

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2021/97 DER KOMMISSION**vom 28. Januar 2021****zur Änderung und Berichtigung der Verordnung (EU) 2015/640 im Hinblick auf die Einführung neuer zusätzlicher Lufttüchtigkeitsanforderungen**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe h,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach Artikel 76 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/1139 erstellt die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) Zertifizierungsspezifikationen und aktualisiert diese regelmäßig, um sicherzustellen, dass sie auch weiterhin zweckdienlich sind. Allerdings müssen Luftfahrzeuge, deren Konstruktion bereits zugelassen ist, bei ihrer Produktion oder während sie in Dienst gestellt sind, keinen Aktualisierungen der Zertifizierungsspezifikationen genügen. Daher sollte die Anforderung eingeführt werden, dass Luftfahrzeuge den zusätzlichen Anforderungen an die Lufttüchtigkeit genügen müssen, die zum Zeitpunkt ihrer Konstruktionsspezifikation noch nicht Gegenstand ihrer ursprünglichen Zertifizierungsspezifikationen waren, um so die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und sicherheitstechnische Verbesserungen zu unterstützen. In der Verordnung (EU) 2015/640 ⁽²⁾ der Kommission sind solche zusätzlichen Anforderungen an die Lufttüchtigkeit festgelegt.
- (2) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/133 der Kommission ⁽³⁾ wurden in Anhang I Punkt 26.60 der Verordnung (EU) 2015/640 zusätzliche Lufttüchtigkeitsanforderungen an die dynamischen Bedingungen für die Sitze der Fluggäste und Kabinenbesatzung von Großflugzeugen eingeführt, die auf der Grundlage einer bereits von der Agentur zugelassenen Konstruktion neu hergestellt wurden. Danach müssen Großflugzeuge, für die erstmals am oder nach dem 18. Februar 2021 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wird, Punkt 26.60 erfüllen. Aufgrund der durch die COVID-19-Pandemie verursachten Verzögerungen bei der Flugzeugproduktion wird für einige Flugzeuge, für die vor dem 18. Februar 2021 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erteilt werden sollte, dieses Zeugnis erst nach diesem Datum ausgestellt. Um die Branche nicht zusätzlich zu belasten, weil die Sitze in diesen Flugzeugen nunmehr den Anforderungen an die dynamischen Bedingungen genügen müssen, sollten Flugzeuge, deren Produktion sich aufgrund der COVID-19-Pandemie verzögert hat, von der Einhaltung von Punkt 26.60 ausgenommen werden.
- (3) Aus diesem Grund sollte das in Anhang I Punkt 26.60 der Verordnung (EU) 2015/640 genannte Datum für die Erteilung des ersten individuellen Lufttüchtigkeitszeugnisses, das derzeit auf den 18. Februar 2021 festgesetzt ist, an den Geltungsbeginn der in Anlage I der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1159 der Kommission ⁽⁴⁾ aufgeführten Liste der Flugzeugmodelle, für die einige der Bestimmungen des Anhangs I der Verordnung (EU) 2015/640 nicht gelten, angepasst und damit auf den 26. Februar 2021 verschoben werden. Da der zeitliche Abstand zwischen diesen beiden Daten minimal ist, hätte dies keine nennenswerten Auswirkungen auf die Flugsicherheit. Die Verordnung (EU) 2015/640 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (4) Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1159 wurden neue Anforderungen an alternde Luftfahrzeuge eingeführt. Insbesondere führt Anhang I Punkt 26.334 der Verordnung (EU) 2015/640 dazu, dass alle Inhaber einer vor dem 1. September 2003 erteilten ergänzenden Musterzulassung Schadenstoleranzdaten erstellen müssen, unabhängig davon, ob diese Daten von den Betreibern tatsächlich verlangt werden oder nicht. Damit bei den Belastungen für die Branche die Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt, wurde stets beabsichtigt, dass diese Daten nur auf Verlangen der Betreiber und nur auf deren Anfrage erstellt werden sollten. Die Verordnung (EU) 2015/640 sollte daher entsprechend berichtigt werden.

⁽¹⁾ ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EU) 2015/640 der Kommission vom 23. April 2015 über zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit für bestimmte Betriebsarten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 (ABl. L 106 vom 24.4.2015, S. 18).

⁽³⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/133 der Kommission vom 28. Januar 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/640 hinsichtlich der Einführung neuer zusätzlicher Anforderungen an die Lufttüchtigkeit (ABl. L 25 vom 29.1.2019, S. 14).

⁽⁴⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2020/1159 der Kommission vom 5. August 2020 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1321/2014 und (EU) 2015/640 im Hinblick auf die Einführung neuer zusätzlicher Lufttüchtigkeitsanforderungen (ABl. L 257 vom 6.8.2020, S. 14).

- (5) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen beziehen sich auf die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2020/1159 eingeführten Änderungen, die ab dem 26. Februar 2021 gelten. Aus Gründen der Kohärenz sollte die vorliegende Verordnung daher ab dem 26. Februar gelten.
- (6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 127 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang I der Verordnung (EU) 2015/640 wird gemäß Anhang I dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Anhang I der Verordnung (EU) 2015/640 wird gemäß Anhang II dieser Verordnung berichtigt.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 26. Februar 2021, mit Ausnahme von Anhang I Nummer 1, der ab dem 16. Februar 2021 gilt.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 28. Januar 2021

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

Anhang I der Verordnung (EU) 2015/640 erhält folgende Fassung:

1. Punkt 26.60 erhält folgende Fassung:

„26.60 Notlandung — dynamische Bedingungen

Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen, deren Musterzulassung am oder nach dem 1. Januar 1958 erteilt wurde und für die das individuelle Lufttüchtigkeitszeugnis erstmals am oder nach dem 26. Februar 2021 ausgestellt wurde, müssen für jedes Baumuster eines Sitzes, das für Rollen, Start und Landung zugelassen ist, nachweisen, dass die sich auf einem solchen Sitz befindliche Person gegen die Lasteinwirkung bei einer Notlandung geschützt ist. Der Nachweis ist auf eine der folgenden Arten zu erbringen:

- a) erfolgreich abgeschlossene dynamische Tests;
- b) rationale Analysen auf der Grundlage von dynamischen Tests mit einem Sitz eines vergleichbaren Baumusters mit gleichwertiger Sicherheit.

Die Bedingung des ersten Absatzes gilt nicht für folgende Sitze:

- a) Cockpit-Sitze für die Flugbesatzung;
- b) Sitze in Flugzeugen mit einer geringen Anzahl an Fluggastsitzen, die nur bei Bedarf im Nichtlinienflugbetrieb im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden;
- c) Sitze in einem in Anlage 1 Tabelle A.1 aufgeführten Flugzeugmodell mit einer Seriennummer des Herstellers, die in dieser Tabelle aufgeführt ist.“

2. Anlage 1 erhält folgende Fassung:

„Anlage 1

Liste der Flugzeugmodelle, für die einige Bestimmungen des Anhangs I (Teil-26) nicht gelten

Tabelle A.1

| TC-Inhaber | Baumuster | Modelle | Seriennummer des Herstellers | Bestimmungen von Anhang I (Teil-26), die NICHT gelten |
|--------------------|-----------|--|------------------------------|---|
| The Boeing Company | 707 | Alle | | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| The Boeing Company | 720 | Alle | | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| The Boeing Company | DC-10 | DC-10-10 DC-10-30 DC-10-30F | Alle | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| The Boeing Company | DC-8 | Alle | | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| The Boeing Company | DC-9 | DC-9-11, DC-9-12, DC-9-13, DC-9-14, DC-9-15, DC-9-15F, DC-9-21, DC-9-31, DC-9-32, DC-9-32 (VC-9C), DC-9-32F, DC-9-32F (C-9A, C-9B), DC-9-33F, DC-9-34, DC-9-34F, DC-9-41, DC-9-51 | Alle | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| The Boeing Company | MD-90 | MD-90-30 | Alle | Punkt 26.301 bis 26.334 |

| TC-Inhaber | Baumuster | Modelle | Seriennummer des Herstellers | Bestimmungen von Anhang I (Teil-26), die NICHT gelten |
|------------------------------|------------------------------|--|----------------------------------|---|
| FOKKER SERVICES B.V. | F27 | Mark 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700 | Alle | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| FOKKER SERVICES B.V. | F28 | Mark 1000, 1000C, 2000, 3000, 3000C, 3000R, 3000RC, 4000 | Alle | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| GULFSTREAM AEROSPACE CORP. | G-159 | G-159 (Gulfstream I) | Alle | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| GULFSTREAM AEROSPACE CORP. | G-II_III_IV_V | G-1159A (GIII) G-1159B (GIIB) G-1159 (GII) | Alle | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| KELOWNA FLIGHTCRAFT LTD. | CONVAIR 340/440 | 440 | Alle | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| LEARJET INC. | Learjet 24/25/31/36/35/55/60 | 24, 24 A, 24B, 24B-A, 24D, 24D-A, 24F, 24F-A, 25, 25B, 25C, 25D, 25F | Alle | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| LOCKHEED MARTIN CORPORATION | 1329 | Alle | | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| LOCKHEED MARTIN CORPORATION | 188 | Alle | | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| LOCKHEED MARTIN CORPORATION | 382 | 382, 382B, 382E, 382F, 382G | Alle | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| LOCKHEED MARTIN CORPORATION | L-1011 | Alle | | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| PT. DIRGANTARA INDONESIA | CN-235 | Alle | | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| SABRELINER CORPORATION | NA-265 | NA-265-65 | Alle | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| VIKING AIR LIMITED | SD3 | SD3-30 Sherpa SD3 Sherpa | Alle | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| VIKING AIR LIMITED | DHC-7 | Alle | | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| VIKING AIR LIMITED | CL-215 | CL-215-6B11 | Alle | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| TUPOLEV PUBLIC STOCK COMPANY | TU-204 | 204-120CE | Alle | Punkt 26.301 bis 26.334 |
| AIRBUS | A320-Reihe | A320-251N, A320-271N | 10033, 10242, 10281 und 10360 | Punkt 26.60 |

| TC-Inhaber | Baumuster | Modelle | Seriennummer des Herstellers | Bestimmungen von Anhang I (Teil-26), die NICHT gelten |
|---|-------------|---------------------------|--|---|
| AIRBUS | A321-Reihe | A321-271NX, A321-251NX | 10071, 10257, 10371 und 10391 | Punkt 26.60. |
| AIRBUS | A330-Reihe | A330-243, A330-941 | 1844, 1861, 1956, 1978, 1982, 1984, 1987, 1989, 1998, 2007, 2008, 2011 und 2012 | Punkt 26.60 |
| ATR-GIE Avions de Transport Régional | ATR72-Reihe | ATR72-212A | 1565,1598, 1620, 1629, 1632, 1637, 1640, 1642, 1649,1657, 1660, 1661 | Punkt 26.60 |
| The Boeing Company | 737-Reihe | 737-8 und 737-9 | 43299, 43304, 43305, 43310, 43321, 43322, 43332, 43334, 43344, 43348, 43391, 43579, 43797, 43798 43799, 43917, 43918, 43919, 43921, 43925, 43927, 43928, 43957, 43973, 43974, 43975, 43976, 44867, 44868, 44873, 60009, 60010, 60040, 60042, 60056, 60057, 60058, 60059, 60060, 60061, 60063, 60064, 60065, 60066, 60068, 60194, 60195, 60389, 60434, 60444, 60455, 61857, 61859, 61862, 61864, 62451, 62452, 62453, 62454, 62533, 63358, 63359, 63360, 64610, 64611, 64612, 62613, 64614, 65899, 66147, 66148, 66150 | Punkt 26.60“ |

ANHANG II

In Anhang I Punkt 26.334 erhalten die Buchstaben a und b folgende Fassung:

- „a) Auf Antrag eines Betreibers, der Punkt 26.370(a)(ii) genügen muss, muss ein Inhaber einer vor dem 1. September 2003 erteilten Änderungsgenehmigung
- i) bei Änderungen und veröffentlichten Reparaturen, die nach Punkt 26.332(a)(i) und Punkt 26.332(a)(iii) ermittelt wurden, eine Schadenstoleranzbewertung durchführen;
 - ii) die damit verbundene Schadenstoleranzinspektion festlegen und dokumentieren, sofern dies nicht bereits geschehen ist.
- b) Inhaber einer Änderungsgenehmigung müssen die Schadenstoleranzdaten, die sich aus der nach Buchstabe a Ziffer i durchgeführten Schadenstoleranzbewertung ergeben, der Agentur zur Genehmigung vorlegen und zwar
- i) innerhalb von 24 Monaten nach Eingang eines Antrags im Falle von Anträgen, die vor dem 26. Februar 2023 eingegangen sind, oder
 - ii) vor dem 26. Februar 2025 oder innerhalb von 12 Monaten nach Eingang eines Antrags im Falle von Anträgen, die nach dem 26. Februar 2023 eingegangen sind, je nachdem, welcher Zeitpunkt später liegt.“
-