental aplicables, y
 - 2. si hay una garantía razonable de que la aeronave, sus componentes, equipos, el UAS o la CMU son fiables y funcionan correctamente en el caso de las aeronaves, los UAS y las CMU que vayan a certificarse con arreglo al presente anexo, excepto en el caso de:
 - i) planeadores, distintos de los planeadores no tripulados, y motoveleros, distintos de los motoveleros no tripulados;
 - ii) globos y dirigibles definidos en ELA1 o ELA2,
 - iii) aviones, distintos de los aviones no tripulados, con una masa máxima de despegue (MTOM) igual o inferior a 2 722 kg.»;
 - b) la letra f) se sustituye por el texto siguiente:
 - «f) Los ensayos en vuelo prescritos en la letra b), punto 2, deberán incluir:
 - 1. para aeronaves distintas de las aeronaves no tripuladas:
 - i) las horas de vuelo que la Agencia considere necesarias para garantizar que se ha demostrado que funciona con seguridad antes de que la aeronave entre en servicio, y que serán al menos 150 horas;
 - ii) en particular, para aeronaves que incorporen motores de turbina de un tipo no utilizado previamente en una aeronave con certificado de tipo, al menos 300 horas de operación con una dotación completa de motores que muestren conformidad con un certificado de tipo,
 - 2. para los UAS y las CMU, las horas de vuelo que la Agencia considere necesarias, teniendo en cuenta el grado de complejidad del diseño de la aeronave y de la CMU y sus riesgos en materia de seguridad, para garantizar que se ha demostrado que funciona con seguridad antes de que la aeronave y la CMU entren en servicio.».
- 19) El punto 21.A.41 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.41 **Certificado de tipo**

El certificado de tipo y el certificado de tipo restringido incluirán el diseño de tipo, las limitaciones de operación, las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, la hoja de datos del certificado de tipo para aeronavegabilidad y emisiones, los criterios de certificación de tipo y los requisitos de protección medioambiental aplicables con los que la Agencia registra la conformidad, y cualquier otra condición o limitación prescrita para el producto, el UAS o la CMU en las especificaciones de certificación y los requisitos de protección medioambiental aplicables. El certificado de tipo y el certificado de tipo restringido de aeronave incluirán, además, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, los datos de idoneidad operativa y la hoja de datos del certificado de tipo de niveles de ruido. La hoja de datos del certificado de tipo y del certificado de tipo restringido de aeronave contendrá el registro de la conformidad de las emisiones de CO₂, y la hoja de datos del certificado de tipo del motor contendrá el registro de la conformidad de las emisiones de escape.».

- 20) En el punto 21.A.90B, letra a), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. en relación con:

- i) aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) igual o inferior a 5 700 kg,

- ii) giroaviones con una MTOM igual o inferior a 3 175 kg,
- iii) planeadores, motoveleros, globos y dirigibles, tal como se definen en ELA1 o ELA2,
- iv) aeronaves con capacidad VTOL y con una MTOM igual o inferior a 5 700 kg;».

21) El punto 21.A.91 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.91 Clasificación de los cambios de los certificados de tipo

Los cambios de un certificado de tipo se clasificarán en “menores” y “mayores”. Un “cambio menor” es aquel que no tiene un efecto apreciable en la masa, el centrado, la resistencia estructural, la fiabilidad, las características operativas, los datos de idoneidad operativa u otras características que afecten a la aeronavegabilidad del producto o del UAS o a sus características medioambientales, o que no tiene un efecto apreciable en la fiabilidad, las características operativas u otras características que afecten a la aeronavegabilidad de la CMU. Sin perjuicio de lo expuesto en el punto 21.A.19, todos los demás cambios se considerarán “cambios mayores” con arreglo a esta subparte. Tanto los cambios mayores como los cambios menores deberán aprobarse de acuerdo con los puntos 21.A.95 o 21.A.97, según corresponda, y estarán adecuadamente identificados.».

22) En el punto 21.A.93, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) La solicitud incluirá, o se le añadirá tras la solicitud inicial, un programa de certificación para la demostración de la conformidad de acuerdo con el punto 21.A.20, consistente en:

1. una descripción del cambio, especificándose:
 - i) la configuración o configuraciones del producto, el UAS o la CMU en el certificado de tipo en el que se vaya a efectuar el cambio;
 - ii) todas las zonas del producto, el UAS o la CMU en el certificado de tipo, incluidos los manuales aprobados, que cambien o se vean afectadas por el cambio; y
 - iii) si el cambio afecta a los datos de idoneidad operativa, los cambios necesarios en los datos de idoneidad operativa;
2. la especificación de cualquier nueva investigación necesaria para demostrar la conformidad del cambio, y de las zonas afectadas por el cambio, con los criterios de certificación de tipo, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa y los requisitos de protección medioambiental aplicables; y
3. en el caso de un cambio mayor de un certificado de tipo:
 - i) una propuesta de criterios de certificación de tipo, criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa y requisitos de protección medioambiental iniciales, preparada de conformidad con los requisitos y opciones especificados en el punto 21.A.101;
 - ii) una propuesta de desglose del programa de certificación en grupos significativos de datos y actividades de demostración de la conformidad, incluida una propuesta de medios de cumplimiento y la correspondiente documentación sobre el cumplimiento;
 - iii) una propuesta de evaluación de los grupos significativos de datos y actividades de demostración de la conformidad que aborde la probabilidad de un incumplimiento no identificado de los criterios de certificación de tipo, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa o los requisitos de protección medioambiental aplicables, y los posibles efectos de dicho incumplimiento sobre la seguridad del producto o el UAS o la protección medioambiental o sobre la seguridad de la CMU; la evaluación propuesta tendrá en cuenta, al menos, los elementos establecidos en el punto 21.B.100, letra a), puntos 1 a 4. Sobre la base de esa evaluación, la solicitud incluirá una propuesta de participación de la Agencia en la verificación de las actividades y los datos de demostración de la conformidad; y
 - iv) un calendario para el proyecto que incluya hitos importantes.».

- 23) El punto 21.A.95 se modifica como sigue:
- a) en la letra b), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:
 - «4. cuando no se haya detectado ninguna peculiaridad o característica que pueda hacer que el producto o la CMU sean inseguros para los usos para los que se solicita la certificación.»;
 - b) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
 - «d) Como excepción a lo dispuesto en la letra a), previa petición del solicitante incluida en la declaración a que se refiere el punto 21.A.20, letra d), un cambio menor de un certificado de tipo de aeronave podrá ser aprobado antes de haberse demostrado la conformidad con los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, a condición de que el solicitante demuestre tal conformidad antes de la fecha en la que esos datos vayan a ser usados con carácter efectivo.».
- 24) En el punto 21.A.97, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) Como excepción a lo dispuesto en la letra b), puntos 2 y 3, previa petición del solicitante incluida en la declaración a que se refiere el punto 21.A.20, letra d), un cambio mayor de un certificado de tipo de aeronave podrá ser aprobado antes de haberse demostrado la conformidad con los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, a condición de que el solicitante demuestre tal conformidad antes de la fecha en la que esos datos vayan a ser usados con carácter efectivo.».
- 25) En el punto 21.A.101, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:
- «a) Los cambios mayores en un certificado de tipo y las zonas afectadas por el cambio deberán cumplir las especificaciones de certificación aplicables al producto, UAS o CMU modificado en la fecha de la solicitud del cambio o bien las especificaciones de certificación que pasaron a ser aplicables con posterioridad a esa fecha de acuerdo con lo expuesto en la letra f). La validez de la solicitud se determinará de acuerdo con lo dispuesto en el punto 21.A.93, letra c). Además, el producto o el UAS modificado deberá cumplir los requisitos sobre protección medioambiental determinados por la Agencia de conformidad con el punto 21.B.85.
 - b) Salvo lo dispuesto en el la letra h), como excepción a lo dispuesto en la letra a), podrá usarse una enmienda anterior a una especificación de certificación contemplada en la letra a) y a cualquier otra especificación de certificación directamente relacionada en cualquiera de las siguientes situaciones, salvo que la enmienda anterior pasase a ser aplicable con anterioridad a la fecha en la que pasaron a ser aplicables las especificaciones de certificación correspondientes incorporadas por referencia en el certificado de tipo:
 1. un cambio que la Agencia no considere significativo. A la hora de determinar si un cambio concreto es significativo, la Agencia analizará el cambio en el contexto de todos los cambios anteriores de diseño que sean relevantes y todas las revisiones relacionadas de las especificaciones de certificación aplicables incorporadas por referencia en el certificado de tipo del producto o de la CMU. Los cambios que cumplan uno de los siguientes criterios se considerarán significativos automáticamente:
 - i) no se mantienen la configuración general o los principios constructivos,
 - ii) no siguen siendo válidos los supuestos utilizados para la certificación del producto, el UAS o la CMU que se va a cambiar;
 2. cada zona, sistema, componente, equipo o parte constitutiva de la CMU que la Agencia considere que no esté afectado por el cambio;
 3. cada zona, sistema, componente, equipo o parte constitutiva de la CMU afectado por el cambio, para el que la Agencia considere que el cumplimiento de las especificaciones de certificación contempladas en la letra a) no contribuye sustancialmente al nivel de seguridad del producto, UAS o CMU modificado o no es práctico.».
- 26) En el punto 21.A.108, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
- «a) al menos un conjunto de cambios en los datos de idoneidad operativa preparados de acuerdo con los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, de todos los operadores de la aeronave modificada de la UE conocidos, antes de que los datos de idoneidad operativa deban ser utilizados por una organización de formación o un operador de la UE, y».

27) El punto 21.A.115 se modifica como sigue:

a) en la letra b), punto 5), el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

«ii) el titular del certificado de tipo esté de acuerdo en colaborar con el titular del certificado de tipo suplementario para asegurar el cumplimiento de todas las obligaciones respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad del producto, UAS o CMU modificado a través del cumplimiento de los puntos 21.A.44 y 21.A.118A.».

b) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Como excepción a lo dispuesto en la letra b), puntos 3 y 4, previa petición del solicitante incluida en la declaración a que se refiere el punto 21.A.20, letra d), el solicitante tiene derecho a que se emita un certificado de tipo suplementario de aeronave antes de que haya demostrado la conformidad con los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, a condición de que el solicitante demuestre tal conformidad antes de la fecha en la que esos datos vayan a ser usados con carácter efectivo.».

28) El punto 21.A.117 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.117 Cambios de la parte de un producto cubierta por un certificado de tipo suplementario

a) Los cambios menores a la parte de un producto, UAS o CMU que esté cubierta por un certificado de tipo suplementario se clasificarán y aprobarán de acuerdo con la subparte D.

b) Todo cambio mayor a la parte de un producto, UAS o CMU que esté cubierta por un certificado de tipo suplementario se aprobará como un certificado de tipo suplementario independiente de acuerdo con esta subparte.

c) Como excepción a lo dispuesto en la letra b), un cambio mayor a la parte de un producto, UAS o CMU cubierta por un certificado de tipo suplementario presentado por el propio titular del certificado de tipo suplementario podrá ser aprobado como un cambio del certificado de tipo suplementario vigente.».

29) En el punto 21.A.118A, letra a), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. implícitas en la colaboración con el titular del certificado de tipo según el punto 21.A.115, letra b), punto 5) inciso ii)».

30) En el punto 21.A.120B, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) al menos un conjunto de cambios en los datos de idoneidad operativa preparados de acuerdo con los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, de todos los operadores de la aeronave modificada de la UE conocidos, antes de que los datos de idoneidad operativa sean utilizados por una organización de formación o un operador de la UE, y».

31) El punto 21.A.121 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.121 Ámbito de aplicación

a) En esta subparte se establece el procedimiento para demostrar la conformidad con los datos de diseño aplicables de un producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU que se pretendan fabricar sin la aprobación de la organización de producción con arreglo a la subparte G.

b) En esta subparte se establecen las obligaciones del fabricante de un producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU fabricados con arreglo a esta subparte.».

32) El punto 21.A.122 se modifica como sigue:

a) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Cualquier persona física o jurídica puede presentar una solicitud para demostrar la conformidad de los distintos productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU con arreglo a esta subparte, si:»;

b) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) tiene o ha solicitado una aprobación que cubra el diseño de ese producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU, o».

33) El punto 21.A.124 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.124 **Solicitud**

a) Toda solicitud de consentimiento para demostrar la conformidad de los distintos productos, componentes, equipos, CMU y partes constitutivas de la CMU con arreglo a esta subparte deberá realizarse de la forma y manera fijada por la autoridad competente.

b) Dicha solicitud deberá contener:

1. pruebas que demuestren, cuando corresponda, que:

- i) la emisión de una aprobación de organización de producción con arreglo a la subparte G sería inapropiada, o
- ii) la certificación o aprobación de un producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU con arreglo a esta subparte es necesaria en espera de la emisión de una aprobación de la organización de producción con arreglo a la subparte G;

2. un resumen de la información requerida con arreglo al punto 21.A.125A, letra b).».

34) El punto 21.A.125A se modifica como sigue:

a) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«El solicitante tendrá derecho a recibir un documento de consentimiento emitido por la autoridad competente en el que esta acceda a la demostración de la conformidad de los distintos productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU con arreglo a esta subparte, después de»;

b) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) haber establecido un sistema de inspección de la producción que asegure que cada producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU se ajusta a los datos de diseño aplicables y está en condiciones de operar con seguridad».

35) En el punto 21.A.125C, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. la organización de producción está en condiciones de facilitar a la autoridad competente pruebas que demuestren que mantiene un control satisfactorio de la fabricación de los productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU con arreglo al documento de consentimiento».

36) El punto 21.A.126 se modifica como sigue:

a) En la letra a), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. los materiales recibidos y los componentes comprados o subcontratados se ajustan a lo especificado en los datos de diseño aplicables»;

b) En la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. los procesos, técnicas de fabricación y métodos de montaje que afecten a la calidad y seguridad del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU terminados se llevan a cabo de acuerdo con las especificaciones aceptadas por la autoridad competente»;

c) En la letra a), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. los cambios de diseño, incluida la sustitución de materiales, se han aprobado con arreglo al presente anexo y se han controlado antes de incorporarse al producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU terminados.»;

d) en la letra b), los puntos 4 y 5 se sustituyen por el texto siguiente:

- «4. los materiales y componentes rechazados se separen e identifiquen de manera que se impida su instalación en el producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU terminados;
5. los materiales y componentes retenidos debido a desviaciones respecto del diseño de tipo o las especificaciones de producción, y que se hayan de considerar para su instalación en el producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU terminados, sean sometidos a un procedimiento aprobado de revisión de ingeniería y fabricación; los materiales y componentes que según este procedimiento se hayan considerado aptos para el servicio se identificarán correctamente y se reinspeccionarán si es necesario trabajar de nuevo sobre ellos o repararlos; los materiales y componentes rechazados según ese procedimiento se marcarán y eliminarán para asegurarse de que no se incorporan al producto final.».

37) El punto 21.A.128 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.128 **Ensayos: motores, hélices y unidades de control y monitorización (CMU)**

Todo fabricante de motores, hélices o CMU fabricados de acuerdo con esta subparte someterá cada uno de los motores, hélices de paso variable o CMU a un ensayo funcional aceptable como el especificado en la documentación del titular del certificado de tipo, para determinar si funciona correctamente en todas las condiciones de operación para las cuales tiene certificación de tipo, a fin de determinar los aspectos correspondientes de cumplimiento del punto 21.A.125A, letra a).».

38) El punto 21.A.129 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.129 **Obligaciones de la organización de producción**

Todo fabricante de un producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU fabricados de acuerdo con esta subparte deberá:

- a) poner a disposición de la autoridad competente, para su inspección, todo producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU;
- b) conservar en el centro de fabricación los datos técnicos y planos que permitan determinar si el producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU se ajusta a los datos de diseño aplicables;
- c) mantener el sistema de inspección de la producción que asegure que cada producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU se ajusta a los datos de diseño aplicables y está en condiciones de operar con seguridad;
- d) proporcionar asistencia al titular del certificado de tipo, el certificado de tipo restringido o la aprobación de diseño en cualquier medida de mantenimiento de la aeronavegabilidad relacionada con los productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU producidos;
- e) cumplir lo dispuesto en la subparte A de la presente sección.».

39) El punto 21.A.130 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.130 **Declaración de conformidad**

- a) Todo fabricante de un producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU fabricados de acuerdo con esta subparte deberá presentar una declaración de conformidad mediante el formulario EASA 52 (véase el apéndice VIII) para aeronaves completas o mediante el formulario EASA 1 (véase el apéndice I) para otros productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU. Dicha declaración deberá ir firmada por una persona autorizada que ocupe un puesto de responsabilidad en la organización de fabricación.

- b) La declaración de conformidad contendrá todo lo siguiente:
1. para cada producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU, una declaración de que dicho producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU se ajusta a los datos de diseño aprobados y está en condiciones de operar con seguridad;
 2. para cada aeronave, una declaración de que dicha aeronave ha sido ensayada en tierra y en vuelo de conformidad con el punto 21.A.127, letra a);
 3. para cada motor, hélice de paso variable o CMU, una declaración de que dicho motor, hélice de paso variable o CMU se ha sometido a un ensayo funcional final, de conformidad con lo dispuesto en el punto 21.A.128;
 4. además, en cuanto a los requisitos de protección medioambiental:
 - i) una declaración de que el motor completo cumple, en la fecha de fabricación, los requisitos sobre emisiones de escape aplicables, y
 - ii) una declaración de que el avión completo cumple, en la fecha de emisión de su primer certificado de aeronavegabilidad, los requisitos sobre emisiones de CO₂ aplicables.
- c) Todo fabricante de un producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU a que se refiere la letra a) presentará una declaración de conformidad actualizada para su validación por la autoridad competente en cualquiera de las situaciones siguientes:
1. después de la transferencia inicial por su parte de la propiedad de dicho producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU,
 2. después de la solicitud de la emisión original de un certificado de aeronavegabilidad de la aeronave,
 3. después de la solicitud de la emisión original de un documento de aptitud para aeronavegabilidad de un motor, una hélice, un componente, un equipo, una CMU o una parte constitutiva de la CMU.
- d) La autoridad competente validará mediante refrendo la declaración de conformidad si halla, tras la inspección, que el producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU se ajusta a los datos de diseño aplicables y está en condiciones de operar con seguridad.».

- 40) El punto 21.A.131 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.131 **Ámbito de aplicación**

En esta subparte se fijan:

- a) el procedimiento para emitir la aprobación de una organización de producción que demuestre la conformidad de los productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU con los datos de diseño aplicables;
- b) los derechos y obligaciones de los solicitantes y de los titulares de dichas aprobaciones.».

- 41) En el punto 21.A.139, la letra d) se modifica como sigue:

- a) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
 - «1. garantizar que cada producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU producido por ella misma o por sus socios, o suministrado por terceros o subcontratado a terceros, es conforme con los datos de diseño aplicables y está en condiciones de operar con seguridad, permitiendo así ejercer las facultades establecidas en el punto 21.A.163;»;
- b) en el punto 2, el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:
 - «iii) la verificación de que los productos, componentes, materiales, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU recibidos, incluso los elementos suministrados nuevos o usados por compradores de productos, están de acuerdo con lo que se especifica en los datos de diseño aplicables;».

- 42) El punto 21.A.147 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.147 **Cambios en el sistema de gestión de la producción**

Tras la emisión de un certificado de aprobación de la organización de producción, antes de efectuar un cambio en el sistema de gestión de la producción que sea significativo para la demostración de la conformidad o las características de aeronavegabilidad y protección medioambiental del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU, tal cambio deberá haber sido aprobado por la autoridad competente. La organización de producción deberá presentar a la autoridad competente una solicitud de aprobación que demuestre que seguirá cumpliendo lo dispuesto en el presente anexo.».

- 43) El punto 21.A.151 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.151 **Condiciones de aprobación**

Las condiciones de aprobación deberán especificar el ámbito del trabajo, los productos o las categorías de componentes y equipos (o ambas cosas), las CMU o las partes constitutivas de la CMU (o ambas cosas) para los cuales el titular está autorizado a ejercer las facultades especificadas en el punto 21.A.163.

Dichas condiciones se emiten como parte de la aprobación de la organización de producción.».

- 44) En el punto 21.A.159, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. la organización de producción está en condiciones de facilitar a la autoridad competente pruebas que demuestren que mantiene un control satisfactorio de la fabricación de los productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU con arreglo a la aprobación;».

- 45) El punto 21.A.163 se modifica como sigue:

- a) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) en el caso de aeronaves completas con certificado de tipo y previa presentación, por lo que se refiere a aeronaves y UAS, de una declaración de conformidad (formulario EASA 52) emitida con arreglo a los puntos 21.A.174 y 21.A.204 del presente anexo o a los puntos 21.L.A.143, letra c), y 21.L.A.163 del anexo Ib (parte 21 Light), obtener un certificado de aeronavegabilidad de la aeronave y un certificado de niveles de ruido, sin más requisitos;»;

- b) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) en el caso de otros productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU, emitir certificados de aptitud autorizados (formulario EASA 1) con arreglo a la subparte G del presente anexo o a la subparte G del anexo Ib (parte 21 Light), sin más requisitos;».

- 46) El punto 21.A.165 se modifica como sigue:

- a) la letra c) se modifica como sigue:

- i) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. determinar que los demás productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU están completos y muestran conformidad con los datos de diseño aprobados y están en condiciones de operar con seguridad, antes de emitir un formulario EASA 1 para certificar su conformidad con los datos de diseño aprobados o declarados y que están en condiciones de operar con seguridad;»;

- ii) el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. determinar que los demás productos, componentes, equipos, CMU o partes constitutivas de la CMU muestran conformidad con los datos aplicables, antes de emitir el formulario EASA 1 como certificado de conformidad;»;

- b) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) prestar asistencia al titular del certificado de tipo u otra aprobación de diseño o a una persona física o jurídica que haya realizado una declaración de conformidad del diseño con arreglo a la subparte C de la sección A del anexo Ib (parte 21 Light) respecto a cualquier acción de mantenimiento de la aeronavegabilidad relacionada con los productos, componentes, equipos, UAS, CMU o partes constitutivas de la CMU que se hayan producido;».

47) En el punto 21.A.174, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

- «b) Toda solicitud de un certificado de aeronavegabilidad o un certificado restringido de aeronavegabilidad deberá incluir:
1. la clase del certificado de aeronavegabilidad para la que se ha presentado una solicitud;
 2. para aeronaves nuevas:
 - i) una declaración de conformidad:
 - emitida en virtud del punto 21.A.163, letra b), o
 - emitida en virtud del punto 21.A.130 y validada por la autoridad competente, o
 - en el caso de una aeronave importada, una declaración de conformidad emitida con arreglo al punto 21.A.163, letra b), o, en el caso de una aeronave importada con arreglo al artículo 9, apartado 2, del presente Reglamento, una declaración firmada por la autoridad exportadora de que la aeronave se ajusta a un diseño aprobado por la Agencia;
 - ii) un informe de peso y centrado con un programa de carga, cuando sea requerido por las especificaciones de certificación aplicables a la aeronave concreta; y
 - iii) el manual de vuelo, cuando sea requerido por las especificaciones de certificación aplicables a la aeronave concreta;
 3. para aeronaves usadas:
 - i) si son originarias de un Estado miembro, un certificado de revisión de la aeronavegabilidad emitido con arreglo al anexo I (parte M) o el anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 (*) de la Comisión o con arreglo al anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión,
 - ii) si son originarias de un Estado no miembro:
 - una declaración de la autoridad competente del Estado en que la aeronave está o estaba matriculada, que refleje su estado de aeronavegabilidad en el registro en el momento de la transferencia,
 - un informe de peso y centrado con un programa de carga, cuando sea requerido por las especificaciones de certificación aplicables a la aeronave concreta,
 - el manual de vuelo cuando dicho manual sea requerido por los códigos de aeronavegabilidad de la aeronave concreta,
 - un historial que permita establecer los estándares de producción, modificaciones y mantenimiento de la aeronave, incluidas todas las limitaciones asociadas a un certificado restringido de aeronavegabilidad emitido con arreglo al punto 21.B.327,
 - una recomendación de emisión de un certificado de aeronavegabilidad o un certificado restringido de aeronavegabilidad y de un certificado de revisión de la aeronavegabilidad tras realizar una revisión de la aeronavegabilidad con arreglo al anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 (*) o un certificado de revisión de la aeronavegabilidad con arreglo al anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 o al anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión,
 - la fecha de expedición del primer certificado de aeronavegabilidad y, si se aplican las normas del anexo 16, volumen III, del Convenio de Chicago, los datos relativos a los valores métricos de las emisiones de CO₂».

(*) Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

- 48) En el punto 21.A.179, letra a), punto 2, el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:
- «i) al presentarse el antiguo certificado de aeronavegabilidad y un certificado de revisión de la aeronavegabilidad válido expedido de conformidad con el anexo I (parte M) o el anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 o el anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, según proceda.».
- 49) En el punto 21.A.239, la letra d) se modifica como sigue:
- a) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
 - «1. crear, implantar y mantener un sistema de control y supervisión del diseño, así como de los cambios de diseño y las reparaciones, de los productos, componentes, equipos, UAS, CMU o partes constitutivas de la CMU cubiertos por las condiciones de aprobación; ese sistema:
 - i) incluirá una función de aeronavegabilidad responsable de garantizar que el diseño de los productos, componentes, equipos, UAS, CMU o partes constitutivas de la CMU, o los cambios de diseño y reparaciones, cumplan los criterios de certificación de tipo, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa y los requisitos de protección medioambiental aplicables;
 - ii) garantizará que la organización de diseño ejerza adecuadamente sus responsabilidades de conformidad con el presente anexo y con las condiciones de aprobación emitidas con arreglo al punto 21.A.251;»;
 - b) El punto 3 se sustituye por el texto siguiente:
 - «3. especificar la manera mediante la cual el sistema de gestión del diseño responde de la aceptabilidad de los componentes, equipos o partes constitutivas de la CMU que son diseñados o de las tareas que son realizadas por sus socios o subcontratistas, de acuerdo con los métodos que hayan sido objeto de procedimientos escritos.».
- 50) El punto 21.A.243 se modifica como sigue:
- a) en la letra a), el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:
 - «a) Como parte del sistema de gestión del diseño, la organización de diseño creará y proporcionará a la Agencia un manual que describa, directamente o por referencia cruzada, la organización, sus políticas, procesos y procedimientos pertinentes, el tipo de trabajo de diseño y las categorías de productos, componentes, equipos, UAS, CMU o partes constitutivas de la CMU para los que la organización de diseño sea titular de una aprobación de organización de diseño, según se especifica en las condiciones de aprobación emitidas de conformidad con el punto 21.A.251 y, en su caso, las interfaces con sus socios o subcontratistas y el control de estos.»;
 - b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
 - «b) Cuando algún componente, equipo o parte constitutiva de la CMU, o algún cambio en los productos, UAS o CMU, sea diseñado por socios o subcontratistas del solicitante, el manual deberá incluir una declaración de la manera en que la organización de diseño es capaz de demostrar, para todos los componentes, equipos o partes constitutivas de la CMU, el cumplimiento con arreglo al punto 21.A.239, letra d), punto 2, y deberá contener, directamente o por referencia cruzada, descripciones e información sobre las actividades de diseño y la organización de esos socios o subcontratistas, según sea necesario para fundamentar la declaración.».
- 51) En el punto 21.A.245, letra e), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. el volumen y la experiencia de la plantilla en todos los departamentos técnicos son suficientes, y el personal dispone de la autoridad requerida para poder desempeñar las responsabilidades asignadas y de las instalaciones, el equipo y el espacio adecuados para que puedan cumplir los requisitos en materia de aeronavegabilidad, de los datos de idoneidad operativa y de protección medioambiental por lo que se refiere al producto, el UAS o la CMU;».

- 52) El punto 21.A.247 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.247 Cambios en el sistema de gestión de la producción

Tras la emisión de una aprobación de organización de diseño, antes de efectuar un cambio en el sistema de gestión del diseño que sea significativo para la demostración de la conformidad o para la aeronavegabilidad, los datos de idoneidad operativa y la protección medioambiental del producto, componente, equipo, UAS, CMU o parte constitutiva de la CMU, tal cambio deberá haber sido aprobado por la Agencia. La organización de diseño deberá presentar a la Agencia una solicitud de aprobación que demuestre, sobre la base de los cambios propuestos en el manual, que seguirá cumpliendo el presente anexo.».

- 53) El punto 21.A.251 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.251 Condiciones de aprobación

Las condiciones de aprobación deberán especificar los tipos de trabajo de diseño, las categorías de productos, componentes, equipos, UAS, CMU o partes constitutivas de la CMU para los que la organización de diseño sea titular de una aprobación de organización de diseño, y las funciones y tareas para cuya ejecución la organización está aprobada con respecto a la aeronavegabilidad, los datos de idoneidad operativa y las características medioambientales de los productos, UAS o CMU. Para las aprobaciones de organizaciones de diseño que abarquen la certificación de tipo o la autorización de Estándar Técnico Europeo (ETSO) para unidades de potencia auxiliar (APU), las condiciones de aprobación contendrán además la lista de productos, CMU o APU. Dichas condiciones se emitirán como parte de una aprobación de organización de diseño.».

- 54) En el punto 21.A.259, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. la organización de diseño puede proporcionar a la Agencia pruebas que demuestren que el sistema de gestión de diseño de la organización mantiene un control y una supervisión satisfactorios del diseño de los productos y las CMU, y las reparaciones y los cambios de estos de conformidad con la aprobación;».

- 55) En el punto 21.A.263, la letra c) se modifica como sigue:

- a) el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. a aprobar determinados diseños de reparación mayor, en virtud de la subparte M del presente anexo, de productos, CMU o unidades de potencia auxiliares (APU);»;

- b) en el punto 7, el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) controle la configuración de la aeronave, el UAS o la CMU, y».

- 56) En el punto 21.A.265, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) determinar que el diseño del producto, el UAS o la CMU, o de los cambios o reparaciones de estos, cumple los criterios de certificación de tipo, las especificaciones técnicas relativas a la realización de declaraciones, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa y los requisitos de protección medioambiental aplicables y no presenta características inseguras;».

- 57) El título de la subparte K de la sección A se sustituye por el texto siguiente:

«SUBPARTE K — COMPONENTES, EQUIPOS, Y PARTES CONSTITUTIVAS DE LA UNIDAD DE CONTROL Y MONITORIZACIÓN (CMU)».

- 58) El punto 21.A.301 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.301 Ámbito de aplicación

En esta subparte se fija el procedimiento para la aprobación de componentes, equipos y partes constitutivas de la CMU.».

59) El punto 21.A.303 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.303 Conformidad con los requisitos aplicables

La demostración de la conformidad de los componentes, equipos y partes constitutivas de la CMU que se vayan a instalar en un producto con certificado de tipo, o en una CMU, deberá realizarse:

- a) en el marco de los procedimientos de certificación de tipo de las subpartes B, D o E para el producto, UAS o CMU en que vaya a instalarse, o
- b) cuando sea pertinente, conforme a los procedimientos de autorización de ETSO de la subparte O, o
- c) en el caso de componentes estándar, de acuerdo con normas reconocidas oficialmente.».

60) El punto 21.A.305 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.305 Aprobación de componentes, equipos, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización (CMU)

En todos los casos en los que la aprobación de un componente, equipo o parte constitutiva de la CMU se requiera explícitamente por el Derecho de la Unión ⁽¹⁾ o de acuerdo con las medidas de la Agencia a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (UE) n.º 748/2012, el componente, equipo o parte constitutiva de la CMU cumplirá el ETSO aplicable o las especificaciones aceptadas por la Agencia como equivalentes para ese caso particular.

61) Se inserta el nuevo punto 21.A.308 siguiente:

«21.A.308 Elegibilidad de una parte constitutiva para su instalación en una unidad de control y monitorización (CMU)

- a) Una parte constitutiva de la CMU que sea crítica para la operación prevista del UAS, según lo determinado por el titular de la aprobación de diseño y acordado con la Agencia, es elegible para su instalación en una CMU siempre que esté en condiciones de operar con seguridad, esté marcada de conformidad con la subparte Q y vaya acompañada de un certificado de aptitud autorizado (formulario EASA 1).
- b) Una parte constitutiva de la CMU que no se considere crítica para la operación prevista de UAS, según lo determinado por el titular de la aprobación de diseño y acordado con la Agencia, es elegible para su instalación en una CMU siempre que:
 - 1) la parte constitutiva de la CMU esté en condiciones de operar con seguridad, y
 - 2) el instalador sea titular de un documento emitido por la persona o la organización que ha fabricado la parte constitutiva de la CMU, en el que se declaren el nombre y la identificación de la parte constitutiva, así como la conformidad de esta con sus datos de diseño, y que contenga la fecha de emisión.».

62) El punto 21.A.431A se modifica como sigue:

a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) En esta subparte se establece el procedimiento para la aprobación del diseño de reparación de un producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU, y se establecen los derechos y obligaciones del solicitante y del titular de dicha aprobación.»;

b) las letras c) y d) se sustituyen por el texto siguiente:

- «c) Una “reparación” significa la eliminación de daños y/o la recuperación de la aeronavegabilidad tras la declaración de aptitud para el servicio inicial por el fabricante de cualquier producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU.
- d) La eliminación de daños mediante la sustitución de componentes, equipos o partes constitutivas de la CMU sin la necesidad de actividades de diseño se considerará una tarea de mantenimiento y por tanto no requerirá una aprobación con arreglo al presente anexo.».

⁽¹⁾ [La lista de actos aplicables debe insertarse como nota a pie de página].».

63) En el punto 21.A.431B, letra a), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. en relación con:

- i) aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) igual o inferior a 5 700 kg,
- ii) giroaviones con una MTOM igual o inferior a 3 175 kg,
- iii) planeadores, motoveleros, globos y dirigibles, tal como se definen en ELA1 o ELA2,
- iv) aeronaves con capacidad VTOL y con una MTOM igual o inferior a 5 700 kg;».

64) En el punto 21.A.432C, letra b), el punto 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. una propuesta de evaluación de los grupos significativos de datos y actividades de demostración de la conformidad que aborde la probabilidad de un incumplimiento no identificado de los criterios de certificación de tipo y los posibles efectos de dicho incumplimiento sobre la seguridad del producto, el UAS o la CMU. La evaluación propuesta tendrá en cuenta, al menos, los elementos establecidos en el punto 21.B.100, letra a), puntos 1 a 4. Sobre la base de esa evaluación, la solicitud incluirá una propuesta de participación de la Agencia en la verificación de las actividades y los datos de demostración de la conformidad; y».

65) En el punto 21.A.433, letra a), los puntos 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

- «3. cuando no se haya detectado ninguna peculiaridad o característica que pueda hacer que el producto, el UAS o la CMU sean inseguros para el uso para el que se solicita la certificación;
4. cuando el solicitante haya especificado que ha proporcionado datos de certificación sobre la base de un acuerdo con el propietario de los datos de certificación de tipo de acuerdo con el punto 21.A.432C, letra b), punto 7:
 - i) cuando el titular haya indicado que no tiene objeción técnica a la información presentada con arreglo a la letra a), punto 2, del presente punto; y
 - ii) cuando el titular esté de acuerdo en colaborar con el titular de la aprobación de diseño de reparación para asegurar el cumplimiento de todas las obligaciones con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad del producto, UAS o CMU modificado a través del cumplimiento del punto 21.A.451.».

66) En el punto 21.A.439, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Los componentes, equipos y partes constitutivas de la CMU utilizados para la reparación se fabricarán de acuerdo con datos de producción basados en todos los datos de diseño necesarios proporcionados por el titular de la aprobación del diseño de reparación.».

67) El punto 21.A.441 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.441 **Realización de la reparación**

- a) La realización de la reparación se llevará a cabo de conformidad con la subparte C del anexo I (parte M) o con la subparte C del anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, o con la subparte C del anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, o por una organización de producción aprobada con arreglo a la subparte G del presente anexo, de conformidad con la facultad prevista en el punto 21.A.163, letra d).
- b) La organización de diseño deberá proporcionar a la organización de mantenimiento que realiza la reparación todas las instrucciones necesarias para la instalación.».

68) En el punto 21.A.445, letra a), la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando un producto, componente, equipo, CMU o parte constitutiva de la CMU dañado se deje sin reparar, y no esté cubierto por datos aprobados anteriormente, la evaluación de las consecuencias del daño para su aeronavegabilidad solo podrá ser realizada.».

- 69) El punto 21.A.708 se modifica como sigue:
- a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
 - «a) la configuración o configuraciones para las que se solicita la autorización de vuelo, incluida, en el caso de las aeronaves no tripuladas, la configuración de la CMU utilizada para controlar la aeronave;»;
 - b) la letra b) se modifica como sigue:
 - i) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:
 - «cualquier condición o restricción necesaria para que la aeronave funcione con seguridad, incluidas las siguientes:»;
 - ii) se añade el nuevo punto 7 siguiente:
 - «7. en el caso de las aeronaves no tripuladas, disposiciones e instrucciones específicas para la operación y el mantenimiento de la aeronavegabilidad del UAS o de la CMU;»;
 - c) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
 - «d) el método empleado para el control de la configuración de la aeronave, incluida, en el caso de las aeronaves no tripuladas, la configuración de la CMU utilizada para controlar la aeronave, con el fin de seguir cumpliendo las condiciones establecidas.».
- 70) En el punto 21.A.711, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:
- «d) Toda organización aprobada podrá expedir una autorización de vuelo (formulario EASA 20b, véase el apéndice IV) en virtud de la facultad concedida de conformidad con el punto CAMO.A.125 del anexo V *quater* (parte CAMO), del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, o el punto CAO.A.095 del anexo V *quinquies* (parte CAO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, o el punto CAO.UAS.095 del anexo II (parte CAO.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, según proceda, cuando las condiciones de vuelo a que se refiere el punto 21.A.708 del presente anexo se hayan aprobado de conformidad con el punto 21.A.710 del presente anexo.».
- 71) El título de la subparte Q se sustituye por el texto siguiente:
- «SUBPARTE Q — IDENTIFICACIÓN DE PRODUCTOS, COMPONENTES, EQUIPOS, UNIDADES DE CONTROL Y MONITORIZACIÓN (CMU) Y PARTES CONSTITUTIVAS DE LA CMU.».**
- 72) El punto 21.A.801 se modifica como sigue:
- a) el encabezamiento se sustituye por el texto siguiente:
 - «21.A.801 **Identificación de productos y unidades de control y monitorización (CMU)**»;
 - b) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
 - «a) La identificación de productos y CMU producidos con arreglo a la subparte F o a la subparte G incluirá la siguiente información:
 1. el nombre del fabricante;
 2. la designación del producto y de la CMU;
 3. el número de serie del fabricante;
 4. para motores, la marca «EXEMPT» cuando la autoridad competente haya concedido una exención de los requisitos de protección medioambiental aplicables;
 5. cualquier otra información que la Agencia considere pertinente.»;

c) se añade la nueva letra e) siguiente:

- «e) Toda persona que produzca una CMU con arreglo a la subparte G o a la subparte F identificará su producto por medio de una placa o mediante troquelado, estampado, grabado químico u otro método aprobado de identificación ignífuga, que contenga la información especificada en la letra a) de tal manera que esté accesible y sea legible y que no sea probable que se vuelva ilegible o se desprenda durante el servicio normal, o se pierda o resulte destruida en un accidente.».

73) El punto 21.A.803 se modifica como sigue:

a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) Nadie eliminará, modificará ni colocará la información de identificación mencionada en el punto 21.A.801, letra a), en ninguna aeronave, motor, hélice, pala de hélice, cubo de hélice o CMU, o la mencionada en el punto 21.A.807, letra a), para el caso de una APU, sin la aprobación de la Agencia.»;

b) las letras c) y d) se sustituyen por el texto siguiente:

- «c) Como excepción a lo dispuesto en las letras a) y b), cualquier persona física o jurídica que realice trabajos de mantenimiento de acuerdo con las reglas asociadas aplicables podrá, de conformidad con los métodos, técnicas y prácticas fijados por la Agencia:

1. eliminar, modificar o colocar la información de identificación mencionada en el punto 21.A.801, letra a), en cualquier aeronave, motor, hélice, pala de hélice, cubo de hélice o CMU, o la mencionada en el punto 21.A.807, letra a), en el caso de una APU, o
2. quitar una placa de identificación mencionada en el punto 21.A.801, o en el punto 21.A.807 en el caso de una APU, cuando sea necesario durante las operaciones de mantenimiento.

- d) Nadie instalará una placa de identificación que se haya quitado de acuerdo con la letra c), punto 2), en ninguna aeronave, motor, hélice, pala de hélice, cubo de hélice o CMU distinta de aquella de la que se haya quitado.».

74) El punto 21.A.804 se sustituye por el texto siguiente:

«21.A.804 Identificación de componentes, equipos, y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización (CMU)

a) Cada componente o equipo que sea elegible para su instalación en un producto con certificado de tipo, y cada parte constitutiva de la CMU que sea elegible para su instalación en una CMU certificada de conformidad con el presente anexo I, se marcará de forma permanente y legible con:

1. un nombre, marca comercial o símbolo que identifique al fabricante de la manera indicada en los datos de diseño aplicables;
2. el número de componente, como se define en los datos de diseño aplicables, y
3. las letras “EPA”:

- i) para los componentes y equipos producidos de acuerdo con datos de diseño aprobados que no pertenezcan al titular del certificado de tipo del producto relacionado, excepto para artículos ETSO y para componentes y equipos a los que se aplique el punto 21.A.307, letra b);
- ii) para las partes constitutivas de la CMU producidas de acuerdo con datos de diseño aprobados que no pertenezcan al titular del certificado de tipo de la CMU relacionada, o al titular del certificado de tipo de la aeronave no tripulada cuando la CMU esté certificada como parte de esta, excepto para partes constitutivas de la CMU ETSO y partes constitutivas de la CMU a las que se aplique el punto 21.A.308, letra b).

b) Como excepción a lo dispuesto en la letra a), si la Agencia conviene en que un componente, equipo o parte constitutiva de la CMU es muy pequeño o en que de todas formas no es factible marcar el componente, equipo o parte constitutiva de la CMU con alguno de los datos requeridos en la letra a), el documento de aptitud autorizado que acompañe al componente, equipo o parte constitutiva de la CMU o su embalaje deberá incluir la información que no pudiera marcarse en el componente, equipo o parte constitutiva de la CMU.».

75) En el punto 21.B.20, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) La Agencia implantará un sistema destinado a analizar adecuadamente cualquier información pertinente recibida en materia de seguridad y a proporcionar sin demora indebida a la autoridad competente de los Estados miembros y a la Comisión cualquier información que necesiten, en particular recomendaciones o medidas correctivas que deban tomarse, para responder oportunamente a un problema de seguridad que afecte a productos, componentes, equipos, UAS, CMU, partes constitutivas de la CMU, personas u organizaciones sujetos al Reglamento (UE) 2018/1139 y a sus actos delegados y de ejecución.».

76) El punto 21.B.70 se sustituye por el texto siguiente:

«21.B.70 **Especificaciones de certificación**

La Agencia, de conformidad con el artículo 76, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139, elaborará especificaciones de certificación y otras especificaciones detalladas, incluidas especificaciones de certificación para la aeronavegabilidad, los datos de idoneidad operativa y la protección medioambiental, que las autoridades competentes, las organizaciones y el personal puedan utilizar para demostrar la conformidad de productos, componentes, equipos, UAS, CMU y partes constitutivas de la CMU con los requisitos esenciales pertinentes de los anexos II, IV, V y IX de dicho Reglamento, así como con los de protección medioambiental establecidos en el artículo 9, apartado 2, y en el anexo III de dicho Reglamento. Estas especificaciones deberán presentar el suficiente grado de detalle y especificidad para indicar a los solicitantes las condiciones en las que se deberán emitir, corregir o completar los certificados.».

77) En el punto 21.B.75, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) La Agencia prescribirá especificaciones técnicas detalladas, denominadas “condiciones especiales”, para un producto, un UAS o una CMU, si las especificaciones de certificación pertinentes no contienen estándares de seguridad adecuados o apropiados para el producto, el UAS o la CMU debido a que:

1. el producto, el UAS o la CMU tienen características de diseño novedosas o inusuales respecto a las prácticas de diseño en las que se basan las especificaciones de certificación aplicables;
2. el uso previsto del producto no es convencional; o
3. la experiencia en servicio con otros productos, UAS o CMU similares o con productos o CMU que tienen características de diseño similares o peligros recién identificados ha demostrado que pueden darse situaciones inseguras.».

78) El punto 21.B.80 se modifica como sigue:

a) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«La Agencia establecerá los criterios de certificación de tipo y los notificará al solicitante de un certificado de tipo o un certificado de tipo restringido. Los criterios de certificación de tipo consistirán en lo siguiente:»;

b) la letra a) se modifica como sigue:

i) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«las especificaciones de certificación para la aeronavegabilidad determinadas por la Agencia aplicables al producto, el UAS o la CMU, según proceda, en la fecha de solicitud de dicho certificado, y cualquier condición especial prescrita por la Agencia de conformidad con el punto 21.B.75, letra a), a menos que:»;

ii) en el punto 3, el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) en el caso de los certificados de tipo, demuestren la conformidad con los requisitos esenciales del anexo II y, cuando proceda, del anexo IX del Reglamento (UE) 2018/1139; o»;

c) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Reservado.».

79) En el punto 21.B.82, la letra a) se modifica como sigue:

a) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. la Agencia acepte o prescriba medios alternativos para demostrar la conformidad con los requisitos esenciales pertinentes de los anexos II, IV, V y IX del Reglamento (UE) 2018/1139.».

80) En el punto 21.B.100, letra a), la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«La Agencia determinará su participación en la verificación de los datos y actividades de demostración de la conformidad en relación con una solicitud de certificado de tipo, certificado de tipo restringido, aprobación de cambio mayor, certificado de tipo suplementario, aprobación de diseño de reparación mayor o autorización de ETSO de APU. Lo hará sobre la base de una evaluación de los grupos significativos de datos y actividades de demostración de la conformidad del programa de certificación. Dicha evaluación contemplará:

- la probabilidad de incumplimiento no identificado de los criterios de certificación de tipo, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa o los requisitos de protección medioambiental; y
- la repercusión potencial del incumplimiento sobre la seguridad del producto, UAS o CMU o la protección medioambiental,

y tendrá en cuenta al menos los siguientes elementos:».

81) En el punto 21.B.103, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) La Agencia emitirá un certificado de tipo de aeronave, motor, hélice o CMU o un certificado de tipo restringido de aeronave, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:

1. el solicitante cumpla el punto 21.A.21;
2. la Agencia, a través de la verificación de la demostración de la conformidad de acuerdo con su participación determinada con arreglo al punto 21.B.100, no haya constatado ningún incumplimiento de los criterios de certificación de tipo aplicables, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa, según proceda, de conformidad con el punto 21.B.82, y los requisitos de protección medioambiental aplicables;
3. no se haya detectado ninguna peculiaridad o característica que pueda hacer que el producto, el UAS o la CMU sean inseguros para el uso para el que se solicita la certificación.».

82) El punto 21.B.107 se modifica como sigue:

a) en la letra a), los puntos 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. la Agencia, a través de la verificación de la demostración de la conformidad de acuerdo con su nivel de participación establecido sobre la base del punto 21.B.100, letras a) o b), no haya constatado ningún incumplimiento de los criterios de certificación de tipo aplicables, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa, según proceda, de conformidad con el punto 21.B.82, y los requisitos de protección medioambiental aplicables; y

3. no se haya detectado ninguna peculiaridad o característica que pueda hacer que el producto, el UAS o la CMU sean inseguros para el uso para el que se solicita la certificación.».

b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) En caso de un cambio que afecte a los datos de idoneidad operativa, como excepción a lo dispuesto en la letra a), puntos 1 y 2, previa petición del solicitante incluida en la declaración a que se refiere el punto 21.A.20, letra d), la Agencia podrá aprobar un cambio en un certificado de tipo de aeronave antes de haberse demostrado la conformidad con los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, a condición de que el solicitante demuestre esa conformidad antes de la fecha en la que tales datos vayan a ser usados con carácter efectivo.».

- 83) En el punto 21.B.111, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:
- «a) La Agencia expedirá un certificado de tipo suplementario, siempre que se cumplan todas las condiciones siguientes:
 1. el solicitante cumpla el punto 21.A.115, letra b);
 2. la Agencia, a través de la verificación de la demostración de la conformidad de acuerdo con el nivel de participación establecido sobre la base del punto 21.B.100, letra a), no haya constatado ningún incumplimiento de los criterios de certificación de tipo aplicables, los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa, según proceda, de conformidad con el punto 21.B.82, y los requisitos de protección medioambiental aplicables;
 3. no se haya detectado ninguna peculiaridad o característica que pueda hacer que el producto, el UAS o la CMU sean inseguros para el uso para el que se solicita la certificación.
 - b) En caso de un certificado de tipo suplementario que afecte a los datos de idoneidad operativa, como excepción a lo dispuesto en la letra a), puntos 1 y 2, previa petición del solicitante incluida en la declaración a que se refiere el punto 21.A.20, letra d), la Agencia podrá emitir un certificado de tipo suplementario antes de haberse demostrado la conformidad con los criterios de certificación de los datos de idoneidad operativa aplicables, a condición de que el solicitante demuestre esa conformidad antes de la fecha en la que tales datos vayan a ser usados con carácter efectivo.».
- 84) En el punto 21.B.320, letra b), el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:
- «5. inspección de la aeronave y, en el caso de las aeronaves no tripuladas, de la CMU;».
- 85) El punto 21.B.325 se sustituye por el texto siguiente:
- «21.B.325 **Emisión de certificados de aeronavegabilidad**
- a) La autoridad competente del Estado miembro de matrícula emitirá un certificado de aeronavegabilidad (formulario EASA 25, véase el apéndice VI) o realizará cambios en él, sin dilación indebida, cuando considere que se cumplen los requisitos del punto 21.B.326 y los requisitos aplicables de la subparte H de la sección A del presente anexo.
 - b) La autoridad competente del Estado miembro de matrícula emitirá un certificado restringido de aeronavegabilidad (formulario EASA 24, véase el apéndice V) o realizará cambios en él, sin dilación indebida, cuando considere que se cumplen los requisitos del punto 21.B.327 y los requisitos aplicables de la subparte H de la sección A del presente anexo.
 - c) Además del certificado de aeronavegabilidad aplicable contemplado en las letras a) o b), para las aeronaves nuevas, o para las aeronaves usadas originarias de un Estado no miembro, la autoridad competente del Estado miembro de matrícula deberá expedir:
 1. para las aeronaves sujetas al anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, un certificado de revisión de la aeronavegabilidad inicial (formulario EASA 15a, véase el apéndice II);
 2. para las aeronaves nuevas sujetas al anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, un certificado de revisión de la aeronavegabilidad inicial (formulario EASA 15c, apéndice II);
 3. para las aeronaves usadas originarias de un Estado no miembro y sujetas al anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, un certificado de revisión de la aeronavegabilidad inicial (formulario EASA 15c, véase el apéndice II), cuando la autoridad competente haya efectuado la revisión de la aeronavegabilidad;
 4. para las aeronaves no tripuladas nuevas sujetas al anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, un certificado de revisión de la aeronavegabilidad inicial (formulario EASA 15d, véase el apéndice II);
 5. para las aeronaves no tripuladas usadas originarias de un Estado no miembro y sujetas al anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, un certificado de revisión de la aeronavegabilidad inicial (formulario EASA 15d, véase el apéndice II) cuando la autoridad competente haya efectuado la revisión de la aeronavegabilidad.».

86) El punto 21.B.326 se modifica como sigue:

a) En la letra a), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. cuando la autoridad competente del Estado miembro de matrícula considere que la aeronave o el UAS, según proceda, es conforme con un diseño aprobado y está en condiciones de operar con seguridad; la autoridad competente podrá realizar inspecciones del Estado miembro de matrícula; y»;

b) la letra b) se modifica como sigue:

i) el punto 1 se modifica como sigue:

— el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) la aeronave o el UAS, según proceda, es conforme con un diseño de tipo aprobado en virtud de un certificado de tipo y de cualquier certificado de tipo suplementario, o de cualquier cambio o reparación aprobados de conformidad con el presente anexo, y»;

— el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:

«iii) la revisión de la aeronavegabilidad se ha llevado a cabo de conformidad con las disposiciones de la subparte I del anexo I (parte M) o con la subparte I del anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, o con la subparte I del anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, según proceda.»;

ii) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. cuando la autoridad competente del Estado miembro de matrícula considere que la aeronave o el UAS, según proceda, es conforme con un diseño aprobado y está en condiciones de operar con seguridad; la autoridad competente podrá realizar inspecciones del Estado miembro de matrícula; y».

87) En el punto 21.B.327, la letra a) se modifica como sigue:

a) en el punto 1, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

«ii) cuando la autoridad competente del Estado miembro de matrícula considere que la aeronave o el UAS, según proceda, es conforme con un diseño aprobado por la Agencia en virtud de un certificado de tipo restringido o de acuerdo con especificaciones de aeronavegabilidad específicas, y está en condiciones de operar con seguridad; la autoridad competente podrá realizar inspecciones del Estado miembro de matrícula;»;

b) el punto 2 se modifica como sigue:

i) en el inciso i), la letra A) se sustituye por el texto siguiente:

«A) la aeronave o el UAS, según proceda, es conforme con un diseño aprobado por la Agencia en virtud de un certificado de tipo restringido o de acuerdo con especificaciones de aeronavegabilidad específicas y con cualquier certificado de tipo suplementario, o cualquier cambio o reparación aprobados de conformidad con el presente anexo I (parte 21), y»;

ii) en el inciso i), la letra C) se sustituye por el texto siguiente:

«C) la aeronave se ha inspeccionado de acuerdo con las disposiciones del anexo I (parte M) o del anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, o del anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, según proceda.»;

iii) el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

«ii) cuando la autoridad competente del Estado miembro de matrícula considere que la aeronave o el UAS, según proceda, es conforme con el diseño aprobado y está en condiciones de operar con seguridad; la autoridad competente podrá realizar inspecciones del Estado miembro de matrícula.».

- 88) En el punto 21.B.432, letra b), punto 1, el inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:
- «ii) auditorías de producto, de UAS o de CMU de una muestra pertinente del diseño y la certificación de los productos, componentes, equipos, UAS, CMU y partes constitutivas de la CMU que entren dentro del alcance del trabajo de la organización;».
- 89) El título de la subparte K de la sección B se sustituye por el texto siguiente:
- «SUBPARTE K — COMPONENTES, EQUIPOS, Y PARTES CONSTITUTIVAS DE LA UNIDAD DE CONTROL Y MONITORIZACIÓN (CMU)».**
- 90) En el punto 21.B.453, letra a), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:
- «4. no se haya detectado ninguna peculiaridad o característica que pueda hacer que el producto, el UAS o la CMU sean inseguros para el uso para el que se solicita la certificación.».
- 91) En el punto 21.B.520, letra b), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:
- «4. inspección de la aeronave y, en el caso de aeronaves no tripuladas, de la CMU;».
- 92) El título de la subparte Q de la sección B se sustituye por el texto siguiente:
- «SUBPARTE Q — IDENTIFICACIÓN DE PRODUCTOS, COMPONENTES, EQUIPOS, UNIDADES DE CONTROL Y MONITORIZACIÓN (CMU) Y PARTES CONSTITUTIVAS DE LA CMU.».**
- 93) La lista de apéndices (Formularios EASA) se modifica como sigue:
- «Apéndice I: Formulario EASA 1. Certificado de aptitud autorizado
- Apéndice II: Formularios EASA 15a, 15c y 15d. Certificado de revisión de la aeronavegabilidad
- Apéndice III: Formulario EASA 20a. Autorización de vuelo
- Apéndice IV: Formulario EASA 20b. Autorización de vuelo (expedida por organizaciones aprobadas)
- Apéndice V: Formulario EASA 24. Certificado restringido de aeronavegabilidad
- Apéndice VI: Formulario EASA 25. Certificado de aeronavegabilidad
- Apéndice VII: Formulario EASA 45. Certificado de niveles de ruido
- Apéndice VIII: Formulario EASA 52. Declaración de conformidad de la aeronave/el sistema de aeronave no tripulada
- Apéndice IX: Formulario EASA 53. Certificado de aptitud para el servicio
- Apéndice X: Formulario EASA 55. Certificado de aprobación de la organización de producción
- Apéndice XI: Formulario EASA 65. Documento de consentimiento de producción sin aprobación de organización de producción
- Apéndice XII. Categorías de ensayo en vuelo y cualificaciones de la correspondiente tripulación de ensayo en vuelo».
- 94) En el apéndice I «Certificado de aptitud autorizado [formulario EASA 1 mencionado en el anexo I (parte 21)]», las instrucciones para la cumplimentación del formulario EASA 1 se modifican como sigue:
- a) la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:
- «Estas instrucciones se refieren solo a la utilización del formulario EASA 1 con fines de producción. Conviene tener en cuenta el apéndice II del anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, y el apéndice III del anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión, que cubren la utilización del formulario EASA 1 con fines de mantenimiento.»;

- b) el punto 1 «FINALIDAD Y UTILIZACIÓN» se modifica como sigue:
- i) el punto 1.1 se sustituye por el texto siguiente:
 - «1.1. La finalidad fundamental del certificado es declarar la aeronavegabilidad de nuevos motores, hélices, componentes, equipos, CMU y partes constitutivas de la CMU aeronáuticos [en lo sucesivo denominados “elemento(s)”].»;
 - ii) el punto 1.6 se sustituye por el texto siguiente:
 - «1.6. El certificado no constituye una aprobación para instalar el elemento en una aeronave, un motor o una hélice determinados, o en una CMU determinada si se trata de partes constitutivas de la CMU, pero ayuda al usuario final a determinar su situación en cuanto a la aprobación de la aeronavegabilidad.»;
- c) en el punto 5 «CUMPLIMENTACIÓN DEL CERTIFICADO POR EL EMISOR», la casilla 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Casilla 8 **Número del componente**

Se indicará el número del componente tal como aparece en el elemento o en la etiqueta/el embalaje. Cuando se trate de un motor, una hélice o una CMU podrá utilizarse la designación de tipo.».

- 95) El apéndice II se modifica como sigue:
- a) el título se sustituye por el texto siguiente:

««Apéndice II

Formularios EASA 15a, 15c y 15d. Certificado de revisión de la aeronavegabilidad.»»

- b) se añade el nuevo formulario EASA 15d siguiente:

«Certificado de revisión de la aeronavegabilidad. Formulario EASA 15d

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (ARC)
 [para aeronaves no tripuladas (UA) que cumplan lo dispuesto en la parte ML.UAS]

Referencia del ARC:
 En virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo,
 [NOMBRE DE LA AUTORIDAD COMPETENTE]

certifica por el presente que:

ha realizado una revisión de la aeronavegabilidad, de conformidad con el anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) .../... de la Comisión [C(2024) 1569. OP: añadir el número de adopción], de la UA siguiente:

[o]

la nueva UA siguiente:
 Fabricante de la UA: Designación del fabricante de la UA:
 Matrícula de la UA: Número de serie de la UA:
 (y esta aeronave) se considera aeronavegable en el momento de la revisión.
 Fecha de expedición: Fecha de expiración:
 Horas de vuelo de la UA en la fecha de la revisión:
 Firmado: N.º de autorización (si procede):

[O]

[NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN APROBADA, DIRECCIÓN y REFERENCIA DE LA APROBACIÓN] (*)

certifica por el presente que ha realizado una revisión de la aeronavegabilidad, de conformidad con el anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) .../... de la Comisión [C(2024) 1569. OP: añadir el número de adopción], de la UA siguiente:

Fabricante de la UA: Designación del fabricante de la UA:
 Matrícula de la UA: Número de serie de la UA:
 y esta aeronave se considera aeronavegable en el momento de la revisión.
 Fecha de expedición: Fecha de expiración:
 Horas de vuelo de la UA en la fecha de la revisión:
 Firmado: N.º de autorización (si procede):

=====

Primera prórroga: la UA cumple las condiciones del punto ML.UAS.901, letra c), del anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) .../... de la Comisión [C(2024) 1569. OP: añadir el número de adopción].
 Fecha de expedición: Fecha de expiración:
 Horas de vuelo de la UA en la fecha de expedición:
 Firmado: N.º de autorización:
 Nombre de la organización aprobada: Referencia de la aprobación:

=====

Segunda prórroga: la UA cumple las condiciones del punto ML.UAS.901, letra c), del anexo I (parte ML.UAS) del Reglamento Delegado (UE) 2024/1107 de la Comisión
 Fecha de expedición: Fecha de expiración:
 Horas de vuelo de la UA en la fecha de expedición:
 Firmado: N.º de autorización:
 Nombre de la organización aprobada: Referencia de la aprobación:

Formulario EASA 15d, edición 1.
 (*) El emisor del formulario puede adaptarlo a sus necesidades suprimiendo el nombre, la declaración de certificación, la referencia a la aeronave en cuestión y los detalles de la emisión que no sean pertinentes para su uso.»

96) El apéndice III se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice III

Autorización de vuelo. Formulario EASA 20a

| | | |
|--|--|--|
| Logotipo de la autoridad competente | AUTORIZACIÓN DE VUELO | |
| (*) | | |
| <p>La presente autorización de vuelo se expide con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1139 y certifica que la aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro con el propósito y en las condiciones enumerados a continuación, y es válida en todos los Estados miembros.</p> <p>La presente autorización de vuelo también es válida para vuelos con destino a Estados no miembros y vuelos en el interior de estos, a condición de que se obtenga una aprobación independiente de las autoridades competentes de dichos Estados:</p> | 1. Nacionalidad y marcas de matrícula: | |
| 2. Fabricante/tipo de aeronave: [para aeronaves no tripuladas, insértese el modelo y la designación de la unidad de control y monitorización] | 3. Número de serie: | |
| 4. La autorización de vuelo cubre: [propósito de conformidad con el punto 21.A.701, letra a)] | | |
| 5. Titular: [en caso de una autorización de vuelo expedida a efectos del punto 21.A.701, letra a), punto 15, debe indicarse: "el propietario registrado"] | | |
| 6. Condiciones/comentarios: | | |
| 7. Período de validez: | | |
| 8. Lugar y fecha de expedición: | 9. Firma del representante de la autoridad competente: | |
| Formulario EASA 20a, edición 2. (*) Para uso del Estado de matrícula.»» | | |

97) El apéndice IV se sustituye por el texto siguiente:

««Apéndice IV

Autorización de vuelo (expedida por organizaciones aprobadas). Formulario EASA 20b

| | | |
|--|---|--|
| El Estado miembro de la autoridad competente que haya expedido la aprobación de la organización en virtud de la cual se expide la autorización de vuelo; o "EASA" cuando la aprobación sea expedida por la EASA. | AUTORIZACIÓN DE VUELO | |
| Nombre y dirección de la organización que expide la autorización de vuelo. | (*) | |
| La presente autorización de vuelo se expide con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1139 y certifica que la aeronave es capaz de efectuar un vuelo seguro con el propósito y en las condiciones enumerados a continuación, y es válida en todos los Estados miembros. La presente autorización de vuelo también es válida para vuelos con destino a Estados no miembros/terceros países y vuelos en el interior de estos, a condición de que se obtenga una aprobación independiente de las autoridades competentes de dichos Estados. | 1. Nacionalidad y marcas de matrícula: | |
| 2. Fabricante/tipo de aeronave: [para aeronaves no tripuladas, insértese el modelo y la designación de la unidad de control y monitorización] | 3. Número de serie: | |
| 4. La autorización de vuelo cubre: [propósito de conformidad con el punto 21.A.701, letra a)] | | |
| 5. Titular: [organización que expide la autorización de vuelo] | | |
| 6. Condiciones/comentarios: | | |
| 7. Período de validez: | | |
| 8. Lugar y fecha de expedición: | 9. Firma autorizada: Nombre: Número de referencia de la aprobación: | |
| Formulario EASA 20b, edición 2. (*) Para uso del titular de la aprobación de la organización.»» | | |

98) El apéndice V se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice V

Certificado restringido de aeronavegabilidad. Formulario EASA 24

LOGOTIPO de la autoridad competente

CERTIFICADO RESTRINGIDO DE AERONAVEGABILIDAD

| | | |
|--|--|-----------------------------------|
| (*) | [Estado miembro de matrícula] [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO] | (*) |
| 1. Nacionalidad y marcas de matrícula | 2. Fabricante y designación del fabricante de la aeronave | 3. Número de serie de la aeronave |
| 4. Categorías | | |
| <p>5. El presente certificado restringido de aeronavegabilidad se expide con arreglo al (**) [Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944] y el [Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo] respecto a la aeronave anteriormente mencionada, que se considera aeronavegable cuando se mantiene y se opera con arreglo a lo precedente y a las limitaciones de operación pertinentes. Además de lo que precede, se aplican las siguientes restricciones:</p> <p>(¹) (²) [La aeronave puede utilizarse en la navegación internacional no obstante las restricciones anteriormente mencionadas].</p> <p>Observaciones: [para aeronaves no tripuladas, insértese el modelo y la designación de la unidad de control y monitorización]</p> | | |
| Fecha de expedición: | | Firma: |
| <p>6. El presente certificado restringido de aeronavegabilidad es válido a menos que sea revocado por la autoridad competente del Estado miembro de matrícula.</p> <p>Se adjuntará al presente certificado un certificado de revisión de la aeronavegabilidad actualizado.</p> | | |
| <p>Formulario EASA 24, edición 3 (*) Para uso del Estado de matrícula. (**) Táchese lo que no proceda.</p> | | |

El presente certificado restringido de aeronavegabilidad deberá llevarse a bordo durante todos los vuelos.»»

100) El apéndice VIII se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Declaración de conformidad de la aeronave/el sistema de aeronave no tripulada. Formulario EASA 52»;

b) el formulario «Declaración de conformidad de la aeronave» se sustituye por el texto siguiente:

| «DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD DE LA AERONAVE/EL SISTEMA DE AERONAVE NO TRIPULADA | | |
|--|--|---|
| 1. Estado de fabricación | 2. [ESTADO MIEMBRO] (*) Un Estado miembro de la Unión Europea (**) | 3. N.º de referencia de la declaración: |
| 4. Organización | | |
| 5. Tipo de aeronave | 6. N.º de referencia del certificado de tipo: | |
| 7. Matrícula o marca de la aeronave | 8. N.º de identificación de la organización de producción: | |
| 9. Datos del motor/la hélice/la unidad de control y monitorización (***) | | |
| 10. Modificaciones y/o boletines de revisiones (***) | | |
| 11. Directivas de aeronavegabilidad | | |
| 12. Concesiones | | |
| 13. Exenciones, dispensas o excepciones (***) | | |
| 14. Observaciones | | |
| 15. Certificado de aeronavegabilidad | | |
| 16. Requisitos adicionales | | |
| 17. Declaración de conformidad Por la presente se certifica que la aeronave/el sistema de aeronave no tripulada se ajusta plenamente al diseño del certificado de tipo y a los elementos indicados en las casillas 9, 10, 11, 12 y 13. La aeronave está en condiciones de operar con seguridad. La aeronave ha sido probada en vuelo con resultado satisfactorio. | | |
| 18. Firmado | 19. Nombre | 20. Fecha (dd.mm.aaaa) |
| 21. Referencia de la aprobación de la organización de producción | | |
| Formulario EASA 52, edición 4 | | |
| (*) O "EASA", si la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) es la autoridad competente. | | |
| (**) Suprímase para los Estados no miembros de la UE o para la EASA. | | |
| (***) Táchese lo que no proceda». | | |

c) Las «Instrucciones para la cumplimentación de la Declaración de conformidad de la aeronave. Formulario EASA 52» se modifican como sigue:

i) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Instrucciones para la utilización de la Declaración de conformidad de la aeronave/el sistema de aeronave no tripulada. Formulario EASA 52»;

ii) El punto 1 «OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN» se sustituye por el texto siguiente:

«1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1. La utilización de la declaración de conformidad de la aeronave/el sistema de aeronave no tripulada emitida por una organización de producción que produzca con arreglo a la parte 21, sección A, subparte F, se explica en el punto 21.A.130, así como en los medios de cumplimiento aceptables relacionados.

- 1.2. La finalidad de la declaración de conformidad de la aeronave/el sistema de aeronave no tripulada (formulario EASA 52) emitida con arreglo a la parte 21, sección A, subparte G, es permitir al titular de un certificado adecuado de aprobación de la organización de producción que ejerza la facultad de obtener un certificado de aeronavegabilidad de una aeronave y, si se solicita, un certificado de niveles de ruido, concedidos por la autoridad competente del Estado miembro de matrícula.»;
- iii) el punto **3.2 se sustituye por el texto siguiente:**
- «3.2. No podrá emitirse ninguna declaración de conformidad para la autoridad competente del Estado miembro de matrícula a no ser que el diseño de la aeronave/el sistema de aeronave no tripulada y los productos en ellos instalados, así como, en el caso de los sistemas de aeronaves no tripuladas, la CMU, estén aprobados.»;
- iv) el punto **3.4 se sustituye por el texto siguiente:**
- «3.4. La presente declaración de conformidad no está destinada a incluir los elementos de equipo que puedan tener que instalarse para dar cumplimiento a las normas operacionales aplicables. No obstante, algunos de estos elementos podrán incluirse en la casilla 10 o en el diseño de tipo aprobado. Por tanto, se recuerda a los operadores que son responsables del cumplimiento de las normas operacionales aplicables a las operaciones concretas que efectúen.»;
- v) la casilla 9 se sustituye por el texto siguiente:
- «*Casilla 9* Se especificarán el tipo de motor y los tipos de hélice de manera completa, según conste en el certificado de tipo correspondiente y la hoja de datos conexa. También se indicará el número de identificación de la organización de producción y su localización. En el caso de los sistemas de aeronaves no tripuladas, se especificará el tipo de CMU de manera completa, según conste en el certificado de tipo pertinente, la hoja de datos asociada, y el número de identificación de la organización de producción.»;
- vi) La casilla 11 se sustituye por el texto siguiente:
- «*Casilla 11* Se incluirá una lista de todas las directivas de aeronavegabilidad aplicables (o equivalentes) y una declaración de conformidad, junto con una descripción del método aplicado para asegurar la conformidad de la aeronave o el sistema de aeronave no tripulada en cuestión, incluidos los productos y los componentes, aparatos y equipos instalados y, en el caso de los sistemas de aeronaves no tripuladas, la CMU y las partes constitutivas de la CMU. Se indicará asimismo cualquier plazo futuro impuesto para asegurar la conformidad.»;
- vii) la casilla 17 se sustituye por el texto siguiente:
- «*Casilla 17* La validez de la declaración de conformidad está supeditada a la cumplimentación completa de todas las casillas del formulario. El titular de la aprobación de la organización de producción deberá guardar archivada una copia del informe del vuelo de prueba junto con un registro de los defectos constatados y las rectificaciones efectuadas. El informe irá firmado por el personal certificador apropiado y por un miembro de la tripulación de vuelo, por ejemplo el piloto de pruebas o el ingeniero de pruebas en vuelo, que lo declararán satisfactorio. Las pruebas en vuelo efectuadas serán las definidas en el control del elemento de gestión de la calidad del sistema de producción, según lo dispuesto en el punto 21.A.139, en particular en la letra d), punto 2, inciso vi), para garantizar que la aeronave se ajusta a los datos de diseño aplicables y está en condiciones de operar con seguridad.
- El titular del certificado de aprobación de la organización de producción deberá guardar archivada una lista de los elementos aportados (o puestos a disposición) para poder cumplir los aspectos de esta declaración relacionados con la seguridad del funcionamiento de la aeronave.».

101) En el apéndice X, el primer formulario (Formulario EASA 55a, edición 3) se sustituye por el texto siguiente:

| |
|---|
| <p>[ESTADO MIEMBRO] (*) Estado miembro de la Unión Europea (**)</p> <p style="text-align: center;">CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN DE PRODUCCIÓN Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO].21G.XXXX (*)</p> <p>De conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo y con el Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión actualmente en vigor, y con sujeción a las condiciones especificadas a continuación, [la AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO] certifica que: [NOMBRE Y DIRECCIÓN DE LA EMPRESA] como organización de producción de conformidad con la sección A del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, está aprobada para producir los productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización enumerados en la lista de aprobación adjunta y emitir certificados al respecto utilizando las referencias mencionadas anteriormente.</p> <p style="text-align: center;">CONDICIONES:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La presente aprobación se limita a lo especificado en las condiciones de aprobación adjuntas. 2. La presente aprobación está supeditada al cumplimiento de los procedimientos especificados en la memoria explicativa de la organización de producción aprobada. 3. La presente aprobación será válida mientras la organización de producción aprobada cumpla lo dispuesto en el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión. 4. La presente aprobación es válida por un período indefinido, con sujeción al cumplimiento de las condiciones antes indicadas, a menos que se haya renunciado a ella o bien haya sido sustituida, suspendida o revocada. <p>Fecha de la emisión original: Fecha de la presente revisión: Revisión n.º: Firmado: Por la autoridad competente: [IDENTIFICACIÓN DE LA AUTORIDAD COMPETENTE] (**)</p> <p>Formulario EASA 55a, edición 4. (*) O «EASA», si la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) es la autoridad competente. (**) Suprímase para los Estados no miembros de la Unión Europea.</p> |
|---|

(102) El apéndice XI se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice XI

**Documento de consentimiento de producción sin aprobación de organización de producción.
Formulario EASA 65**

Documento de consentimiento mencionado en la subparte F del anexo I (parte 21)

[ESTADO MIEMBRO] (*)
Estado miembro de la Unión Europea (**)
DOCUMENTO DE CONSENTIMIENTO DE PRODUCCIÓN SIN APROBACIÓN DE ORGANIZACIÓN DE PRODUCCIÓN

[NOMBRE DEL SOLICITANTE]
[NOMBRE COMERCIAL (si difiere del nombre del solicitante)]
[DIRECCIÓN POSTAL COMPLETA DEL SOLICITANTE]
Fecha (día, mes, año)
Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (**)] .21F.XXXX

Muy señora mía/Muy señor mío:

Tras la evaluación de su sistema de inspección de la producción se ha comprobado que cumple lo dispuesto en la sección A, subpartes A y F, del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión.

Por lo tanto, con sujeción a las condiciones especificadas a continuación, damos nuestro consentimiento para que la demostración de la conformidad de los productos, componentes, equipos, unidades de control y monitorización y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización mencionados a continuación pueda hacerse con arreglo a lo dispuesto en la sección A, subparte F, del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión.

N.º de unidades N.º de componente N.º de serie

AERONAVE

COMPONENTES

Se aplicarán al presente documento de consentimiento las condiciones siguientes:

- 1) Será válido mientras [nombre de la empresa] cumpla lo dispuesto en la sección A, subpartes A y F, del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión.
- 2) Se requerirá el cumplimiento de los procedimientos especificados en el manual de [nombre de la empresa] referencia/fecha de emisión
- 3) Su fecha de vencimiento es el
- 4) La declaración de conformidad emitida por [nombre de la empresa] con arreglo al punto 21.A.130 del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión será validada por la autoridad emisora del presente documento de consentimiento de conformidad con el procedimiento del manual anteriormente citado.
- 5) [Nombre de la empresa] notificará inmediatamente a la autoridad emisora del presente documento de consentimiento cualquier cambio en el sistema de inspección de la producción que pueda afectar a la inspección, la conformidad o la aeronavegabilidad de los productos, componentes, unidades de control y monitorización y partes constitutivas de la unidad de control y monitorización enumerados en la lista del presente documento de consentimiento.

Por la autoridad competente: [IDENTIFICACIÓN DE LA AUTORIDAD COMPETENTE (*) (**)]

Fecha y firma

Formulario EASA 65, edición 4.

(*) O "EASA", si la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA) es la autoridad competente.

(**) Suprímase para los Estados no miembros de la Unión Europea.»»

ANEXO II

El anexo del Reglamento Delegado (UE) 2019/945 se modifica como sigue:

- 1) En la PARTE 2 «Requisitos para los sistemas de aeronaves no tripuladas de clase C1», el punto 15 se sustituye por el texto siguiente:
 - «15) Transmitir al piloto a distancia una señal de alerta clara cuando la batería de la UA o de su CMU alcance un nivel bajo, a fin de que el piloto a distancia tenga tiempo suficiente para hacer aterrizar de forma segura la UA.».
- 2) En la PARTE 3 «Requisitos para los sistemas de aeronaves no tripuladas de clase C2», el punto 17 se sustituye por el texto siguiente:
 - «17) Transmitir al piloto a distancia una señal de alerta clara cuando la batería de la UA o de su CMU alcance un nivel bajo, a fin de que el piloto a distancia tenga tiempo suficiente para hacer aterrizar de forma segura la UA.».
- 3) En la PARTE 4 «Requisitos para los sistemas de aeronaves no tripuladas de clase C3», el punto 13 se sustituye por el texto siguiente:
 - «13) Transmitir al piloto a distancia una señal de alerta clara cuando la batería de la UA o de su CMU alcance un nivel bajo, a fin de que el piloto a distancia tenga tiempo suficiente para hacer aterrizar de forma segura la UA.».