



Consiliul  
Uniunii Europene

Bruxelles, 7 iunie 2022  
(OR. en)

9934/22

AVIATION 109  
DELECT 85

### NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

---

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	2 iunie 2022
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	C(2022) 3234 final
Subiect:	REGULAMENTUL DELEGAT (UE) .../... AL COMISIEI din 2.6.2022 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 748/2012 în ceea ce privește punerea în aplicare a unor cerințe mai proporționale pentru aeronavele utilizate în aviația sportivă și de agrement

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul C(2022) 3234 final.

---

Anexă: C(2022) 3234 final



Bruxelles, 2.6.2022  
C(2022) 3234 final

**REGULAMENTUL DELEGAT (UE) .../... AL COMISIEI**

**din 2.6.2022**

**de modificare a Regulamentului (UE) nr. 748/2012 în ceea ce privește punerea în aplicare a unor cerințe mai proporționale pentru aeronavele utilizate în aviația sportivă și de agrement**

## **EXPUNERE DE MOTIVE**

### **1. CONTEXTUL ACTULUI DELEGAT**

La nivelul agenției și în Regulamentul (UE) 2018/1139 s-a recunoscut necesitatea unui nivel sporit de proporționalitate în Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei în ceea ce privește normele referitoare la proiectarea și producția aeronavelor destinate în principal activităților sportive și utilizării în scopuri recreative. Articolul 19 din Regulamentul (UE) 2018/1139 pune la dispoziția Comisiei Europene o serie de instrumente care îi permit să asigure un nivel sporit de proporționalitate în contextul adoptării unor astfel de norme și, în special, în considerentele 6 și 25, prevede ca organizațiilor implicate în proiectarea și producția produselor aeronautice cu risc mai scăzut să li se ofere posibilitatea de a declara conformitatea proiectelor produselor respective cu standardele relevante ale industriei de profil. Articolul 140 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2018/1139 prevede că agenția prezintă propuneri de modificări ale Regulamentului (UE) nr. 748/2012 al Comisiei, precum și specificațiile de certificare aplicabile, în vederea adaptării lor la respectivul regulament, în ceea ce privește aeronavele destinate în principal activităților sportive și utilizării în scopuri recreative.

Normele prevăzute în prezenta propunere vor permite realizarea acestei proporționalități prin:

- (a) simplificarea cerințelor și a proceselor pe care trebuie să le urmeze un solicitant pentru a obține certificarea de tip (sau un certificat de tip suplimentar) pentru un produs destinat în principal utilizării în aviația sportivă și de agrement;
- (b) adaptarea cerințelor și a proceselor pentru a oferi, pentru anumite categorii de produse, posibilitatea de a declara agenției conformitatea proiectului cu un set de specificații tehnice prestabilite, în loc de a obține certificarea AESA pentru un astfel de produs;
- (c) posibilitatea ca organizațiile implicate în proiectarea și producția produselor destinate în principal aviației sportive și de agrement să utilizeze o declarație, în locul unei aprobări, care să le ateste capacitățile de proiectare sau de producție și conformitatea cu cerințele organizatorice relevante.

Se propune o anexă specifică (anexa Ib) la Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei, care prevede măsuri adecvate pentru reglementarea acestui segment al sectorului aviației, precum și norme proporționale, eficiente din punctul de vedere al costurilor și flexibile. Aceste norme specifice evită crearea unor sarcini administrative și financiare inutile pentru producătorii și operatorii acestor produse cu risc mai scăzut, asigurând în același timp nivelurile necesare de siguranță.

### **2. CONSULTĂRI ÎNAINTEA ADOPTĂRII ACTULUI**

În conformitate cu articolul 128 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2018/1139, înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia trebuie să consulte experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. Proiectul de act delegat a fost prezentat grupului de experți pentru siguranța aeriană, care include reprezentanți ai statelor membre, în cadrul reuniunii acestuia din 17 februarie 2022. Prezentul act delegat se bazează pe Avizul AESA nr. 05/2021, al cărui conținut a fost analizat în cadrul unor ateliere specifice de consultări și al unor consultări cu organisme consultative relevante în legătură cu proiectele de materiale.

### **3. ELEMENTELE JURIDICE ALE ACTULUI DELEGAT**

În conformitate cu articolul 128 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2018/1139, înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia trebuie să consulte experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. Proiectul de act delegat a fost prezentat grupului de experți pentru siguranța aeriană, care include reprezentanți ai statelor membre, în cadrul reuniunii acestuia din 17 februarie 2022. Prezentul act delegat se bazează pe Avizul AESA nr. 05/2021, al cărui conținut a fost analizat în cadrul unor ateliere specifice de consultări și al unor consultări cu organismele consultative relevante în legătură cu proiectele de materiale.

## REGULAMENTUL DELEGAT (UE) .../... AL COMISIEI

din 2.6.2022

### de modificare a Regulamentului (UE) nr. 748/2012 în ceea ce privește punerea în aplicare a unor cerințe mai proporționale pentru aeronavele utilizate în aviația sportivă și de agrement

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) No 3922/91 al Consiliului<sup>1</sup>, în special articolul 19 alineatul (1) și articolul 62 alineatul (13),

întrucât:

- (1) Regulamentul (UE) nr. 748/2012<sup>2</sup> al Comisiei stabilește cerințele privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a produselor, pieselor și echipamentelor aferente aeronavelor civile, cum ar fi motoarele, elicele și piesele care urmează a fi instalate pe acestea.
- (2) În temeiul articolului 140 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2018/1139, aviația sportivă și de agrement trebuie să facă obiectul unor norme simple și proporționale pentru a se evita impunerea unor sarcini administrative și financiare inutile pentru organizațiile implicate în proiectarea și producția unor astfel de aeronave. Aceste norme trebuie să fie proporționale, eficiente din punctul de vedere al costurilor și flexibile, asigurând în același timp nivelul necesar de siguranță.
- (3) Organizațiilor implicate în proiectarea și producția anumitor categorii de produse utilizate în aviația sportivă și de agrement trebuie să li se ofere posibilitatea, ca alternativă la certificarea proiectelor, de a declara conformitatea proiectului unei aeronave și, dacă este cazul, a motorului și a elicei cu standardele relevante ale industriei de profil, în cazul în care se consideră că acest lucru va asigura un nivel acceptabil de siguranță.
- (4) Organizațiile implicate în proiectarea și producția produselor utilizate în aviația sportivă și de agrement trebuie, de asemenea, să aibă posibilitatea de a utiliza un proces mai proporțional pentru certificarea acestor produse.

---

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

<sup>2</sup> Regulamentul (UE) nr. 748/2012 al Comisiei din 3 august 2012 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și certificarea organizațiilor de proiectare și producție (JO L 224, 21.8.2012, p. 1).

- (5) Organizațiile implicate în proiectarea și producția produselor utilizate în aviația sportivă și de agrement trebuie să aibă posibilitatea, ca alternativă la aprobarea organizației, să își declare capacitatea de a proiecta și de a produce produse și piese. Aceste organizații trebuie să poată utiliza aprobările existente ca mijloc de a-și demonstra capacitatea de a desfășura activități de proiectare și producție.
- (6) De asemenea, trebuie stabilite cerințe în materie de protecție a mediului aplicabile produselor al căror proiect face obiectul unei declarații de conformitate a proiectului. Astfel de cerințe de protecție a mediului trebuie să se bazeze pe cerințele cuprinse în volumele I, II și III din anexa 16 la Convenția privind aviația civilă internațională<sup>3</sup>, pentru a asigura același nivel uniform de protecție a mediului, indiferent dacă un produs face obiectul unei certificări de tip sau al unei declarații de conformitate a proiectului.
- (7) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 748/2012 trebuie modificat în consecință.
- (8) Trebuie să se prevadă o perioadă de tranziție suficientă pentru ca organizațiile implicate în proiectarea și producția aeronavelor utilizate în principal în aviația sportivă și de agrement să asigure conformitatea acestora cu noile norme și proceduri introduse prin prezentul regulament.
- (9) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu Avizul nr. 05/2021<sup>4</sup> emis de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (EASA) în conformitate cu articolul 76 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1139,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### *Articolul 1*

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

- (1) Titlul se înlocuiește cu următorul text:

**„REGULAMENTUL (UE) NR. 748/2012 AL COMISIEI**

**din 3 august 2012**

**de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu sau declarația de conformitate a aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și cerințele referitoare la capacitatea organizațiilor de proiectare și producție**

**(reformare)”.**

- (2) Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 1*

---

<sup>3</sup> Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”).

<sup>4</sup> Avizul nr. 05/2021 din 22 octombrie 2021 al Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, *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* (Partea 21 Light – Certificarea și declarația de conformitate a proiectului corespunzătoare aeronavelor utilizate în aviația sportivă și de agrement și produselor și pieselor aferente, precum și declarația privind capacitatea de proiectare și de producție a organizațiilor), <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions/opinion-052021>.

## Domeniu de aplicare și definiții

- (1) În conformitate cu articolele 19 și 62 din Regulamentul (UE) 2018/1139, prezentul regulament stabilește cerințele tehnice comune și procedurile administrative privind certificarea în materie de navigabilitate și de mediu a produselor, pieselor și echipamentelor, specificând condițiile cu privire la:
  - (a) eliberarea certificatelor de tip, a certificatelor de tip restrictive, a certificatelor de tip suplimentare și modificările aduse acestor certificate;
  - (b) eliberarea certificatelor de navigabilitate, a certificatelor de navigabilitate restrictive, a permiselor de zbor și a certificatelor de autorizare a dării în exploatare;
  - (c) emiterea autorizațiilor pentru proiectele de reparații;
  - (d) demonstrarea conformității cu cerințele de protecție a mediului;
  - (e) eliberarea certificatelor de zgomot și a certificatelor de zgomot restrictive;
  - (f) identificarea produselor, pieselor și echipamentelor;
  - (g) certificarea anumitor piese și echipamente;
  - (h) certificarea organizațiilor de proiectare și producție;
  - (i) emiterea dispozițiilor privind navigabilitatea;
  - (j) întocmirea declarațiilor de conformitate a proiectului și modificările aduse acestor declarații;
  - (k) întocmirea declarațiilor privind capacitatea de proiectare și de producție.
- (2) În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:
  - (a) «JAA» înseamnă «Autoritățile aeronautice comune» (Joint Aviation Authorities);
  - (b) «JAR» înseamnă «Cerințele aeronautice comune» (Joint Aviation Requirements);
  - (c) «partea 21» înseamnă cerințele și procedurile pentru certificarea aeronavelor și a produselor, pieselor și echipamentelor aferente, precum și a organizațiilor de proiectare și producție prevăzute în anexa I (partea 21) la prezentul regulament;
  - (d) «partea 21 Light» înseamnă cerințele și procedurile pentru certificarea sau declarația de conformitate a proiectului aeronavelor destinate în principal activităților sportive și utilizării în scopuri recreative și produselor și pieselor aferente, precum și pentru declarația privind capacitatea de proiectare și de producție a organizațiilor prevăzute în anexa Ib (partea 21 Light) la prezentul regulament;
  - (e) «sediul principal de activitate» înseamnă sediul principal sau sediul social al organizației, unde se exercită principalele funcții financiare și controlul operațional ale activităților menționate în prezentul regulament;

- (f) «articol» înseamnă orice piesă și echipament ce urmează a fi utilizate pentru o aeronavă civilă;
- (g) «ETSO» (European Technical Standard Order) înseamnă autorizații conforme cu standardele tehnice europene. Standardul tehnic european reprezintă o specificație detaliată de navigabilitate emisă de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației («agenția») pentru a asigura conformitatea cu cerințele prezentului regulament, fiind totodată un standard minim de funcționare pentru articolele specificate;
- (h) «EPA» (European Part Approval) înseamnă aprobarea europeană a piesei. European Part Approval a unui articol înseamnă că articolul a fost fabricat în conformitate cu datele de proiect aprobate, care nu aparțin titularului certificatului de tip al produsului în cauză, cu excepția articolelor ETSO;
- (i) «aeronavă ELA1» se referă la următoarele aeronave ușoare europene pilotate:
- (i) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) mai mică sau egală cu 1 200 kg, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;
  - (ii) un planor sau un motoplanor cu MTOM mai mică sau egală cu 1 200 kg;
  - (iii) un balon cu un volum maxim proiectat de gaz portant sau de aer cald de cel mult 3 400 m<sup>3</sup> pentru baloanele cu aer cald, 1 050 m<sup>3</sup> pentru baloanele cu gaz, 300 m<sup>3</sup> pentru baloanele cu gaz captive;
  - (iv) un dirijabil proiectat pentru cel mult patru ocupanți și cu un volum maxim proiectat de gaz portant sau de aer cald de cel mult 3 400 m<sup>3</sup> pentru dirijabilele cu aer cald și 1 000 m<sup>3</sup> pentru dirijabilele cu gaz;
- (j) «aeronavă ELA2» se referă la următoarele aeronave ușoare europene pilotate:
- (i) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) mai mică sau egală cu 2 000 kg, care nu este clasificat drept aeronavă motorizată complexă;
  - (ii) un planor sau un planor motorizat cu MTOM mai mică sau egală cu 2 000 kg;
  - (iii) un balon;
  - (iv) un dirijabil cu aer cald;
  - (v) un dirijabil cu gaz, care respectă toate caracteristicile de mai jos:
    - 3 % greutatea statică maximă;
    - tracțiune nevectorizată (cu excepția tracțiunii inverse);
    - proiectare simplă și convențională a structurii, a sistemului de comandă și a sistemului de balonete;
    - comenzi neasistate electric;
  - (vi) un giravion cu MTOM de maximum 600 kg, de concepție simplă, proiectat să transporte cel mult doi ocupanți, care nu este acționat

de un turbomotor și/sau de un motor-rachetă; limitat la operațiuni VFR pe timp de zi;

- (k) «date privind conformitatea operațională (DAO)» înseamnă date care fac parte din certificatul de tip, certificatul de tip restrictiv sau certificatul de tip suplimentar al unei aeronave și care constau în toate elementele următoare:
- (i) programa minimă de pregătire pentru calificarea de tip a piloților, inclusiv determinarea calificării de tip;
  - (ii) definirea sferei de cuprindere a datelor sursă de validare ale aeronavelor pentru a susține calificarea obiectivă a simulatoarelor sau a datelor provizorii pentru a susține calificarea intermediară a acestora;
  - (iii) programa minimă de pregătire pentru calificarea de tip a personalului de certificare a întreținerii, inclusiv determinarea calificării de tip;
  - (iv) determinarea tipului sau a variantei pentru echipajul de cabină și a datelor specifice tipului pentru echipajul de cabină;
  - (v) lista master a echipamentului minim.”.

- (3) Articolul 2 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 2*

### **Certificarea produselor, a pieselor și a echipamentelor**

- (1) Pentru produse, piese și echipamente se emit certificate, în conformitate cu dispozițiile de la anexa I (partea 21).
- (2) Prin derogare de la alineatul (1) din prezentul articol, certificatele pot fi eliberate alternativ, astfel cum se specifică în anexa Ib (partea 21 Light), pentru următoarele produse:
  - (a) un avion cu masa maximă la decolare (MTOM) mai mică sau egală cu 2 000 kg și cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri de patru locuri;
  - (b) un planor sau un motoplanor cu MTOM mai mică sau egală cu 2 000 kg;
  - (c) un balon;
  - (d) un dirijabil cu aer cald;
  - (e) un dirijabil cu gaz pentru pasageri proiectat pentru cel mult patru persoane;
  - (f) un giravion cu MTOM mai mică sau egală cu 1 200 kg și cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri de patru locuri;
  - (g) un motor cu piston sau o elice cu pas fix destinată instalării pe o aeronavă menționată la literele (a)-(f); sau
  - (h) un autogir.

- (3) Prin derogare de la alineatele (1) și (2) din prezentul articol, se poate întocmi, alternativ, o declarație de conformitate a proiectului, astfel cum se specifică în anexa Ib (partea 21 Light), pentru următoarele produse:
- (a) un avion cu MTOM mai mică sau egală cu 1 200 kg, care nu este acționat prin propulsie cu reacție, și cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri de două locuri;
  - (b) un planor sau un motoplanor cu MTOM mai mică sau egală cu 1 200 kg;
  - (c) un balon proiectat pentru cel mult patru persoane;
  - (d) un dirijabil cu aer cald proiectat pentru cel mult patru persoane.
- (4) Prin derogare de la alineatele (1)-(3) din prezentul articol, aeronava, inclusiv orice produse, piese și echipamente instalate care nu sunt înregistrate într-un stat membru, sunt exceptate de la aplicarea dispozițiilor de la capitolele H și I din anexa I (partea 21) secțiunea A, precum și de la aplicarea dispozițiilor de la capitolele H și I din anexa Ib (partea 21 Light) secțiunea A. Acestea sunt, de asemenea, exceptate de la aplicarea dispozițiilor de la capitolul P din anexa I (partea 21) secțiunea A, precum și de la aplicarea dispozițiilor de la capitolul P din anexa Ib (partea 21 Light) secțiunea A, cu excepția cazului în care însemnele de identificare ale aeronavelor sunt impuse de un stat membru.”
- (4) Se introduce următorul articol 2a:

*„Articolul 2a*

**Dispoziții tranzitorii pentru certificatele eliberate anterior în temeiul anexei I (partea 21)**

- (1) Titularul unui certificat de tip valabil sau al unui certificat de tip suplimentar eliberat sau considerat a fi fost eliberat de agenție în temeiul anexei I (partea 21) poate, până la [*OP este rugat să introducă data: 3 ani de la data intrării în vigoare*] să solicite agenției să mențină, de la o anumită dată, proiectul de tip aprobat în temeiul certificatului respectiv în conformitate cu anexa Ib (partea 21 Light), cu condiția ca produsul care face obiectul certificatului respectiv să se încadreze în domeniul de aplicare al articolul 2 alineatul (2).
- (2) În cazul în care se face o cerere în temeiul alineatului (1), certificatul de tip sau certificatul de tip suplimentar în cauză este reglementat, începând cu data prevăzută la alineatul (1), de dispozițiile anexei Ib (partea 21 Light) privind certificatele de tip sau certificatele de tip suplimentare, după caz. Agenția modifică în consecință fișa de date a certificatului de tip sau fișa de date a certificatului de tip suplimentar.”
- (5) La articolul 3, alineatele (3) și (4) se înlocuiesc cu următorul text:
- „(3) Următoarele dispoziții se aplică în ceea ce privește produsele pentru care s-a demarat la 28 septembrie 2003 procesul de certificare de tip prin intermediul JAA sau al unui stat membru:
- (a) în cazul în care un produs este în curs de certificare în mai multe state membre, se ia ca referință proiectul cel mai avansat;
  - (b) punctul 21.A.15 literele (a), (b) și (c) din anexa I (partea 21) nu se aplică;

- (c) prin derogare de la punctul 21.B.80 din anexa I (partea 21), baza certificării de tip este cea stabilită de către JAA sau, dacă este cazul, de către statul membru la data solicitării aprobării;
  - (d) constatările de conformitate efectuate conform procedurilor JAA sau ale statului membru se consideră ca fiind realizate de către agenție, pentru conformitate cu dispozițiile de la punctul 21.A.20 literele (a) și (d) din anexa I (partea 21).
- (4) În ceea ce privește produsele care au un certificat național de tip sau un certificat echivalent și pentru care procesul de aprobare a unei modificări aduse de un stat membru nu era finalizat la data la care certificatul de tip trebuia aprobat în conformitate cu prezentul regulament, se aplică următoarele dispoziții:
- (a) în cazul în care un proces de aprobare este în curs de derulare în mai multe state membre, se ia ca referință proiectul cel mai avansat;
  - (b) punctul 21.A.93 din anexa I (partea 21) nu se aplică;
  - (c) baza aplicabilă a certificării de tip este cea stabilită de JAA sau, dacă este cazul, de statul membru la data cererii de aprobare a modificării respective;
  - (d) constatările de conformitate efectuate conform procedurilor JAA sau ale statului membru se consideră ca fiind realizate de către agenție, pentru conformitate cu dispozițiile de la punctul 21.B.107 din anexa I (partea 21).”.
- (6) La articolul 8, alineatele (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:
- „(2) Prin derogare de la alineatul (1) din prezentul articol, o persoană fizică sau juridică responsabilă cu proiectarea produselor, al cărei sediu principal de activitate se află într-un stat membru și care solicită sau deține un certificat pentru proiectarea produselor sau pentru modificările sau reparațiile aduse acestora, în conformitate cu articolul 2 alineatul (2), își poate demonstra, în mod alternativ, capacitatea în conformitate cu anexa Ib (partea 21 Light).
- (3) Nu este necesar ca persoanele fizice sau juridice implicate în proiectarea aeronavelor care fac obiectul unei declarații de conformitate a proiectului menționate la articolul 2 alineatul (3) să își demonstreze capacitatea.”.
- (7) La articolul 8 se adaugă următorul alineat (5):
- „(5) Prin derogare de la alineatul (1) din prezentul articol, o organizație al cărei sediu principal de activitate se află într-un stat nemembru își poate demonstra capacitatea prin deținerea unui certificat eliberat de către statul respectiv pentru produsul, piesa și echipamentul pentru care formulează o cerere în conformitate cu anexa I (partea 21), în următoarele condiții:
- (a) statul respectiv să fie statul în care se realizează proiectarea;
  - (b) agenția să fi stabilit că sistemul statului respectiv prevede același nivel independent de control al conformității cu cel prevăzut de prezentul regulament, fie printr-un sistem echivalent de autorizare a organizațiilor, fie prin intervenția directă a autorității competente din acel stat.”.

(8) La articolul 9, alineatele (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

- „(2) Prin derogare de la alineatul (1) din prezentul articol, o persoană fizică sau juridică al cărei sediu principal de activitate se află într-un stat membru și care este responsabilă cu fabricarea produselor și a pieselor și echipamentelor acestora în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) își poate demonstra, în mod alternativ, capacitatea în conformitate cu anexa Ib (partea 21 Light).
- (3) Demonstrarea capacității în temeiul alineatelor (1) sau (2) nu este necesară în cazul în care organizația de producție sau persoana fizică sau juridică este implicată în următoarele activități de producție:
- (a) fabricarea de piese sau echipamente care sunt eligibile, în conformitate cu anexa I (partea 21), în vederea instalării pe un produs certificat de tip, fără a fi necesar să fie însoțite de un certificat de autorizare a dării în exploatare (și anume, formularul 1 ale AESA);
  - (b) fabricarea de piese care sunt eligibile, în conformitate cu anexa Ib (partea 21 Light), în vederea instalării pe o aeronavă care a făcut obiectul unei declarații de conformitate a proiectului, fără a fi necesar să fie însoțite de un certificat de autorizare a dării în exploatare (și anume, formularul 1 al AESA);
  - (c) fabricarea unei aeronave care a făcut obiectul unei declarații de conformitate a proiectului menționată la articolul 2 alineatul (3) și a pieselor care sunt eligibile în vederea instalării pe o astfel de aeronavă. În acest caz, activitățile de fabricație se desfășoară în conformitate cu anexa Ib secțiunea A capitolul R din anexa Ib (partea 21 Light).”.
- (9) Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 10*

#### **Măsuri adoptate de agenție**

- (1) Agenția elaborează mijloace acceptabile de conformare («AMC»), care pot fi folosite de autoritățile, organizațiile și personalul competent pentru a demonstra conformitatea cu prevederile anexei I (partea 21) și ale anexei Ib (partea 21 Light).
  - (2) Mijloacele acceptabile de conformare publicate de agenție nu introduc cerințe noi și nici nu atenuează cerințele din anexa I (partea 21) și din anexa Ib (partea 21 Light).”.
- (10) Anexa I (partea 21) se modifică în conformitate cu anexa I la prezentul regulament.
- (11) Se adaugă anexa Ib (partea 21 Light) în conformitate cu anexa II la prezentul regulament.

#### *Articolul 2*

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

Prezentul regulament se aplică de la [OP este rugat să introducă data: **1 an** de la data intrării în vigoare].

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

Adoptat la Bruxelles, 2.6.2022

*Pentru Comisie,  
Președinta  
Ursula VON DER LEYEN*