



Bruxelles, den 21.12.2020
C(2020) 9326 final

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../...

af 21.12.2020

om ændring og berigtigelse af forordning (EU) nr. 748/2012 for så vidt angår instruktionerne om vedvarende luftdygtighed, fremstillingen af dele, der anvendes til vedligeholdelse, og behandlingen af aspekter vedrørende ældre luftfartøjer under certificeringen

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR DEN DELEGEREDE RETSAKT

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139 (EASA-grundforordningen) for så vidt angår luftfartøjers luftdygtighed.

Indehavere af konstruktionsgodkendelser skal udarbejde instruktioner om vedvarende luftdygtighed (ICA) som led i certificeringen af materiel og dele. Hvis de gennemføres korrekt, bør de sikre materiellets eller delens luftdygtighed i hele den tilsigtede levetid. Erfaringer har vist, at de nuværende regler er åbne for fortolkning, hvilket fører til forskelle med hensyn til, hvad der kan betegnes som ICA, og hvordan instruktionerne formidles til organisationer, som er forpligtet til at anvende dem, og at de derfor kan indebære sikkerhedsrisici.

Endvidere skal dele, der fremstilles til installation i et luftfartøj, ledsages af en EASA-formular 1, hvori det certificeres, at delen er fremstillet i overensstemmelse med de godkendte konstruktionsdata. Denne formular kan udstedes af en godkendt produktionsorganisation eller af andre produktionsorganisationer, men i sidstnævnte tilfælde skal den godkendes og kontraseres af den kompetente myndighed. For dele med en ubetydelig sikkerhedsmæssig indvirkning bliver luftfartøjet ikke mere sikkert med en EASA-formular 1, og formularen er en unødvendig administrativ byrde for luftfartsindustrien.

Vedligeholdelsesorganisationer, operatører, organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed og ejere af luftfartøjer har i visse tilfælde vanskeligt ved at skaffe visse dele (reservedele eller dele, der passer til en konstruktionsændring/reparation) ledsaget af en EASA-formular 1 som krævet. I andre tilfælde udstedes EASA-formular 1 "kunstigt" (dvs. af en organisation, der ikke har fremstillet delen, men blot har inspiceret den, da fabrikanten af delen ikke er en godkendt produktionsorganisation og derfor ikke har beføjelse til at udstede en sådan formular). Denne kunstige udstedelse af formularen er i overensstemmelse med luftdygtighedskravene, men opfylder ikke den forskriftsmæssige hensigt om, at fabrikanten af delen certificerer, at delen er fremstillet i overensstemmelse med de godkendte konstruktionsdata.

Ethvert luftfartøj kan endvidere anses for at være et ældre luftfartøj fra det tidspunkt, hvor det fremstilles. Hvorvidt et luftfartøj anses for at være ældre, afhænger af faktorer såsom alder, antal flyvecykler og antal flyvetimer. Erfaringer fra eftersyn har vist, at der er behov for løbende at ajourføre videngrundlaget om ældre luftfartøjers strukturelle integritet. Ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1159 blev der indført nye krav for luftfartøjer i drift for at få ajourført videngrundlaget om ældningsfaktorer på grundlag af driftserfaring i realtid og med brug af moderne analyse- og prøvningsværktøjer. Med disse krav bør det sikres, at indehaverne af konstruktionsgodkendelser udarbejder data og følger de procedurer, instruktioner og håndbøger, der er nødvendige for at forebygge ældningsrelaterede svigt i strukturen som følge af korrosion og træthed, og stiller dem til rådighed for operatørerne.

Det samme sikkerhedsniveau skal også opretholdes, når store flyvemaskiner ændres eller repareres og godkendes i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012.

Nogle punkter i Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 skal desuden bringes i overensstemmelse med den seneste ændring af Kommissionens forordning (EU) nr.

1321/2014 ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1383 og ændres for at berigtige nogle fejl.

Det foreslås derfor at ændre Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 (den oprindelige luftdygtighedsforordning) for at:

- fastsætte, at instruktionerne om vedvarende luftdygtighed (ICA) indgår i typecertifikatet, for at styrke indehaveren af konstruktionsgodkendelsens kontrol af ICA, herunder af ændringer af ICA
- gøre det juridisk muligt, at dele med en ubetydelig sikkerhedsmæssig indvirkning på luftfartøjets operation kan fremstilles uden en produktionsorganisationsgodkendelse og frigives uden en EASA-formular 1 og installeres på luftdygtige luftfartøjer
- sikre, at det sikkerhedsniveau for store flyvemaskiner, som opnås ved at overholde de nye krav til ældre luftfartøjer, der er indført ved forordning (EU) 2020/1159, også opretholdes i forbindelse med fremtidige strukturelle ændringer eller reparationer, der godkendes i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012
- pålægge indehavere af (begrænsede) typecertifikater for store flyvemaskiner at indføre en procedure, der sikrer, at programmet for vedvarende strukturel integritet er relevant i hele flyvemaskinens operationelle levetid
- sikre overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014, da de nye krav vedrørende ICA og frigivelse af dele uden en EASA-formular 1 også indgår i en ændring af denne forordning, og
- berigtige nogle fejl for at sikre overensstemmelse med Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014 som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1383.

2. HØRINGER FORUD FOR VEDTAGELSEN AF RETSAKTEN

I henhold til artikel 128, stk. 4, i forordning (EU) 2018/1139 hører Kommissionen inden vedtagelsen af en delegeret retsakt eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning. Udkastet til delegeret retsakt blev forelagt gruppen af luftfartseksperter, som omfatter repræsentanter fra medlemsstaterne, på dens møde den 2. juli 2020. Den delegerede retsakt er udarbejdet på grundlag af EASA's udtalelser:

- Udtalelse 07/2019, der var blevet sendt i offentlig høring i forbindelse med meddelelse om foreslåede ændringer – "Notice of Proposed Amendment" (NPA) 2017-19 "Installation of parts and appliances that are released without an EASA Form 1 or equivalent" (instruktioner om vedvarende luftdygtighed – Installation af dele og apparatur, der frigives uden en EASA-formular 1 eller tilsvarende) (RMT.0018) og NPA 2018-01 "Instructions for continued airworthiness" (instruktioner om vedvarende luftdygtighed) (RMT.0252 (MM.056)), offentliggjort af EASA henholdsvis den 14. december 2017 og den 29. januar 2018, og i høring blandt de berørte interessenter.
- Udtalelse 12/2016, der var blevet sendt i offentlig høring i forbindelse med NPA 2013-07 "Ageing Aircraft structures" (ældre luftfartøjer) (RMT.0225) og CRD 2013-07, offentliggjort af EASA henholdsvis den 23. april 2013 og den 10. oktober 2016, og i høring blandt de berørte interessenter.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF DEN DELEGEREDE RETSAKT

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 128 i forordning (EU) 2018/1139 om de nærmere regler vedrørende luftfartøjers nødvendige egenskaber og funktioner for så vidt angår indledende og vedvarende luftdygtighed.

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../...

af 21.12.2020

om ændring og berigtigelse af forordning (EU) nr. 748/2012 for så vidt angår instruktionerne om vedvarende luftdygtighed, fremstillingen af dele, der anvendes til vedligeholdelse, og behandlingen af aspekter vedrørende ældre luftfartøjer under certificeringen

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91⁽¹⁾, særlig artikel 19, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012⁽²⁾ fastsættes krav vedrørende udarbejdelse og tilgængelighed af instruktioner om vedvarende luftdygtighed, fremstilling af dele og apparatur til installation i civile luftfartøjer, indehavere af konstruktionsgodkendelsers udarbejdelse af de data, procedurer, instruktioner og håndbøger, der er nødvendige for at sikre et civilt luftfartøjs vedvarende luftdygtighed, og godkendelse af ændringer og reparationer i forbindelse med typecertifikater og begrænsede typecertifikater.
- (2) Indehaverne af konstruktionsgodkendelser skal udarbejde instruktioner om vedvarende luftdygtighed som led i certificeringen af materiel eller dele, som, hvis de gennemføres korrekt, bør sikre materiellets eller delens luftdygtighed i hele den tilsigtede levetid. Da de eksisterende regler ikke er tilstrækkelig klare, kan indehavere af typecertifikater have forskellige opfattelser af, hvad der udgør et fyldestgørende sæt instruktioner om vedvarende luftdygtighed, og på hvilket niveau de skal kontrollere oplysningerne i instruktionerne om vedvarende luftdygtighed.
- (3) Det er derfor nødvendigt at indføre en definition af "instruktioner om vedvarende luftdygtighed" og fastsætte instruktioner om vedvarende luftdygtighed som en del af typecertifikatet, for at styrke indehaveren af konstruktionsgodkendelsens kontrol, herunder af ændringer af instruktionerne om vedvarende luftdygtighed.
- (4) Kravene til opbevaring af dokumentation, håndbøger og instruktioner om vedvarende luftdygtighed er fordelt mellem de forskellige subparter i bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012, hvilket medfører overlappning mellem tilsvarende krav. Disse krav bør derfor samles i ét enkelt krav for hvert af disse emner.

¹ EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

² Kommissionens forordning (EU) nr. 748/2012 af 3. august 2012 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 224 af 21.8.2012, s. 1).

- (5) En del eller et apparatur er kun egnet til installation i et typecertificeret produkt, når det er i driftssikker stand, og der er udstedt en EASA-formular 1, der certificerer, at delen eller apparaturet blev fremstillet i overensstemmelse med de godkendte konstruktionsdata, medmindre det er en standarddel eller opfylder bestemte krav og er installeret i en ELA 1 eller en ELA 2.
- (6) En EASA-formular 1 kan kun udstedes af en produktionsorganisation, der er godkendt efter subpart G i bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012, eller som påviser, at dele og apparatur er i overensstemmelse med de gældende konstruktionsdata, i henhold til procedurerne i subpart F i bilag I (del 21) til forordning (EU) nr. 748/2012. I sidstnævnte tilfælde skal den EASA-formular 1, der er udstedt af produktionsorganisationen, også valideres af den kompetente myndighed. For dele og udstyr, hvis sikkerhedsmæssige indvirkning på driften af luftfartøjer er ubetydelig i tilfælde af manglende overensstemmelse med konstruktionsdataene, bliver flyveoperationerne ikke mere sikre som følge af en høj produktionsstandard som certificeret i en EASA-formular 1, og udstedelsen af en EASA-formular 1 er en unødvendig administrativ byrde.
- (7) Det bør derfor være tilladt at fremstille visse former for dele og apparatur uden at skulle certificere, at de er i overensstemmelse med de godkendte konstruktionsdata, ved udstedelse af en EASA-formular 1, og desuden bør installation af sådanne former for dele og apparatur i typecertificerede produkter tillades.
- (8) Ethvert luftfartøj kan anses for at være et ældre luftfartøj fra det tidspunkt, hvor det fremstilles. Hvorvidt et luftfartøj anses for at være ældre, afhænger af faktorer såsom alder, antal flyvecykler og antal flyvetimer. Erfaringer fra eftersyn har vist, at der er behov for løbende at ajourføre videngrundlaget om ældre luftfartøjers strukturelle integritet. Ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1159³ blev der indført nye krav for luftfartøjer i drift for at få ajourført videngrundlaget om ældningsfaktorer på grundlag af driftserfaring i realtid og med brug af moderne analyse- og prøvningsværktøjer. Med disse krav bør det sikres, at indehaverne af konstruktionsgodkendelser følger procedurerne, udarbejder data og stiller instruktioner og håndbøger vedrørende eksisterende konstruktioner til rådighed for operatørerne, således at de kan gennemføre dem rettidigt for at forebygge ældningsrelaterede svigt i strukturen.
- (9) Hvis en typecertificeret stor flyvemaskines struktur ændres, og bestemmelserne i forordning (EU) 2020/1159 er blevet opfyldt, er godkendelsen af sådanne fremtidige ændringer eller reparationer ikke omfattet af disse krav om vedvarende strukturel integritet. Når der ansøges om et nyt typecertifikat eller et begrænset typecertifikat for store flyvemaskiner, er der endvidere ikke noget krav om at sikre, at programmet for vedvarende strukturel integritet forbliver gyldigt i hele flyvemaskinens operationelle levetid.
- (10) Det er derfor nødvendigt at ændre de eksisterende regler for at opnå samme sikkerhedsniveau i forbindelse med fremtidige ændringer eller reparationer af store flyvemaskiners struktur, der udarbejdes og godkendes i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 748/2012, og at tilføje et krav om, at enhver ny fremtidig indehaver af et typecertifikat eller et begrænset typecertifikat for en stor flyvemaskine

³ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1159 af den 5. august 2020 om ændring af forordning (EU) nr. 1321/2014 og (EU) 2015/640 for så vidt angår indførelse af nye supplerende luftdygtighedskrav (EUT L 257 af 6.8.2020, s. 14).

skal sikre, at programmet for vedvarende strukturel integritet forbliver gyldigt i hele flyvemaskinens operationelle levetid.

- (11) Endvidere blev der ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1383⁴ indført en regel om, at den person eller organisation, der udfører et luftdygtighedseftersyn på luftfartøjer, der er omfattet af kravene i bilag Vb (del-ML) til forordning (EU) nr. 1321/2014, også udsteder luftdygtighedseftersynsbeviset (ARC). Punkt 21.A.174 og 21.B.325 i bilag I til forordning (EU) nr. 748/2012 bør derfor ændres for at bringe dem i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) nr. 1321/2014.
- (12) Endvidere anvendes termen "vedvarende luftdygtighed" ikke konsekvent i forordning (EU) nr. 748/2012, når der henvises til de data, som er fremlagt af indehaveren af konstruktionsgodkendelsen. Det er derfor nødvendigt at berigtige punkt 21.A.181, 21.A.211 og 21.A.431B i bilag I til forordning (EU) nr. 748/2012.
- (13) Ved delegeret forordning (EU) 2019/897⁵ blev punkt 21.A.15, 21.A.93 og 21.A.432C i bilag I til forordning (EU) nr. 748/2012 ændret. I punkt 21.A.15, litra b) og d), i punkt 21.A.93, litra b), og i punkt 21.A.432C, litra b), er der en grammatisk fejl i forbindelse med henvisningen til muligheden for at supplere den første ansøgning efterfølgende med certificeringsprogrammet. Forordning (EU) nr. 748/2012 bør derfor berigtiges.
- (14) For at sikre en korrekt gennemførelse af denne forordning bør medlemsstaterne og berørte interessenter navnlig have tilstrækkelig tid til at tilpasse deres procedurer til den nye lovgivningsramme, inden denne forordning finder anvendelse.
- (15) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs udtalelser 12/2016⁶ og 07/2019⁷, som er afgivet i henhold til artikel 76, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 748/2012 foretages følgende ændringer:

1. Artikel 9, stk. 1, affattes således:

"1. En organisation, der er ansvarlig for fremstillingen af materiel, dele og apparatur, skal godtgøre, at den er kvalificeret i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag I (del 21). Denne godtgørelse af kvalifikationer kræves ikke for dele eller apparatur, der fremstilles af en organisation, og som i henhold til bestemmelserne i bilag I (del 21) er egnet til installation i et typecertificeret produkt uden at skulle ledsages af et autoriseret frigivelsesbevis (dvs. EASA-formular 1)."

⁴ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/1383 af 8. juli 2019 om ændring og berigtigelse af forordning (EU) nr. 1321/2014 for så vidt angår sikkerhedsstyringssystemer i organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed og lempelser for luftfartøjer til almenflyvning vedrørende vedligeholdelse og sikring af vedvarende luftdygtighed (EUT L 228 af 4.9.2019, s. 1).

⁵ Kommissionens delegerede forordning (EU) 2019/897 af 12. marts 2019 om ændring af forordning (EU) nr. 748/2012 vedrørende inddragelse af risikobaseret overensstemmelseskontrol i bilag I og gennemførelse af miljøbeskyttelseskrav (EUT L 144 af 3.6.2019, s. 1).

⁶ "Opinion 12/2016: Ageing aircraft structures" (udtalelse om ældre luftfartøjer).

⁷ "Opinion 07/2019: Instructions for continued airworthiness – Installation of parts and appliances that are released without an EASA Form 1 or equivalent" (udtalelse om instruktioner om vedvarende luftdygtighed – Installation af dele og apparatur, der frigives uden en EASA-formular 1 eller tilsvarende).

2. Bilag I ændres som angivet i bilag I til nærværende forordning.

Artikel 2

Bilag I til forordning (EU) nr. 748/2012 berigtiges som angivet i bilag II til nærværende forordning.

Artikel 3

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning anvendes fra den [*OP — indsæt venligst datoen 1 år efter ikrafttrædelsesdatoen*] med undtagelse af artikel 2 og punkt 4, punkt 6, punkt 9 og punkt 15 i bilag I, som finder anvendelse fra den [*OP — indsæt venligst ikrafttrædelsesdatoen*].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21.12.2020.

På Kommissionens vegne
Formand
Ursula VON DER LEYEN