|  |  |
| --- | --- |
| **1.** | **Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX**  REGULAMENTUL (UE) 2015/640 AL COMISIEI din 23 aprilie 2015 privind specificații de navigabilitate suplimentare pentru un anumit tip de operațiuni și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012  **Amendamente incluse:**   * **REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/133** al Comisiei din 28 ianuarie 2019 de modificare a Regulamentului (UE) 2015/640 în ceea ce privește introducerea de noi specificații de navigabilitate suplimentare; * **REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/1159** al Comisiei din 2020 de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1321/2014 și (UE) 2015/640 în ceea ce privește introducerea unor noi cerințe de navigabilitate suplimentare; * **REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2021/97** al comisiei din 28 ianuarie 2021 de modificare și de rectificare a regulamentului (UE) 2015/640 în ceea ce privește introducerea unor noi cerințe de navigabilitate suplimentare; * **REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2022/1254** al Comisiei din 19 iulie 2022 de modificare a Regulamentului (UE) 2015/640 în ceea ce privește introducerea unor noi cerințe de navigabilitate suplimentare; * **REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2024/2954** al Comisiei din 29 noiembrie 2024 de modificare a Regulamentului (UE) 2015/640 în ceea ce privește introducerea unor noi cerințe de navigabilitate suplimentare |
| **2.** | **Titlul proiectului de act normative național**  Cerințe Tehnice „SPECIFICAȚII DE NAVIGABILITATE SUPLIMENTARE PENTRU UN ANUMIT TIP DE OPERAȚIUNI” CT-SNS |
| **3.** | **Gradul de compatibilitate**  Compatibil |
| **4.** | **Autoritatea/persoana responsabilă**  Autoritatea Aeronautică Civilă, Ana Miron –Direcția juridică, reglementări și protecția consumatorului |
| **5.** | **Data întocmirii/actualizării**  Ianuarie 2026 |
| **6.** | **Traducere verificată de BIE** |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Articolul 1 Obiect și domeniu de aplicare**  (1) Prezentul regulament stabilește specificații de navigabilitate suplimentare comune referitoare la continuitatea navigabilității și îmbunătățirea siguranței aeronavelor. | **Article 1**  **Subject matter and scope**  1. This Regulation lays down common additional airworthiness specifications related to the continuing airworthiness and safety  improvements of aircraft. | 1.1.1 Prezentul regulament stabilește specificații de navigabilitate suplimentare referitoare la continuitatea navigabilității și îmbunătățirea siguranței aeronavelor. | 1.1. This Regulation lays down common additional airworthiness specifications related to the continuing airworthiness and safety  improvements of aircraft. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (2) Prezentul regulament se aplică:  (a) operatorilor de:  (i) aeronave înmatriculate într-un stat membru, cu excepția cazului și în măsura în care statul membru și-a transferat responsabilitățile în temeiul Convenției de la Chicago către o țară terță, iar aeronavele sunt exploatate de un operator de aeronave dintr-o țară terță;  (ii)aeronave înmatriculate într-o țară terță și exploatate de un operator de aeronave care este stabilit sau își are reședința ori sediul principal pe teritoriul care intră sub incidența tratatelor; | 2. This Regulation applies to:  (a) operators of:  (i) aircraft registered in a Member State, unless and to the extent  that the Member State has transferred its responsibilities  pursuant to the Chicago Convention to a third country and  the aircraft is operated by a third-country aircraft operator;  (ii) aircraft registered in a third country and operated by an aircraft  operator established, residing or with a principal place of  business in the territory to which the Treaties apply; | 1.1.2 Prezentele Cerințe Tehnice se aplică:  (a) operatorilor de:  (i) aeronave înmatriculate în RM, cu excepția cazului și în măsura în care RM și-a transferat responsabilitățile în temeiul Convenției de la Chicago către o țară terță, iar aeronavele sunt exploatate de un operator de aeronave din țara respectivă;  (ii) aeronave înmatriculate într-un alt stat și exploatate de un operator de aeronave pentru care AAC asigură supravegherea sau care intră sub incidența tratatelor; | 1.1.2 These Technical Requirements apply to:  (a) operators of:  (i) aircraft registered in the Republic of Moldova, unless and to the extent that the Republic of Moldova has transferred its responsibilities under the Chicago Convention to a third country, and the aircraft are operated by an aircraft operator from that country;  (ii) aircraft registered in another State and operated by an aircraft operator for which the CAA provides oversight or which are subject to treaties; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) titularilor de certificate de tip, certificate de tip restrictiv, certificate de tip suplimentar, aprobări de modificare de proiect sau aprobări de proiect de reparații emise de agenție în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei ( 1 ) sau considerate a fi fost emise în conformitate cu articolul 3 din regulamentul respectiv; | (b) holders of a type certificate, restricted type certificate, supplemental  type certificate, design change approval, or repair design approval  issued by the Agency in accordance with Commission Regulation (EU) No 748/2012 (1) or deemed to have been issued in  accordance with Article 3 of that Regulation; | (b) titularilor de certificate de tip, certificate de tip restrictiv, certificate de tip suplimentar, aprobări de modificare de proiect sau aprobări de proiect de reparații aprobate de Autoritatea Aeronautică Civilă în conformitate cu Regulamentului privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin HG nr. 91/2024 (în continuare Regulamentul aprobat prin HG nr. 91/2024); | (b) holders of type certificates, restricted type certificates, supplemental type certificates, design change approvals or repair design approvals approved by the Civil Aviation Authority in accordance with the Regulation on establishing the requirements and administrative procedures for airworthiness and environmental certification or the declaration of conformity of aircraft and related products, parts and appliances, as well as the requirements relating to the capability of design and production organizations, approved by GD no. 91/2024 (hereinafter the Regulation approved by GD no. 91/2024); | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) solicitanților de certificate de tip sau certificate de tip restrictiv pentru avioane de mare capacitate, pentru care cererile au fost depuse înainte de 1 ianuarie 2019 și cărora li se eliberează certificatul după 26 august 2020 atunci când este specificat în anexa I (partea 26). | (c) the applicants for a type certificate or a restricted type certificate for  a large aeroplane, for which the application was submitted before  1 January 2019 and who are issued with the certificate after  26 August 2020 when specified in Annex I (Part-26). | (c) solicitanților de certificate de tip sau certificate de tip restrictiv pentru avioane de mare capacitate, pentru care cererile au fost depuse înainte de 1 ianuarie 2019 și cărora li se eliberează certificatul după 26 august 2020 atunci când este specificat în anexa nr. 1 (partea 26) la prezentele Cerințe Tehnice. | (c) applicants for type certificates or restricted type certificates for large aeroplanes, for which applications were submitted before 1 January 2019 and to whom the certificate is issued after 26 August 2020 when specified in Annex No. 1 (Part 26) to these Technical Requirements. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **Articolul 2 Definiții**  (a) „configurație operațională maximă a locurilor pentru pasageri” înseamnă numărul maxim de locuri pentru pasageri al unei aeronave, exclusiv locurile rezervate echipajului, stabilit în scopuri operaționale și specificat în manualul de exploatare; | **Article 2**  **Definitions**  For the purposes of this Regulation,  (a) ‘maximum operational passenger seating configuration’ shall mean  the maximum passenger seating capacity of an individual aircraft,  excluding crew seats, established for operational purposes and  specified in the operations manual | **1.2 Definiții**  În sensul prezentelor Cerințe Tehnice se aplică următoarele definiții:  (a) configurație operațională maximă a locurilor pentru pasageri - numărul maxim de locuri pentru pasageri al unei aeronave, exclusiv locurile rezervate echipajului, stabilit în scopuri operaționale și specificat în manualul de exploatare; | **1.2 Definitions**  For the purposes of these Technical Requirements,  (a) ‘maximum operational passenger seating configuration’ shall mean  the maximum passenger seating capacity of an individual aircraft,  excluding crew seats, established for operational purposes and  specified in the operations manual; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) «avion de mare capacitate» înseamnă un avion care are, în baza de certificare, Specificația de certificare «CS-25» pentru avioane de mare capacitate sau un echivalent al acesteia; | (b) ‘large aeroplane’ means an aeroplane that has the Certification  Specifications for Large Aeroplanes ‘CS-25’ or equivalent in its  certification basis; | (b) avion de mare capacitate - avion care are, în baza de certificare, specificația de certificare „CS-25” pentru avioane de mare capacitate sau un echivalent al acesteia; | (b) ‘large aeroplane’ means an aeroplane that has the Certification  Specifications for Large Aeroplanes ‘CS-25’ or equivalent in its  certification basis; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (ba) «avion de mică capacitate» înseamnă un avion care are, în baza de certificare, Specificația de certificare «CS-23» pentru avioane de categorie normală sau un echivalent al acesteia; | (ba) ‘small aeroplane’ means an aeroplane that has the Certification  Specifications for Normal-Category Aeroplanes ‘CS-23’ or equivalent in its certification basis; | (ba) avion de mică capacitate - un avion care are, în baza de certificare, Specificația de certificare «CS-23» pentru avioane de categorie normală sau un echivalent al acesteia; | (ba) ‘small aeroplane’ means an aeroplane that has the Certification  Specifications for Normal-Category Aeroplanes ‘CS-23’ or equivalent in its certification basis; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) „elicopter de mare capacitate” înseamnă un elicopter care are, în baza de certificare, specificația de certificare „CS-29” pentru giravioane de mare capacitate sau un echivalent al acesteia; | (c) ‘large helicopter’ means a helicopter that has the Certification  Specifications for Large Rotorcraft ‘CS-29’ or equivalent in its  certification basis; | (c) elicopter de mare capacitate - elicopter care are, în baza de certificare, specificația de certificare „CS-29” pentru giravioane de mare capacitate sau un echivalent al acesteia; | (c) ‘large helicopter’ means a helicopter that has the Certification  Specifications for Large Rotorcraft ‘CS-29’ or equivalent in its  certification basis; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (ca) „elicopter de mică capacitate” înseamnă un elicopter care are, în baza de certificare, specificația de certificare „CS-27” pentru giravioane de mică capacitate sau un echivalent al acesteia; | (ca) ‘small helicopter’ means a helicopter that has the Certification  Specifications for Small Rotorcraft ‘CS-27’ or equivalent in its  certification basis; | (ca) elicopter de mică capacitate - un elicopter care are, în baza de certificare, specificația de certificare „CS-27” pentru giravioane de mică capacitate sau un echivalent al acesteia; | (ca) ‘small helicopter’ means a helicopter that has the Certification  Specifications for Small Rotorcraft ‘CS-27’ or equivalent in its  certification basis; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (cb) „elicopter de mică capacitate de categorie A” înseamnă un elicopter de mică capacitate care are toate caracteristicile categoriei A, astfel cum sunt definite la punctul 17 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și care are, în baza de certificare, specificațiile suplimentare prevăzute în Specificațiile de certificare pentru giravioane de mare capacitate (CS-29), care sunt aplicabile în temeiul trimiterii din apendicele C la CS-27, sau un echivalent al acestora; | (cb) ‘small category A helicopter’ means a small helicopter that has all  the characteristics of category A as defined in point (17) of  Annex I to Regulation (EU) No 965/2012 and has in its certification basis the additional specifications set out in the Certification  Specifications for Large Rotorcraft (CS-29) that are applicable by  virtue of the reference in Appendix C to CS-27, or equivalent; | (cb) elicopter de mică capacitate de categorie A - elicopter de mică capacitate care are toate caracteristicile categoriei A, astfel cum sunt definite în Anexa nr.1 la Regulamentul aprobat prin HG nr. 612/2022 și care are, în baza de certificare, specificațiile suplimentare prevăzute în Specificațiile de certificare pentru giravioane de mare capacitate (CS-29), care sunt aplicabile în temeiul trimiterii din apendicele C la CS-27, sau un echivalent al acestora; | (cb) ‘small category A helicopter’ means a small helicopter that has all  the characteristics of category A as defined in  Annex I to Regulation No 612/2022 and has in its certification basis the additional specifications set out in the Certification  Specifications for Large Rotorcraft (CS-29) that are applicable by virtue of the reference in Appendix C to CS-27, or equivalent; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (cc) „condiții maritime demonstrate” înseamnă condițiile maritime care au fost selectate de solicitantul unui certificat de tip sau al unui certificat de tip suplimentar și pe baza cărora a fost demonstrată rezistența giravionului la răsturnare, certificată ulterior pentru amerizare sau flotabilitate de urgență; | (cc) ‘Substantiated sea conditions’ means those sea conditions which  were selected by the applicant for a type certificate or supplemental  type certificate against which the resistance of the rotorcraft to  capsize has been demonstrated and subsequently certified for  ditching or emergency flotation provisions; | (cc) condiții maritime demonstrate - condițiile maritime care au fost selectate de solicitantul unui certificat de tip sau al unui certificat de tip suplimentar și pe baza cărora a fost demonstrată rezistența giravionului la răsturnare, certificată ulterior pentru amerizare sau flotabilitate de urgență; | (cc) ‘Substantiated sea conditions’ means those sea conditions which  were selected by the applicant for a type certificate or supplemental  type certificate against which the resistance of the rotorcraft to  capsize has been demonstrated and subsequently certified for  ditching or emergency flotation provisions; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (d) „avion cu grad scăzut de ocupare” înseamnă un avion care are o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri de:  1. până la 19 locuri inclusiv sau  2. până la o treime inclusiv din numărul maxim de locuri pentru pasageri din avionul cu o certificare de tip, astfel cum se indică în fișa de date a certificatului de tip (Type Certificate Data Sheet, TCDS) a avionului, dacă sunt îndeplinite ambele condiții de mai jos:  (a) numărul total de locuri pentru pasageri aprobate pentru ocupare în timpul rulării la sol, al decolării sau al aterizării nu depășește 100 pe punte;  (b) configurația maximă operațională a locurilor pentru pasageri în timpul rulării la sol, al decolării sau al aterizării în orice zonă individuală dintre perechile de ieșiri de urgență (sau orice zonă fără ieșire) nu depășește o treime din suma locurilor pentru pasageri autorizate pentru perechile de ieșiri de urgență care delimitează acea zonă (pe baza numărului de locuri pentru pasageri pentru fiecare pereche de ieșiri de urgență definit în baza de certificare aplicabilă a avionului). În scopul stabilirii conformării cu această limitare de zonă, în cazul unui avion care a dezactivat ieșirile de urgență, se presupune că toate ieșirile de urgență sunt funcționale; | (d) ‘low-occupancy aeroplane’ means an aeroplane that has a  maximum perational passenger seating configuration of:  (1) up to and including 19 seats, or;  (2) up to and including one third of the maximum passenger seating capacity of the type-certified aeroplane, as indicated in the aeroplane type-certificate data sheet (TCDS), provided  that both of the following conditions are met:  (a) the total number of passenger seats approved for  occupancy during taxiing, take-off or landing does not  exceed 100 per deck;  (b) the maximum operational passenger seating configuration  during taxiing, take-off or landing in any individual zone  between pairs of emergency exits (or any dead-end zone)  does not exceed one third of the sum of the passenger seat  allowances for the emergency exit pairs bounding that  zone (using the passenger seat allowance for each  emergency exit pairs as defined by the applicable certification basis of the aeroplane). For the purpose of determining compliance with this zonal limitation, in the case  of an aeroplane that has deactivated emergency exits, it  shall be assumed that all emergency exits are functional ; | (d) avion cu grad scăzut de ocupare - un avion care are o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri de:  1. până la 19 locuri inclusiv sau  2. până la o treime inclusiv din numărul maxim de locuri pentru pasageri din avionul cu o certificare de tip, astfel cum se indică în fișa de date a certificatului de tip (Type Certificate Data Sheet, TCDS) a avionului, dacă sunt îndeplinite ambele condiții de mai jos:  a) numărul total de locuri pentru pasageri aprobate pentru ocupare în timpul rulării la sol, al decolării sau al aterizării nu depășește 100 pe punte;  b) configurația maximă operațională a locurilor pentru pasageri în timpul rulării la sol, al decolării sau al aterizării în orice zonă individuală dintre perechile de ieșiri de urgență (sau orice zonă fără ieșire) nu depășește o treime din suma locurilor pentru pasageri autorizate pentru perechile de ieșiri de urgență care delimitează acea zonă (pe baza numărului de locuri pentru pasageri pentru fiecare pereche de ieșiri de urgență definit în baza de certificare aplicabilă a avionului). În scopul stabilirii conformării cu această limitare de zonă, în cazul unui avion care a dezactivat ieșirile de urgență, se presupune că toate ieșirile de urgență sunt funcționale; | (d) ‘low-occupancy aeroplane’ means an aeroplane that has a  maximum perational passenger seating configuration of:  (1) up to and including 19 seats, or;  (2) up to and including one third of the maximum passenger seating capacity of the type-certified aeroplane, as indicated in the aeroplane type-certificate data sheet (TCDS), provided  that both of the following conditions are met:  (a) the total number of passenger seats approved for occupancy during taxiing, take-off or landing does not exceed 100 per deck;  (b) the maximum operational passenger seating configuration  during taxiing, take-off or landing in any individual zone between pairs of emergency exits (or any dead-end zone) does not exceed one third of the sum of the passenger seat  allowances for the emergency exit pairs bounding that zone (using the passenger seat allowance for each  emergency exit pairs as defined by the applicable certification basis of the aeroplane). For the purpose of determining compliance with this zonal limitation, in the case of an aeroplane that has deactivated emergency exits, it shall be assumed that all emergency exits are functional; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (e) „limită de valabilitate” (Limit Of Validity, LOV) înseamnă, în contextul datelor tehnice care sprijină programul de întreținere structurală, o perioadă de timp, specificată ca număr total de cicluri sau ore de zbor acumulate sau ambele, pe parcursul căreia se demonstrează că avionul nu va suferi o degradare generalizată prin oboseală; | (e) ‘limit of validity’ (LOV) means, in the context of the engineering  data that supports the structural maintenance programme, a period  of time, stated as a number of total accumulated flight cycles or  flight hours or both, during which it is demonstrated that widespread fatigue damage will not occur in the aeroplane; | (e) limită de valabilitate (Limit Of Validity, LOV) - în contextul datelor tehnice care sprijină programul de întreținere structurală, o perioadă de timp, specificată ca număr total de cicluri sau ore de zbor acumulate sau ambele, pe parcursul căreia se demonstrează că avionul nu va suferi o degradare generalizată prin oboseală; | (e) ‘limit of validity’ (LOV) means, in the context of the engineering data that supports the structural maintenance programme, a period of time, stated as a number of total accumulated flight cycles or flight hours or both, during which it is demonstrated that widespread fatigue damage will not occur in the aeroplane; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (f) „secțiune referitoare la limitările de navigabilitate” (Airworthiness Limitation Section, ALS) înseamnă o secțiune a instrucțiunilor pentru continuitatea navigabilității, astfel cum se prevede la punctele 21.A.61, 21.A.107 și 21.A.120A din anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, care conține limitări de navigabilitate ce prevăd fiecare termen de înlocuire, interval de inspecție și procedură de inspecție aferentă obligatorii; | (f) ‘airworthiness limitation section’ (ALS) means a section in the  instructions for continued airworthiness, as required by points  21.A.61, 21.A.107 and 21.A.120A of Annex I (Part 21) to  Regulation (EU) No 748/2012, that contains airworthiness limitations that set out each mandatory replacement time, inspection  interval and related inspection procedure; | (f) secțiune referitoare la limitările de navigabilitate (Airworthiness Limitation Section, ALS) - secțiune a instrucțiunilor pentru continuitatea navigabilității, în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la Regulamentul privind stabilirea cerințelor și procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție, aprobat prin HG nr. 91/2024, care conține limitări de navigabilitate ce prevăd fiecare termen de înlocuire, interval de inspecție și procedură de inspecție aferentă obligatorii; | (f) ‘airworthiness limitation section’ (ALS) means a section in the instructions for continued airworthiness, as required by points 21.A.61, 21.A.107 and 21.A.120A of Annex I (Part 21) to  Regulation No 91/2024, that contains airworthiness limitations that set out each mandatory replacement time, inspection interval and related inspection procedure; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (g) „program pentru prevenirea și controlul coroziunii” (Corrosion Prevention And Control Programme, CPCP) înseamnă un document care reflectă o abordare sistematică de prevenire și control al coroziunii ce poate apărea în structura primară a unui avion, abordare ce constă în sarcini de bază privind coroziunea, inclusiv inspecții, zone care fac obiectul respectivelor sarcini, precum și definirea de niveluri de coroziune și de termene de conformare (praguri de implementare și intervale de repetare); | (g) ‘corrosion prevention and control programme’ (‘CPCP’) means a  document reflecting a systematic approach to prevent and to  control corrosion in an aeroplane’s primary structure, consisting  of basic corrosion tasks, including inspections, areas subject to  those tasks, defined corrosion levels and compliance times (implementation thresholds and repeat intervals); | (g) program pentru prevenirea și controlul coroziunii (Corrosion Prevention And Control Programme, CPCP) - document care reflectă o abordare sistematică de prevenire și control al coroziunii ce poate apărea în structura primară a unui avion, abordare ce constă în sarcini de bază privind coroziunea, inclusiv inspecții, zone care fac obiectul respectivelor sarcini, precum și definirea de niveluri de coroziune și de termene de conformare (praguri de implementare și intervale de repetare) | (g) ‘corrosion prevention and control programme’ (‘CPCP’) means a  document reflecting a systematic approach to prevent and to control corrosion in an aeroplane’s primary structure, consisting of basic corrosion tasks, including inspections, areas subject to  those tasks, defined corrosion levels and compliance times (implementation thresholds and repeat intervals); | Compatibil |  | Lipsesc |
| (h) „degradare generalizată prin oboseală” (Widespread Fatigue Damage, WFD) înseamnă prezența simultană a unor fisuri în mai multe locuri în structura unui avion, care sunt de o asemenea mărime și într-un asemenea număr încât structura nu va mai îndeplini criteriul de rezistență la cedare sau de rezistență reziduală utilizat pentru certificarea structurii respective; | (h) ‘widespread fatigue damage’ (WFD) means a simultaneous  presence of cracks at multiple locations in the structure of an  aeroplane that are of such size and number that the structure will  no longer meet the fail-safe strength or residual strength used for  certification of that structure; | (h) degradare generalizată prin oboseală (Widespread Fatigue Damage, WFD) - prezența simultană a unor fisuri în mai multe locuri în structura unui avion, care sunt de o asemenea mărime și într-un asemenea număr încât structura nu va mai îndeplini criteriul de rezistență la cedare sau de rezistență reziduală utilizat pentru certificarea structurii respective; | (h) ‘widespread fatigue damage’ (WFD) means a simultaneous presence of cracks at multiple locations in the structure of an  aeroplane that are of such size and number that the structure will no longer meet the fail-safe strength or residual strength used for  certification of that structure; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (i) „structură de bază” se referă la structura proiectată în conformitate cu certificatul de tip sau cu certificatul de tip restrictiv pentru modelul de avion în cauză (și anume, „configurația modelului de avion livrat”); | (i) ‘baseline structure’ means the structure that is designed under the  type certificate or restricted type certificate for that aeroplane  model (that is, the ‘as delivered aeroplane model configuration’); | (i) structură de bază - structura proiectată în conformitate cu certificatul de tip sau cu certificatul de tip restrictiv pentru modelul de avion în cauză (și anume, „configurația modelului de avion livrat”); | (i) ‘baseline structure’ means the structure that is designed under the type certificate or restricted type certificate for that aeroplane model (that is, the ‘as delivered aeroplane model configuration’); | Compatibil |  | Lipsesc |
| (j) „structură de bază, critică din punctul de vedere al oboselii” (Fatigue-Critical Baseline Structure, FCBS) înseamnă structura de bază a unui avion, clasificată de titularul certificatului de tip sau al certificatului de tip restrictiv ca structură critică din punctul de vedere al oboselii; | (j) ‘fatigue-critical baseline structure’ (‘FCBS’) means the baseline  structure of an aeroplane that is classified by the type-certificate  or restricted type-certificate holder as a fatigue-critical structure; | (j) structură de bază, critică din punctul de vedere al oboselii (Fatigue-Critical Baseline Structure, FCBS) - structura de bază a unui avion, clasificată de titularul certificatului de tip sau al certificatului de tip restrictiv ca structură critică din punctul de vedere al oboselii; | (j) ‘fatigue-critical baseline structure’ (‘FCBS’) means the baseline structure of an aeroplane that is classified by the type-certificate  or restricted type-certificate holder as a fatigue-critical structure; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (k) „structură modificată, critică din punctul de vedere al oboselii” (Fatigue-Critical Modified Structure, FCMS) înseamnă orice structură a unui avion, critică din punctul de vedere al oboselii, care este introdusă sau afectată de o modificare a proiectului său de tip și care nu figurează deja ca parte a structurii de bază, critice din punctul de vedere al oboselii; | (k) ‘fatigue-critical modified structure’ (FCMS) means any fatigue  critical structure of an aeroplane introduced or affected by a  change to its type design and that is not already listed as part of  the fatigue-critical baseline structure; | (k) structură modificată, critică din punctul de vedere al oboselii (Fatigue-Critical Modified Structure, FCMS) - orice structură a unui avion, critică din punctul de vedere al oboselii, care este introdusă sau afectată de o modificare a proiectului său de tip și care nu figurează deja ca parte a structurii de bază, critice din punctul de vedere al oboselii; | (k) ‘fatigue-critical modified structure’ (FCMS) means any fatigue  critical structure of an aeroplane introduced or affected by a change to its type design and that is not already listed as part of  the fatigue-critical baseline structure; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (l) „evaluarea toleranței la degradare” (Damage Tolerance Evaluation, DTE) este un proces care conduce la determinarea acțiunilor de întreținere necesare pentru a detecta sau a împiedica apariția de fisuri cauzate de oboseală, care ar putea contribui la o defecțiune catastrofală. Atunci când este aplicată reparațiilor și modificărilor, DTE include evaluarea reparației sau a modificării, precum și structura critică din punctul de vedere al oboselii, supusă reparației sau modificării; | (l) ‘damage tolerance evaluation’ (DTE) is a process that leads to a  determination of maintenance actions necessary to detect or  preclude fatigue cracking that could contribute to a catastrophic  failure. When applied to repairs and changes, a DTE includes  the evaluation of the repair or change and the fatigue critical  structure affected by the repair or change; | (l) evaluarea toleranței la degradare (Damage Tolerance Evaluation, DTE) - proces care conduce la determinarea acțiunilor de întreținere necesare pentru a detecta sau a împiedica apariția de fisuri cauzate de oboseală, care ar putea contribui la o defecțiune catastrofală. Atunci când este aplicată reparațiilor și modificărilor, DTE include evaluarea reparației sau a modificării, precum și structura critică din punctul de vedere al oboselii, supusă reparației sau modificării; | (l) ‘damage tolerance evaluation’ (DTE) is a process that leads to a  determination of maintenance actions necessary to detect or  preclude fatigue cracking that could contribute to a catastrophic failure. When applied to repairs and changes, a DTE includes  the evaluation of the repair or change and the fatigue critical structure affected by the repair or change; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (m) „inspecție privind toleranța la degradare” (Damage Tolerance Inspection, DTI) înseamnă o cerință de inspecție documentată sau orice altă acțiune de întreținere dezvoltată de titulari ai unui certificat de tip, ai unui certificat de tip restrictiv, ai unui certificat de tip suplimentar sau ai unei aprobări existente de modificări majore, astfel cum se specifică în anexa I (partea 26), ca urmare a unei evaluări a toleranței la degradare, inclusiv zonele care trebuie inspectate, metoda de inspecție, procedurile de inspecție (inclusiv secvența etapelor de inspecție și criteriile de acceptare și respingere), pragul de inspecție și orice intervale repetitive asociate inspecțiilor respective, precum și, după caz, specificarea acțiunilor de întreținere, cum ar fi înlocuirea, repararea sau modificarea; | (m) ‘damage tolerance inspection’ (DTI) means a documented  inspection requirement or any other maintenance action  developed by holders of a type certificate, restricted type certificate, supplemental type certificate or existing major change  approval as specified in Annex I (Part-26) as a result of a damage  tolerance evaluation, including the areas to be inspected, the  inspection method, the inspection procedures (including the  sequential inspection steps and acceptance and rejection criteria), the inspection threshold and any repetitive intervals associated with those inspections and also, where appropriate, specification of  maintenance actions such as replacement, repair or change; | (m) inspecție privind toleranța la degradare (Damage Tolerance Inspection, DTI) - o cerință de inspecție documentată sau orice altă acțiune de întreținere dezvoltată de titulari ai unui certificat de tip, ai unui certificat de tip restrictiv, ai unui certificat de tip suplimentar sau ai unei aprobări existente de modificări majore, astfel cum se specifică în anexa I (partea 26), ca urmare a unei evaluări a toleranței la degradare, inclusiv zonele care trebuie inspectate, metoda de inspecție, procedurile de inspecție (inclusiv secvența etapelor de inspecție și criteriile de acceptare și respingere), pragul de inspecție și orice intervale repetitive asociate inspecțiilor respective, precum și, după caz, specificarea acțiunilor de întreținere, cum ar fi înlocuirea, repararea sau modificarea; | (m) ‘damage tolerance inspection’ (DTI) means a documented inspection requirement or any other maintenance action  developed by holders of a type certificate, restricted type certificate, supplemental type certificate or existing major change approval as specified in Annex I (Part-26) as a result of a damage  tolerance evaluation, including the areas to be inspected, the inspection method, the inspection procedures (including the  sequential inspection steps and acceptance and rejection criteria), the inspection threshold and any repetitive intervals associated with those inspections and also, where appropriate, specification of maintenance actions such as replacement, repair or change; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (n) „îndrumări de evaluare a reparațiilor” (Repair Evaluation Guideline, REG) înseamnă un proces și un calendar de implementare pentru efectuarea de controale, instituit de titularul certificatului de tip sau al certificatului de tip restrictiv pentru reparații care vizează structuri critice din punctul de vedere al oboselii, pentru a asigura continuitatea integrității structurale a tuturor reparațiilor relevante, astfel cum se specifică la punctul 26.309 din anexa I (partea 26); | (n) ‘repair evaluation guideline’ (‘REG’) means a process and implementation schedule for conducting surveys established by the  type-certificate or restricted type-certificate holder for repairs that  affect fatigue-critical structures to ensure the continued structural  integrity of all relevant repairs, as specified in point 26.309 of  Annex I (Part-26); | (n) îndrumări de evaluare a reparațiilor (Repair Evaluation Guideline, REG) - un proces și un calendar de implementare pentru efectuarea de controale, instituit de titularul certificatului de tip sau al certificatului de tip restrictiv pentru reparații care vizează structuri critice din punctul de vedere al oboselii, pentru a asigura continuitatea integrității structurale a tuturor reparațiilor relevante, astfel cum se specifică la punctul 26.309 din anexa nr. 1 (partea 26); | (n) ‘repair evaluation guideline’ (‘REG’) means a process and implementation schedule for conducting surveys established by the  type-certificate or restricted type-certificate holder for repairs that affect fatigue-critical structures to ensure the continued structural  integrity of all relevant repairs, as specified in point 26.309 of Annex I (Part-26); | Compatibil |  | Lipsesc |
| (o) „structură critică din punctul de vedere al oboselii” (Fatigue-Critical Structure, FCS) înseamnă o structură a unui avion care este susceptibilă să sufere fisurări cauzate de oboseală, care ar putea conduce la o defecțiune catastrofală a avionului. | (o) ‘fatigue-critical structure’ (FCS) means a structure of an aeroplane  that is susceptible to fatigue cracking that could lead to a catastrophic failure of the aeroplane. | (o) structură critică din punctul de vedere al oboselii (Fatigue-Critical Structure, FCS) - o structură a unui avion care este susceptibilă să sufere fisurări cauzate de oboseală, care ar putea conduce la o defecțiune catastrofală a avionului. | (o) ‘fatigue-critical structure’ (FCS) means a structure of an aeroplane  that is susceptible to fatigue cracking that could lead to a catastrophic failure of the aeroplane. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **Articolul 4 Modificarea Regulamentului (UE) nr. 965/2012**  Anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se modifică în conformitate cu anexa II la prezentul regulament, pentru a include o trimitere la prezentul regulament. | **Article 4**  **Amendment to Regulation (EU) No 965/2012**  Annex III to Regulation (EU) No 965/2012 is amended in accordance  with Annex II to this Regulation, in order to contain a reference to this  Regulation. |  |  | Compatibil  Prin HG nr. 182/2024 de modifcare a HG nr. 612/2022 pentru aprobarea Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene au fost introduse normele UE în conformiate cu Anexa II la Reg. 2015/640 |  | Lipsesc |
| **Articolul 5** **Dispoziții tranzitorii**  Aeronavele pentru care operatorii demonstrează propriei autorități competente, înainte de datele de aplicare menționate la articolul 6, conformitatea cu documentul „Cerințe de navigabilitate suplimentare pentru operațiuni” JAR-26 (denumit în continuare „cerințele JAR-26”), emis de autoritățile aeronautice comune la 13 iulie 1998, astfel cum a fost modificat prin amendamentul 3 din 1 decembrie 2005, sunt considerate conforme cu specificațiile echivalente stabilite în anexa I la prezentul regulament. | **Article 5**  **Transitional provisions**  Aircraft for which operators demonstrated to their competent authority  compliance with JAR-26 ‘Additional Airworthiness Requirements for  Operations’ (hereinafter ‘JAR-26 requirements’), issued by the Joint  Aviation Authorities on 13 July 1998, as amended by the  Amendment 3 of 1 December 2005, before the dates of application  referred to in Article 6 shall be deemed to comply with the equivalent  specifications set out in Annex I to this Regulation | CAPITOLUL 3. DISPOZIȚII TRANZITORII  Aeronavele pentru care operatorii demonstrează AAC conformitatea cu documentul „Cerințe de navigabilitate suplimentare pentru operațiuni” JAR-26 (denumit în continuare „cerințele JAR-26”), emis de JAA la 13 iulie 1998 sunt considerate conforme cu specificațiile echivalente stabilite în anexa nr. 1 la prezentele Cerințe Tehnice. | CHAPTER 3. TRANSITIONAL PROVISIONS  Aircraft for which operators demonstrate to the CAA compliance with the document “Additional Airworthiness Requirements for Operations” JAR-26 (hereinafter referred to as “JAR-26 requirements”), issued by the JAA on 13 July 1998, are deemed to comply with the equivalent specifications set out in Annex No. 1 to these Technical Requirements. | Compatibil |  | Lipsesc |
| Aeronavele pentru care respectarea cerințelor JAR-26 echivalente cu specificațiile stabilite la punctele 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 și 26.250 din anexa I la prezentul regulament a fost demonstrată în conformitate cu primul paragraf, nu trebuie să fie ulterior modificate într-un mod care ar putea afecta conformitatea lor cu cerințele JAR-26 în cauză. | Aircraft for which compliance with the JAR-26 requirements equivalent  to the specifications set out in points 26.50, 26.105, 26.110, 26.120,  26.150, 26.155, 26.160, 26.200, 26.250 of Annex I to this Regulation  has been demonstrated in accordance with the first subparagraph shall  subsequently not be modified in a way that would affect its compliance  with the JAR-26 requirements concerned. | Aeronavele pentru care respectarea cerințelor JAR-26 echivalente cu specificațiile stabilite la punctele 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 și 26.250 din anexa nr. 1 la prezentele Cerințe Tehnice a fost demonstrată în conformitate cu primul aliniat, nu trebuie să fie ulterior modificate într-un mod care ar putea afecta conformitatea lor cu cerințele JAR-26 în cauză. | Aircraft for which compliance with the JAR-26 requirements equivalent  to the specifications set out in points 26.50, 26.105, 26.110, 26.120,  26.150, 26.155, 26.160, 26.200, 26.250 of Annex I to this Regulation  has been demonstrated in accordance with the first subparagraph shall  subsequently not be modified in a way that would affect its compliance  with the JAR-26 requirements concerned. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **Articolul 6 Intrare în vigoare și aplicare**  Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.  Se aplică de la 14 mai 2015.  Cu toate acestea, punctele 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 și 26.250 din anexa I se aplică de la 14 mai 2017.  Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre. | **Article 6**  **Entry into force and application**  This Regulation shall enter into force on the twentieth day following its  publication in the Official Journal of the European Union.  It shall apply from 14 May 2015.  However, points 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160,  26.200 and 26.250 of Annex I shall apply from 14 May 2017.  This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in  all Member States. |  |  | Norme UE neaplicabile |  | Perioadă de tranziție |
| **ANEXA I**  **PARTEA 26**  **SPECIFICAȚII DE NAVIGABILITATE SUPLIMENTARE PENTRU OPERAȚIUNI** | | | | | | |
| CUPRINS | CONTENTS |  |  |  |  |  |
| **SUBPARTEA A**  **DISPOZIȚII GENERALE**  **26.10 Autoritatea competentă**  (a) În sensul prezentei anexe, autoritatea competentă căreia un operator de aeronave trebuie să îi demonstreze conformarea aeronavei sale, al cărei proiect a fost deja certificat, cu cerințele prezentei anexe este autoritatea competentă responsabilă cu supravegherea operatorului respectiv sau agenția, dacă responsabilitatea pentru supravegherea operatorului a fost atribuită agenției în conformitate cu articolul 64 sau 65 din Regulamentul (UE) 2018/1139. | **SUBPART A**  **GENERAL PROVISIONS**  **26.10 Competent authority**  (a) For the purposes of this Annex, the competent authority to which an aircraft  operator needs to demonstrate compliance of its aircraft, the design of which  has already been certified, with the requirements of this Annex shall be the  competent authority responsible for the oversight ofthat operator or the  Agency if the responsibility for the oversight of the operator has been  allocated to the Agency in accordance with Article 64 or 65 of Regulation (EU)2018/1139. | **26.10 Autoritatea competentă**  (a) În sensul prezentei anexe, autoritatea competentă căreia un operator cu sediul principal de activitate pe teritoriul RM trebuie să îi demonstreze conformarea aeronavei sale, al cărei proiect a fost deja certificat, cu cerințele prezentei anexe este AAC. | **26.10 Competent Authority**  (a) For the purposes of this Annex, the competent authority to which an operator with its principal place of business in the territory of the Republic of Moldova must demonstrate the compliance of its aircraft, the design of which has already been certified, with the requirements of this Annex is the CAA. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) În sensul prezentei anexe, autoritatea competentă căreia titularul unui certificat de tip (CT), al unui CT restrictiv, al unui certificat de tip suplimentar (CTS), al unei aprobări de modificare de proiect sau al unei aprobări de proiect de reparații trebuie să îi demonstreze conformarea cu cerințele prezentei anexe este agenția.” | (b) For the purposes of this Annex, the competent authority to which a holder of  a type certificate (TC), restricted TC, supplemental type certificate (STC),  design change approval or repair design approval needs to demonstrate  compliance with the requirements of this Annex shall be the Agency. | (b) În sensul prezentei anexe, autoritatea competentă căreia titularul unui certificat de tip (CT), al unui CT restrictiv, al unui certificat de tip suplimentar (CTS), al unei aprobări de modificare de proiect sau al unei aprobări de proiect de reparații trebuie să îi demonstreze conformarea cu cerințele prezentei anexe este AAC. | (b) For the purposes of this Annex, the competent authority to which the holder of a type-certificate (TC), restricted TC, supplemental type-certificate (STC), design change approval or repair design approval must demonstrate compliance with the requirements of this Annex is the CAA. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.20 Echipamente aflate temporar în pană**  Un zbor nu poate fi inițiat dacă oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile aeronavei prevăzute în prezenta parte se află în pană sau lipsesc, cu excepția existenței unei derogări în acest sens în lista echipamentului minim a operatorului, așa cum este definită în partea ORO.MLR.105 și aprobată de autoritatea competentă. | **26.20 Temporary inoperative equipment**  A flight shall not be commenced when any of the aircraft's instruments, items of  equipment, or functions required by this Part are inoperative or missing unless  waived by the operator's Minimum Equipment List as defined in  Part-ORO.MLR.105 and approved by the competent authority. | **26.20 Echipamente aflate temporar în pană**  Un zbor nu poate fi inițiat dacă oricare dintre instrumentele, echipamentele sau funcțiile aeronavei prevăzute în prezenta parte se află în pană sau lipsesc, cu excepția existenței unei derogări în acest sens în lista echipamentului minim a operatorului, așa cum este definită în partea ORO.MLR.105 din Regulamentul aprobat prin HG nr. 612/2022, și aprobată de AAC. | **26.20 Equipment temporarily out of order**  A flight may not be commenced if any of the aircraft instruments, equipment or functions specified in this Part are out of order or missing, unless an exemption exists in the operator's minimum equipment list, as defined in Part ORO.MLR.105 of the Regulation approved by GD no. 612/2022, and approved by the CAA. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.30 Demonstrarea conformității**  (a) În conformitate cu articolul 76 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2018/1139, agenția emite specificații de certificare, ca mijloc standard de demonstrare a conformării cu prezenta anexă. Specificațiile de certificare trebuie să fie suficient de detaliate și de specifice pentru a explicita condițiile în care poate fi demonstrată conformarea cu cerințele prezentei anexe. | **26.30 Demonstration of compliance**  (a) The Agency shall issue, in accordance with Article 76(3) of Regulation (EU) 2018/1139, certification specifications as standard means to  demonstrate compliance with this Annex. The certification specifications  shall be sufficiently detailed and specific to indicate the conditions under  which compliance with the requirements of this Annex may be demonstrated | **26.30 Demonstrarea conformității**  (a) În conformitate cu prevederile Codului aerian, AAC emite specificații de certificare, ca mijloc standard de demonstrare a conformării cu prezenta anexă. Specificațiile de certificare trebuie să fie suficient de detaliate și de specifice pentru a explica condițiile în care poate fi demonstrată conformarea cu cerințele prezentei anexe. | **26.30 Demonstration of Compliance**  (a) In accordance with the provisions of the Air Code, the CAA shall issue certification specifications as a standard means of demonstrating compliance with this Annex. Certification specifications shall be sufficiently detailed and specific to explain the conditions under which compliance with the requirements of this Annex may be demonstrated. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Operatorii de aeronave și titularii unui certificat de tip, certificat de tip restrictiv, certificat de tip suplimentar, ai unei aprobări de modificare de proiect sau aprobări de proiect de reparații pot demonstra conformarea cu cerințele prezentei anexe prin respectarea oricăruia dintre următoarele elemente:  (i) specificațiile emise de agenție în temeiul literei (a) de la prezentul punct sau specificațiilor de certificare echivalente emise de agenție în temeiul punctului 21.B.70 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 748/2012;  (ii) standarde tehnice care să ofere un nivel de siguranță echivalent cu cel inclus în specificațiile de certificare respective. | (b) Aircraft operators and holders of a TC, restricted TC, STC, design change  approval, or repair design approval may demonstrate compliance with the  requirements of this Annex by complying with either of the following:  (i) the specifications issued by the Agency under point (a) or the equivalent  certification specifications issued by the Agency under point 21.B.70 of  Annex I (Part 21) to Regulation (EU) No 748/2012;  (ii) technical standards offering an equivalent level of safety to that of the  standards included in those certification specifications | (b) Operatorii de aeronave și titularii unui certificat de tip, certificat de tip restrictiv, certificat de tip suplimentar, ai unei aprobări de modificare de proiect sau aprobări de proiect de reparații pot demonstra conformarea cu cerințele prezentei anexe prin respectarea oricăruia dintre următoarele elemente:  (i) specificațiile emise de AAC în temeiul literei (a) de la prezentul punct sau specificațiilor de certificare echivalente emise de AAC în temeiul punctului 21.B.70 din Anexa nr. 1 la Regulamentul aprobat prin HG nr. 91/2024;  (ii) standarde tehnice care să ofere un nivel de siguranță echivalent cu cel inclus în specificațiile de certificare respective. | (b) Aircraft operators and holders of a type-certificate, restricted type-certificate, supplemental type-certificate, design change approval or repair design approval may demonstrate compliance with the requirements of this Annex by complying with any of the following:  (i) specifications issued by the Authority under point (a) of this point or equivalent certification specifications issued by the Authority under point 21.B.70 of Annex No. 1 to the Regulation approved by GD No. 91/2024;  (ii) technical standards that provide a level of safety equivalent to that included in those certification specifications. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) Titularii unui certificat de tip, ai unui certificat de tip restrictiv, ai unui certificat de tip suplimentar, aprobări de modificare a proiectului sau aprobări de proiect de reparații  trebuie să pună la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai aeronavelor vizate și, la cerere, a oricărei alte persoane care are obligația să se conformeze acestor instrucțiuni, inclusiv a organizațiilor de management al continuității navigabilității, orice modificare a instrucțiunilor pentru continuitatea navigabilității (*Instructions for Continued Airworthiness*, „ICA”), elaborate în scopul asigurării conformității cu prezenta anexă. În sensul prezentului regulament, ICA includ și inspecțiile privind toleranța la degradare (*Damage Tolerance Inspections*, „DTI”), îndrumările de evaluare a reparațiilor (*Repair Evaluation Guidelines*, „REG”), un program de referință pentru prevenirea și controlul coroziunii (*Corrosion Prevention And Control Programme*, „CPCP”) și o listă a structurilor critice din punctul de vedere al oboselii (*Fatigue-Critical Structures*, „FCS”) și a secțiunilor referitoare la limitările de navigabilitate (*Airworthiness Limitation Sections*, „ALS”). | (c) Holders of a TC, restricted TC, STC, design change approval, or repair  design approval shall make available any change to the instructions for  continued airworthiness (‘ICA’) developed for the purpose of ensuring  compliance with this Annex to all known operators of the affected aircraft  and, on request, to any other person required to comply with such  instructions, including continuing airworthiness management organisations.  For the purposes of this Regulation, the ICA also include damage  tolerance inspections (‘DTIs’), repair evaluation guidelines (‘REGs’), a  baseline corrosion prevention and control programme (‘CPCP’) and a list  of fatigue-critical structures (‘FCSs’) and airworthiness limitation sections  (‘ALSs’). | (c) Titularii unui certificat de tip, ai unui certificat de tip restrictiv, ai unui certificat de tip suplimentar, aprobări de modificare a proiectului sau aprobări de proiect de reparații trebuie să pună la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai aeronavelor vizate și, la cerere, a oricărei alte persoane care are obligația să se conformeze acestor instrucțiuni, inclusiv a organizațiilor de management al continuității navigabilității, orice modificare a instrucțiunilor pentru continuitatea navigabilității (Instructions for Continued Airworthiness, „ICA”), elaborate în scopul asigurării conformității cu prezenta anexă. În sensul prezentelor CT, ICA includ și inspecțiile privind toleranța la degradare (Damage Tolerance Inspections, „DTI”), îndrumările de evaluare a reparațiilor (Repair Evaluation Guidelines, „REG”), un program de referință pentru prevenirea și controlul coroziunii (Corrosion Prevention And Control Programme, „CPCP”) și o listă a structurilor critice din punctul de vedere al oboselii (Fatigue-Critical Structures, „FCS”) și a secțiunilor referitoare la limitările de navigabilitate (Airworthiness Limitation Sections, „ALS”). | (c) Holders of a type-certificate, restricted type-certificate, supplemental type-certificate, design change approval or repair design approval shall make available to all known operators of the affected aircraft and, upon request, to any other person required to comply with these instructions, including continuing airworthiness management organisations, any changes to the Instructions for Continued Airworthiness (ICA) developed to ensure compliance with this Annex. For the purposes of these CTs, ICA also includes Damage Tolerance Inspections (DTI), Repair Evaluation Guidelines (REG), a Corrosion Prevention And Control Programme (CPCP) and a list of Fatigue-Critical Structures (FCS) and Airworthiness Limitation Sections (ALS). | Compatibil |  | Lipsesc |
| **SUBPARTEA B**  **AVIOANE**  **26.50 Scaune, cușete, centuri și hamuri de siguranță**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial, care dețin un certificat de tip emis la 1 ianuarie 1958 sau după această dată, trebuie să se asigure că scaunul și sistemul de fixare al scaunului fiecărui membru al echipajului de zbor sau al echipajului de cabină sunt configurate astfel încât să asigure un nivel optim de protecție în cazul unei aterizări de urgență, permițând, în același timp, ocupantului său să execute funcțiile necesare și facilitând o ieșire rapidă. | **SUBPART B – AEROPLANES**  **26.50 Seats, berths, safety belts, and harnesses**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport, type certified on  or after 1 January 1958, shall ensure that each flight or cabin crew member seat  and its restraint system are configured in order to provide an optimum level of  protection in an emergency landing whilst allowing the occupant's necessary  functions and facilitating rapid egress | **SUBPARTEA B**  **AVIOANE**  **26.50 Scaune, cușete, centuri și hamuri de siguranță**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial, care dețin un certificat de tip emis la 1 ianuarie 1958 sau după această dată, trebuie să se asigure că scaunul și sistemul de fixare al scaunului fiecărui membru al echipajului de zbor sau al echipajului de cabină sunt configurate astfel încât să asigure un nivel optim de protecție în cazul unei aterizări de urgență, permițând, în același timp, ocupantului său să execute funcțiile necesare și facilitând o ieșire rapidă. | **SUBPART B – AEROPLANES**  **26.50 Seats, berths, safety belts, and harnesses**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport, type certified on or after 1 January 1958, shall ensure that each flight or cabin crew member seat and its restraint system are configured in order to provide an optimum level of protection in an emergency landing whilst allowing the occupant's necessary functions and facilitating rapid egress | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.60 Aterizarea de urgență – condiții dinamice**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial de pasageri, care au primit certificarea de tip la 1 ianuarie 1958 sau după această dată și al căror certificat individual de navigabilitate este eliberat pentru prima oară la 26 februarie 2021 sau după această dată, trebuie să demonstreze, pentru fiecare proiect de tip de scaun aprobat pentru ocupare în timpul rulării la sol, al decolării sau al aterizării, că ocupantul este protejat în caz de expunere la sarcini rezultate din condiții de aterizare de urgență. Protecția este demonstrată prin unul dintre următoarele mijloace:  (a) încercări dinamice încheiate cu succes; | **26.60 Emergency landing – dynamic** **conditions**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport of passengers,  type-certified on or after 1 January 1958, and for which the individual certificate  of airworthiness is first issued on or after 26 February 2021 shall demonstrate for  each seat type design approved for occupancy during taxiing, take-off or landing  that the occupant is protected when exposed to loads resulting from emergency  landing conditions. The demonstration shall be made by one of the following  means:  (a) successfully completed dynamic tests; | **26.60 Aterizarea de urgență – condiții dinamice**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial de pasageri, care au primit certificarea de tip la 1 ianuarie 1958 sau după această dată și al căror certificat individual de navigabilitate este eliberat pentru prima oară la 26 februarie 2021 sau după această dată, trebuie să demonstreze, pentru fiecare proiect de tip de scaun aprobat pentru ocupare în timpul rulării la sol, al decolării sau al aterizării, că ocupantul este protejat în caz de expunere la sarcini rezultate din condiții de aterizare de urgență. Protecția este demonstrată prin unul dintre următoarele mijloace:  (a) încercări dinamice încheiate cu succes; | **26.60 Emergency landing – dynamic conditions**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport of passengers,  type-certified on or after 1 January 1958, and for which the individual certificate  of airworthiness is first issued on or after 26 February 2021 shall demonstrate for each seat type design approved for occupancy during taxiing, take-off or landing  that the occupant is protected when exposed to loads resulting from emergency landing conditions. The demonstration shall be made by one of the following means:  (a) successfully completed dynamic tests; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) o analiză rațională care să asigure o siguranță echivalentă, bazată pe încercări dinamice pe un proiect de tip de scaun similar. | (b) rational analysis providing equivalent safety, based on dynamic tests of a  similar seat type design. | (b) o analiză rațională care să asigure o siguranță echivalentă, bazată pe încercări dinamice pe un proiect de tip de scaun similar. | (b) rational analysis providing equivalent safety, based on dynamic tests of a similar seat type design. | Compatibil |  | Lipsesc |
| Obligația prevăzută la primul paragraf nu se aplică următoarelor scaune:  (a) scaunelor pentru echipajul din cabina de pilotaj; | The obligation set out in the first paragraph shall not apply to the following seats:  (a) flight deck crew seats; | Obligația prevăzută la primul paragraf nu se aplică următoarelor scaune:  (a) scaunelor pentru echipajul din cabina de pilotaj; | The obligation set out in the first paragraph shall not apply to the following seats:  (a) flight deck crew seats; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) scaunelor din avioanele cu un grad scăzut de ocupare, care efectuează operațiuni de transport aerian comercial neregulat la cerere; | (b) seats in low-occupancy aeroplanes involved only in on-demand  non-scheduled commercial air transport operations; | (b) scaunelor din avioanele cu un grad scăzut de ocupare, care efectuează operațiuni de transport aerian comercial neregulat la cerere; | (b) seats in low-occupancy aeroplanes involved only in on-demand  non-scheduled commercial air transport operations; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) scaunelor dintr-un model de avion enumerat în tabelul A.1 din apendicele 1 care poartă un număr de serie dat de constructor menționat în tabelul respectiv. | (c) seats in an aeroplane model listed in Table A.1 of Appendix 1 and carrying a  manufacturer serial number listed in that Table. | (c) scaunelor dintr-un model de avion enumerat în tabelul A.1 din apendicele nr. 1 care poartă un număr de serie dat de constructor menționat în tabelul respectiv. | (c) seats in an aeroplane model listed in Table A.1 of Appendix 1 and carrying a  manufacturer serial number listed in that Table. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.100 Amplasarea ieșirilor de urgență**  Operatorii avioanelor de mare capacitate care sunt utilizate în transportul aerian comercial și care au o configurație operațională maximă a locurilor pentru pasageri mai mare de 19, cu una sau mai multe ieșiri de urgență dezactivate, se asigură că distanța (distanțele) dintre ieșirile rămase continuă să fie compatibilă (compatibile) cu o evacuare eficace, cu excepția avioanelor de mare capacitate care au o configurație a ieșirilor de urgență instalată și aprobată înainte de 1 aprilie 1999. | **26.100 Location of emergency** **exits**  Operators of large aeroplanes that are used in commercial air transport and that  have a maximum operational passenger seating configuration of more than 19  with one or more emergency exits deactivated shall ensure that the distance(s)  between the remaining exits remains (remain) compatible with effective  evacuation, except for large aeroplanes that have an emergency exit configuration  installed and approved before 1 April 1999. | **26.100 Amplasarea ieșirilor de urgență**  Operatorii avioanelor de mare capacitate care sunt utilizate în transportul aerian comercial și care au o configurație operațională maximă a locurilor pentru pasageri mai mare de 19, cu una sau mai multe ieșiri de urgență dezactivate, se asigură că distanța (distanțele) dintre ieșirile rămase continuă să fie compatibilă (compatibile) cu o evacuare eficace, cu excepția avioanelor de mare capacitate care au o configurație a ieșirilor de urgență instalată și aprobată înainte de 1 aprilie 1999. | **26.100 Location of emergency exits**  Operators of large aeroplanes that are used in commercial air transport and that have a maximum operational passenger seating configuration of more than 19 with one or more emergency exits deactivated shall ensure that the distance(s)  between the remaining exits remains (remain) compatible with effective  evacuation, except for large aeroplanes that have an emergency exit configuration  installed and approved before 1 April 1999. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.105 Accesul la ieșirile de urgență**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial trebuie să furnizeze mijloace pentru a facilita circulația rapidă și ușoară a fiecărui pasager de la locul său la oricare dintre ieșirile de urgență, în cazul unei evacuări de urgență. | **26.105 Emergency exit access**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport shall provide  means to facilitate the rapid and easy movement of each passenger from their  seat to any of the emergency exits in case of an emergency evacuation. | **26.105 Accesul la ieșirile de urgență**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial trebuie să furnizeze mijloace pentru a facilita circulația rapidă și ușoară a fiecărui pasager de la locul său la oricare dintre ieșirile de urgență, în cazul unei evacuări de urgență. | **26.105 Emergency exit access**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport shall provide  means to facilitate the rapid and easy movement of each passenger from their  seat to any of the emergency exits in case of an emergency evacuation. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.110 Marcajul ieșirilor de urgență**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial trebuie să respecte următoarele cerințe:  (a) trebuie asigurate mijloace pentru a facilita localizarea, accesul și acționarea ieșirilor de urgență de către ocupanții cabinei, în condiții previzibile în cabină în cazul unei evacuări de urgență; | **26.110 Emergency exit markings**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport shall comply with  the following:  (a) means shall be provided to facilitate the location, access, and operation of  emergency exits by cabin occupants under foreseeable conditions in the cabin  in case of an emergency evacuation; | **26.110 Marcajul ieșirilor de urgență**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial trebuie să respecte următoarele cerințe:  (a) trebuie asigurate mijloace pentru a facilita localizarea, accesul și acționarea ieșirilor de urgență de către ocupanții cabinei, în condiții previzibile în cabină în cazul unei evacuări de urgență; | **26.110 Emergency exit markings**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport shall comply with  the following:  (a) means shall be provided to facilitate the location, access, and operation of  emergency exits by cabin occupants under foreseeable conditions in the cabin  in case of an emergency evacuation; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) trebuie asigurate mijloace pentru a facilita localizarea și acționarea ieșirilor de urgență de către personalul din afara avionului, în cazul unei evacuări de urgență. | (b) means shall be provided to facilitate the location and operation of emergency  exits by personnel on the outside of the aeroplane in case of an emergency  evacuation. | (b) trebuie asigurate mijloace pentru a facilita localizarea și acționarea ieșirilor de urgență de către personalul din afara avionului, în cazul unei evacuări de urgență. | (b) means shall be provided to facilitate the location and operation of emergency  exits by personnel on the outside of the aeroplane in case of an emergency  evacuation. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.120 Iluminare interioară în caz de urgență și funcționarea luminilor interioare de urgență**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial trebuie să furnizeze mijloace prin care să se asigure că sunt disponibile semnalizări luminoase ale ieșirilor, iluminarea generală a cabinei și a zonei ieșirilor, precum și iluminarea căii de ieșire la nivelul solului, pentru a facilita localizarea ieșirilor și deplasarea pasagerilor către acestea, în caz de urgență. | **26.120 Interior emergency lighting and emergency light** **operation**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport shall provide  means to ensure that illuminated exit signage, general cabin and exit area illumination, and low level exit path illumination is available to facilitate the location  of exits and movement of passengers to the exits in case of emergency  evacuation. | **26.120 Iluminare interioară în caz de urgență și funcționarea luminilor interioare de urgență**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial trebuie să furnizeze mijloace prin care să se asigure că sunt disponibile semnalizări luminoase ale ieșirilor, iluminarea generală a cabinei și a zonei ieșirilor, precum și iluminarea căii de ieșire la nivelul solului, pentru a facilita localizarea ieșirilor și deplasarea pasagerilor către acestea, în caz de urgență. | **26.120 Interior emergency lighting and emergency light operation**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport shall provide  means to ensure that illuminated exit signage, general cabin and exit area illumination, and low level exit path illumination is available to facilitate the location  of exits and movement of passengers to the exits in case of emergency  evacuation. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.150 Interiorul compartimentelor**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial trebuie să respecte următoarele cerințe:  (a) toate materialele și echipamentele utilizate în compartimentele ocupate de echipaj sau de pasageri trebuie să demonstreze caracteristici de inflamabilitate compatibile cu minimizarea efectelor incendiilor în timpul zborului și cu menținerea unor condiții care să permită supraviețuirea în cabină atâta timp cât este necesar pentru evacuarea aeronavei; | **26.150 Compartment interiors**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport shall comply with  the following:  (a) all materials and equipment used in compartments occupied by the crew or  passengers shall demonstrate flammability characteristics compatible with  minimising the effects of in-flight fires and the maintenance of survivable  conditions in the cabin for a time commensurate with that needed to evacuate  the aircraft; | **26.150 Interiorul compartimentelor**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial trebuie să respecte următoarele cerințe:  (a) toate materialele și echipamentele utilizate în compartimentele ocupate de echipaj sau de pasageri trebuie să demonstreze caracteristici de inflamabilitate compatibile cu minimizarea efectelor incendiilor în timpul zborului și cu menținerea unor condiții care să permită supraviețuirea în cabină atâta timp cât este necesar pentru evacuarea aeronavei; | **26.150 Compartment interiors**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport shall comply with  the following:  (a) all materials and equipment used in compartments occupied by the crew or  passengers shall demonstrate flammability characteristics compatible with  minimising the effects of in-flight fires and the maintenance of survivable  conditions in the cabin for a time commensurate with that needed to evacuate  the aircraft; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) interzicerea fumatului trebuie să fie indicată prin plăci de semnalizare; | (b) smoking prohibition shall be indicated with placards; | (b) interzicerea fumatului trebuie să fie indicată prin plăci de semnalizare; | (b) smoking prohibition shall be indicated with placards; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) recipientele de colectare a deșeurilor trebuie să fie astfel concepute încât să asigure izolarea unui incendiu intern; ele trebuie să fie marcate cu mențiuni care să interzică aruncarea materialelor fumigene. | (c) disposal receptacles shall be such that containment of an internal fire is  ensured; such receptacles shall be marked to prohibit the disposal of  smoking materials. | (c) recipientele de colectare a deșeurilor trebuie să fie astfel concepute încât să asigure izolarea unui incendiu intern; ele trebuie să fie marcate cu mențiuni care să interzică aruncarea materialelor fumigene. | (c) disposal receptacles shall be such that containment of an internal fire is  ensured; such receptacles shall be marked to prohibit the disposal of  smoking materials. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.155 Inflamabilitatea căptușelii compartimentelor de marfă**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial, care dețin un certificat de tip emis după 1 ianuarie 1958, trebuie să se asigure, în ceea ce privește căptușeala compartimentelor de marfă de categorie C sau D, că aceasta este realizată din materiale cu caracteristici adecvate, astfel încât efectele unui incendiu survenit în respectivele compartimente să nu poată pune în pericol aeronava sau ocupanții acesteia. | **26.155 Flammability of cargo compartment liners**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport, type certified  after 1 January 1958, shall ensure that the liners of Class C or Class D cargo  compartments are constructed of materials that adequately prevent the effects of a  fire in the compartment from endangering the aircraft or its occupants. | **26.155 Inflamabilitatea căptușelii compartimentelor de marfă**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial, care dețin un certificat de tip emis după 1 ianuarie 1958, trebuie să se asigure, în ceea ce privește căptușeala compartimentelor de marfă de categorie C sau D, că aceasta este realizată din materiale cu caracteristici adecvate, astfel încât efectele unui incendiu survenit în respectivele compartimente să nu poată pune în pericol aeronava sau ocupanții acesteia. | 26.155 Flammability of cargo compartment liners  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport, type certified  after 1 January 1958, shall ensure that the liners of Class C or Class D cargo  compartments are constructed of materials that adequately prevent the effects of a  fire in the compartment from endangering the aircraft or its occupants. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.156 Materialele de izolare termică sau acustică**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial, cu o certificare de tip emisă la 1 ianuarie 1958 sau după această dată, se asigură că:  (a) în cazul avioanelor de mare capacitate pentru care primul certificat individual de navigabilitate este emis înainte de 18 februarie 2021, atunci când la 18 februarie 2021 sau după această dată, sunt instalate noi materiale de izolare termică sau acustică drept înlocuitori, respectivele materiale noi au caracteristici de rezistență la propagarea flăcărilor care împiedică sau reduc riscul de propagare a flăcărilor în avion; | **26.156 Thermal or acoustic insulation materials**  Operators of large aeroplanes that are used in commercial air transport, and that  were type certified on or after 1 January 1958, shall ensure that:  (a) for large aeroplanes for which the first individual certificate of airworthiness  was issued before 18 February 2021, when new thermal or acoustic insulation materials are installed as replacements on or after 18 February 2021,  those new materials have flame propagation resistance characteristics which  prevent or reduce the risk of flame propagation in the aeroplane; | **26.156 Materialele de izolare termică sau acustică**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial, cu o certificare de tip emisă la 1 ianuarie 1958 sau după această dată, se asigură că:  (a) în cazul avioanelor de mare capacitate pentru care primul certificat individual de navigabilitate este emis înainte de 18 februarie 2021, atunci când la 18 februarie 2021 sau după această dată, sunt instalate noi materiale de izolare termică sau acustică drept înlocuitori, respectivele materiale noi au caracteristici de rezistență la propagarea flăcărilor care împiedică sau reduc riscul de propagare a flăcărilor în avion; | **26.156 Thermal or acoustic insulation materials**  Operators of large aeroplanes that are used in commercial air transport, and that  were type certified on or after 1 January 1958, shall ensure that:  (a) for large aeroplanes for which the first individual certificate of airworthiness  was issued before 18 February 2021, when new thermal or acoustic insulation materials are installed as replacements on or after 18 February 2021,  those new materials have flame propagation resistance characteristics which  prevent or reduce the risk of flame propagation in the aeroplane; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) în cazul avioanelor de mare capacitate pentru care primul certificat individual de navigabilitate este emis la 18 februarie 2021 sau după această dată, materialele de izolare termică și acustică au caracteristici de rezistență la propagarea flăcărilor care împiedică sau reduc riscul de propagare a flăcărilor în avion; | (b) for large aeroplanes for which the first individual certificate of airworthiness  was issued on or after 18 February 2021, thermal and acoustic insulation  materials have flame propagation resistance characteristics which prevent or  reduce the risk of flame propagation in the aeroplane; | (b) în cazul avioanelor de mare capacitate pentru care primul certificat individual de navigabilitate este emis la 18 februarie 2021 sau după această dată, materialele de izolare termică și acustică au caracteristici de rezistență la propagarea flăcărilor care împiedică sau reduc riscul de propagare a flăcărilor în avion; | (b) for large aeroplanes for which the first individual certificate of airworthiness  was issued on or after 18 February 2021, thermal and acoustic insulation  materials have flame propagation resistance characteristics which prevent or  reduce the risk of flame propagation in the aeroplane; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) în cazul avioanelor de mare capacitate pentru care primul certificat individual de navigabilitate  a fost emis la 18 februarie 2021 sau după această dată și care au o capacitate de minimum 20 de pasageri, materialele de izolare termică și acustică (inclusiv mijloacele de fixare a materialelor de fuzelaj) instalate în jumătatea inferioară a avionului au caracteristici de rezistență la propagarea flăcărilor care împiedică sau reduc riscul de penetrare a flăcărilor în avion după un accident și care asigură condiții de supraviețuire în cabină pe o perioadă de timp necesară pentru evacuarea avionului. | (c) for large aeroplanes for which the first individual certificate of airworthiness  was issued on or after 18 February 2021 and with a passenger capacity of 20  or more, thermal and acoustic insulation materials (including the means of  fastening the materials to the fuselage) installed in the lower half of the  aeroplane have flame penetration resistance characteristics which prevent or  reduce the risk of flame penetration into the aeroplane after an accident and  which ensure survivable conditions in the cabin for the time needed to  evacuate the aeroplane. | (c) în cazul avioanelor de mare capacitate pentru care primul certificat individual de navigabilitate a fost emis la 18 februarie 2021 sau după această dată și care au o capacitate de minimum 20 de pasageri, materialele de izolare termică și acustică (inclusiv mijloacele de fixare a materialelor de fuzelaj) instalate în jumătatea inferioară a avionului au caracteristici de rezistență la propagarea flăcărilor care împiedică sau reduc riscul de penetrare a flăcărilor în avion după un accident și care asigură condiții de supraviețuire în cabină pe o perioadă de timp necesară pentru evacuarea avionului. | (c) for large aeroplanes for which the first individual certificate of airworthiness  was issued on or after 18 February 2021 and with a passenger capacity of 20  or more, thermal and acoustic insulation materials (including the means of  fastening the materials to the fuselage) installed in the lower half of the  aeroplane have flame penetration resistance characteristics which prevent or  reduce the risk of flame penetration into the aeroplane after an accident and  which ensure survivable conditions in the cabin for the time needed to  evacuate the aeroplane. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.157 Conversia compartimentelor de categorie D**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial, având un certificat de tip emis la 1 ianuarie 1958 sau după această dată, cu excepția operatorilor unui model de avion enumerat în tabelul A.1 din apendicele 1 la prezenta anexă, se asigură că:  (a) pentru avioanele a căror exploatare implică transportul de pasageri, fiecare compartiment de marfă sau de bagaje de categorie D, indiferent de volumul său, este conform cu specificațiile de certificare aplicabile unui compartiment de categorie C; | **26.157 Conversion of Class D compartments**  Operators of large aeroplanes that are used in commercial air transport, and that  were type certified on or after 1 January 1958,shall ensure that:  (a) for large aeroplanes, the operation of which involves the transport of  passengers, each Class D cargo or baggage compartment, regardless of its  volume, complies with the certification specifications applicable to a Class C compartment; | **26.157 Conversia compartimentelor de categorie D**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial, având un certificat de tip emis la 1 ianuarie 1958 sau după această dată, cu excepția operatorilor unui model de avion enumerat în tabelul A.1 din apendicele nr. 1 la prezenta anexă, se asigură că:  (a) pentru avioanele a căror exploatare implică transportul de pasageri, fiecare compartiment de marfă sau de bagaje de categorie D, indiferent de volumul său, este conform cu specificațiile de certificare aplicabile unui compartiment de categorie C; | **26.157 Conversion of Class D compartments**  Operators of large aeroplanes that are used in commercial air transport, and that  were type certified on or after 1 January 1958,shall ensure that:  (a) for large aeroplanes, the operation of which involves the transport of  passengers, each Class D cargo or baggage compartment, regardless of its  volume, complies with the certification specifications applicable to a Class C compartment; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) pentru avioanele a căror exploatare implică numai transportul de marfă, fiecare compartiment de marfă de categorie D, indiferent de volumul său, este conform fie cu specificațiile de certificare aplicabile unui compartiment de categorie C, fie cu cele aplicabile unui compartiment de categorie E. | (b) for large aeroplanes, the operation of which involves the transport of cargo  only, each Class D cargo compartment, regardless of its volume, complies  with the certification specifications applicable to either a Class C or a Class  E compartment; This point shall not apply to operators of an aeroplane model listed in Table A.1  of Appendix 1 to this Annex. | (b) pentru avioanele a căror exploatare implică numai transportul de marfă, fiecare compartiment de marfă de categorie D, indiferent de volumul său, este conform fie cu specificațiile de certificare aplicabile unui compartiment de categorie C, fie cu cele aplicabile unui compartiment de categorie E. | (b) for large aeroplanes, the operation of which involves the transport of cargo  only, each Class D cargo compartment, regardless of its volume, complies  with the certification specifications applicable to either a Class C or a Class  E compartment; This point shall not apply to operators of an aeroplane model listed in Table A.1  of Appendix 1 to this Annex. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.160 Protecția toaletelor împotriva incendiilor**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial cu o configurație operațională maximă a locurilor pentru pasageri mai mare de 19 trebuie să respecte următoarele cerințe:  Toaletele trebuie să fie echipate cu:  (a) dispozitive de detectare a fumului; | **26.160 Lavatory fire protection**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport with a maximum  operational passenger seating configuration of more than 19 shall comply with  the following:  Lavatories shall be equipped with:  (a) smoke detection means; | **26.160 Protecția toaletelor împotriva incendiilor**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial cu o configurație operațională maximă a locurilor pentru pasageri mai mare de 19 trebuie să respecte următoarele cerințe:  Toaletele trebuie să fie echipate cu:  (a) dispozitive de detectare a fumului; | **26.160 Lavatory fire protection**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport with a maximum  operational passenger seating configuration of more than 19 shall comply with  the following:  Lavatories shall be equipped with:  (a) smoke detection means; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) dispozitive de stingere automată a incendiilor, în fiecare recipient de colectare a deșeurilor. | (b) means to automatically extinguish a fire occurring in each disposal  receptacle. | (b) dispozitive de stingere automată a incendiilor, în fiecare recipient de colectare a deșeurilor. | (b) means to automatically extinguish a fire occurring in each disposal  receptacle. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.170 Extinctoare**  Operatorii avioanelor de mare capacitate se asigură că următoarele extinctoare nu utilizează halon ca agent de stingere:  (a) extinctoarele integrate instalate în toalete pentru fiecare recipient destinat colectării de prosoape, hârtie sau deșeuri în avioanele de mare capacitate pentru care primul certificat individual de navigabilitate a fost emis la 18 februarie 2020 sau după această dată; | **26.170 Fire extinguishers**  Operators of large aeroplanes shall ensure that the following extinguishers do not  use halon as an extinguishing agent:  (a) built-in fire extinguishers for each lavatory waste receptacle for towels, paper  or waste in large aeroplanes for which the first individual certificate of  airworthiness is issued on or after 18 February 2020; | **26.170 Extinctoare**  Operatorii avioanelor de mare capacitate se asigură că următoarele extinctoare nu utilizează halon ca agent de stingere:  (a) extinctoarele integrate instalate în toalete pentru fiecare recipient destinat colectării de prosoape, hârtie sau deșeuri în avioanele de mare capacitate pentru care primul certificat individual de navigabilitate a fost emis la 18 februarie 2020 sau după această dată; | **26.170 Fire extinguishers**  Operators of large aeroplanes shall ensure that the following extinguishers do not  use halon as an extinguishing agent:  (a) built-in fire extinguishers for each lavatory waste receptacle for towels, paper  or waste in large aeroplanes for which the first individual certificate of  airworthiness is issued on or after 18 February 2020; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) extinctoarele portabile în avioanele de mare capacitate pentru care primul certificat individual de navigabilitate este emis la 18 mai 2019 sau după această dată. | (b) portable fire extinguishers in large aeroplanes for which the first individual  certificate of airworthiness is issued on or after 18 May 2019. | (b) extinctoarele portabile în avioanele de mare capacitate pentru care primul certificat individual de navigabilitate este emis la 18 mai 2019 sau după această dată. | (b) portable fire extinguishers in large aeroplanes for which the first individual  certificate of airworthiness is issued on or after 18 May 2019. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.175    Protecția împotriva incendiilor în compartimentele de marfă**  (a) În cazul avioanelor de mare capacitate, precum și în cel al avioanelor de mică capacitate cu o greutate maximă la decolare (MTOW) mai mare de 5 700  kg (12 500  lb), pentru care certificatul individual de navigabilitate este eliberat prima dată la 1 ianuarie 2025 sau după această dată, titularii de:  — CT sau CT restricționat; sau  — CTS sau aprobări de modificare de proiect, în cazul în care modificarea se referă la capacitățile de protecție împotriva incendiilor în compartimentul de marfă al avionului,  trebuie să pună la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai unor astfel de avioane informații privind caracteristicile de proiectare ale avionului legate de capacitățile de protecție împotriva incendiilor în compartimentul de marfă.  (b) În cazul avioanelor de mică capacitate cu o MTOW de maximum 5 700  kg (12 500  lb), echipate cu cel puțin un compartiment de marfă separat de cabina de pilotaj și pentru care certificatul individual de navigabilitate este eliberat prima dată la 1 ianuarie 2025 sau după această dată, titularii de:  — CT sau CT restricționat; sau  — CTS sau aprobări de modificare de proiect, în cazul în care modificarea se referă la capacitățile de protecție împotriva incendiilor în compartimentul de marfă al avionului,  trebuie să pună la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai unor astfel de avioane informații privind caracteristicile de proiectare ale avionului legate de capacitățile de protecție împotriva incendiilor în compartimentul de marfă, pentru toate compartimentele de marfă care sunt separate de cabina de pilotaj.  (c) Informațiile puse la dispoziție în conformitate cu literele (a) și (b) trebuie să fie suficient de detaliate pentru a sprijini operatorii atunci când efectuează o evaluare a riscurilor pentru transportul de mărfuri în compartimentul de marfă.  Informațiile trebuie să fie încorporate în documentația corespunzătoare a avionului, pusă la dispoziția operatorilor și să fie ușor de identificat de către personalul operatorilor responsabil cu efectuarea evaluării riscurilor.  (d) Titularul aprobării de proiect, care are obligația să pună la dispoziție informațiile în conformitate cu litera (a) sau (b), trebuie totodată să pună modificările aduse acestor informații la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai avioanelor vizate de modificare. | **26.175 Cargo compartment fire protection**  (a) For large aeroplanes, as well as for small aeroplanes with a maximum  take-off weight (MTOW) greater than 5 700 kg (12 500 lb), for which the  individual certificate of airworthiness is first issued on or after 1 January  2025, the holders of:  — TC or restricted TC, or  — STC or design change approvals, if the change relates to the aeroplane  cargo compartment fire protection capabilities,  shall make available information on the aeroplane design characteristics  associated with the cargo compartment fire protection capabilities to all  known operators of such aeroplanes.  (b) For small aeroplanes with a MTOW of 5 700 kg (12 500 lb) or less and  equipped with at least one cargo compartment separated from the flight deck,  and for which the individual certificate of airworthiness is first issued on or  after 1 January 2025, the holders of:  — TC or restricted TC, or — STC or design change approvals, if the change relates to the aeroplane  cargo compartment fire protection capabilities,  shall make available information on the aeroplane design characteristics  associated with the cargo compartment fire protection capabilities for all  cargo compartments that are separated from the flight deck to all known  operators of such aeroplanes.  (c) The information made available in accordance with points (a) and (b) shall  be sufficiently detailed to support operators when conducting a risk  assessment for the transportation of goods in the cargo compartment.  The information shall be contained in appropriate aeroplane documentation  made available to operators and easily identifiable by the operators’  personnel responsible for conducting the risk assessment.  (d) The design approval holder, who is required to make available the  information in accordance with point (a) or (b), shall also make available  changes to this information to all known operators of the aeroplanes affected  by the change. | **26.175 Protecția împotriva incendiilor în compartimentele de marfă**  (a) În cazul avioanelor de mare capacitate, precum și în cel al avioanelor de mică capacitate cu o greutate maximă la decolare (MTOW) mai mare de 5 700 kg (12 500 lb), pentru care certificatul individual de navigabilitate este eliberat prima dată la 1 ianuarie 2025 sau după această dată, titularii de:  — CT sau CT restricționat; sau  — CTS sau aprobări de modificare de proiect, în cazul în care modificarea se referă la capacitățile de protecție împotriva incendiilor în compartimentul de marfă al avionului, trebuie să pună la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai unor astfel de avioane informații privind caracteristicile de proiectare ale avionului legate de capacitățile de protecție împotriva incendiilor în compartimentul de marfă.  (b) În cazul avioanelor de mică capacitate cu o MTOW de maximum 5 700 kg (12 500 lb), echipate cu cel puțin un compartiment de marfă separat de cabina de pilotaj și pentru care certificatul individual de navigabilitate este eliberat prima dată la 1 ianuarie 2025 sau după această dată, titularii de:  — CT sau CT restricționat; sau  — CTS sau aprobări de modificare de proiect, în cazul în care modificarea se referă la capacitățile de protecție împotriva incendiilor în compartimentul de marfă al avionului, trebuie să pună la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai unor astfel de avioane informații privind caracteristicile de proiectare ale avionului legate de capacitățile de protecție împotriva incendiilor în compartimentul de marfă, pentru toate compartimentele de marfă care sunt separate de cabina de pilotaj.  (c) Informațiile puse la dispoziție în conformitate cu literele (a) și (b) trebuie să fie suficient de detaliate pentru a sprijini operatorii atunci când efectuează o evaluare a riscurilor pentru transportul de mărfuri în compartimentul de marfă. Informațiile trebuie să fie încorporate în documentația corespunzătoare a avionului, pusă la dispoziția operatorilor și să fie ușor de identificat de către personalul operatorilor responsabil cu efectuarea evaluării riscurilor.  (d) Titularul aprobării de proiect, care are obligația să pună la dispoziție informațiile în conformitate cu litera (a) sau (b), trebuie totodată să pună modificările aduse acestor informații la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai avioanelor vizate de modificare. | **26.175 Cargo compartment fire protection**  (a) For large aeroplanes, as well as for small aeroplanes with a maximum  take-off weight (MTOW) greater than 5 700 kg (12 500 lb), for which the  individual certificate of airworthiness is first issued on or after 1 January  2025, the holders of:  — TC or restricted TC, or  — STC or design change approvals, if the change relates to the aeroplane  cargo compartment fire protection capabilities,  shall make available information on the aeroplane design characteristics  associated with the cargo compartment fire protection capabilities to all  known operators of such aeroplanes.  (b) For small aeroplanes with a MTOW of 5 700 kg (12 500 lb) or less and  equipped with at least one cargo compartment separated from the flight deck,  and for which the individual certificate of airworthiness is first issued on or  after 1 January 2025, the holders of:  — TC or restricted TC, or — STC or design change approvals, if the change relates to the aeroplane  cargo compartment fire protection capabilities,  shall make available information on the aeroplane design characteristics  associated with the cargo compartment fire protection capabilities for all  cargo compartments that are separated from the flight deck to all known  operators of such aeroplanes.  (c) The information made available in accordance with points (a) and (b) shall  be sufficiently detailed to support operators when conducting a risk  assessment for the transportation of goods in the cargo compartment.  The information shall be contained in appropriate aeroplane documentation  made available to operators and easily identifiable by the operators’  personnel responsible for conducting the risk assessment.  (d) The design approval holder, who is required to make available the  information in accordance with point (a) or (b), shall also make available  changes to this information to all known operators of the aeroplanes affected  by the change. | Compatibil |  | Lipsă |
| **26.200 Semnalul sonor al trenului de aterizare**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial se asigură că este instalat un semnal sonor adecvat al trenului de aterizare, pentru a reduce în mod semnificativ probabilitatea unei aterizări cu trenul de aterizare escamotat în mod accidental. | **26.200 Landing gear aural warning**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport shall ensure that  an appropriate landing gear aural warning device is installed in order to  significantly reduce the likelihood of landings with landing gear inadvertently  retracted. | **26.200 Semnalul sonor al trenului de aterizare**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial se asigură că este instalat un semnal sonor adecvat al trenului de aterizare, pentru a reduce în mod semnificativ probabilitatea unei aterizări cu trenul de aterizare escamotat în mod accidental. | **26.200 Landing gear aural warning**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport shall ensure that  an appropriate landing gear aural warning device is installed in order to  significantly reduce the likelihood of landings with landing gear inadvertently  retracted. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.201 Presiunea de umflare a pneurilor**  Operatorii avioanelor de mare capacitate reduc la minimum riscul ca presiunea dintr-un pneu să scadă sub presiunea de umflare minimă în timpul funcționării. | **26.201 Tyre inflation pressure**  Operators of large aeroplanes shall minimise the risk of a tyre being below its  minimum serviceable inflation pressure during operation. | **26.201 Presiunea de umflare a pneurilor**  Operatorii avioanelor de mare capacitate reduc la minimum riscul ca presiunea dintr-un pneu să scadă sub presiunea de umflare minimă în timpul funcționării. | **26.201 Tyre inflation pressure**  Operators of large aeroplanes shall minimise the risk of a tyre being below its  minimum serviceable inflation pressure during operation. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.205 Sistemul de avertizare și alertă de depășire a capătului pistei**  (a) Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial trebuie să se asigure că fiecare avion de mare capacitate pentru care primul certificat individual de navigabilitate este eliberat la 1 iulie 2026 sau după această dată este echipat cu un sistem de avertizare și alertă de depășire a capătului pistei. | **26.205 Runway overrun awareness and alerting systems**  (a) Operators of large aeroplanes used in commercial air transport shall ensure  that every large aeroplane for which the first individual certificate of  airworthiness is issued on or after 1 July 2026, is equipped with a runway  overrun awareness and alerting system. | **26.205 Sistemul de avertizare și alertă de depășire a capătului pistei**  (a) Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial trebuie să se asigure că fiecare avion de mare capacitate pentru care primul certificat individual de navigabilitate este eliberat la 1 iulie 2026 sau după această dată este echipat cu un sistem de avertizare și alertă de depășire a capătului pistei. | **26.205 Runway overrun awareness and alerting systems**  (a) Operators of large aeroplanes used in commercial air transport shall ensure  that every large aeroplane for which the first individual certificate of  airworthiness is issued on or after 1 July 2026, is equipped with a runway  overrun awareness and alerting system. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Acest sistem trebuie să fie proiectat astfel încât să permită reducerea riscului unei ieșiri longitudinale de pe pistă în timpul aterizării, prin alertarea echipajului de zbor, în zbor și la sol, atunci când avionul este expus riscului de a nu putea să se oprească în limitele distanței disponibile până la capătul pistei. | (b) This system shall be designed in a manner allowing to reduce the risk of a  longitudinal runway excursion during landing by providing an alert, in-flight  and on the ground, to the flight crew when the aeroplane is at risk of not  being able to stop within the available distance to the end of the runway. | (b) Acest sistem trebuie să fie proiectat astfel încât să permită reducerea riscului unei ieșiri longitudinale de pe pistă în timpul aterizării, prin alertarea echipajului de zbor, în zbor și la sol, atunci când avionul este expus riscului de a nu putea să se oprească în limitele distanței disponibile până la capătul pistei. | (b) This system shall be designed in a manner allowing to reduce the risk of a  longitudinal runway excursion during landing by providing an alert, in-flight  and on the ground, to the flight crew when the aeroplane is at risk of not  being able to stop within the available distance to the end of the runway. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.250 Sisteme de acționare a ușii de acces la compartimentul echipajului de zbor – incapacitatea unui membru al echipajului de zbor**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial se asigură că, dacă sunt instalate, sistemele de acționare a ușii de acces la compartimentul echipajului de zbor sunt prevăzute cu mecanisme de deschidere de rezervă, pentru a facilita accesul membrilor echipajului de cabină la compartimentul echipajului de zbor în caz de incapacitate a unui membru al echipajului de zbor. | **26.250 Flight crew compartment door operating systems — single incapacitation**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport shall ensure that  flight crew compartment door operating systems, where installed, be provided  with alternate opening means in order to facilitate access by cabin crew members  into the flight crew compartment in the case of a single flight crew member  incapacitation. | **26.250 Sisteme de acționare a ușii de acces la compartimentul echipajului de zbor – incapacitatea unui membru al echipajului de zbor**  Operatorii avioanelor de mare capacitate utilizate în transportul aerian comercial se asigură că, dacă sunt instalate, sistemele de acționare a ușii de acces la compartimentul echipajului de zbor sunt prevăzute cu mecanisme de deschidere de rezervă, pentru a facilita accesul membrilor echipajului de cabină la compartimentul echipajului de zbor în caz de incapacitate a unui membru al echipajului de zbor. | **26.250 Flight crew compartment door operating systems — single incapacitation**  Operators of large aeroplanes used in commercial air transport shall ensure that  flight crew compartment door operating systems, where installed, be provided  with alternate opening means in order to facilitate access by cabin crew members  into the flight crew compartment in the case of a single flight crew member  incapacitation. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.300 Programul privind continuitatea integrității structurale pentru structurile de avioane în curs de îmbătrânire – cerințe generale**  (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie să stabilească un program privind continuitatea integrității structurale pentru structurile de avioane în curs de îmbătrânire, care trebuie să respecte cerințele stabilite la punctele 26.301-26.309. | **26.300 Continuing structural integrity programme for ageing aeroplanes**  **structures – general requirements**  (a) A holder of a TC or a restricted TC for a large aeroplane certified on or after  1 January 1958, for which the application for a TC was submitted before  1 January 2019, shall establish a continuing structural integrity programme  for ageing aeroplane structures, which shall comply with the requirements set  out in points 26.301 to 26.309. | **26.300 Programul privind continuitatea integrității structurale pentru structurile de avioane în curs de îmbătrânire – cerințe generale**  (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie să stabilească un program privind continuitatea integrității structurale pentru structurile de avioane în curs de îmbătrânire, care trebuie să respecte cerințele stabilite la punctele 26.301-26.309. | **26.300 Continuing structural integrity programme for ageing aeroplanes**  **structures – general requirements**  (a) A holder of a TC or a restricted TC for a large aeroplane certified on or after  1 January 1958, for which the application for a TC was submitted before  1 January 2019, shall establish a continuing structural integrity programme  for ageing aeroplane structures, which shall comply with the requirements set  out in points 26.301 to 26.309. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Litera (a) nu se aplică unui model de avion de mare capacitate căruia i s-a eliberat un certificat de tip înainte de 26 februarie 2021 și care îndeplinește oricare dintre următoarele condiții:  (i) figurează în tabelul A.1 din apendicele 1 la prezenta anexă;  (ii) nu mai este exploatat după 26 februarie 2021;  (iii) nu a fost certificat să efectueze operațiuni civile cu o sarcină utilă sau cu pasageri;  (iv) are un CT restrictiv eliberat înainte de 26 februarie 2021 în conformitate cu cerințele de toleranță la degradare, cu condiția să nu fie exploatat la peste 75 % din obiectivul său de serviciu stabilit din faza de proiectare (Design Service Goal, DSG) și să fie exploatat în principal în sprijinul operațiunii de fabricație a titularului aprobării;  (v) este certificat cu un CT restrictiv și este proiectat în principal pentru stingerea incendiilor. | (b) Point (a) shall not apply to a large aeroplane model which was issued with a  TC before 26 February 2021 and which meets any of the following  conditions:  (i) it is listed in Table A.1 of Appendix 1 to this Annex;  (ii) it is not operated anymore after 26 February 2021;  (iii) it has not been certified to conduct civil operation with a payload or  passengers;  (iv) it has a restricted TC issued before 26 February 2021 in accordance with  damage tolerance requirements, provided that it is not operated beyond  75 % of its design service goal and is primarily operated in support of  the approval holder’s manufacturing operation;  (v) it is certified with a restricted TC and is designed primarily for  firefighting. | (b) Litera (a) nu se aplică unui model de avion de mare capacitate căruia i s-a eliberat un certificat de tip înainte de 26 februarie 2021 și care îndeplinește oricare dintre următoarele condiții:  (i) figurează în tabelul A.1 din apendicele nr. 1 la prezenta anexă;  (ii) nu mai este exploatat după 26 februarie 2021;  (iii) nu a fost certificat să efectueze operațiuni civile cu o sarcină utilă sau cu pasageri;  (iv) are un CT restrictiv eliberat înainte de 26 februarie 2021 în conformitate cu cerințele de toleranță la degradare, cu condiția să nu fie exploatat la peste 75 % din obiectivul său de serviciu stabilit din faza de proiectare (Design Service Goal, DSG) și să fie exploatat în principal în sprijinul operațiunii de fabricație a titularului aprobării;  (v) este certificat cu un CT restrictiv și este proiectat în principal pentru stingerea incendiilor. | (b) Point (a) shall not apply to a large aeroplane model which was issued with a  TC before 26 February 2021 and which meets any of the following  conditions:  (i) it is listed in Table A.1 of Appendix 1 to this Annex;  (ii) it is not operated anymore after 26 February 2021;  (iii) it has not been certified to conduct civil operation with a payload or  passengers;  (iv) it has a restricted TC issued before 26 February 2021 in accordance with  damage tolerance requirements, provided that it is not operated beyond  75 % of its design service goal and is primarily operated in support of  the approval holder’s manufacturing operation;  (v) it is certified with a restricted TC and is designed primarily for  firefighting. | Compatibil |  | Lipsesc |
| Excepțiile prevăzute la litera (b) subpunctele (ii)-(v) se aplică numai după ce titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv prezintă spre aprobare agenției, înainte de 27 mai 2021, o listă care să identifice tipul și modelele, versiunile sau numerele de serie ale avionului, însoțită de informații în sprijinul motivelor pentru care avionul a fost inclus pe listă. | The exceptions provided for in points (b)(ii) to (v) shall apply only after the  holder of a TC or a restricted TC submitted to the Agency before 27 May  2021 for approval a list identifying the aeroplane type and models, variations  or serial numbers together with information supporting the reasons why the  aeroplane has been included in the list. | Excepțiile prevăzute la litera (b) subpunctele (ii)-(v) se aplică numai după ce titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv prezintă spre aprobare AAC, înainte de 27 mai 2021, o listă care să identifice tipul și modelele, versiunile sau numerele de serie ale avionului, însoțită de informații în sprijinul motivelor pentru care avionul a fost inclus pe listă. | The exceptions provided for in points (b)(ii) to (v) shall apply only after the  holder of a TC or a restricted TC submitted to the CAA before 27 May  2021 for approval a list identifying the aeroplane type and models, variations  or serial numbers together with information supporting the reasons why the  aeroplane has been included in the list. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) Pentru un model de avion al cărui prim certificat de tip a fost eliberat înainte de 26 februarie 2021 și pentru care o modificare sau reparație existentă nu este și nu va fi încorporată în niciun avion aflat în serviciu la 26 februarie 2022 sau după acea dată, punctul 26.307 litera (a) subpunctele (ii) și (iii) și punctul 26.308 litera (a) subpunctul (ii) nu se aplică dacă înainte de 26 februarie 2022, titularul unui CT sau al unui CT restrictiv prezintă spre aprobare agenției lista tuturor modificărilor și reparațiilor. | (c) For a large aeroplane model which was issued with a first type certificate  before 26 February 2021 and for which an existing change or repair is not  and will not be incorporated in any aeroplane in operation on or after  26 February 2022, points (a)(ii) and (iii) of point 26.307 and  point 26.308(a)(ii) shall not apply if before 26 February 2022 the holder  of a TC or a restricted TC submitted to the Agency for approval the list  of all changes and repairs. | (c) Pentru un model de avion al cărui prim certificat de tip a fost eliberat înainte de 26 februarie 2021 și pentru care o modificare sau reparație existentă nu este și nu va fi încorporată în niciun avion aflat aflat în serviciu la 26 februarie 2022 sau după acea dată, punctul 26.307 litera (a) subpunctele (ii) și (iii) și punctul 26.308 litera (a) subpunctul (ii) nu se aplică dacă înainte de 26 februarie 2022, titularul unui CT sau al unui CT restrictiv prezintă spre aprobare AAC lista tuturor modificărilor și reparațiilor. | (c) For a large aeroplane model which was issued with a first type certificate  before 26 February 2021 and for which an existing change or repair is not  and will not be incorporated in any aeroplane in operation on or after  26 February 2022, points (a)(ii) and (iii) of point 26.307 and  point 26.308(a)(ii) shall not apply if before 26 February 2022 the holder  of a TC or a restricted TC submitted to the CAA for approval the list  of all changes and repairs. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.301 Planul de conformare pentru titularii de CT(R)**  (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate, certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie:  (i) să stabilească un plan de conformare privind continuitatea integrității structurale, care să descrie demonstrarea planificată a conformării cu cerințele prevăzute la punctele 26.302-26.309;  (ii) să prezinte spre aprobare agenției planul de conformare privind continuitatea integrității structurale, menționat la subpunctul (i), înainte de 27 mai 2021. | **26.301 Compliance Plan for (R)TC holders**  (a) A holder of a TC or a restricted TC for a large aeroplane certified on  or after 1 January 1958, for which the application for a TC was submitted  before 1 January 2019, shall:  (i) establish a compliance plan for continuing structural integrity that  describes the planned demonstration of compliance with the requirements  set out in points 26.302 to 26.309;  (ii) submit the compliance plan for continuing structural integrity referred in  paragraph (i) to the Agency before 27 May 2021 for approval. | **26.301 Planul de conformare pentru titularii de CT(R)**  (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate, certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie:  (i) să stabilească un plan de conformare privind continuitatea integrității structurale, care să descrie demonstrarea planificată a conformării cu cerințele prevăzute la punctele 26.302-26.309;  (ii) să prezinte spre aprobare AAC planul de conformare privind continuitatea integrității structurale, menționat la subpunctul (i), înainte de 27 mai 2021. | **26.301 Compliance Plan for (R)TC holders**  (a) A holder of a TC or a restricted TC for a large aeroplane certified on  or after 1 January 1958, for which the application for a TC was submitted  before 1 January 2019, shall:  (i) establish a compliance plan for continuing structural integrity that  describes the planned demonstration of compliance with the requirements  set out in points 26.302 to 26.309;  (ii) submit the compliance plan for continuing structural integrity referred in  paragraph (i) to the CAA before 27 May 2021 for approval. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Un solicitant de CT sau de CT restrictiv menționat la articolul 1 alineatul (2) litera (c) trebuie:  (i) să stabilească un plan de conformare privind continuitatea integrității structurale, care să descrie demonstrarea planificată a conformării cu cerințele prevăzute la punctele 26.303-26.306;  (ii) să prezinte spre aprobare agenției planul de conformare privind continuitatea integrității structurale menționat la subpunctul (i), înainte de 27 mai 2021 sau înainte de eliberarea certificatului, dacă aceasta survine mai târziu. | (b) An applicant for a TC or restricted TC referred to in letter (c) of Article 1  paragraph 2 shall:  (i) establish a compliance plan for continuing structural integrity that  describes the planned demonstration of compliance with the requirements  set out in points 26.303 to 26.306;  (ii) submit the compliance plan for continuing structural integrity referred to  in paragraph (i) to the Agency before 27 May 2021 or, before the  issuance of the certificate, if it occurs later, for approval. | (b) Un solicitant de CT sau de CT restrictiv menționat la pct. 1.1 subpct. 1.1.2 litera (c) trebuie:  (i) să stabilească un plan de conformare privind continuitatea integrității structurale, care să descrie demonstrarea planificată a conformării cu cerințele prevăzute la punctele 26.303-26.306;  (ii) să prezinte spre aprobare AAC planul de conformare privind continuitatea integrității structurale menționat la subpunctul (i), înainte de 27 mai 2021 sau înainte de eliberarea certificatului, dacă aceasta survine mai târziu. | (b) An applicant for a TC or restricted TC referred to in letter (c) of Article 1  paragraph 2 shall:  (i) establish a compliance plan for continuing structural integrity that  describes the planned demonstration of compliance with the requirements  set out in points 26.303 to 26.306;  (ii) submit the compliance plan for continuing structural integrity referred to  in paragraph (i) to the CAA before 27 May 2021 or, before the  issuance of the certificate, if it occurs later, for approval. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.302 Evaluarea oboselii și a toleranței la degradare**  (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate, care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri, sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs), care a primit această certificare la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată și pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie să efectueze o evaluare a oboselii și a toleranței la degradare a structurii avionului și să elaboreze DTI care va evita producerea de defecțiuni catastrofale cauzate de oboseală, pe toată durata ciclului de exploatare a avionului. | **26.302 Fatigue and damage tolerance evaluation**  (a) A holder of a TC or a restricted TC, for a large aeroplane certified to carry  30 passengers or more, or with a payload capacity of 3 402 kg (7 500 lb) or  more, certified on or after 1 January 1958, for which the application for a TC  was submitted before 1 January 2019, shall carry out a fatigue and damage  tolerance evaluation of the aeroplane structure and develop the DTI that will  prevent catastrophic failures due to fatigue throughout the operational life of  the aeroplane. | **26.302 Evaluarea oboselii și a toleranței la degradare**  (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate, care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri, sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs), care a primit această certificare la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată și pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie să efectueze o evaluare a oboselii și a toleranței la degradare a structurii avionului și să elaboreze DTI care va evita producerea de defecțiuni catastrofale cauzate de oboseală, pe toată durata ciclului de exploatare a avionului. | **26.302 Fatigue and damage tolerance evaluation**  (a) A holder of a TC or a restricted TC, for a large aeroplane certified to carry  30 passengers or more, or with a payload capacity of 3 402 kg (7 500 lb) or  more, certified on or after 1 January 1958, for which the application for a TC  was submitted before 1 January 2019, shall carry out a fatigue and damage  tolerance evaluation of the aeroplane structure and develop the DTI that will  prevent catastrophic failures due to fatigue throughout the operational life of  the aeroplane. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) În afara cazului în care documentația care descrie DTI menționată la litera (a) a fost deja aprobată de agenție în conformitate cu anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012, titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să depună documentația spre aprobare la agenție înainte de 26 februarie 2023. | (b) Unless the documentation describing the DTI referred to in paragraph (a)  have already been approved by the Agency in accordance with Annex I (Part  21) to Regulation (EU) No 748/2012, the holder of a TC or a restricted TC  shall submit that documentation to the Agency before 26 February 2023 for  approval. | (b) În afara cazului în care documentația care descrie DTI menționată la litera (a) a fost deja aprobată de AAC în conformitate cu anexa nr. 1 (partea 21) la Regulamentul privind stabilirea cerinţelor şi procedurilor administrative de certificare pentru navigabilitate şi mediu sau declaraţia de conformitate a aeronavelor şi a produselor, pieselor şi echipamentelor aferente, precum şi cerinţele referitoare la capacitatea organizaţiilor de proiectare şi producţie, aprobat prin HG nr. 91/2024, titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să depună documentația spre aprobare la AAC înainte de 26 februarie 2023. | (b) Unless the documentation describing the DTI referred to in point (a) has already been approved by the CAA in accordance with Annex No. 1 (Part 21) to the Regulation on establishing administrative requirements and procedures for airworthiness and environmental certification or the declaration of conformity of aircraft and related products, parts and appliances, as well as the requirements relating to the capability of design and production organisations, approved by GD No. 91/2024, the holder of a TC or a restrictive TC must submit the documentation for approval to the CAA before 26 February 2023. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.303 Limita de valabilitate**  (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate, care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019 și care a fost certificat cu o greutate maximă la decolare (MTOW) de peste 34 019 kg (75 000 lbs), trebuie:  (i) să stabilească o limită de valabilitate (Limit Of Validity, LOV) și să includă această LOV într-o ALS modificată;  (ii) să identifice acțiunile de întreținere noi și pe cele existente de care depinde LOV și să elaboreze informații de servisare necesare pentru a putea implementa respectivele acțiuni de întreținere și să prezinte agenției informațiile de servisare referitoare la acțiunile de întreținere în conformitate cu un calendar obligatoriu convenit împreună cu agenția. | **26.303 Limit of validity**  (a) A holder of a TC or a restricted TC, for a large aeroplane certified on or  after 1 January 1958, for which the application for a TC was submitted  before 1 January 2019, and certified with a MTOW greater than  34 019 kg (75 000 lb), shall:  (i) establish a limit of validity (LOV) and include that LOV in an amended  ALS;  (ii) identify existing and new maintenance actions upon which the LOV  depends, and develop service information necessary to implement  those maintenance actions and submit the service information for the  maintenance actions to the Agency in accordance with a binding  schedule agreed with the Agency | **26.303 Limita de valabilitate**  (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate, care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019 și care a fost certificat cu o greutate maximă la decolare (MTOW) de peste 34 019 kg (75 000 lbs), trebuie:  (i) să stabilească o limită de valabilitate (Limit Of Validity, LOV) și să includă această LOV într-o ALS modificată;  (ii) să identifice acțiunile de întreținere noi și pe cele existente de care depinde LOV și să elaboreze informații de servisare necesare pentru a putea implementa respectivele acțiuni de întreținere și să prezinte AAC informațiile de servisare referitoare la acțiunile de întreținere în conformitate cu un calendar obligatoriu convenit împreună cu AAC. | **26.303 Limit of validity**  (a) A holder of a TC or a restricted TC, for a large aeroplane certified on or  after 1 January 1958, for which the application for a TC was submitted  before 1 January 2019, and certified with a MTOW greater than  34 019 kg (75 000 lb), shall:  (i) establish a limit of validity (LOV) and include that LOV in an amended  ALS;  (ii) identify existing and new maintenance actions upon which the LOV  depends, and develop service information necessary to implement  those maintenance actions and submit the service information for the  maintenance actions to the CAA in accordance with a binding  schedule agreed with the CAA | Compatibil |  | Lipsesc |
| Configurațiile structurale ale avionului care trebuie evaluate în scopul stabilirii LOV trebuie să includă toate versiunile și derivatele modelului aprobate în cadrul CT înainte de 26 februarie 2021 și toate modificările și înlocuirile structurale efectuate în legătură cu configurațiile structurale ale acelor avioane, prevăzute de o directivă privind navigabilitatea emisă înainte de 26 februarie 2021. | The aeroplane structural configurations to be evaluated for the purpose of  establishing the LOV shall include all model variations and derivatives  approved under the TC before 26 February 2021 and all structural changes  and replacements to the structural configurations of those aeroplanes that are  required by an airworthiness directive issued before 26 February 2021. | Configurațiile structurale ale avionului care trebuie evaluate în scopul stabilirii LOV trebuie să includă toate versiunile și derivatele modelului aprobate în cadrul CT înainte de 26 februarie 2021 și toate modificările și înlocuirile structurale efectuate în legătură cu configurațiile structurale ale acelor avioane, prevăzute de o directivă privind navigabilitatea emisă înainte de 26 februarie 2021. | The aeroplane structural configurations to be evaluated for the purpose of  establishing the LOV shall include all model variations and derivatives  approved under the TC before 26 February 2021 and all structural changes  and replacements to the structural configurations of those aeroplanes that are  required by an airworthiness directive issued before 26 February 2021. | Compatibil |  | Lipsesc |
| Prin derogare de la subpunctul (ii), titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate nu are obligația de a elabora și prezenta agenției informațiile de servisare referitoare la o acțiune de întreținere aplicabilă unui model de avion de mare capacitate care nu va mai fi exploatat după momentul programat de prezentare a informațiilor de servisare referitoare la respectiva acțiune de întreținere. Pentru ca această exceptare să producă efecte, titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să informeze agenția cel târziu la data la care modelul de avion iese din exploatare. | By way of derogation from point (ii), a holder of a TC or a restricted TC for  a large aeroplane shall not be required to develop and submit to the Agency  the service information for a maintenance action applicable to a large  aeroplane model that will not be operated anymore after the scheduled  point of submission for the service information of that maintenance action.  For this exception to take effect, the holder of a TC or a restricted TC shall  inform the Agency not later than the date on which the aeroplane model  ceases operation. | Prin derogare de la subpunctul (ii), titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate nu are obligația de a elabora și prezenta AAC informațiile de servisare referitoare la o acțiune de întreținere aplicabilă unui model de avion de mare capacitate care nu va mai fi exploatat după momentul programat de prezentare a informațiilor de servisare referitoare la respectiva acțiune de întreținere. Pentru ca această exceptare să producă efecte, titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să informeze AAC cel târziu la data la care modelul de avion iese din exploatare. | By way of derogation from subparagraph (ii), the holder of a type certificate (TC) or a restricted TC for a large aeroplane is not required to prepare and submit to the Authority the maintenance information relating to a maintenance action applicable to a large aeroplane model that will no longer be operated after the scheduled time for submission of the maintenance information relating to that maintenance action. For this exemption to take effect, the holder of a type certificate (TC) or a restricted TC must inform the Authority no later than the date on which the aeroplane model is withdrawn from service. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte agenției spre aprobare LOV stabilită în conformitate cu litera (a), precum și modificarea ALS menționată la litera respectivă, însoțite de calendarul obligatoriu, înainte de termenele stabilite la subpunctele (i)-(iii) de mai jos:  (i) 26 august 2022 pentru o structură critică din punctul de vedere al oboselii cu o bază de certificare care nu include o evaluare a toleranței la degradare;  (ii) 26 februarie 2026 pentru o structură de avion care face obiectul unor încercări în curs ale rezistenței la oboseală la scară naturală la data de aplicabilitate a prezentului regulament de modificare;  (iii) 26 februarie 2025 pentru toate celelalte structuri de avion. | (b) The holder of the TC or the restricted TC shall submit the LOV established  in accordance with point (a) and the amendment to the ALS referred to in  that point together with the binding schedule to the Agency, before the  deadlines established in the following points (i), (ii) and (iii), for approval:  (i) 26 August 2022 for a fatigue-critical structure with a certification basis  that does not include a damage tolerance evaluation;  (ii) 26 February 2026 for an aeroplane structure subject to ongoing  full-scale fatigue testing on the date of the applicability of this  amending Regulation;  (iii) 26 February 2025 for all other aeroplane structures. | (b) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte AAC spre aprobare LOV stabilită în conformitate cu litera (a), precum și modificarea ALS menționată la litera respectivă, însoțite de calendarul obligatoriu, înainte de termenele stabilite la subpunctele (i)-(iii) de mai jos:  (i) 26 august 2022 pentru o structură critică din punctul de vedere al oboselii cu o bază de certificare care nu include o evaluare a toleranței la degradare;  (ii) 26 februarie 2026 pentru o structură de avion care face obiectul unor încercări în curs ale rezistenței la oboseală la scară naturală la data de aplicabilitate a prezentului regulament de modificare;  (iii) 26 februarie 2025 pentru toate celelalte structuri de avion. | (b) The holder of a type-certificate (TC) or a restricted TC shall submit to the Authority for approval the LOV established in accordance with point (a), as well as the amendment to the ALS referred to in that point, together with the mandatory schedule, before the deadlines set out in subparagraphs (i) to (iii) below:  (i) 26 August 2022 for a fatigue-critical structure with a certification basis that does not include a degradation tolerance assessment;  (ii) 26 February 2026 for an aeroplane structure that is subject to ongoing full-scale fatigue testing at the date of application of this amending Regulation;  (iii) 26 February 2025 for all other aeroplane structures. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la articolul 1 alineatul (2) litera (c), pentru un avion de mare capacitate, cu o greutate maximă la decolare (MTOW) de peste 34 019 kg (75 000 lbs), trebuie:  (i) să stabilească o limită de valabilitate (LOV) și să includă această LOV în ALS;  (ii) să identifice acțiunile de întreținere noi și pe cele existente de care depinde LOV și să elaboreze informații de servisare necesare pentru a putea implementa respectivele acțiuni de întreținere și să prezinte agenției informațiile de servisare referitoare la acțiunile de întreținere în conformitate cu un calendar obligatoriu convenit împreună cu agenția. | (c) An applicant for a TC or a restricted TC, as referred to in Article 1(2)(c), for  a large aeroplane with a MTOW greater than 34 019 kg (75 000 lb), shall:  (i) establish a LOV and include that LOV in the ALS;  (ii) identify existing and new maintenance actions upon which the LOV  depends, and develop service information necessary to implement  those maintenance actions and submit the service information for the  maintenance actions to the Agency in accordance with a binding  schedule agreed with the Agency. | (c) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la pct. 1.1 subpct. 1.1.2 litera (c), pentru un avion de mare capacitate, cu o greutate maximă la decolare (MTOW) de peste 34 019 kg (75 000 lbs), trebuie:  (i) să stabilească o limită de valabilitate (LOV) și să includă această LOV în ALS;  (ii) să identifice acțiunile de întreținere noi și pe cele existente de care depinde LOV și să elaboreze informații de servisare necesare pentru a putea implementa respectivele acțiuni de întreținere și să prezinte AAC informațiile de servisare referitoare la acțiunile de întreținere în conformitate cu un calendar obligatoriu convenit împreună cu AAC. | (c) The applicant for a CT or a restrictive CT as referred to in point 1.1.2(c) for a large aeroplane with a maximum take-off weight (MTOW) of over 34 019 kg (75 000 lbs) shall:  (i) establish a Limit of Validity (LOV) and include this LOV in the ALS;  (ii) identify the new and existing maintenance actions on which the LOV depends and develop the servicing information necessary to implement those maintenance actions and submit the servicing information related to the maintenance actions to the Authority in accordance with a mandatory schedule agreed with the Authority. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (d) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la articolul 1 alineatul (2) litera (c), trebuie să prezinte agenției spre aprobare LOV stabilită în conformitate cu litera (c) de la prezentul punct, precum și ALS menționată la litera respectivă, însoțite de calendarul obligatoriu:  (i) înainte de data aprobată de agenție în planul solicitantului pentru finalizarea încercărilor și a analizelor tuturor structurilor de avion care necesită noi încercări ale rezistenței la oboseală la scară naturală în sprijinul stabilirii LOV;  (ii) înainte de 26 februarie 2025 pentru toate celelalte structuri de avion. | (d) The applicant for a TC or a restricted TC, as referred to in Article 1(2),  point (c), shall submit the LOV established in accordance with point (c) of  this point and the ALS referred to in that point together with the binding  schedule to the Agency, for approval:  (i) before the date approved by the Agency in the plan of the applicant for  completing tests and analyses of any aeroplane structure requiring new  full-scale fatigue testing to support the establishment of the LOV;  (ii) before 26 February 2025 for all other aeroplane structures. | (d) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la pct. 1.1 subpct. 1.1.2 litera (c), trebuie să prezinte AAC spre aprobare LOV stabilită în conformitate cu litera (c) de la prezentul punct, precum și ALS menționată la litera respectivă, însoțite de calendarul obligatoriu:  (i) înainte de data aprobată de AAC în planul solicitantului pentru finalizarea încercărilor și a analizelor tuturor structurilor de avion care necesită noi încercări ale rezistenței la oboseală la scară naturală în sprijinul stabilirii LOV;  (ii) înainte de 26 februarie 2025 pentru toate celelalte structuri de avion. | (d) The applicant for a CT or a restrictive CT as referred to in point 1.1.2(c) shall submit to the Authority for approval the LOV established in accordance with point (c) of this point, as well as the ALS referred to in that point, together with the mandatory timetable:  (i) before the date approved by the Authority in the applicant's plan for the completion of tests and analyses of all aeroplane structures requiring new full-scale fatigue strength tests in support of the establishment of the LOV;  (ii) before 26 February 2025 for all other aeroplane structures. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.304 Programul pentru prevenirea și controlul coroziunii**  (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie să stabilească un program de referință pentru prevenirea și controlul coroziunii (Corrosion Prevention And Control Programme, CPCP). | **26.304 Corrosion prevention and control programme**  (a) A holder of a TC or a restricted TC for a large aeroplane certified on or after  1 January 1958, for which the application for a TC was submitted before  1 January 2019, shall establish a baseline corrosion prevention and control  programme (CPCP). | **26.304 Programul pentru prevenirea și controlul coroziunii**  (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate, certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie să stabilească un program de referință pentru prevenirea și controlul coroziunii (Corrosion Prevention And Control Programme, CPCP). | **26.304 Corrosion prevention and control programme**  (a) A holder of a TC or a restricted TC for a large aeroplane certified on or after  1 January 1958, for which the application for a TC was submitted before  1 January 2019, shall establish a baseline corrosion prevention and control  programme (CPCP). | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) În afara cazului în care CPCP-ul de referință menționat la litera (a) a fost deja aprobat de agenție în conformitate cu punctul 21.A.3B litera (c) subpunctul 1 din anexa I la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 sau într-un raport al comitetului de evaluare a întreținerii (Maintenance Review Board Report, MRBR), titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să depună CPCP-ul spre aprobare la agenție înainte de 26 februarie 2023. | (b) Unless the baseline CPCP referred to in point (a) has already been approved  by the Agency in accordance with point 21.A.3B(c)(1) of Annex I (Part 21)  to Regulation (EU) No 748/2012 or in a maintenance review board  report (MRBR) approved by the Agency, the holder of a TC or a restricted  TC shall submit the CPCP to the Agency before 26 February 2023, for  approval. | (b) În afara cazului în care CPCP-ul de referință menționat la litera (a) a fost deja aprobat de AAC în conformitate cu punctul 21.A.3B litera (c) subpunctul 1 din anexa nr. 1 la Regulamentul aprobat prin HG nr. 91/2024, sau într-un raport al comitetului de evaluare a întreținerii (Maintenance Review Board Report, MRBR), titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să depună CPCP-ul spre aprobare la AAC înainte de 26 februarie 2023. | (b) Unless the baseline CPCP referred to in point (a) has already been approved  by the CAA in accordance with point 21.A.3B(c)(1) of Annex I (Part 21)  to Regulation No 91/2024 or in a maintenance review board report (MRBR) approved by the CAA, the holder of a TC or a restricted TC shall submit the CPCP to the CAA before 26 February 2023, for approval. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la articolul 1 alineatul (2) litera (c), pentru un avion de mare capacitate, trebuie să stabilească un program pentru prevenirea și controlul coroziunii (CPCP) de referință înainte de a i se elibera CT-ul. | (c) An applicant for a TC or a restricted TC, as referred to in Article 1(2),  point (c), for a large aeroplane shall establish a baseline CPCP prior to  the TC being issued. | (c) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la pct. 1.1 subpct. 1.1.2 litera (c), pentru un avion de mare capacitate, trebuie să stabilească un program pentru prevenirea și controlul coroziunii (CPCP) înainte de a i se elibera CT-ul. | (c) An applicant for a TC or a restricted TC, as referred to in Article 1(2),  point (c), for a large aeroplane shall establish a baseline CPCP prior to  the TC being issued. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.305 Valabilitatea programului privind continuitatea integrității structurale**  (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate, certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie să stabilească și să implementeze un proces care să asigure faptul că programul privind continuitatea integrității structurale rămâne valabil pe toată durata ciclului de exploatare a avionului, ținând cont de experiența în serviciu și de operațiunile curente. | **26.305 Validity of the continuing structural integrity programme**  (a) A holder of a TC or a restricted TC for a large aeroplane certified on or after  1 January 1958, for which the application for a TC was submitted before  1 January 2019, shall establish and implement a process that ensures that the  continuing structural integrity programme remains valid throughout the operational life of the aeroplane, taking into account service experience and  current operations. | **26.305 Valabilitatea programului privind continuitatea integrității structurale**  (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate, certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019, trebuie să stabilească și să implementeze un proces care să asigure faptul că programul privind continuitatea integrității structurale rămâne valabil pe toată durata ciclului de exploatare a avionului, ținând cont de experiența în serviciu și de operațiunile curente. | **26.305 Validity of the continuing structural integrity programme**  (a) A holder of a TC or a restricted TC for a large aeroplane certified on or after 1 January 1958, for which the application for a TC was submitted before  1 January 2019, shall establish and implement a process that ensures that the  continuing structural integrity programme remains valid throughout the operational life of the aeroplane, taking into account service experience and current operations. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte spre aprobare agenției, înaintea datei de 26 februarie 2023, o descriere a procesului menționat la litera (a). Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să implementeze procesul în termen de șase luni de la aprobarea acestuia de către agenție. | (b) The holder of a TC or a restricted TC shall submit a description of the  process referred to in point (a) to the Agency before 26 February 2023 for  approval. The holder of a TC or a restricted TC shall implement the process  within 6 months after its approval by the Agency. | (b) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte spre aprobare agenției, înaintea datei de 26 februarie 2023, o descriere a procesului menționat la litera (a). Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să implementeze procesul în termen de șase luni de la aprobarea acestuia de către AAC. | (b) The holder of a TC or a restricted TC shall submit a description of the  process referred to in point (a) to the CAA before 26 February 2023 for  approval. The holder of a TC or a restricted TC shall implement the process  within 6 months after its approval by the CAA. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv menționat la articolul 1 alineatul (2) litera (c), pentru un avion de mare capacitate trebuie să stabilească și să implementeze un proces care să asigure faptul că programul privind continuitatea integrității structurale rămâne valabil pe toată durata ciclului de exploatare a avionului, ținând cont de experiența în exploatare și de operațiunile curente. Acesta trebuie să prezinte agenției spre aprobare o descriere a procesului înainte de 26 februarie 2023 sau înainte de eliberarea certificatului, reținându-se termenul care survine mai târziu, și trebuie să implementeze procesul în termen de șase luni de la aprobarea acestuia de către agenție. | (c) An applicant for a TC or a restricted TC, as referred to in Article 1(2),  point (c), for a large aeroplane, shall establish and implement a process  that ensures that the continuing structural integrity programme remains  valid throughout the operational life of the aeroplane, taking into account  service experience and current operations. It shall submit a description of the  process to the Agency before 26 February 2023, or before the issuance of the  certificate, whichever occurs later, for approval and shall implement the  process within 6 months after its approval by the Agency. | (c) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv menționat la pct. 1.1 subpct. 1.1.2 litera (c), pentru un avion de mare capacitate trebuie să stabilească și să implementeze un proces care să asigure faptul că programul privind continuitatea integrității structurale rămâne valabil pe toată durata ciclului de exploatare a avionului, ținând cont de experiența în exploatare și de operațiunile curente. Acesta trebuie să prezinte AAC spre aprobare o descriere a procesului înainte de 26 februarie 2023 sau înainte de eliberarea certificatului, reținându-se termenul care survine mai târziu, și trebuie să implementeze procesul în termen de șase luni de la aprobarea acestuia de către AAC. | (c) An applicant for a TC or a restricted TC, as referred to in Article 1(2),  point (c), for a large aeroplane, shall establish and implement a process  that ensures that the continuing structural integrity programme remains  valid throughout the operational life of the aeroplane, taking into account  service experience and current operations. It shall submit a description of the  process to the CAA before 26 February 2023, or before the issuance of the  certificate, whichever occurs later, for approval and shall implement the  process within 6 months after its approval by the CAA. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.306 Structura de bază, critică din punctul de vedere al oboselii**  (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate, care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019 și care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs) trebuie să identifice și să enumere structurile de bază, critice din punctul de vedere al oboselii (FCBS), pentru toate versiunile și derivatele modelului de avion incluse în CT sau în CT restrictiv. | **26.306 Fatigue-critical baseline structures**  (a) A holder of a TC or a restricted TC for a large aeroplane certified on or after  1 January 1958, for which the application for a TC was submitted before  1 January 2019, and certified to carry 30 passengers or more, or with a  payload capacity of 3 402 kg (7 500 lb) or more, shall identify and list the  fatigue-critical baseline structures (FCBS) for all aeroplane model variations  and derivatives included in the TC or restricted TC. | **26.306 Structura de bază, critică din punctul de vedere al oboselii**  (a) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate, care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată, pentru care cererea de CT a fost depusă înainte de 1 ianuarie 2019 și care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs) trebuie să identifice și să enumere structurile de bază, critice din punctul de vedere al oboselii (FCBS), pentru toate versiunile și derivatele modelului de avion incluse în CT sau în CT restrictiv. | **26.306 Fatigue-critical baseline structures**  (a) A holder of a TC or a restricted TC for a large aeroplane certified on or after  1 January 1958, for which the application for a TC was submitted before  1 January 2019, and certified to carry 30 passengers or more, or with a  payload capacity of 3 402 kg (7 500 lb) or more, shall identify and list the  fatigue-critical baseline structures (FCBS) for all aeroplane model variations  and derivatives included in the TC or restricted TC. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte agenției spre aprobare lista structurilor menționate la litera (a) înainte de 26 august 2021. | (b) The holder of a TC or a restricted TC shall submit the list of the structures  referred to in point (a) to the Agency before 26 August 2021, for approval. | (b) Titularul unui certificat de tip (CT) sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte agenției spre aprobare lista structurilor menționate la litera (a) înainte de 26 august 2021. | (b) The holder of a TC or a restricted TC shall submit the list of the structures  referred to in point (a) to the CAA before 26 August 2021, for approval. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) După aprobarea de către agenție a listei menționate la litera (a), titularul unui CT sau al unui CT restrictiv o pune la dispoziția acelor titulari ai unui CTS sau ai unei aprobări de modificări majore care au obligația să se conformeze punctului 26.330, și a tuturor operatorilor cunoscuți ai unor astfel de avioane, precum și, la cerere, la dispoziția organizațiilor responsabile cu managementul continuității navigabilității, pentru a sprijini operatorii care au obligația să se conformeze punctului 26.370. | (c) Upon approval of the list referred to in point (a) by the Agency, the holder  of a TC or a restricted TC shall make it available to the holders of a STC or  a major change approval that are required to comply with point 26.330, and  to all known operators of such aeroplanes and, on request, to organisations  responsible for the management of continuing airworthiness to support the  operators that are required to comply with point 26.370. | (c) După aprobarea de către AAC a listei menționate la litera (a), titularul unui CT sau al unui CT restrictiv o pune la dispoziția acelor titulari ai unui CTS sau ai unei aprobări de modificări majore care au obligația să se conformeze punctului 26.330, și a tuturor operatorilor cunoscuți ai unor astfel de avioane, precum și, la cerere, la dispoziția organizațiilor responsabile cu managementul continuității navigabilității, pentru a sprijini operatorii care au obligația să se conformeze punctului 26.370. | (c) After approval by the Authority of the list referred to in point (a), the holder of a TC or a restricted TC shall make it available to those holders of a CTS or major change approval required to comply with point 26.330, and to all known operators of such aeroplanes, and, upon request, to organisations responsible for continuing airworthiness management, to assist operators required to comply with point 26.370. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (d) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la articolul 1 alineatul (2) litera (c), pentru un avion de mare capacitate care urmează să fie certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs) sau mai mare trebuie să identifice și să enumere FCBS pentru toate versiunile și derivatele modelului de avion incluse în CT sau în CT restrictiv. Acesta trebuie să prezinte agenției spre aprobare lista respectivelor structuri înainte de 26 august 2021 sau înainte de eliberarea certificatului, reținându-se data care survine mai târziu. | (d) An applicant for a TC or a restricted TC, as referred to in Article 1(2),  point (c), for a large aeroplane to be certified to carry 30 passengers or  more, or with a payload capacity of 3 402 kg (7 500 lb) or more, shall  identify and list the FCBS for all aeroplane model variations and derivatives  included in the TC or restricted TC. It shall submit the list of these structures  to the Agency before 26 August 2021, or before the issuance of the  certificate, whichever occurs later, for approval. | (d) Solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la pct. 1.1 subpct. 1.1.2 litera (c), pentru un avion de mare capacitate care urmează să fie certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau care are o capacitate a sarcinii utile de minimum 3 402 kg (7 500 lbs) sau mai mare trebuie să identifice și să enumere FCBS pentru toate versiunile și derivatele modelului de avion incluse în CT sau în CT restrictiv. Acesta trebuie să prezinte AAC spre aprobare lista respectivelor structuri înainte de 26 august 2021 sau înainte de eliberarea certificatului, reținându-se data care survine mai târziu. | (d) An applicant for a TC or a restricted TC, as referred to in Article 1(2),  point (c), for a large airplane to be certified to carry 30 passengers or  more, or with a payload capacity of 3 402 kg (7 500 lb) or more, shall  identify and list the FCBS for all airplane model variations and derivatives  included in the TC or restricted TC. It shall submit the list of these structures  to the CAA before 26 August 2021, or before the issuance of the  certificates, whichever occurs later, for approval. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (e) După aprobarea de către agenție a listei menționate la litera (d), solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la articolul 1 alineatul (2) litera (c), trebuie să pună lista respectivă la dispoziția operatorilor cunoscuți ai unor astfel de avioane și, la cerere, a organizațiilor responsabile cu managementul continuității navigabilității, pentru a sprijini operatorii care au obligația să se conformeze punctului 26.370. | (e) Upon approval of the list referred to in point (d) by the Agency, the  applicant for a TC or a restricted TC, as referred to in Article 1(2),  point (c), shall make it available to all known operators of such aeroplanes  and, on request, to organisations responsible for the management of  continuing airworthiness to support the operators that are required to  comply with point 26.370. | (e) După aprobarea de către AAC a listei menționate la litera (d), solicitantul unui CT sau al unui CT restrictiv, astfel cum se menționează la pct. 1.1 subpct. 1.1.2 litera (c), trebuie să pună lista respectivă la dispoziția operatorilor cunoscuți ai unor astfel de avioane și, la cerere, a organizațiilor responsabile cu managementul continuității navigabilității, pentru a sprijini operatorii care au obligația să se conformeze punctului 26.370. | (e) Upon approval of the list referred to in point (d) by the CAA, the  applicant for a TC or a restricted TC, as referred to in Article 1(2),  point (c), shall make it available to all known operators of such aeroplanes  and, on request, to organisations responsible for the management of  continuing airworthiness to support the operators that are required to  comply with point 26.370. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.307 Date privind toleranța la degradare pentru modificările existente aduse structurii critice din punctul de vedere al oboselii**  (a) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată și care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri, sau care are o capacitate a sarcinii utile de 3 402 kg (7 500 lb) sau mai mare, trebuie ca, în ceea ce privește modificările și structurile critice din punctul de vedere al oboselii modificate (FCMS) existente la 26 februarie 2021:  (i) să examineze modificările de proiect existente și să identifice toate modificările care vizează FCBS identificate în conformitate cu punctul 26.306;  (ii) pentru fiecare modificare identificată în conformitate cu subpunctul (i), să identifice orice FCMS corelată;  (iii) pentru fiecare modificare identificată în conformitate cu subpunctul (i), să efectueze o evaluare a toleranței la degradare, iar apoi să stabilească și să documenteze DTI aferente. | **26.307 Damage tolerance data for existing changes to fatigue-critical**  **structures**  (a) A holder of a TC or a restricted TC for a large aeroplane certified on or after  1 January 1958 and certified to carry 30 passengers or more, or with a  payload capacity of 3 402 kg (7 500 lb) or more, for changes and  fatigue-critical modified structures (FCMS) existing on 26 February 2021  shall:  (i) review existing design changes and identify all changes that affect  FCBS identified in accordance with point 26.306;  (ii) for each change identified in accordance with point (i), identify any  associated FCMS;  (iii) for each change identified in accordance with point (i), perform a  damage tolerance evaluation and establish and document the associated  DTIs. | **26.307 Date privind toleranța la degradare pentru modificările existente aduse structurii critice din punctul de vedere al oboselii**  (a) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată și care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri, sau care are o capacitate a sarcinii utile de 3 402 kg (7 500 lb) sau mai mare, trebuie ca, în ceea ce privește modificările și structurile critice din punctul de vedere al oboselii modificate (FCMS) existente la 26 februarie 2021:  (i) să examineze modificările de proiect existente și să identifice toate modificările care vizează FCBS identificate în conformitate cu punctul 26.306;  (ii) pentru fiecare modificare identificată în conformitate cu subpunctul (i), să identifice orice FCMS corelată;  (iii) pentru fiecare modificare identificată în conformitate cu subpunctul (i), să efectueze o evaluare a toleranței la degradare, iar apoi să stabilească și să documenteze DTI aferente. | **26.307 Damage tolerance data for existing changes to fatigue-critical**  **structures**  (a) A holder of a TC or a restricted TC for a large aeroplane certified on or after  1 January 1958 and certified to carry 30 passengers or more, or with a  payload capacity of 3 402 kg (7 500 lb) or more, for changes and  fatigue-critical modified structures (FCMS) existing on 26 February 2021  shall:  (i) review existing design changes and identify all changes that affect  FCBS identified in accordance with point 26.306;  (ii) for each change identified in accordance with point (i), identify any  associated FCMS;  (iii) for each change identified in accordance with point (i), perform a  damage tolerance evaluation and establish and document the associated  DTIs. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte spre aprobare agenției, înaintea datei de 26 februarie 2022, lista tuturor FCMS identificate în conformitate cu litera (a) subpunctul (ii). | (b) The holder of a TC or a restricted TC shall submit the list of all FCMS  identified in accordance with point (a)(ii) to the Agency before 26 February  2022, for approval. | (b) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte spre aprobare AAC, înaintea datei de 26 februarie 2022, lista tuturor FCMS identificate în conformitate cu litera (a) subpunctul (ii). | (b) The holder of a TC or a restricted TC shall submit the list of all FCMS  identified in accordance with point (a)(ii) to the CAA before 26 February  2022, for approval. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte spre aprobare agenției, înaintea datei de 26 august 2022, datele privind toleranța la degradare, inclusiv DTI, rezultate din evaluarea efectuată în conformitate cu litera (a) subpunctul (iii). | (c) The holder of a TC or a restricted TC shall submit the damage tolerance  data, including DTI, resulting from the evaluation performed in accordance  with point (a)(iii) to the Agency before 26 August 2022, for approval. | (c) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte spre aprobare AAC, înaintea datei de 26 august 2022, datele privind toleranța la degradare, inclusiv DTI, rezultate din evaluarea efectuată în conformitate cu litera (a) subpunctul (iii). | (c) The holder of a TC or a restricted TC shall submit the damage tolerance  data, including DTI, resulting from the evaluation performed in accordance  with point (a)(iii) to the CAA before 26 August 2022, for approval. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (d) După aprobarea de către agenție a listei FCMS prezentate în conformitate cu litera (b), titularul unui CT sau al unui CT restrictiv o pune la dispoziția acelor titulari ai unui CTS sau ai unei aprobări de modificări majore care au obligația să se conformeze punctului 26.330, și a tuturor operatorilor cunoscuți ai unor astfel de avioane, precum și, la cerere, la dispoziția organizațiilor responsabile cu managementul continuității navigabilității, pentru a sprijini operatorii care au obligația să se conformeze punctului 26.370. | (d) Upon approval by the Agency of the FCMS list submitted in accordance  with point (b), the holder of a TC or a restricted TC shall make that list  available to the holders of a STC or a major change approval that are  required to comply with point 26.330 and to all known operators of such  aeroplanes and, on request, to organisations responsible for the management  of continuing airworthiness to support the operators that are required to  comply with point 26.370. | (d) După aprobarea de către AAC a listei FCMS prezentate în conformitate cu litera (b), titularul unui CT sau al unui CT restrictiv o pune la dispoziția acelor titulari ai unui CTS sau ai unei aprobări de modificări majore care au obligația să se conformeze punctului 26.330, și a tuturor operatorilor cunoscuți ai unor astfel de avioane, precum și, la cerere, la dispoziția organizațiilor responsabile cu managementul continuității navigabilității, pentru a sprijini operatorii care au obligația să se conformeze punctului 26.370. | (d) Upon approval by the CAA of the FCMS list submitted in accordance  with point (b), the holder of a TC or a restricted TC shall make that list  available to the holders of a STC or a major change approval that are  required to comply with point 26.330 and to all known operators of such  aeroplanes and, on request, to organisations responsible for the management  of continuing airworthiness to support the operators that are required to  comply with point 26.370. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.308 Date privind toleranța la degradare pentru reparațiile existente efectuate la nivelul structurii critice din punctul de vedere al oboselii**  (a) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată și care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri, sau care are o capacitate a sarcinii utile de 3 402 kg (7 500 lb) sau mai mare, trebuie ca, în ceea ce privește reparațiile publicate existente la 26 februarie 2021:  (i) să analizeze datele privind reparațiile și să identifice fiecare reparație specificată în date care afectează FCBS și FCMS identificate în conformitate cu punctul 26.306 litera (a) și cu punctul 26.307 litera (a) subpunctul (ii);  (ii) să efectueze o evaluare a toleranței la degradare pentru fiecare reparație identificată în conformitate cu subpunctul (i), cu excepția cazului în care o astfel de evaluare a fost deja efectuată. | **26.308 Damage tolerance data for existing repairs to fatigue-critical**  **structures**  (a) A holder of a TC or a restricted TC for a large aeroplane certified on or after  1 January 1958 and certified to carry 30 passengers or more, or with a  payload capacity of 3 402 kg (7 500 lb) or more, for published repairs  existing on 26 February 2021 shall:  (i) review the repair data and identify each repair specified in the data that  affects the FCBS and the FCMS identified in accordance with  point 26.306(a) and point 26.307(a)(ii);  (ii) perform a damage tolerance evaluation for each repair identified in  accordance with point (i), unless previously performed. | **26.308 Date privind toleranța la degradare pentru reparațiile existente efectuate la nivelul structurii critice din punctul de vedere al oboselii**  (a) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată și care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri, sau care are o capacitate a sarcinii utile de 3 402 kg (7 500 lb) sau mai mare, trebuie ca, în ceea ce privește reparațiile publicate existente la 26 februarie 2021:  (i) să analizeze datele privind reparațiile și să identifice fiecare reparație specificată în date care afectează FCBS și FCMS identificate în conformitate cu punctul 26.306 litera (a) și cu punctul 26.307 litera (a) subpunctul (ii);  (ii) să efectueze o evaluare a toleranței la degradare pentru fiecare reparație identificată în conformitate cu subpunctul (i), cu excepția cazului în care o astfel de evaluare a fost deja efectuată. | **26.308 Damage tolerance data for existing repairs to fatigue-critical**  **structures**  (a) A holder of a TC or a restricted TC for a large aeroplane certified on or after  1 January 1958 and certified to carry 30 passengers or more, or with a  payload capacity of 3 402 kg (7 500 lb) or more, for published repairs  existing on 26 February 2021 shall:  (i) review the repair data and identify each repair specified in the data that  affects the FCBS and the FCMS identified in accordance with  point 26.306(a) and point 26.307(a)(ii);  (ii) perform a damage tolerance evaluation for each repair identified in  accordance with point (i), unless previously performed. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte spre aprobare agenției, înaintea datei de 26 mai 2022, datele privind toleranța la degradare – inclusiv inspecțiile privind toleranța la degradare (DTI) rezultate din evaluarea efectuată în conformitate cu litera (a) subpunctul (ii) – cu excepția cazului în care au fost deja aprobate, înaintea datei de 26 august 2022, în conformitate cu punctul 21.A.435 litera (b) subpunctul 2 din anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012. | (b) The holder of a TC or a restricted TC shall submit the damage tolerance  data, including the damage tolerance inspections (DTI), resulting from the  evaluation performed in accordance with point (a)(ii) to the Agency before  26 May 2022, for approval, unless it is already approved in accordance with  point 21.A.435(b)(2) of Annex I (Part 21) to Regulation (EU) No 748/2012  before 26 August 2022. | (b) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte spre aprobare AAC, înaintea datei de 26 mai 2022, datele privind toleranța la degradare – inclusiv inspecțiile privind toleranța la degradare (DTI) rezultate din evaluarea efectuată în conformitate cu litera (a) subpunctul (ii) – cu excepția cazului în care au fost deja aprobateîn conformitate cu punctul 21.A.435 litera (b) subpunctul 2 din anexa nr. 1 (partea 21) la Regulamentul aprobat prin HG nr. 91/2024. | (b) The holder of a TC or a restricted TC shall submit the damage tolerance  data, including the damage tolerance inspections (DTI), resulting from the  evaluation performed in accordance with point (a)(ii) to the CAA before  26 May 2022, for approval, unless it is already approved in accordance with  point 21.A.435(b)(2) of Annex I (Part 21) to Regulation No 91/2024  before 26 August 2022. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.309 Îndrumări de evaluare a reparațiilor**  (a) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată și care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri, sau care are o capacitate a sarcinii utile de 3 402 kg (7 500 lb) sau mai mare și al cărui CT sau CT restrictiv a fost emis înaintea datei de 11 ianuarie 2008, trebuie să elaboreze îndrumări de evaluare a reparațiilor (Repair Evaluation Guidelines, REG), pentru a stabili:  (i) un proces pentru efectuarea de controale la avioanele vizate, care să permită identificarea și documentarea tuturor reparațiilor existente care vizează structurile critice din punctul de vedere al oboselii identificate în conformitate cu punctul 26.306 litera (a) și cu punctul 26.307 litera (a) subpunctul (ii);  (ii) un proces care să permită operatorilor și organizațiilor responsabile cu managementul continuității navigabilității să obțină o DTI pentru reparațiile identificate în conformitate cu subpunctul (i);  (iii) un calendar de implementare care să prevadă termene pentru efectuarea de controale ale avioanelor, obținerea de DTI-uri și încorporarea DTI-urilor în programul de întreținere al avionului. | **26.309 Repair evaluation guidelines**  (a) A holder of a TC or a restricted TC for a large aeroplane certified on or after  1 January 1958 and certified to carry 30 passengers or more, or with a  payload capacity of 3 402 kg (7 500 lb) or more, and for which the TC or  restricted TC was issued before 11 January 2008, shall develop repair  evaluation guidelines (REGs) to establish:  (i) a process for conducting surveys of affected aeroplanes that enables the  identification and documentation of all existing repairs affecting the  fatigue-critical structures identified in accordance with point 26.306(a)  and point 26.307(a)(ii);  (ii) a process that enables operators and organisations responsible for the  management of continuing airworthiness to obtain a DTI for repairs  identified in accordance with point (i);  (iii) an implementation schedule that provides time frames for conducting  aeroplane surveys, obtaining DTIs and incorporating DTIs into the  maintenance programme of the aeroplane. | **26.309 Îndrumări de evaluare a reparațiilor**  (a) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv pentru un avion de mare capacitate care a fost certificat la 1 ianuarie 1958 sau după acea dată și care a fost certificat să transporte 30 sau mai mulți pasageri, sau care are o capacitate a sarcinii utile de 3 402 kg (7 500 lb) sau mai mare și al cărui CT sau CT restrictiv a fost emis înaintea datei de 11 ianuarie 2008, trebuie să elaboreze îndrumări de evaluare a reparațiilor (Repair Evaluation Guidelines, REG), pentru a stabili:  (i) un proces pentru efectuarea de controale la avioanele vizate, care să permită identificarea și documentarea tuturor reparațiilor existente care vizează structurile critice din punctul de vedere al oboselii identificate în conformitate cu punctul 26.306 litera (a) și cu punctul 26.307 litera (a) subpunctul (ii);  (ii) un proces care să permită operatorilor și organizațiilor responsabile cu managementul continuității navigabilității să obțină o DTI pentru reparațiile identificate în conformitate cu subpunctul (i);  (iii) un calendar de implementare care să prevadă termene pentru efectuarea de controale ale avioanelor, obținerea de DTI-uri și încorporarea DTI-urilor în programul de întreținere al avionului. | **26.309 Repair evaluation guidelines**  (a) A holder of a TC or a restricted TC for a large aeroplane certified on or after  1 January 1958 and certified to carry 30 passengers or more, or with a  payload capacity of 3 402 kg (7 500 lb) or more, and for which the TC or  restricted TC was issued before 11 January 2008, shall develop repair  evaluation guidelines (REGs) to establish:  (i) a process for conducting surveys of affected aeroplanes that enables the  identification and documentation of all existing repairs affecting the  fatigue-critical structures identified in accordance with point 26.306(a)  and point 26.307(a)(ii);  (ii) a process that enables operators and organisations responsible for the  management of continuing airworthiness to obtain a DTI for repairs  identified in accordance with point (i);  (iii) an implementation schedule that provides time frames for conducting  aeroplane surveys, obtaining DTIs and incorporating DTIs into the  maintenance programme of the aeroplane. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte spre aprobare agenției, înaintea datei de 26 februarie 2023, REG-urile elaborate în conformitate cu litera (a). | (b) The holder of a TC or a restricted TC shall submit the REGs developed in  accordance with point (a) to the Agency before 26 February 2023, for  approval. | (b) Titularul unui CT sau al unui CT restrictiv trebuie să prezinte spre aprobare AAC, înaintea datei de 26 februarie 2023, REG-urile elaborate în conformitate cu litera (a). | (b) The holder of a TC or a restricted TC shall submit the REGs developed in  accordance with point (a) to the CAA before 26 February 2023, for  approval. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.330** **Date privind toleranța la degradare pentru certificatele de tip suplimentare (CTS) existente, pentru alte modificări majore existente și pentru reparațiile existente care vizează aceste CTS-uri sau modificări**  (a) Titularul unui CTS eliberat înaintea datei de 26 februarie 2021 sau titularul unei aprobări de modificări majore care au fost considerate aprobate în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 748/2012, pentru avioane de mare capacitate certificate la 1 ianuarie 1958 sau după această dată să transporte 30 sau mai mulți pasageri, sau având o capacitate a sarcinii utile de 3 402 kg (7 500 lb) sau mai mare, trebuie să contracareze efectele negative ale respectivelor modificări și reparații aduse acestor modificări asupra structurii avionului pentru a sprijini conformitatea cu punctul 26.370 litera (a) subpunctul (ii) și trebuie să se conformeze cu cerințele prevăzute la punctele 26.331-26.334. | **26.330 Damage tolerance data for existing supplemental type certificates**  **(STCs), other existing major changes and existing repairs affecting**  **those STCs or changes**  (a) A holder of a STC issued before 26 February 2021, or a holder of a major  change approval that has been deemed approved in accordance with Article 4  of Regulation (EU) No 748/2012, for large aeroplanes certified on or after  1 January 1958 to carry 30 or more passengers, or with a payload capacity of  3 402 kg (7 500 lb) or more, shall address the adverse effects of those  changes and repairs to those changes on the aeroplane structure to support  the compliance with point 26.370(a)(ii) and shall comply with the  requirements set out in points 26.331 to 26.334. | **26.330 Date privind toleranța la degradare pentru certificatele de tip suplimentare (CTS) existente, pentru alte modificări majore existente și pentru reparațiile existente care vizează aceste CTS-uri sau modificări**  (a) Titularul unui CTS eliberat înaintea datei de 26 februarie 2021 sau titularul unei aprobări de modificări majore care au fost considerate aprobate în conformitate cu Regulamentul aprobat prin HG nr. 91/2024, pentru avioane de mare capacitate certificate la 1 ianuarie 1958 sau după această dată să transporte 30 sau mai mulți pasageri, sau având o capacitate a sarcinii utile de 3 402 kg (7 500 lb) sau mai mare, trebuie să contracareze efectele negative ale respectivelor modificări și reparații aduse acestor modificări asupra structurii avionului pentru a sprijini conformitatea cu punctul 26.370 litera (a) subpunctul (ii) și trebuie să se conformeze cu cerințele prevăzute la punctele 26.331-26.334. | **26.330 Damage tolerance data for existing supplemental type certificates**  **(STCs), other existing major changes and existing repairs affecting**  **those STCs or changes**  (a) A holder of a STC issued before 26 February 2021, or a holder of a major  change approval that has been deemed approved in accordance with Article 4  of Regulation No 91/2024, for large aeroplanes certified on or after  1 January 1958 to carry 30 or more passengers, or with a payload capacity of  3 402 kg (7 500 lb) or more, shall address the adverse effects of those  changes and repairs to those changes on the aeroplane structure to support  the compliance with point 26.370(a)(ii) and shall comply with the  requirements set out in points 26.331 to 26.334. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Litera (a) nu se aplică modificărilor majore și reparațiilor efectuate la un model de avion de mare capacitate, certificat pentru prima dată înaintea datei de 26 februarie 2021, atunci când respectivul model de avion îndeplinește oricare dintre următoarele condiții:  (i) figurează în tabelul A.1 din apendicele 1 la prezenta anexă;  (ii) nu mai este exploatat după 26 februarie 2021;  (iii) nu a fost certificat să efectueze operațiuni civile cu o sarcină utilă sau cu pasageri;  (iv) are un CT restrictiv și a fost certificat în conformitate cu cerințele de toleranță la degradare, cu condiția să nu fie exploatat la peste 75 % din obiectivul său de serviciu stabilit din faza de proiectare și să fie exploatat în principal în sprijinul operațiunii de fabricație a titularului CT-ului;  (v) i s-a eliberat un CT restrictiv și este conceput în principal pentru stingerea incendiilor. | (b) Point (a) shall not apply to major changes and repairs to a large aeroplane  model first certified before 26 February 2021 when that aeroplane model  meets any of the following conditions:  (i) it is listed in Table A.1 of Appendix 1 to this Annex;  (ii) it is not operated anymore after 26 February 2021;  (iii) it has not been certified to conduct civil operation with a payload or  passengers;  (iv) it has a restricted TC and has been certified in accordance with damage  tolerance requirements, provided that it is not operated beyond 75 % of  its design service goal and is primarily operated in support of the  restricted TC holder’s manufacturing operation;  (v) it is issued with a restricted TC and is designed primarily for  firefighting. | (b) Litera (a) nu se aplică modificărilor majore și reparațiilor efectuate la un model de avion de mare capacitate, certificat pentru prima dată înaintea datei de 26 februarie 2021, atunci când respectivul model de avion îndeplinește oricare dintre următoarele condiții:  (i) figurează în tabelul A.1 din apendicele 1 la prezenta anexă;  (ii) nu mai este exploatat după 26 februarie 2021;  (iii) nu a fost certificat să efectueze operațiuni civile cu o sarcină utilă sau cu pasageri;  (iv) are un CT restrictiv și a fost certificat în conformitate cu cerințele de toleranță la degradare, cu condiția să nu fie exploatat la peste 75 % din obiectivul său de serviciu stabilit din faza de proiectare și să fie exploatat în principal în sprijinul operațiunii de fabricație a titularului CT-ului;  (v) i s-a eliberat un CT restrictiv și este conceput în principal pentru stingerea incendiilor. | (b) Point (a) shall not apply to major changes and repairs to a large aeroplane  model first certified before 26 February 2021 when that aeroplane model  meets any of the following conditions:  (i) it is listed in Table A.1 of Appendix 1 to this Annex;  (ii) it is not operated anymore after 26 February 2021;  (iii) it has not been certified to conduct civil operation with a payload or  passengers;  (iv) it has a restricted TC and has been certified in accordance with damage  tolerance requirements, provided that it is not operated beyond 75 % of  its design service goal and is primarily operated in support of the  restricted TC holder’s manufacturing operation;  (v) it is issued with a restricted TC and is designed primarily for  firefighting. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) Litera (a) nu se aplică modificărilor majore și reparațiilor efectuate la un avion de mare capacitate certificat pentru prima dată înaintea datei de 26 februarie 2021 atunci când modificările sau reparațiile nu sunt și nu vor fi încorporate în niciun avion aflat în exploatare la data de 26 august 2022 sau după această dată. | (c) Point (a) shall not apply to major changes and repairs to a large aeroplane  first certified before 26 February 2021 when the changes or repairs are not,  and will not be, incorporated in any large aeroplane in operation on or after  26 August 2022. | (c) Litera (a) nu se aplică modificărilor majore și reparațiilor efectuate la un avion de mare capacitate certificat pentru prima dată înaintea datei de 26 februarie 2021 atunci când modificările sau reparațiile nu sunt și nu vor fi încorporate în niciun avion aflat în exploatare la data de 26 august 2022 sau după această dată. | (c) Point (a) shall not apply to major changes and repairs to a large aeroplane  first certified before 26 February 2021 when the changes or repairs are not,  and will not be, incorporated in any large aeroplane in operation on or after  26 August 2022. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (d) Excepțiile prevăzute la litera (b) subpunctele (ii)-(v) și la litera (c) se aplică numai după ce titularul aprobării de modificare prezintă spre aprobare agenției, înaintea datei de 26 februarie 2022, o listă a modificărilor care vizează FCBS, însoțită de informații justificative privind motivele includerii pe listă pentru fiecare modificare în parte. | (d) The exceptions provided for in points (b)(ii) to (v) and (c) shall apply only  after the change approval holder submits a list of changes that affect the  FCBS, together with information supporting the reasons why each change  has been included in the list, to the Agency before 26 February 2022 for  approval. | (d) Excepțiile prevăzute la litera (b) subpunctele (ii)-(v) și la litera (c) se aplică numai după ce titularul aprobării de modificare prezintă spre aprobare AAC, înaintea datei de 26 februarie 2022, o listă a modificărilor care vizează FCBS, însoțită de informații justificative privind motivele includerii pe listă pentru fiecare modificare în parte. | (d) The exceptions provided for in points (b)(ii) to (v) and (c) shall apply only  after the change approval holder submits a list of changes that affect the  FCBS, together with information supporting the reasons why each change  has been included in the list, to the CAA before 26 February 2022 for  approval. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.331 Planul de conformare pentru titularii de CTS-uri**  Titularul aprobării menționat la punctul 26.330 litera (a) trebuie:  (a) să stabilească un plan de conformare care să răspundă cerințelor de la punctele 26.332-26.334; | **26.331 Compliance plan for STC holders**  The approval holder referred to in point 26.330(a) shall:  (a) establish a compliance plan that addresses the requirements of points 26.332  to 26.334; | **26.331 Planul de conformare pentru titularii de CTS-uri**  Titularul aprobării menționat la punctul 26.330 litera (a) trebuie:  (a) să stabilească un plan de conformare care să răspundă cerințelor de la punctele 26.332-26.334; | **26.331 Compliance plan for STC holders**  The approval holder referred to in point 26.330(a) shall:  (a) establish a compliance plan that addresses the requirements of points 26.332  to 26.334; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) să prezinte spre aprobare agenției, înaintea datei de 25 august 2021, planul de conformare menționat la litera (a) de la prezentul punct. | (b) submit the compliance plan referred to in point (a) of this point to the  Agency before 25 August 2021, for approval. | (b) să prezinte spre aprobare AAC, înaintea datei de 25 august 2021, planul de conformare menționat la litera (a) de la prezentul punct. | (b) submit the compliance plan referred to in point (a) of this point to the  CAA before 25 August 2021, for approval. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.332 Identificarea modificărilor care vizează structura critică din punctul de vedere al oboselii**  (a) Titularul aprobării menționat la punctul 26.330 litera (a) trebuie:  (i) să examineze modificările și să le identifice pe acelea care vizează FCBS;  (ii) pentru fiecare modificare identificată în conformitate cu subpunctul (i), să identifice orice FCMS corelată;  (iii) să identifice reparațiile publicate care vizează fiecare modificare identificată în conformitate cu subpunctul (i). | **26.332 Identification of changes affecting fatigue-critical structures**  (a) The approval holder referred to in point 26.330(a) shall:  (i) review the changes and identify those changes that affect FCBS;  (ii) for each change identified in accordance with point (i), identify any  associated FCMS;  (iii) identify the published repairs affecting each change identified in  accordance with point (i). | **26.332 Identificarea modificărilor care vizează structura critică din punctul de vedere al oboselii**  (a) Titularul aprobării menționat la punctul 26.330 litera (a) trebuie:  (i) să examineze modificările și să le identifice pe acelea care vizează FCBS;  (ii) pentru fiecare modificare identificată în conformitate cu subpunctul (i), să identifice orice FCMS corelată;  (iii) să identifice reparațiile publicate care vizează fiecare modificare identificată în conformitate cu subpunctul (i). | **26.332 Identification of changes affecting fatigue-critical structures**  (a) The approval holder referred to in point 26.330(a) shall:  (i) review the changes and identify those changes that affect FCBS;  (ii) for each change identified in accordance with point (i), identify any  associated FCMS;  (iii) identify the published repairs affecting each change identified in  accordance with point (i). | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Pentru o aprobare de modificare care a fost eliberată la 1 septembrie 2003 sau după această dată, titularul aprobării menționat la litera (a) trebuie să elaboreze și să prezinte spre aprobare agenției, înaintea datei de 26 februarie 2022, o listă a modificărilor și a FCMS identificate în conformitate cu litera (a) subpunctele (i) și (ii), iar după aprobarea acesteia de către agenție, să pună lista la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai acestor avioane și, la cerere, la dispoziția organizațiilor responsabile cu managementul continuității navigabilității, pentru a sprijini operatorii care au obligația să se conformeze punctului 26.370 litera (a) subpunctul (ii). | (b) For a change approval that was issued on or after 1 September 2003, the  approval holder referred to in point (a) shall develop and submit a list of the  changes and FCMS identified in accordance with points (a)(i) and (ii) to the  Agency before 26 February 2022 for approval, and, upon approval by the  Agency, make the list available to all known operators of such aeroplanes  and, on request, to organisations responsible for the management of  continuing airworthiness to support the operators that are required to  comply with point 26.370(a)(ii). | (b) Pentru o aprobare de modificare care a fost eliberată la 1 septembrie 2003 sau după această dată, titularul aprobării menționat la litera (a) trebuie să elaboreze și să prezinte spre aprobare AAC, înaintea datei de 26 februarie 2022, o listă a modificărilor și a FCMS identificate în conformitate cu litera (a) subpunctele (i) și (ii), iar după aprobarea acesteia de către AAC, să pună lista la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai acestor avioane și, la cerere, la dispoziția organizațiilor responsabile cu managementul continuității navigabilității, pentru a sprijini operatorii care au obligația să se conformeze punctului 26.370 litera (a) subpunctul (ii). | (b) For a change approval that was issued on or after 1 September 2003, the  approval holder referred to in point (a) shall develop and submit a list of the  changes and FCMS identified in accordance with points (a)(i) and (ii) to the  CAA before 26 February 2022 for approval, and, upon approval by the  CAA, make the list available to all known operators of such aeroplanes  and, on request, to organisations responsible for the management of  continuing airworthiness to support the operators that are required to  comply with point 26.370(a)(ii). | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) Pentru o aprobare de modificare care a fost eliberată înaintea datei de 1 septembrie 2003, titularul aprobării menționat la litera (a) trebuie:  (i) să elaboreze și să prezinte spre aprobare agenției, înaintea datei de 26 februarie 2022, o listă a modificărilor identificate în conformitate cu litera (a) subpunctul (i);  (ii) la cererea operatorilor și a organizațiilor responsabile cu continuitatea navigabilității, pentru a sprijini operatorii care au obligația să se conformeze punctului 26.370 litera (a) subpunctul (ii), să identifice și să enumere toate FCMS-urile vizate de modificare și să transmită aceste date spre aprobare agenției în termen de 12 luni de la cerere;  (iii) după aprobarea oricăror date transmise în conformitate cu litera (c) subpunctele (i) și (ii), să pună datele respective la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai unor astfel de avioane și, la cerere, la dispoziția întreprinderilor responsabile cu managementul continuității navigabilității, pentru a sprijini operatorii care au obligația să se conformeze punctului 26.370 litera (a) subpunctul (ii). | (c) For a change approval that was issued before 1 September 2003, the  approval holder referred to in point (a) shall:  (i) develop and submit a list of the changes identified in accordance with  point (a)(i) to the Agency before 26 February 2022, for approval;  (ii) upon request of operators and organisations responsible for the  management of continuing airworthiness to support the operators that  are required to comply with point 26.370(a)(ii), identify and list any  FCMS associated with the change and submit this data to the Agency  within 12 months from the request, for approval;  (iii) upon approval of any data submitted according to points (c)(i) and (ii),  make that data available to all known operators of such aeroplanes and,  on request, to organisations responsible for the management of  continuing airworthiness to support the operators that are required to  comply with point 26.370(a)(ii). | (c) Pentru o aprobare de modificare care a fost eliberată înaintea datei de 1 septembrie 2003, titularul aprobării menționat la litera (a) trebuie:  (i) să elaboreze și să prezinte spre aprobare AAC, înaintea datei de 26 februarie 2022, o listă a modificărilor identificate în conformitate cu litera (a) subpunctul (i);  (ii) la cererea operatorilor și a organizațiilor responsabile cu continuitatea navigabilității, pentru a sprijini operatorii care au obligația să se conformeze punctului 26.370 litera (a) subpunctul (ii), să identifice și să enumere toate FCMS-urile vizate de modificare și să transmită aceste date spre aprobare AAC în termen de 12 luni de la cerere;  (iii) după aprobarea oricăror date transmise în conformitate cu litera (c) subpunctele (i) și (ii), să pună datele respective la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai unor astfel de avioane și, la cerere, la dispoziția întreprinderilor responsabile cu managementul continuității navigabilității, pentru a sprijini operatorii care au obligația să se conformeze punctului 26.370 litera (a) subpunctul (ii). | (c) For a change approval that was issued before 1 September 2003, the  approval holder referred to in point (a) shall:  (i) develop and submit a list of the changes identified in accordance with  point (a)(i) to the CAA before 26 February 2022, for approval;  (ii) upon request of operators and organisations responsible for the  management of continuing airworthiness to support the operators that  are required to comply with point 26.370(a)(ii), identify and list any  FCMS associated with the change and submit this data to the CAA within 12 months from the request, for approval;  (iii) upon approval of any data submitted according to points (c)(i) and (ii),  make that data available to all known operators of such aeroplanes and,  on request, to organisations responsible for the management of  continuing airworthiness to support the operators that are required to  comply with point 26.370(a)(ii). | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.333 Date privind toleranța la degradare pentru CTS-uri și reparații vizând respectivele CTS-uri aprobate la 1 septembrie 2003 sau după această dată**  (a) Pentru o aprobare de modificare care a fost eliberată la 1 septembrie 2003 sau după această dată, titularul aprobării menționat la punctul 26.330 litera (a) trebuie:  (i) pentru modificări și pentru reparații publicate care au fost identificate în conformitate cu subpunctul (i), respectiv (iii) de la punctul 26.332 litera (a), să efectueze o evaluare a toleranței la degradare;  (ii) să stabilească și să documenteze DTI aferentă, cu excepția cazului în care acest lucru a fost deja făcut. | **26.333 Damage tolerance data for STCs and repairs affecting those STCs**  **approved on or after 1 September 2003**  (a) For a change approval that was issued on or after 1 September 2003, the  approval holder referred to in point 26.330(a) shall:  (i) for changes and published repairs identified in accordance with points  (a)(i) and (a)(iii) of point 26.332, respectively, perform a damage  tolerance evaluation;  (ii) establish and document the associated DTI, unless this has already been  done. | **26.333 Date privind toleranța la degradare pentru CTS-uri și reparații vizând respectivele CTS-uri aprobate la 1 septembrie 2003 sau după această dată**  (a) Pentru o aprobare de modificare care a fost eliberată la 1 septembrie 2003 sau după această dată, titularul aprobării menționat la punctul 26.330 litera (a) trebuie:  (i) pentru modificări și pentru reparații publicate care au fost identificate în conformitate cu subpunctul (i), respectiv (iii) de la punctul 26.332 litera (a), să efectueze o evaluare a toleranței la degradare;  (ii) să stabilească și să documenteze DTI aferentă, cu excepția cazului în care acest lucru a fost deja făcut. | **26.333 Damage tolerance data for STCs and repairs affecting those STCs**  **approved on or after 1 September 2003**  (a) For a change approval that was issued on or after 1 September 2003, the  approval holder referred to in point 26.330(a) shall:  (i) for changes and published repairs identified in accordance with points  (a)(i) and (a)(iii) of point 26.332, respectively, perform a damage  tolerance evaluation;  (ii) establish and document the associated DTI, unless this has already been  done. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Titularul aprobării de modificare menționat la litera (a) trebuie să prezinte spre aprobare agenției, înaintea datei de 26 februarie 2023, datele privind toleranța la degradare rezultate din evaluarea toleranței la degradare efectuată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i), cu excepția cazului în care acestea au fost deja aprobate în conformitate cu punctul 21.B.111 din anexa I (partea 21) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012. | (b) The approval holder referred to in point (a) shall submit the damage  tolerance data resulting from the damage tolerance evaluation performed in  accordance with point (a)(i) to the Agency before 26 February 2023, for  approval, unless it is already approved in accordance with point 21.B.111 of  Annex I (Part 21) to Regulation (EU) No 748/2012. | (b) Titularul aprobării de modificare menționat la litera (a) trebuie să prezinte spre aprobare AAC, înaintea datei de 26 februarie 2023, datele privind toleranța la degradare rezultate din evaluarea toleranței la degradare efectuată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i), cu excepția cazului în care acestea au fost deja aprobate în conformitate cu punctul 21.B.111 din anexa nr. 1 (partea 21) la Regulamentul aprobat prin HG nr. 91/2024. | (b) The approval holder referred to in point (a) shall submit the damage  tolerance data resulting from the damage tolerance evaluation performed in  accordance with point (a)(i) to the CAA before 26 February 2023, for  approval, unless it is already approved in accordance with point 21.B.111 of  Annex I (Part 21) to Regulation No 91/2024. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) Prin derogare de la dispozițiile literei (b), pentru modificările care nu făceau obiectul unei cerințe de evaluare a toleranței la degradare conform bazei de certificare, titularul aprobării de modificare menționat la litera (a) trebuie să prezinte agenției spre aprobare datele privind toleranța la degradare rezultate din evaluarea toleranței la degradare efectuată în conformitate cu litera (a), până la următoarele termene, reținându-se termenul care survine mai târziu:  (i) înainte ca un avion în care a fost încorporată modificarea respectivă să fie exploatat în conformitate cu anexa IV (partea CAT) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012; sau  (ii) înainte de 26 februarie 2023. | (c) By way of derogation from point (b), for changes that did not have a damage  tolerance evaluation requirement in the certification basis, the approval  holder referred to in point (a) shall submit the damage tolerance data  resulting from the damage tolerance evaluation performed in accordance  with point (a) to the Agency, within the following deadlines, whichever  occurs later, for approval:  (i) prior to an aeroplane with that change incorporated being operated in  accordance with Annex IV (Part-CAT) to Regulation (EU) No 965/2012;  or  (ii) before 26 February 2023. | (c) Prin derogare de la dispozițiile literei (b), pentru modificările care nu făceau obiectul unei cerințe de evaluare a toleranței la degradare conform bazei de certificare, titularul unei aprobări de modificare identificate la litera (a) trebuie să prezinte AAC spre aprobare datele privind toleranța la degradare rezultate din evaluarea toleranței la degradare efectuată în conformitate cu litera (a), până la următoarele termene, reținându-se termenul care survine mai târziu:  (i) înainte ca un avion care încorporează modificarea respectivă să fie exploatat în conformitate cu anexa nr. 4 (partea CAT) la Regulamentul  aprobat prin HG nr. 612/2022; sau  (ii) înainte de 26 februarie 2023. | (c) By way of derogation from point (b), for changes that did not have a damage  tolerance evaluation requirement in the certification basis, the approval  holder referred to in point (a) shall submit the damage tolerance data  resulting from the damage tolerance evaluation performed in accordance  with point (a) to the CAA, within the following deadlines, whichever  occurs later, for approval:  (i) prior to an aeroplane with that change incorporated being operated in  accordance with Annex IV (Part-CAT) to Regulation No 612/2022;  or (ii) before 26 February 2023. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.334 Date privind toleranța la degradare pentru CTS-uri și pentru alte modificări majore existente și reparații existente vizând respectivele CTS-uri sau modificări aprobate înainte de 1 septembrie 2003**  (a) La cererea operatorilor și a organizațiilor responsabile cu managementul continuității navigabilității, pentru a sprijini conformitatea cu punctul 26.370 litera (a) subpunctul (ii), pentru o aprobare de modificare care a fost eliberată înainte de 1 septembrie 2003, titularul aprobării, menționat la punctul 26.330 litera (a), trebuie:  (i) pentru modificări și pentru reparații publicate care au fost identificate în conformitate cu subpunctul (i), respectiv (iii) de la punctul 26.332 litera (a), să efectueze o evaluare a toleranței la degradare;  (ii) să stabilească și să documenteze DTI aferentă, cu excepția cazului în care acest lucru a fost deja făcut. | **26.334 Damage tolerance data for STCs and other existing major changes**  **and repairs affecting those STCs or changes approved before**  **1 September 2003**  (a) Upon request of operators and organisations responsible for the management  of continuing airworthiness, to support the compliance with  point 26.370(a)(ii), for a change approval that was issued before  1 September 2003, the approval holder referred to in point 26.330(a) shall:  (i) for changes and published repairs identified in accordance with points  (a)(i) and (a)(iii) of point 26.332, respectively, perform a damage  tolerance evaluation;  (ii) establish and document the associated DTI, unless this has already been  done. | **26.334 Date privind toleranța la degradare pentru CTS-uri și alte modificări și reparații ale acelor modificări aprobate înainte de 1 septembrie 2003**  (a) La cererea unui operator care are obligația de a se conforma cu punctul 26.370 litera (a) subpunctul (ii), titularul unei aprobări de modificare care a fost eliberată înainte de 1 septembrie 2003 trebuie:  (i) pentru modificările și reparațiile publicate identificate în conformitate cu punctul 26.332 litera (a) subpunctele (i) și (iii), să efectueze o evaluare a toleranței la degradare;  (ii) să stabilească și să documenteze inspecția aferentă privind toleranța la degradare, cu excepția cazului în care a fost deja efectuată. | **26.334 Damage tolerance data for STCs and other existing major changes**  **and repairs affecting those STCs or changes approved before**  **1 September 2003**  (a) Upon request of operators and organisations responsible for the management  of continuing airworthiness, to support the compliance with  point 26.370(a)(ii), for a change approval that was issued before  1 September 2003, the approval holder referred to in point 26.330(a) shall:  (i) for changes and published repairs identified in accordance with points  (a)(i) and (a)(iii) of point 26.332, respectively, perform a damage  tolerance evaluation;  (ii) establish and document the associated DTI, unless this has already been  done. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Titularul aprobării, menționat la litera (a), trebuie să prezinte spre aprobare agenției datele privind toleranța la degradare rezultate din evaluarea efectuată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i):  (i) în termen de 24 de luni de la primirea unei cereri, pentru cererile primite înaintea datei de 26 februarie 2023; sau  (ii) înainte de 26 februarie 2025 sau în termen de 12 luni de la primirea unei cereri, reținându-se termenul care survine mai târziu, pentru cererile primite la 26 februarie 2023 sau după această dată. | (b) The approval holder referred to in point (a) shall submit the damage  tolerance data resulting from the evaluation performed in accordance with  point (a)(i) to the Agency:  (i) within 24 months from receipt of a request, for requests received before  26 February 2023, for approval; or  (ii) before 26 February 2025 or within 12 months from receipt of a request,  whichever occurs later, for requests received on or after 26 February  2023, for approval. | (b) Titularul aprobării, menționat la litera (a), trebuie să prezinte spre aprobare AAC datele privind toleranța la degradare rezultate din evaluarea efectuată în conformitate cu litera (a) subpunctul (i):  (i) în termen de 24 de luni de la primirea unei cereri, pentru cererile primite înaintea datei de 26 februarie 2023; sau  (ii) înainte de 26 februarie 2025 sau în termen de 12 luni de la primirea unei cereri, reținându-se termenul care survine mai târziu, pentru cererile primite la 26 februarie 2023 sau după această dată. | (b) The approval holder referred to in point (a) shall submit the damage  tolerance data resulting from the evaluation performed in accordance with point (a)(i) to the CAA:  (i) within 24 months from receipt of a request, for requests received before  26 February 2023, for approval; or  (ii) before 26 February 2025 or within 12 months from receipt of a request,  whichever occurs later, for requests received on or after 26 February  2023, for approval. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.370** **Programul de întreținere**  (a) Operatorii avioanelor de mare capacitate certificate la 1 ianuarie 1958 sau după această dată trebuie să se asigure că programele de întreținere ale respectivelor avioane includ:  (i) pentru avioanele de mare capacitate certificate să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau cu o capacitate a sarcinii utile mai mare de 3 402 kg (7 500 lb), DTI-uri aprobate;  (ii) pentru avioanele de mare capacitate exploatate în conformitate cu anexa IV (partea CAT) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 și certificate să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau cu o capacitate a sarcinii utile mai mare de 3 402 kg (7 500 lb), un mijloc de combatere a efectelor adverse pe care reparațiile și modificările le pot avea asupra structurilor critice din punctul de vedere al oboselii și asupra inspecțiilor prevăzute la litera (a) subpunctul (i);  (iii) pentru avioanele de mare capacitate certificate cu o MTOW mai mare de 34 019 kg (75 000 lb), o LOV aprobată;  (iv) un CPCP. | **26.370 Maintenance programme**  (a) Operators of large aeroplanes certified on or after 1 January 1958 shall  ensure that the maintenance programmes of those aeroplanes include:  (i) for large aeroplanes certified to carry 30 passengers or more, or with a  payload capacity greater than 3 402 kg (7 500 lb), approved DTIs;  (ii) for large aeroplanes operated in accordance with Annex IV (Part-CAT)  to Regulation (EU) No 965/2012 and certified to carry 30 passengers or  more, or with a payload capacity greater than 3 402 kg (7 500 lb), a  means for addressing the adverse effects that repairs and changes may  have on fatigue-critical structures and on inspections provided for in  point (a)(i);  (iii) for large aeroplanes certified with a MTOW greater than 34 019 kg  (75 000 lb), an approved LOV;  (iv) a CPCP. | **26.370 Programul de întreținere**  (a) Operatorii avioanelor de mare capacitate certificate la 1 ianuarie 1958 sau după această dată trebuie să se asigure că programele de întreținere ale respectivelor avioane includ:  (i) pentru avioanele de mare capacitate certificate să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau cu o capacitate a sarcinii utile mai mare de 3 402 kg (7 500 lb), DTI-uri aprobate;  (ii) pentru avioanele exploatate în conformitate cu anexa nr. 4 (partea CAT) la Regulamentul aprobat prin HG nr. 612/2022, și certificate să transporte 30 sau mai mulți pasageri sau cu o capacitate a sarcinii utile mai mare de 3 402 kg (7 500 lb), un mijloc de combatere a efectelor adverse pe care reparațiile și modificările le pot avea asupra structurilor critice din punctul de vedere al oboselii și asupra inspecțiilor prevăzute la litera (a) subpunctul (i);  (iii) pentru avioanele de mare capacitate certificate cu o MTOW mai mare de 34 019 kg (75 000 lb), o LOV aprobată;  (iv) un CPCP. | **26.370 Maintenance programme**  (a) Operators of large aeroplanes certified on or after 1 January 1958 shall  ensure that the maintenance programmes of those aeroplanes include:  (i) for large aeroplanes certified to carry 30 passengers or more, or with a  payload capacity greater than 3 402 kg (7 500 lb), approved DTIs;  (ii) for large aeroplanes operated in accordance with Annex IV (Part-CAT)  to Regulation No 612/2022 and certified to carry 30 passengers or  more, or with a payload capacity greater than 3 402 kg (7 500 lb), a  means for addressing the adverse effects that repairs and changes may  have on fatigue-critical structures and on inspections provided for in  point (a)(i);  (iii) for large aeroplanes certified with a MTOW greater than 34 019 kg  (75 000 lb), an approved LOV;  (iv) a CPCP. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Pentru obligația menționată la litera (a) se aplică următoarele termene:  (i) programul de întreținere al avioanelor trebuie revizuit pentru a se răspunde cerințelor de la litera (a) subpunctele (i), (ii) și (iv) înaintea datei de 26 februarie 2024 sau înainte de exploatarea avionului, reținându-se termenul care survine mai târziu;  (ii) programul de întreținere al avioanelor trebuie revizuit pentru a se răspunde cerințelor de la litera (a) subpunctul (iii) înaintea datei de 26 august 2021, sau la șase luni de la publicarea LOV, sau înainte de exploatarea avionului, reținându-se termenul care survine mai târziu. | (b) The following deadlines shall apply to the obligation referred to in point (a):  (i) the maintenance programme of the aeroplanes shall be revised to address  the requirements of points (a)(i), (ii) and (iv) before 26 February 2024 or  before operating the aeroplane, whichever occurs later;  (ii) the maintenance programme of the aeroplanes shall be revised to address  the requirements of point (a)(iii) before 26 August 2021, or 6 months  after the publication of the LOV, or before operating the aeroplane,  whichever occurs later. | (b) Pentru obligația menționată la litera (a) se aplică următoarele termene:  (i) programul de întreținere a aeronavei trebuie revizuit pentru a se răspunde cerințelor de la litera (a) subpunctele (i), (ii) și (iv) înainte de 26 februarie 2024 sau înainte de exploatarea avionului, reținându-se data care survine mai târziu;  (ii) programul de întreținere a aeronavei trebuie revizuit pentru a se răspunde cerințelor de la litera (a) subpunctul (iii) înainte de 26 august 2021 sau șase luni de la publicarea LOV sau înainte de exploatarea avionului, reținându-se data care survine mai târziu. | (b) The following deadlines shall apply to the obligation referred to in point (a):  (i) the maintenance programme of the aeroplanes shall be revised to address  the requirements of points (a)(i), (ii) and (iv) before 26 February 2024 or  before operating the aeroplane, whichever occurs later;  (ii) the maintenance programme of the aeroplanes shall be revised to address  the requirements of point (a)(iii) before 26 August 2021, or 6 months  after the publication of the LOV, or before operating the aeroplane,  whichever occurs later. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) Pentru un model de avion de mare capacitate care a fost certificat pentru prima dată înaintea datei de 26 februarie 2021 și:  (i) care nu mai este exploatat după 26 februarie 2024, litera (a) subpunctele (i), (ii) și (iv) nu se aplică;  (ii) care nu mai este exploatat după 26 august 2021, litera (a) subpunctul (iii) nu se aplică;  (iii) care are un CT restrictiv eliberat înainte de 26 februarie 2021 în conformitate cu cerințele de toleranță la degradare, cu condiția să nu fie exploatat la peste 75 % din obiectivul său de serviciu stabilit din faza de proiectare și să fie exploatat în principal în sprijinul operațiunii de fabricație a titularului aprobării, litera (a) subpunctele (i), (ii) și (iv) nu se aplică. | (c) For a large aeroplane model first certified before 26 February 2021 and:  (i) that is not operated anymore after 26 February 2024, points (a)(i), (a)(ii)  and (a)(iv) shall not apply;  (ii) that is not operated anymore after 26 August 2021, point (a)(iii) shall  not apply;  (iii) with a restricted TC issued before 26 February 2021 in accordance with  damage tolerance requirements, provided that it is not operated beyond  75 % of its design service goal and is primarily operated in support of  the approval holder’s manufacturing operation, points (a)(i), (a)(ii) and  (a)(iv) shall not apply. | (c) Pentru un model de avion care a fost certificat pentru prima dată înainte de 26 februarie 2021 și:  (i) care nu mai este exploatat după 26 februarie 2024, litera (a) subpunctele (i), (ii) și (iv) nu se aplică;  (ii) care nu mai este exploatat după 26 august 2021, litera (a) subpunctul (iii) nu se aplică;  (iii) care are un CT restrictiv eliberat înainte de 26 februarie 2021 în conformitate cu cerințele de toleranță la degradare, cu condiția să nu fie exploatat la peste 75 % din obiectivul său de serviciu stabilit din faza de proiectare și să fie exploatat în principal în sprijinul operațiunii de fabricație a titularului aprobării, litera (a) subpunctele (i), (ii) și (iv) nu se aplică. | (c) For a large aeroplane model first certified before 26 February 2021 and:  (i) that is not operated anymore after 26 February 2024, points (a)(i), (a)(ii)  and (a)(iv) shall not apply;  (ii) that is not operated anymore after 26 August 2021, point (a)(iii) shall  not apply;  (iii) with a restricted TC issued before 26 February 2021 in accordance with  damage tolerance requirements, provided that it is not operated beyond  75 % of its design service goal and is primarily operated in support of  the approval holder’s manufacturing operation, points (a)(i), (a)(ii) and  (a)(iv) shall not apply. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (d) Pentru un model de avion de mare capacitate cu un CT restrictiv eliberat înaintea datei de 26 februarie 2021 și care este conceput în principal pentru stingerea incendiilor, litera (a) subpunctele (i) și (ii) nu se aplică. | (d) For a large aeroplane model with a restricted TC issued before 26 February  2021 and the primary purpose of which is firefighting, points (a)(i) and  (a)(ii) shall not apply. | (d) Pentru un model de avion cu un certificat de tip restrictiv care a fost eliberat înainte de 26 februarie 2021 și care este conceput în principal pentru stingerea incendiilor, litera (a) subpunctele (i) și (ii) nu se aplică. | (d) For a large aeroplane model with a restricted TC issued before 26 February  2021 and the primary purpose of which is firefighting, points (a)(i) and  (a)(ii) shall not apply. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **SUBPARTEA C**  **ELICOPTERE**  **26.400 Extinctoare**  Operatorii elicopterelor de mare capacitate se asigură că următoarele extinctoare nu utilizează halon ca agent de stingere:  (a) extinctoarele integrate instalate în toalete pentru fiecare recipient destinat colectării de prosoape, hârtie sau deșeuri în elicopterele de mare capacitate pentru care certificatul individual de navigabilitate a fost emis pentru prima oară la 18 februarie 2020 sau după această dată; | **SUBPART C**  **HELICOPTERS**  **26.400 Fire extinguishers**  Operators of large helicopters shall ensure that the following extinguishers do not  use halon as an extinguishing agent:  (a) built-in fire extinguishers for each lavatory waste receptacle for towels, paper  or waste in large helicopters for which the individual certificate of  airworthiness is first issued on or after 18 February 2020; | **SUBPARTEA C**  **ELICOPTERE**  **26.400 Extinctoare**  Operatorii elicopterelor de mare capacitate se asigură că următoarele extinctoare nu utilizează halon ca agent de stingere:  (a) extinctoarele integrate instalate în toalete pentru fiecare recipient destinat colectării de prosoape, hârtie sau deșeuri în elicopterele de mare capacitate pentru care certificatul individual de navigabilitate a fost emis pentru prima oară la 18 februarie 2020 sau după această dată; | **SUBPART C**  **HELICOPTERS**  **26.400 Fire extinguishers**  Operators of large helicopters shall ensure that the following extinguishers do not  use halon as an extinguishing agent:  (a) built-in fire extinguishers for each lavatory waste receptacle for towels, paper  or waste in large helicopters for which the individual certificate of  airworthiness is first issued on or after 18 February 2020; | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) extinctoarele portabile în elicopterele de mare capacitate pentru care certificatul individual de navigabilitate este emis pentru prima oară la 18 mai 2019 sau după această dată. | (b) portable fire extinguishers in large helicopters for which the individual certificate of airworthiness is first issued on or after 18 May 2019. | (b) extinctoarele portabile în elicopterele de mare capacitate pentru care certificatul individual de navigabilitate este emis pentru prima oară la 18 mai 2019 sau după această dată. |  | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.405 Protecția împotriva incendiilor în compartimentele de marfă**  (a) Pentru elicopterele de mică și mare capacitate, echipate cu cel puțin un compartiment de marfă separat de cabina de pilotaj și pentru care certificatul individual de navigabilitate este eliberat prima dată la 1 ianuarie 2025 sau după această dată, titularii de:  — CT sau CT restricționat; sau  — CTS sau aprobări de modificare de proiect, în cazul în care modificarea se referă la capacitățile de protecție împotriva incendiilor în compartimentul de marfă al elicopterului, trebuie să pună la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai unor astfel de elicoptere informații privind caracteristicile de proiectare ale elicopterului legate de capacitățile de protecție împotriva incendiilor în compartimentul de marfă, pentru toate compartimentele de marfă care sunt separate de cabina de pilotaj. | **26.405 Cargo compartment fire protection**  (a) For both small and large helicopters equipped with at least one cargo  compartment separated from the flight deck, and for which the individual  certificate of airworthiness is first issued on or after 1 January 2025, the  holders of:  — TC or restricted TC, or  — STC or design change approvals, if the change relates to the helicopter  cargo compartment fire protection capabilities,  shall make available information on the helicopter design characteristics  associated with the cargo compartment fire protection capabilities for all  cargo compartments that are separated from the flight deck to all known  operators of such helicopters. | **26.405 Protecția împotriva incendiilor în compartimentele de marfă**  (a) Pentru elicopterele de mică și mare capacitate, echipate cu cel puțin un compartiment de marfă separat de cabina de pilotaj și pentru care certificatul individual de navigabilitate este eliberat prima dată la 1 ianuarie 2025 sau după această dată, titularii de:  — CT sau CT restricționat; sau  — CTS sau aprobări de modificare de proiect, în cazul în care modificarea se referă la capacitățile de protecție împotriva incendiilor în compartimentul de marfă al elicopterului, trebuie să pună la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai unor astfel de elicoptere informații privind caracteristicile de proiectare ale elicopterului legate de capacitățile de protecție împotriva incendiilor în compartimentul de marfă, pentru toate compartimentele de marfă care sunt separate de cabina de pilotaj. | **26.405 Cargo compartment fire protection**  (a) For both small and large helicopters equipped with at least one cargo  compartment separated from the flight deck, and for which the individual  certificate of airworthiness is first issued on or after 1 January 2025, the  holders of:  — TC or restricted TC, or  — STC or design change approvals, if the change relates to the helicopter  cargo compartment fire protection capabilities,  shall make available information on the helicopter design characteristics  associated with the cargo compartment fire protection capabilities for all  cargo compartments that are separated from the flight deck to all known  operators of such helicopters. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Informațiile puse la dispoziție în conformitate cu litera (a) trebuie să fie suficient de detaliate pentru a sprijini operatorii atunci când efectuează o evaluare a riscurilor pentru transportul de mărfuri în compartimentul de marfă.  Informațiile trebuie să fie încorporate în documentația corespunzătoare a elicopterului, pusă la dispoziția operatorilor și să fie ușor de identificat de către personalul operatorilor responsabil cu efectuarea evaluării riscurilor. | (b) The information made available in accordance with point (a) shall be sufficiently detailed to support operators when conducting a risk assessment for  the transportation of goods in the cargo compartment.  The information shall be contained in appropriate helicopter documentation  made available to operators and be easily identifiable by the operators’  personnel responsible for conducting the risk assessment. | (b) Informațiile puse la dispoziție în conformitate cu litera (a) trebuie să fie suficient de detaliate pentru a sprijini operatorii atunci când efectuează o evaluare a riscurilor pentru transportul de mărfuri în compartimentul de marfă.  Informațiile trebuie să fie încorporate în documentația corespunzătoare a elicopterului, pusă la dispoziția operatorilor și să fie ușor de identificat de către personalul operatorilor responsabil cu efectuarea evaluării riscurilor. | (b) The information made available in accordance with point (a) shall be sufficiently detailed to support operators when conducting a risk assessment for  the transportation of goods in the cargo compartment.  The information shall be contained in appropriate helicopter documentation  made available to operators and be easily identifiable by the operators’  personnel responsible for conducting the risk assessment. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) Titularul aprobării de proiect, care are obligația să pună la dispoziție informații în conformitate cu litera (a), trebuie totodată să pună modificările aduse acestor informații la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai elicopterelor vizate de modificare. | (c) The design approval holder, who is required to make available information in  accordance with point (a), shall also make available changes to this  information to all known operators of the helicopters affected by the change. | (c) Titularul aprobării de proiect, care are obligația să pună la dispoziție informații în conformitate cu litera (a), trebuie totodată să pună modificările aduse acestor informații la dispoziția tuturor operatorilor cunoscuți ai elicopterelor vizate de modificare. | (c) The design approval holder, who is required to make available information in  accordance with point (a), shall also make available changes to this  information to all known operators of the helicopters affected by the change. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.410 Comenzi de urgență acționate sub apă**  Operatorii elicopterelor de mică și de mare capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, trebuie să fie proiectate pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că toate comenzile de urgență care trebuie acționate sub apă sunt marcate cu metoda de operare, precum și cu benzi galbene și negre. | **26.410 Emergency controls operated underwater**  Operators of small helicopters and large helicopters that are required, in  accordance with point CAT.IDE.H.320(a) of Annex IV to Regulation (EU)  No 965/2012, to be designed for landing on water or certified for ditching,  shall ensure that all the emergency controls that need to be operated underwater  are marked with the method of operation as well as with yellow and black  stripes. | **26.410 Comenzi de urgență acționate sub apă**  Operatorii elicopterelor de mică și de mare capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie proiectate pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că toate comenzile de urgență care trebuie acționate sub apă sunt marcate cu metoda de operare, precum și cu benzi galbene și negre. | **26.410 Emergency controls operated underwater**  Operators of small helicopters and large helicopters that are required, in  accordance with point CAT.IDE.H.320(a) of Annex IV to Regulation No 612/2024, to be designed for landing on water or certified for ditching,  shall ensure that all the emergency controls that need to be operated underwater  are marked with the method of operation as well as with yellow and black  stripes. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.415 Ieșiri de urgență sub apă**  (a) Operatorii elicopterelor de mică și de mare capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, trebuie să fie proiectate pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că:  1. ocupanții pot identifica cu ușurință mijloacele de operare a tuturor ieșirilor de urgență sub apă pentru a facilita evacuarea în caz de amerizare de urgență sau de răsturnare;  2. este disponibilă o ieșire de urgență sub apă pe fiecare parte a elicopterului pentru fiecare unitate (sau parte a unei unități, de patru locuri pentru pasageri), cu excepția cazului în care ieșirea de urgență sub apă este suficient de mare pentru a permite ieșirea simultană a doi pasageri;  3. scaunele pentru pasageri sunt amplasate în raport cu ieșirile de urgență sub apă menționate la punctul 2 astfel încât să se faciliteze evacuarea pasagerilor în cazul răsturnării elicopterului și al inundării cabinei. | **26.415 Underwater emergency exits**  (a) Operators of small helicopters and large helicopters that are required, in  accordance with point CAT.IDE.H.320(a) of Annex IV to Regulation (EU)  No 965/2012, to be designed for landing on water or certified for ditching,  shall ensure that:  (1) it is possible for occupants to easily identify the means to operate all the  underwater emergency exits to facilitate egress in the case of ditching or  capsize;  (2) an underwater emergency exit is available on each side of the helicopter  for each unit, (or part of a unit, of four passenger seats unless the  emergency underwater exit is large enough to permit the simultaneous  egress of two passengers;  (3) passenger seats are located in relation to the underwater emergency exits  referred to in point (2) in such a way as to facilitate the escape of  passengers in the event of the helicopter capsizing and the cabin  becoming flooded. | **26.415 Ieșiri de urgență sub apă**  (a) Operatorii elicopterelor de mică și de mare capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie proiectate pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că:  1. ocupanții pot identifica cu ușurință mijloacele de operare a tuturor ieșirilor de urgență sub apă pentru a facilita evacuarea în caz de amerizare de urgență sau de răsturnare;  2. este disponibilă o ieșire de urgență sub apă pe fiecare parte a elicopterului pentru fiecare unitate (sau parte a unei unități, de patru locuri pentru pasageri), cu excepția cazului în care ieșirea de urgență sub apă este suficient de mare pentru a permite ieșirea simultană a doi pasageri;  3. scaunele pentru pasageri sunt amplasate în raport cu ieșirile de urgență sub apă menționate la punctul 2 astfel încât să se faciliteze evacuarea pasagerilor în cazul răsturnării elicopterului și al inundării cabinei. | **26.415 Underwater emergency exits**  (a) Operators of small helicopters and large helicopters that are required, in  accordance with point CAT.IDE.H.320(a) of Annex IV to Regulation No 612/2022, to be designed for landing on water or certified for ditching,  shall ensure that:  (1) it is possible for occupants to easily identify the means to operate all the  underwater emergency exits to facilitate egress in the case of ditching or  capsize;  (2) an underwater emergency exit is available on each side of the helicopter  for each unit, (or part of a unit, of four passenger seats unless the  emergency underwater exit is large enough to permit the simultaneous  egress of two passengers;  (3) passenger seats are located in relation to the underwater emergency exits  referred to in point (2) in such a way as to facilitate the escape of  passengers in the event of the helicopter capsizing and the cabin  becoming flooded. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Operatorii elicopterelor de mică capacitate de categorie A și ai elicopterelor de mare capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, trebuie să fie proiectate pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că:  1. toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipajul de zbor și eventualele uși, ferestre sau alte deschideri care se pretează a fi utilizate în scopul evacuării sub apă rămân funcționale în caz de urgență;  2. este prevăzut un mijloc automat de identificare cu ușurință a marginilor tuturor ieșirilor de urgență sub apă, în orice condiții de iluminare; aceste marcaje trebuie proiectate astfel încât să rămână vizibile în cazul în care elicopterul este răsturnat sau cabina este sub apă. | (b) Operators of small category A helicopters and large helicopters that are  required, in accordance with point CAT.IDE.H.320(a) of Annex IV to  Regulation (EU) No 965/2012, to be designed for landing on water or  certified for ditching, shall ensure that:  (1) all emergency exits, including flight crew emergency exits, and any door,  window or other opening suitable to be used for the purpose of  underwater escape, remain operable in an emergency;  (2) an automatic means is provided to easily identify the periphery of the  apertures of all underwater emergency exits in all lighting conditions;  such markings must be designed to remain visible in case the helicopter  is capsized or the cabin is submerged. | (b) Operatorii elicopterelor de mică capacitate de categorie A și ai elicopterelor de mare capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie proiectate pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că:  1. toate ieșirile de urgență, inclusiv ieșirile de urgență pentru echipajul de zbor și eventualele uși, ferestre sau alte deschideri care se pretează a fi utilizate în scopul evacuării sub apă rămân funcționale în caz de urgență;  2. este prevăzut un mijloc automat de identificare cu ușurință a marginilor tuturor ieșirilor de urgență sub apă, în orice condiții de iluminare; aceste marcaje trebuie proiectate astfel încât să rămână vizibile în cazul în care elicopterul este răsturnat sau cabina este sub apă. | (b) Operators of small category A helicopters and large helicopters that are  required, in accordance with point CAT.IDE.H.320(a) of Annex IV to  Regulation No 612/2022, to be designed for landing on water or  certified for ditching, shall ensure that:  (1) all emergency exits, including flight crew emergency exits, and any door,  window or other opening suitable to be used for the purpose of  underwater escape, remain operable in an emergency;  (2) an automatic means is provided to easily identify the periphery of the  apertures of all underwater emergency exits in all lighting conditions;  such markings must be designed to remain visible in case the helicopter  is capsized or the cabin is submerged. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.420 Echipamente de urgență pentru zbor deasupra întinderilor de apă**  (a) Operatorii elicopterelor de mică și de mare capacitate care trebuie să respecte cerințele de la punctul CAT.IDE.H.300 din anexa IV, de la punctul NCC.IDE.H.227 din anexa VI sau de la punctul SPO.IDE.H.199 din anexa VIII la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se asigură că fiecare plută de salvare umflată este prevăzută cu un sistem prin care poate fi ținută în apropierea elicopterului, precum și cu un sistem suplimentar pentru a putea rămâne atașată de elicopter la o distanță mai mare care să nu reprezinte un pericol pentru pluta de salvare în sine sau pentru persoanele de la bord. În cazul în care elicopterul se scufundă în întregime, ambele sisteme de menținere a plutei de salvare atașată trebuie să se rupă înainte ca elicopterul să se scufunde, chiar și atunci când pluta de salvare este goală. | **26.420 Emergency equipment for flight over water**  (a) Operators of small helicopters and large helicopters that are required to  comply with the requirements of point CAT.IDE.H.300 of Annex IV,  point NCC.IDE.H.227 of Annex VI or point SPO.IDE.H.199 of  Annex VIII to Regulation (EU) No 965/2012, shall ensure that each  inflated life raft has a means to hold it near the helicopter, and an additional  means to keep the inflated life raft attached to the helicopter further away at  a distance that would not pose a danger to the life raft itself nor to the  persons on board. In the event that the helicopter totally submerges, both  of those life raft retention means shall break before the helicopter submerges,  even when the life raft is empty. | **26.420 Echipamente de urgență pentru zbor deasupra întinderilor de apă**  (a) Operatorii elicopterelor de mică și de mare capacitate care trebuie să respecte cerințele de la punctul CAT.IDE.H.300 din anexa nr. 4, de la punctul NCC.IDE.H.227 din anexa nr. 6 sau de la punctul SPO.IDE.H.199 din anexa nr. 8 la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, se asigură că fiecare plută de salvare umflată este prevăzută cu un sistem prin care poate fi ținută în apropierea elicopterului, precum și cu un sistem suplimentar pentru a putea rămâne atașată de elicopter la o distanță mai mare care să nu reprezinte un pericol pentru pluta de salvare în sine sau pentru persoanele de la bord. În cazul în care elicopterul se scufundă în întregime, ambele sisteme de menținere a plutei de salvare atașată trebuie să se rupă înainte ca elicopterul să se scufunde, chiar și atunci când pluta de salvare este goală. | 26.420 Emergency equipment for flight over water  (a) Operators of small helicopters and large helicopters that are required to  comply with the requirements of point CAT.IDE.H.300 of Annex IV,  point NCC.IDE.H.227 of Annex VI or point SPO.IDE.H.199 of  Annex VIII to Regulation No 612/2022, shall ensure that each inflated life raft has a means to hold it near the helicopter, and an additional means to keep the inflated life raft attached to the helicopter further away at a distance that would not pose a danger to the life raft itself nor to the persons on board. In the event that the helicopter totally submerges, both  of those life raft retention means shall break before the helicopter submerges,  even when the life raft is empty. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Operatorii elicopterelor de mică și de mare capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, trebuie să fie proiectate pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență se asigură că sunt prevăzute dispoziții de arimare care să permită existența la bord a câte unui colac de salvare pentru fiecare ocupant al elicopterului, ușor accesibil fiecărui ocupant atunci când este așezat, cu excepția cazului în care ocupanții sunt întotdeauna obligați să le poarte atunci când se află la bordul elicopterului. | (b) Operators of small helicopters and large helicopters that are required, in  accordance with point CAT.IDE.H.320(a) of Annex IV to Regulation (EU)  No 965/2012, to be designed for landing on water or certified for ditching,  shall ensure that stowage provisions are provided that accommodate one life  preserver for each helicopter occupant within easy reach of each occupant  while seated, unless occupants are always required to wear them whilst on  board the helicopter. | (b) Operatorii elicopterelor de mică și de mare capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie proiectate pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență se asigură că sunt prevăzute dispoziții de arimare care să permită existența la bord a câte unui colac de salvare pentru fiecare ocupant al elicopterului, ușor accesibil fiecărui ocupant atunci când este așezat, cu excepția cazului în care ocupanții sunt întotdeauna obligați să le poarte atunci când se află la bordul elicopterului. | (b) Operators of small helicopters and large helicopters that are required, in  accordance with point CAT.IDE.H.320(a) of Annex IV to Regulation No 612/2022, to be designed for landing on water or certified for ditching,  shall ensure that stowage provisions are provided that accommodate one life  preserver for each helicopter occupant within easy reach of each occupant  while seated, unless occupants are always required to wear them whilst on board the helicopter. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) Operatorii elicopterelor de mare capacitate care, în conformitate cu punctul SPA.HOFO.165 litera (d) din anexa V la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, trebuie să aibă instalată una sau mai multe plute de salvare se asigură că pluta (plutele) de salvare:  1. poate (pot) fi lansată (lansate) de la distanță, cu ajutorul sistemelor de lansare a plutei (plutelor) de salvare aflate la îndemâna echipajului de zbor, a ocupanților cabinei pasagerilor și a oricăror supraviețuitori din apă, atunci când elicopterul plutește sau este răsturnat în poziție verticală;  2. poate (pot) fi lansată (lansate) în mod fiabil când elicopterul se află în orice postură de plutire care poate fi prevăzută în mod rezonabil, inclusiv răsturnat, și în condițiile maritime documentate pentru rezistența la răsturnare. | (c) Operators of large helicopters that are required by point SPA.HOFO.165(d)  of Annex V to Regulation (EU) No 965/2012 to have one or more life rafts  installed, shall ensure that the life raft(s):  (1) is (are) remotely deployable, with the means to deploy the life raft(s),  located within easy reach of the flight crew, the occupants of the  passenger cabin and any survivors in the water, with the helicopter in  an upright floating or capsized position;  (2) can be reliably deployed with the helicopter in any reasonably foreseeable floating attitude, including capsize, and in the substantiated sea  conditions for capsize resistance. | (c) Operatorii elicopterelor de mare capacitate care, în conformitate cu punctul SPA.HOFO.165 litera (d) din anexa nr. 5 la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să aibă instalată una sau mai multe plute de salvare se asigură că pluta (plutele) de salvare: (aplicabil 09.08.24)  1. poate (pot) fi lansată (lansate) de la distanță, cu ajutorul sistemelor de lansare a plutei (plutelor) de salvare aflate la îndemâna echipajului de zbor, a ocupanților cabinei pasagerilor și a oricăror supraviețuitori din apă, atunci când elicopterul plutește sau este răsturnat în poziție verticală;  2. poate (pot) fi lansată (lansate) în mod fiabil când elicopterul se află în orice postură de plutire care poate fi prevăzută în mod rezonabil, inclusiv răsturnat, și în condițiile maritime documentate pentru rezistența la răsturnare. | (c) Operators of large helicopters that are required by point SPA.HOFO.165(d)  of Annex V to Regulation No 612/2022 to have one or more life rafts  installed, shall ensure that the life raft(s):  (1) is (are) remotely deployable, with the means to deploy the life raft(s),  located within easy reach of the flight crew, the occupants of the  passenger cabin and any survivors in the water, with the helicopter in  an upright floating or capsized position;  (2) can be reliably deployed with the helicopter in any reasonably foreseeable floating attitude, including capsize, and in the substantiated sea  conditions for capsize resistance. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.425 Furnizarea de condiții maritime documentate**  (a) Titularul unui certificat de tip pentru un elicopter de mică sau de mare capacitate trebuie să se asigure că în manualul de zbor al giravionului (RFM) sunt incluse condițiile maritime documentate pentru rezistența la răsturnare și orice informații aferente referitoare la certificarea pentru amerizare de urgență sau la flotabilitatea în caz de urgență, precum și că acestea sunt furnizate tuturor operatorilor. | **26.425 Provision of substantiated sea conditions**  (a) A holder of a type certificate for a small helicopter or a large helicopter shall  ensure that the substantiated sea conditions for capsize resistance and any  associated information relating to the ditching certification or emergency  flotation provisions are included in the rotorcraft flight manual (RFM) and  provided to all operators. | **26.425 Furnizarea de condiții maritime documentate**  (a) Titularul unui certificat de tip pentru un elicopter de mică sau de mare capacitate trebuie să se asigure că în manualul de zbor al giravionului (RFM) sunt incluse condițiile maritime documentate pentru rezistența la răsturnare și orice informații aferente referitoare la certificarea pentru amerizare de urgență sau la flotabilitatea în caz de urgență, precum și că acestea sunt furnizate tuturor operatorilor. | 26.425 Provision of substantiated sea conditions  (a) A holder of a type certificate for a small helicopter or a large helicopter shall  ensure that the substantiated sea conditions for capsize resistance and any  associated information relating to the ditching certification or emergency  flotation provisions are included in the rotorcraft flight manual (RFM) and  provided to all operators. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Titularul unui certificat de tip suplimentar pentru un sistem de flotație pentru cazuri de urgență care este instalat pe un elicopter de mică sau de mare capacitate trebuie să se asigure că în RFM sunt incluse condițiile maritime documentate pentru rezistența la răsturnare și orice informații aferente referitoare la certificarea pentru amerizare de urgență sau la flotabilitatea în caz de urgență, precum și că acestea sunt furnizate tuturor operatorilor. | (b) A holder of a supplemental type certificate for an emergency flotation system  that is installed on a small helicopter or a large helicopter shall ensure that  the substantiated sea conditions for capsize resistance and any associated  information relating to the ditching certification or emergency flotation  provisions are included in the RFM and provided to all operators. | (b) Titularul unui certificat de tip suplimentar pentru un sistem de flotație pentru cazuri de urgență care este instalat pe un elicopter de mică sau de mare capacitate trebuie să se asigure că în RFM sunt incluse condițiile maritime documentate pentru rezistența la răsturnare și orice informații aferente referitoare la certificarea pentru amerizare de urgență sau la flotabilitatea în caz de urgență, precum și că acestea sunt furnizate tuturor operatorilor. | (b) A holder of a supplemental type certificate for an emergency flotation system  that is installed on a small helicopter or a large helicopter shall ensure that  the substantiated sea conditions for capsize resistance and any associated  information relating to the ditching certification or emergency flotation  provisions are included in the RFM and provided to all operators. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.430 Rezistența la degradare a unui sistem de flotație pentru cazuri de urgență**  (a) Operatorii elicopterelor de mică sau de mare capacitate pentru care primul certificat de navigabilitate individual a fost emis la 9 august 2025 sau ulterior și care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, trebuie să fie proiectate pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că, dacă elicopterul are depozitat la bord un sistem de flotație pentru cazuri de urgență, se reduc la minimum, pe cât posibil, prin proiectare efectele pe care posibile daune cauzate de un impact cu apa le pot avea asupra lansării și menținerii cu succes a sistemului de flotație pentru cazuri de urgență. | **26.430 Resistance of an emergency flotation system to damage**  (a) Operators of small helicopters or large helicopters that have their first individual certificate of airworthiness issued on or after 9 August 2025 and that  are required, in accordance with point CAT.IDE.H.320(a) of Annex IV to  Regulation (EU) No 965/2012, to be designed for landing on water or  certified for ditching, shall ensure that if the helicopter includes a stowed  emergency flotation system, the effects on the successful deployment and  retention of the emergency flotation system as a result of possible damage  from a water impact are minimised as far as practicable in the design. | **26.430 Rezistența la degradare a unui sistem de flotație pentru cazuri de urgență**  (a) Operatorii elicopterelor de mică sau de mare capacitate pentru care primul certificat de navigabilitate individual a fost emis la 9 august 2025 sau ulterior și care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie proiectate pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că, dacă elicopterul are depozitat la bord un sistem de flotație pentru cazuri de urgență, se reduc la minimum, pe cât posibil, prin proiectare efectele pe care posibile daune cauzate de un impact cu apa le pot avea asupra lansării și menținerii cu succes a sistemului de flotație pentru cazuri de urgență. | **26.430 Resistance of an emergency flotation system to damage**  (a) Operators of small helicopters or large helicopters that have their first individual certificate of airworthiness issued on or after 9 August 2025 and that  are required, in accordance with point CAT.IDE.H.320(a) of Annex IV to  Regulation No 612/2022, to be designed for landing on water or certified for ditching, shall ensure that if the helicopter includes a stowed emergency flotation system, the effects on the successful deployment and  retention of the emergency flotation system as a result of possible damage  from a water impact are minimised as far as practicable in the design. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Operatorii de elicoptere de mică sau de mare capacitate având depozitate la bord sisteme de flotație pentru cazuri de urgență care sunt instalate pentru prima dată la 9 august 2025 sau ulterior, care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, trebuie să fie certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că se reduc la minimum, pe cât posibil, prin proiectare efectele pe care posibile daune cauzate de un impact cu apa le pot avea asupra lansării și menținerii cu succes a sistemelor de flotație pentru cazuri de urgență. | (b) Operators of small helicopters or large helicopters with stowed emergency  flotation systems that are installed for the first time on or after 9 August 2025  that are required, in accordance with CAT.IDE.H.320(a) of Annex IV to  Regulation (EU) No 965/2012, to be certified for ditching, shall ensure  that the effects on the successful deployment and retention of the  emergency flotation systems as a result of possible damage from a water  impact are minimised as far as practicable in the design. | (b) Operatorii de elicoptere de mică sau de mare capacitate având depozitate la bord sisteme de flotație pentru cazuri de urgență care sunt instalate pentru prima dată la 9 august 2025 sau ulterior, care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că se reduc la minimum, pe cât posibil, prin proiectare efectele pe care posibile daune cauzate de un impact cu apa le pot avea asupra lansării și menținerii cu succes a sistemelor de flotație pentru cazuri de urgență. | (b) Operators of small helicopters or large helicopters with stowed emergency  flotation systems that are installed for the first time on or after 9 August 2025  that are required, in accordance with CAT.IDE.H.320(a) of Annex IV to  Regulation No 612/2022, to be certified for ditching, shall ensure that the effects on the successful deployment and retention of the  emergency flotation systems as a result of possible damage from a water  impact are minimised as far as practicable in the design. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.431 Determinarea solidității proiectelor de sisteme de flotație pentru cazuri de urgență**  (a) Operatorul unui elicopter de mică sau de mare capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, trebuie să fie proiectat pentru aterizare pe apă sau certificat pentru amerizare de urgență, poate solicita persoanei menționate la litera (b) să furnizeze serviciile menționate la litera (c), în cazul în care sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:  1. operatorul trebuie să demonstreze conformarea cu punctul 26.430 din prezenta anexă;  2. soliditatea sistemului de flotație pentru cazuri de urgență în caz de impact cu apa nu a fost demonstrată ca parte a certificatului de tip sau a certificatului de tip suplimentar al elicopterului respectiv. | **26.431 Determination of the robustness of emergency flotation system**  **designs**  (a) An operator of a small helicopter or a large helicopter that is required, in  accordance with point CAT.IDE.H.320(a) of Annex IV to Regulation (EU)  No 965/2012, to be designed for landing on water or certified for ditching,  may request the person referred to in point (b) to provide the services  referred to in point (c), where both the following conditions are met:  (1) the operator is required to demonstrate compliance with point 26.430 of  this Annex;  (2) the robustness of the emergency flotation system in the event of water  impact has not been demonstrated as part of the type certificate or  supplemental type certificate of that helicopter. | **26.431 Determinarea solidității proiectelor de sisteme de flotație pentru cazuri de urgență**  (a) Operatorul unui elicopter de mică sau de mare capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie proiectat pentru aterizare pe apă sau certificat pentru amerizare de urgență, poate solicita persoanei menționate la litera (b) să furnizeze serviciile menționate la litera (c), în cazul în care sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:  1. operatorul trebuie să demonstreze conformarea cu punctul 26.430 din prezenta anexă;  2. soliditatea sistemului de flotație pentru cazuri de urgență în caz de impact cu apa nu a fost demonstrată ca parte a certificatului de tip sau a certificatului de tip suplimentar al elicopterului respectiv. | **26.431 Determination of the robustness of emergency flotation system**  **designs**  (a) An operator of a small helicopter or a large helicopter that is required, in  accordance with point CAT.IDE.H.320(a) of Annex IV to Regulation No 612/2022, to be designed for landing on water or certified for ditching,  may request the person referred to in point (b) to provide the services  referred to in point (c), where both the following conditions are met:  (1) the operator is required to demonstrate compliance with point 26.430 of  this Annex;  (2) the robustness of the emergency flotation system in the event of water  impact has not been demonstrated as part of the type certificate or  supplemental type certificate of that helicopter. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (b) Persoana care furnizează serviciile menționate la litera (c) este:  1. titularul certificatului de tip, în cazul în care sistemul de flotabilitate de urgență este inclus în proiectul de tip;  2. titularul certificatului de tip suplimentar, în cazul în care sistemul de flotabilitate de urgență este certificat prin intermediul unui certificat de tip suplimentar. | (b) The person who shall provide the services referred to in point (c) are:  (1) the type certificate holder, if the emergency flotation system is included  within the type design;  (2) the supplemental type certificate holder, if the emergency flotation  system is certified through a supplemental type certificate. | (b) Persoana care furnizează serviciile menționate la litera (c) este:  1. titularul certificatului de tip, în cazul în care sistemul de flotabilitate de urgență este inclus în proiectul de tip;  2. titularul certificatului de tip suplimentar, în cazul în care sistemul de flotabilitate de urgență este certificat prin intermediul unui certificat de tip suplimentar. | (b) The person who shall provide the services referred to in point (c) are:  (1) the type certificate holder, if the emergency flotation system is included  within the type design;  (2) the supplemental type certificate holder, if the emergency flotation  system is certified through a supplemental type certificate. | Compatibil |  | Lipsesc |
| (c) Persoana menționată la litera (b) are următoarele obligații:  1. stabilește dacă efectele asupra lansării și menținerii cu succes a sistemului de flotabilitate de urgență, ca urmare a unor posibile daune cauzate de un impact cu apa, sunt reduse la minimum, pe cât posibil;  2. stabilește dacă efectele menționate la litera (c) punctul 1 sunt luate în considerare la proiectarea sistemului de flotabilitate de urgență;  3. furnizează o evaluare operatorului. | (c) The person referred to in point (b) shall:  (1) determine that the effects on the successful deployment and retention of  the emergency flotation system as a result of possible damage from a  water impact are minimised, as far as practicable;  (2) determine that the effects referred to in point (c)(1) are taken into consideration in the design of the emergency flotation system;  (3) provide an assessment to the operator. | (c) Persoana menționată la litera (b) are următoarele obligații:  1. stabilește dacă efectele asupra lansării și menținerii cu succes a sistemului de flotabilitate de urgență, ca urmare a unor posibile daune cauzate de un impact cu apa, sunt reduse la minimum, pe cât posibil;  2. stabilește dacă efectele menționate la litera (c) punctul 1 sunt luate în considerare la proiectarea sistemului de flotabilitate de urgență;  3. furnizează o evaluare operatorului. | (c) The person referred to in point (b) shall:  (1) determine that the effects on the successful deployment and retention of  the emergency flotation system as a result of possible damage from a  water impact are minimised, as far as practicable;  (2) determine that the effects referred to in point (c)(1) are taken into consideration in the design of the emergency flotation system;  (3) provide an assessment to the operator. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.435 Lansarea automată a unui sistem de flotație pentru cazuri de urgență**  (a) Operatorii elicopterelor de mică capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa IV la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, trebuie să fie concepute pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că, dacă un sistem de flotație pentru cazuri de urgență este instalat și depozitat la bord pe timpul zborului, acesta este lansat automat ca urmare a intrării în apă. | **26.435 Automatic deployment of an emergency flotation system**  (a) Operators of small helicopters that are required, in accordance with  point CAT.IDE.H.320(a) of Annex IV to Regulation (EU) No 965/2012,  to be designed for landing on water or certified for ditching, shall ensure  that if an emergency flotation system is installed and is stowed during flight,  then it shall automatically deploy as a result of entry into water. | **26.435 Lansarea automată a unui sistem de flotație pentru cazuri de urgență**  (a) Operatorii elicopterelor de mică capacitate care, în conformitate cu punctul CAT.IDE.H.320 litera (a) din anexa nr. 4 la Regulamentul de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene, aprobat prin HG nr. 612/2022, trebuie să fie concepute pentru aterizare pe apă sau certificate pentru amerizare de urgență, se asigură că, dacă un sistem de flotație pentru cazuri de urgență este instalat și depozitat la bord pe timpul zborului, acesta este lansat automat ca urmare a intrării în apă. | **26.435 Automatic deployment of an emergency flotation system**  (a) Operators of small helicopters that are required, in accordance with  point CAT.IDE.H.320(a) of Annex IV to Regulation No 612/2022, to be designed for landing on water or certified for ditching, shall ensure that if an emergency flotation system is installed and is stowed during flight,  then it shall automatically deploy as a result of entry into water. | Compatibil |  | Lipsesc |
| **26.440 Rezistența la coliziune a sistemului de alimentare cu combustibil**  Operatorii elicopterelor de mică și mare capacitate trebuie să se asigure că probabilitatea unui incendiu post-coliziune este redusă la minimum, atât cât este practic posibil, în proiectul sistemului de alimentare cu combustibil, în cazul în care:  (a) certificatul de tip al elicopterului a fost eliberat la 2 octombrie 1994 sau după această dată și:  1. primul certificat individual de navigabilitate al elicopterului este eliberat la 22 decembrie 2026 sau după această dată, sau  2. primul certificat individual de navigabilitate al elicopterului este eliberat înaintea datei de 22 decembrie 2026, și:  (i) dacă orice fel de certificat individual de navigabilitate este emis de un stat membru la 22 decembrie 2024 sau după această dată, după importul elicopterului dintr-un stat nemembru, sau  (ii) dacă:  (A) elicopterul a fost proiectat pentru șase sau mai mulți ocupanți și este exploatat la 22 decembrie 2031 sau după această dată; sau  (B) elicopterul a fost proiectat pentru cinci sau mai puțini ocupanți și este exploatat la 22 decembrie 2039 sau după această dată;  (b) certificatul de tip al elicopterului a fost eliberat înaintea datei de 2 octombrie 1994 și:  1. primul certificat individual de navigabilitate al elicopterului este emis la 22 decembrie 2026 sau după această dată, sau,  2. primul certificat individual de navigabilitate al elicopterului este eliberat înaintea datei de 22 decembrie 2026 și dacă orice fel de certificat individual de navigabilitate este emis de un stat membru la 22 decembrie 2024 sau după această dată, după importul elicopterului dintr-un stat nemembru. | **26.440 Fuel system crash resistance**  Operators of small helicopters and large helicopters shall ensure that the likelihood of a post-crash fire is minimised as far as practicable in the design of the  fuel system when:  (a) the helicopter type certificate was issued on or after 2 October 1994, and:  (1) the helicopter first individual certificate of airworthiness is issued on or  after 22 December 2026, or  (2) the helicopter first individual certificate of airworthiness is issued before  22 December 2026, and:  (i) if any individual certificate of airworthiness is issued by a Member  State on or after 22 December 2024 after an import of the helicopter  from a non-Member State, or  (ii) if:  (A) the helicopter has been designed for six or more occupants, and  is operated on or after 22 December 2031; or  (B) the helicopter has been designed for five or less occupants, and  is operated on or after 22 December 2039.  (b) the helicopter type certificate was issued before 2 October 1994, and:  (1) the helicopter first individual certificate of airworthiness is issued on or  after 22 December 2026 or,  (2) the helicopter first individual certificate of airworthiness is issued before  22 December 2026 and if any individual certificate of airworthiness is  issued by a Member State on or after 22 December 2024 after an import  of the helicopter from a non-Member State | **26.440 Rezistența la coliziune a sistemului de alimentare cu combustibil**  Operatorii elicopterelor de mică și mare capacitate trebuie să se asigure că probabilitatea unui incendiu post-coliziune este redusă la minimum, atât cât este practic posibil, în proiectul sistemului de alimentare cu combustibil, în cazul în care:  (a) certificatul de tip al elicopterului a fost eliberat la 2 octombrie 1994 sau după această dată și:  1. primul certificat individual de navigabilitate al elicopterului este eliberat la 22 decembrie 2026 sau după această dată, sau  2. primul certificat individual de navigabilitate al elicopterului este eliberat înaintea datei de 22 decembrie 2026, și:  (i) dacă orice fel de certificat individual de navigabilitate este emis de AAC la 22 decembrie 2024 sau după această dată, după importul elicopterului dintr-un alt stat care nu aplică cadrul normativ al UE/EASA, sau  (ii) dacă:  (A) elicopterul a fost proiectat pentru șase sau mai mulți ocupanți și este exploatat la 22 decembrie 2031 sau după această dată; sau  (B) elicopterul a fost proiectat pentru cinci sau mai puțini ocupanți și este exploatat la 22 decembrie 2039 sau după această dată;  (b) certificatul de tip al elicopterului a fost eliberat înaintea datei de 2 octombrie 1994 și:  1. primul certificat individual de navigabilitate al elicopterului este emis la 22 decembrie 2026 sau după această dată, sau,  2. primul certificat individual de navigabilitate al elicopterului este eliberat înaintea datei de 22 decembrie 2026 și dacă orice fel de certificat individual de navigabilitate este emis de AAC la 22 decembrie 2024 sau după această dată, după importul elicopterului dintr-un alt stat care nu aplică cadrul normativ al UE/EASA. | **26.440 Fuel system crash resistance**  Operators of small helicopters and large helicopters shall ensure that the likelihood of a post-crash fire is minimised as far as practicable in the design of the  fuel system when:  (a) the helicopter type certificate was issued on or after 2 October 1994, and:  (1) the helicopter first individual certificate of airworthiness is issued on or  after 22 December 2026, or  (2) the helicopter first individual certificate of airworthiness is issued before  22 December 2026, and:  (i) if any individual certificate of airworthiness is issued by a Member  State on or after 22 December 2024 after an import of the helicopter  from a non-Member State, or  (ii) if:  (A) the helicopter has been designed for six or more occupants, and  is operated on or after 22 December 2031; or  (B) the helicopter has been designed for five or less occupants, and  is operated on or after 22 December 2039.  (b) the helicopter type certificate was issued before 2 October 1994, and:  (1) the helicopter first individual certificate of airworthiness is issued on or  after 22 December 2026 or,  (2) the helicopter first individual certificate of airworthiness is issued before  22 December 2026 and if any individual certificate of airworthiness is  issued by a Member State on or after 22 December 2024 after an import  of the helicopter from a non-Member State | Compatibil |  | Lipsesc |
| **Apendicele 1**  **Lista modelelor de avioane care nu intră sub incidența anumitor dispoziții ale anexei I (partea 26)** | | | | | | |
| TABELUL A.1 | Table A.1 | TABELUL A.1 | Table A.1 | Compatibil |  | Lipsesc |
| **Anexa II** | | | | | | |
| În anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012, la punctul ORO.AOC.100 litera (c), subpunctul 1 se înlocuiește cu următorul text:  „1. îndeplinesc toate cerințele din anexa IV la Regulamentul (CE) nr. 216/2008, din prezenta anexă (partea ORO), din anexa IV (partea CAT) și din anexa V (partea SPA) la prezentul regulament și din anexa I (partea 26) la Regulamentul (UE) 2015/640 ( \*1 ) | In Annex III (Part-ORO) to Regulation (EU) No 965/2012, point ORO.AOC.100.  subparagraph (c)(1) is replaced by the following:  ‘(1) they comply with all the requirements of annex IV to Regulation (EC)  No 216/2008, this Annex (Part-ORO), Annex IV (Part-CAT) and  Annex V (Part-SPA) to this Regulation and Annex I (Part 26) to Regulation (EU) 2015/640 (\*); | **HG nr. 612/2022 cu privire la aprobarea Regulamentului de stabilire a cerinţelor tehnice**  **şi a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene**  *SUBPARTEA AOC*  *CERTIFICAREA OPERATORILOR AERIENI*  ORO.AOC.100 Solicitarea unui certificat de operator aerian  ...  „**(c)** Organizaţiile dovedesc AAC că:  1. îndeplinesc toate cerinţele din anexa nr.3 la Codul aerian, anexa nr.3 (Partea ORO), nr.4 (Partea CAT) şi nr.5 (Partea SPA);” | **GD no. 612/2022 on the approval of the Regulation establishing technical requirements**  **and administrative procedures relating to air operations**  *AOC SUBPART*  *AIR OPERATOR CERTIFICATION*  ORO.AOC.100 Application for an air operator certificate  ...  "(c) Organizations shall demonstrate to the Authority that:  1. they comply with all the requirements of Annex 3 to the Air Code, Annex 3 (Part ORO), 4 (Part CAT) and 5 (Part SPA);" | Compatibl |  | Lipsesc |