



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 7 de junio de 2022  
(OR. en)

9934/22

AVIATION 109  
DELECT 85

#### NOTA DE TRANSMISIÓN

---

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. <sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	2 de junio de 2022
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea

---

N.º doc. Ción.:	C(2022) 3234 final
Asunto:	REGLAMENTO DELEGADO (UE) .../... DE LA COMISIÓN de 2.6.2022 por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 748/2012 en lo que respecta a la aplicación de requisitos más proporcionados para las aeronaves utilizadas en la aviación deportiva y recreativa

---

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – C(2022) 3234 final.

---

Adj.: C(2022) 3234 final



Bruselas, 2.6.2022  
C(2022) 3234 final

**REGLAMENTO DELEGADO (UE) .../... DE LA COMISIÓN**

**de 2.6.2022**

**por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 748/2012 en lo que respecta a la aplicación de requisitos más proporcionados para las aeronaves utilizadas en la aviación deportiva y recreativa**

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DEL ACTO DELEGADO**

Tanto en el seno de la Agencia como en el marco del Reglamento (UE) 2018/1139 se ha reconocido la necesidad de una mayor proporcionalidad en el Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión por lo que respecta a las normas relativas al diseño y la producción de aeronaves destinadas principalmente a usos deportivos y recreativos. El artículo 19 del Reglamento (UE) 2018/1139 ofrece algunas herramientas para que la Comisión Europea aporte una mayor proporcionalidad a la hora de adoptar dichas normas y pide, en particular en los considerandos 6 y 25, que las organizaciones que participan en el diseño y la producción de productos aeronáuticos de menor riesgo puedan declarar la conformidad del diseño de dichos productos con las normas del sector pertinentes. El artículo 140, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139 establece que la Agencia debe presentar propuestas de modificación del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión y las especificaciones de certificación aplicables con el fin de adaptarlas al Reglamento (UE) 2018/1139 por lo que respecta a las aeronaves destinadas principalmente a usos deportivos y recreativos.

Las normas establecidas en la presente propuesta permitirán alcanzar esta proporcionalidad mediante:

- a) la simplificación de los requisitos y procesos que debe seguir el solicitante para obtener la certificación de tipo (o un certificado de tipo suplementario) para un producto destinado principalmente a la aviación deportiva y recreativa;
- b) la adaptación de los requisitos y procesos para ofrecer, con respecto a determinadas categorías de productos, la posibilidad de declarar a la Agencia la conformidad del diseño con un conjunto de especificaciones técnicas predeterminadas en lugar de obtener la certificación AESA de dicho producto;
- c) la posibilidad de que las organizaciones que participan en el diseño y la producción de productos destinados principalmente a la aviación deportiva y recreativa utilicen una declaración, en lugar de una aprobación, para certificar sus capacidades de diseño o producción y el cumplimiento de los requisitos organizativos pertinentes.

Se propone un anexo específico (anexo I b) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, en el que se establecen medidas adecuadas para regular este segmento del sector de la aviación y establecer normas proporcionadas, rentables y flexibles. Estas normas específicas evitan crear una carga administrativa y financiera innecesaria para los fabricantes y operadores de estos productos de menor riesgo, garantizando al mismo tiempo los niveles de seguridad necesarios.

### **2. CONSULTAS PREVIAS A LA ADOPCIÓN DEL ACTO**

De conformidad con el artículo 128, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/1139, antes de adoptar un acto delegado, la Comisión debe consultar a los expertos designados por cada Estado miembro, de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre la mejora de la legislación. El proyecto de acto delegado se presentó al Grupo de Expertos sobre Seguridad Aérea, del que forman parte representantes de los Estados miembros, en su reunión de 17 de febrero de 2022. El presente acto delegado se basa en el Dictamen n.º 05/2021 de la AESA, cuyo contenido se había consultado, a través de talleres de consulta específicos y de la consulta de los borradores, con los órganos consultivos pertinentes.

### **3. ASPECTOS JURÍDICOS DEL ACTO DELEGADO**

De conformidad con el artículo 128, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/1139, antes de adoptar un acto delegado, la Comisión debe consultar a los expertos designados por cada Estado miembro, de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre la mejora de la legislación. El proyecto de acto delegado se presentó al Grupo de Expertos sobre Seguridad Aérea, del que forman parte representantes de los Estados miembros, en su reunión de 17 de febrero de 2022. El presente acto delegado se basa en el Dictamen n.º 05/2021 de la AESA, cuyo contenido se había consultado, a través de talleres de consulta específicos y de la consulta de los borradores, con los órganos consultivos pertinentes.

# REGLAMENTO DELEGADO (UE) .../... DE LA COMISIÓN

de 2.6.2022

**por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 748/2012 en lo que respecta a la aplicación de requisitos más proporcionados para las aeronaves utilizadas en la aviación deportiva y recreativa**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (CE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo<sup>1</sup>, y en particular su artículo 19, apartado 1, y su artículo 62, apartado 13,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión<sup>2</sup> establece los requisitos para la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de los productos, componentes y equipos de las aeronaves civiles, como los motores, las hélices y los componentes que vayan a instalarse en ellas.
- (2) De conformidad con el artículo 140, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139, las aeronaves para usos deportivos y recreativos deben estar sujetas a normas sencillas y proporcionadas a fin de evitar cargas administrativas y financieras innecesarias para las organizaciones que participan en el diseño y la producción de dichas aeronaves. Dichas normas deben ser proporcionadas, rentables y flexibles, y garantizar al mismo tiempo el nivel necesario de seguridad.
- (3) Las organizaciones que participan en el diseño y la producción de determinadas categorías de productos utilizados en la aviación deportiva y recreativa deben tener la posibilidad, como alternativa a la certificación del diseño, de declarar la conformidad del diseño de una aeronave y, en su caso, del motor y la hélice con las normas pertinentes del sector, cuando se considere que ello garantizará un nivel aceptable de seguridad.
- (4) Las organizaciones que participan en el diseño y la producción de productos utilizados en la aviación deportiva y recreativa también deben tener la posibilidad de utilizar un proceso más proporcionado para la certificación de tales productos.

---

<sup>1</sup> DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

<sup>2</sup> Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1).

- (5) Las organizaciones que participan en el diseño y la producción de productos utilizados en la aviación deportiva y recreativa también deben tener la posibilidad, como alternativa a una aprobación organizativa, de declarar su capacidad de diseñar y producir productos y componentes. Tales organizaciones deben poder utilizar las aprobaciones existentes como medio para demostrar su capacidad de llevar a cabo actividades de diseño y producción.
- (6) También deben establecerse requisitos de protección ambiental para los productos cuyo diseño esté sujeto a una declaración de conformidad del diseño. Estos requisitos de protección del medio ambiente deben basarse en los requisitos que figuran en los volúmenes I, II y III del anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional<sup>3</sup>, a fin de garantizar el mismo nivel uniforme de protección ambiental, independientemente de que un producto esté sujeto a una certificación de tipo o a una declaración de conformidad del diseño.
- (7) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 748/2012 en consecuencia.
- (8) Debe preverse un período transitorio suficiente para que las organizaciones que participen en el diseño y la producción de las aeronaves utilizadas principalmente en la aviación deportiva y recreativa garanticen su conformidad con las normas y los procedimientos nuevos introducidos por el presente Reglamento.
- (9) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al Dictamen n.º 05/2021<sup>4</sup>, emitido por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) de conformidad con el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

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

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

#### **«REGLAMENTO (UE) N.º 748/2012 DE LA COMISIÓN**

**de 3 de agosto de 2012**

**por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental o la declaración de conformidad de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre los requisitos de capacidad de las organizaciones de diseño y de producción**

**(versión refundida)».**

- 2) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

---

<sup>3</sup> Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (en lo sucesivo, «el Convenio de Chicago»).

<sup>4</sup> Dictamen n.º 05/2021, de 22 de octubre de 2021, de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, *Part 21 Light — Certification and declaration of design compliance of aircraft used for sport and recreational aviation and related products and parts, and declaration of design and production capability of organisations* [«Parte 21 Light. Certificación y declaración de la conformidad del diseño de las aeronaves utilizadas para la aviación deportiva y recreativa y los productos y componentes relacionados, y declaración de la capacidad de diseño y producción de las organizaciones», documento no disponible en español], <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions/opinion-052021>

## Ámbito de aplicación y definiciones

1. El presente Reglamento establece, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 19 y 62 del Reglamento (UE) 2018/1139, los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes para la certificación de la aeronavegabilidad y medioambiental de los productos, componentes y equipos, y comprende:
  - a) la expedición de certificados de tipo, de certificados de tipo restringidos, de certificados de tipo suplementarios así como las modificaciones de dichos certificados;
  - b) la expedición de certificados de aeronavegabilidad, certificados de aeronavegabilidad restringidos, autorizaciones de vuelo y certificados de aptitud autorizados;
  - c) la expedición de aprobaciones del diseño de reparaciones;
  - d) la demostración de que cumplen los requisitos de protección ambiental;
  - e) la expedición de certificados de niveles de ruido y certificados restringidos de niveles de ruido;
  - f) la identificación de productos, componentes y equipos;
  - g) la certificación de determinados componentes y equipos;
  - h) la certificación de las organizaciones de diseño y producción;
  - i) la expedición de directivas de aeronavegabilidad;
  - j) la realización de declaraciones de conformidad del diseño y las modificaciones de dichas declaraciones;
  - k) la realización de declaraciones de capacidad de diseño y producción.
2. Para los fines del presente Reglamento, serán de aplicación las siguientes definiciones:
  - a) “JAA” significa Autoridades Aeronáuticas Conjuntas;
  - b) “JAR” significa Requisitos Aeronáuticos Conjuntos;
  - c) “parte 21” significa los requisitos y procedimientos para la certificación de aeronaves y productos, componentes y equipos relacionados con ellas, y las organizaciones de diseño y producción recogidas en el anexo I (parte 21) del presente Reglamento;
  - d) “parte 21 Light” significa los requisitos y procedimientos para la certificación o la declaración de conformidad del diseño de aeronaves destinadas principalmente a usos deportivos y recreativos y los productos y componentes relacionados con ellas, y la declaración de la capacidad de diseño y producción de las organizaciones recogidos en el anexo I b (parte 21 Light) del presente Reglamento;

- e) “sede principal” significa sede central o sede social de la empresa dentro de la cual se ejercen las funciones financieras principales y el control operativo de las actividades a las que se refiere el presente Reglamento;
- f) “artículo” significa cualquier componente o equipo utilizado en las aeronaves civiles;
- g) “ETSO” (European Technical Standard Order) significa Estándar Técnico Europeo; el Estándar Técnico Europeo es una especificación detallada de aeronavegabilidad expedida por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (en lo sucesivo, «la Agencia») para asegurar el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento como estándar de prestaciones mínimas para determinados artículos;
- h) “EPA” significa Aprobación Europea de Componentes; la Aprobación Europea de Componentes de un artículo acredita que el artículo se ha producido de acuerdo con datos de diseño aprobados que no pertenecen al titular del certificado de tipo del producto relacionado, excepto para artículos ETSO;
- i) “aeronave ELA1” significa una de las siguientes aeronaves ligeras europeas tripuladas:
  - i) un avión con una masa máxima de despegue (MTOM) igual o inferior a 1 200 kg que no esté clasificado como aeronave motopropulsada compleja,
  - ii) un planeador o un motovelero con una MTOM igual o inferior a 1 200 kg,
  - iii) un globo que, por su diseño, tenga un volumen máximo de gas de elevación o aire caliente que no sobrepase los 3 400 m<sup>3</sup> en el caso de los globos de aire caliente, los 1 050 m<sup>3</sup> en el caso de los globos de gas, ni los 300 m<sup>3</sup> en el caso de los globos de gas cautivos,
  - iv) un dirigible que, por su diseño, no admita más de cuatro ocupantes ni un volumen de gas de elevación o aire caliente que sobrepase los 3 400 m<sup>3</sup> en el caso de los dirigibles a base de aire caliente ni los 1 000 m<sup>3</sup> en el caso de los dirigibles de gas;
- j) “aeronave ELA2” significa una de las siguientes aeronaves ligeras europeas tripuladas:
  - i) un avión con una MTOM igual o inferior a 2 000 kg que no esté clasificado como aeronave motopropulsada compleja,
  - ii) un planeador o un motovelero con una MTOM igual o inferior a 2 000 kg,
  - iii) un globo,
  - iv) un dirigible a base de aire caliente,
  - v) un dirigible de gas que cumpla todas las características siguientes:
    - pesadez estática máxima del 3 %,
    - empuje no vectorial (excepto empuje de inversión),

- diseño convencional y simple de: estructura, sistema de control y sistema de globo compensador,
- controles sin servomando,
- vi) un giroavión con una MTOM de 600 kg o menos de diseño sencillo, diseñado para transportar no más de dos ocupantes, sin turbina ni motores cohete; limitado a operaciones VFR diurnas;
- k) “datos de idoneidad operativa” significa los datos que forman parte de un certificado de tipo de aeronave, un certificado de tipo restringido o un certificado de tipo suplementario y que incluyen los siguientes elementos:
  - i) programa mínimo de la formación de habilitación de tipo para pilotos, incluida la determinación de la habilitación de tipo;
  - ii) definición del ámbito de los datos de origen de validación de la aeronave con el propósito de apoyar el objetivo de la cualificación de los simuladores o los datos provisionales con objeto de apoyar su cualificación temporal;
  - iii) programa mínimo de la formación de habilitación de tipo para personal certificador de mantenimiento, incluida la determinación de la habilitación de tipo;
  - iv) determinación del tipo o variante para la tripulación de cabina y los datos de tipo específicos para la tripulación de cabina;
  - v) lista maestra de equipo mínimo.»

3) El artículo 2 se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 2*

**Certificación de productos, componentes y equipos**

1. Los productos, componentes y equipos deberán certificarse según se especifica en el anexo I (parte 21).
2. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, los certificados podrán expedirse, de forma alternativa, según lo especificado en el anexo I b (parte 21 Light) en el caso de los productos siguientes:
  - a) un avión con una MTOM igual o inferior a 2 000 kg y una configuración operativa máxima de asientos de cuatro personas,
  - b) un planeador o un motovelero con una MTOM igual o inferior a 2 000 kg,
  - c) un globo,
  - d) un dirigible a base de aire caliente,
  - e) un dirigible de gas para pasajeros diseñado para un máximo de cuatro personas,
  - f) un giroavión con una MTOM igual o inferior a 1 200 kg y una configuración operativa máxima de asientos de cuatro personas;

- g) un motor de pistón o una hélice de paso fijo destinados a ser instalados en una aeronave contemplada en las letras a) a f), o
  - h) un autogiro.
3. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del presente artículo, podrá expedirse, de forma alternativa, una declaración de conformidad del diseño según lo especificado en el anexo I b (parte 21 Light) en el caso de los productos siguientes:
- a) un avión con una MTOM igual o inferior a 1 200 kg, que no sea un avión a reacción y que tenga una configuración operativa máxima de asientos de dos personas,
  - b) un planeador o un motovelero con una MTOM igual o inferior a 1 200 kg,
  - c) un globo diseñado para un máximo de cuatro personas,
  - d) un dirigible a base de aire caliente diseñado para un máximo de cuatro personas.
4. Como excepción a lo dispuesto en los apartados 1 a 3 del presente artículo, las aeronaves, incluido cualquier producto, componente o equipo instalado en ellas, que no estén matriculadas en un Estado miembro estarán exentas del cumplimiento de las disposiciones recogidas en las subpartes H e I de la sección A del anexo I (parte 21) y las subpartes H e I de la sección A del anexo Ib (parte 21 Light). También estarán exentas de lo dispuesto en la subparte P de la sección A del anexo I (parte 21) y en la subparte P de la sección A del anexo I b (parte 21 Light), salvo en caso de que un Estado miembro prescriba marcas de identificación de la aeronave.»
- 4) Se inserta el artículo 2 *bis* siguiente:

*«Artículo 2 bis*

**Disposiciones transitorias para los certificados que se hayan expedido previamente con arreglo al anexo I (parte 21)**

- 1. El titular de un certificado de tipo o de un certificado de tipo suplementario válidos que hayan sido expedidos, o que se considere que han sido expedidos, por la Agencia con arreglo al anexo I (parte 21) podrá, hasta el [*OP: insertar fecha: 3 años después de la fecha de entrada en vigor*], solicitar a la Agencia que mantenga, a partir de una fecha determinada, el diseño de tipo aprobado en virtud de dicho certificado con arreglo al anexo I b (parte 21 Light), a condición de que el producto al que se refiere dicho certificado entre dentro del ámbito de aplicación del artículo 2, apartado 2.
  - 2. En caso de que se presente una solicitud con arreglo al apartado 1, dicho certificado de tipo o certificado de tipo suplementario se registrará, a partir de la fecha indicada en el apartado 1, por las disposiciones del anexo I b (parte 21 Light) relativas a los certificados de tipo o certificados de tipo suplementarios, según proceda. La Agencia modificará en consecuencia la hoja de datos del certificado de tipo o la hoja de datos del certificado de tipo suplementario.»
- 5) En el artículo 3, los apartados 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

- «3. Con respecto a los productos para los que estuviera en curso un proceso de certificación a través de las JAA o un Estado miembro a 28 de septiembre de 2003, se aplicarán las siguientes disposiciones:
- a) si un producto está en proceso de certificación en varios Estados miembros, se utilizará como referencia el proyecto más avanzado;
  - b) no será de aplicación el punto 21.A.15, letras a), b) y c), del anexo I (parte 21);
  - c) no obstante lo dispuesto en el punto 21.A.80 del anexo I (parte 21), los criterios de certificación de tipo serán los establecidos por las JAA o, en su caso, por el Estado miembro en la fecha de solicitud de aprobación;
  - d) las constataciones de cumplimiento realizadas de conformidad con los procedimientos de las JAA o del Estado miembro se considerarán realizadas por la Agencia a efectos del cumplimiento del punto 21.A.20, letras a) y d), del anexo I (parte 21).
4. Con respecto a los productos que tengan un certificado de tipo nacional o equivalente, y cuyo proceso de aprobación de una modificación realizada por un Estado miembro no haya finalizado en el momento en que el certificado de tipo deba estar aprobado de conformidad con el presente Reglamento, serán aplicables las condiciones siguientes:
- a) si varios Estados miembros están llevando a cabo un proceso de aprobación, se utilizará como referencia el proyecto más avanzado;
  - b) no será de aplicación el punto 21.A.93 del anexo I (parte 21);
  - c) los criterios de la certificación de tipo aplicables serán los establecidos por las JAA o, cuando proceda, por el Estado miembro en la fecha de solicitud de aprobación del cambio;
  - d) las constataciones de cumplimiento realizadas de conformidad con los procedimientos de las JAA o del Estado miembro se considerarán realizadas por la Agencia a efectos del cumplimiento del punto 21.B.107 del anexo I (parte 21).».

6) En el artículo 8, los apartados 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. Como excepción al apartado 1 del presente artículo, una persona física o jurídica responsable del diseño de productos cuya sede principal esté en un Estado miembro y que solicite o sea titular de un certificado para el diseño de productos, o para realizar cambios o reparaciones en ellos, conforme a lo dispuesto en el artículo 2, apartado 2, podrá, de forma alternativa, demostrar su capacidad con arreglo al anexo I b (parte 21 Light).

3. Las personas físicas o jurídicas que participen en el diseño de aeronaves sujetas a la declaración de conformidad del diseño a que se hace referencia en el artículo 2, apartado 3, no tendrán que demostrar su capacidad.».

7) En el artículo 8 se añade el apartado 5 siguiente:

«5. Como excepción al apartado 1 del presente artículo, una organización cuya sede principal esté fuera de un Estado miembro podrá demostrar su capacidad si es titular de un certificado del producto, componente y equipo para el que

realizó la solicitud, expedido por dicho Estado con arreglo al anexo I (parte 21), siempre que:

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

8) En el artículo 9, los apartados 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. Como excepción al apartado 1 del presente artículo, una persona física o jurídica cuya sede principal esté en un Estado miembro y que sea responsable de la fabricación de los productos y sus componentes y equipos de conformidad con el artículo 2, apartado 2, podrá, de forma alternativa, demostrar su capacidad con arreglo al anexo I b (parte 21 Light).

3. No se exigirá la demostración de la capacidad con arreglo a los apartados 1 o 2 en caso de que la organización de producción o la persona física o jurídica participen en las siguientes actividades de fabricación:

- a) la fabricación de componentes o equipos que sean aptos, de conformidad con el anexo I (parte 21), para su instalación en un producto con certificado de tipo sin necesidad de que vayan acompañados de un certificado de aptitud autorizado (es decir, el formulario EASA 1);
- b) la fabricación de componentes que sean aptos, de conformidad con el anexo I b (parte 21 Light), para su instalación en una aeronave que haya sido objeto de una declaración de conformidad del diseño, sin necesidad de que vayan acompañados de un certificado de aptitud autorizado (es decir, el formulario EASA 1);
- c) la fabricación de una aeronave que haya sido objeto de una declaración de conformidad del diseño a que se refiere el artículo 2, apartado 3, y de componentes que sean aptos para su instalación en dicha aeronave; en tal caso, las actividades de fabricación se llevarán a cabo de conformidad con la subparte R de la sección A del anexo I b (parte 21 Light).».

9) El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 10*

#### **Medidas de la Agencia**

1. La Agencia desarrollará medios de cumplimiento aceptables que las autoridades competentes, las organizaciones y el personal puedan utilizar para demostrar el cumplimiento de lo dispuesto en el anexo I (parte 21) y en el anexo Ib (parte 21 Light).
2. Los medios de cumplimiento aceptables desarrollados por la Agencia no deberán introducir nuevos requisitos ni suavizar los requisitos del anexo I (parte 21) y del anexo Ib (parte 21 Light).».

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

- 11) Se añade el anexo Ib (parte 21 Light), tal como figura en el anexo II del presente Reglamento.

*Artículo 2*

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

Será aplicable a partir del [OP: insértese fecha: **1 año** después de la fecha de entrada en vigor].

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

Hecho en Bruselas, el 2.6.2022

*Por la Comisión*  
*La Presidenta*  
*Ursula VON DER LEYEN*