Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

►**B**

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)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►**M1**	Durchführungsverordnung (EU) 2019/133 der Kommission vom 28. Januar 2019	L 25	14	29.1.2019

▼B

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

Artikel 1

Geltungsbereich

Mit dieser Verordnung werden gemeinsame zusätzliche Spezifikationen für die Lufttüchtigkeit festgelegt, um die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und sicherheitstechnische Verbesserungen für Luftfahrzeuge zu unterstützen, die:

a) in einem Mitgliedstaat registriert sind;

b) in einem Drittstaat registriert sind und von einem Betreiber eingesetzt werden, über den ein Mitgliedstaat die Betriebsaufsicht ausübt.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

a) „Höchstzulässige betriebliche Fluggastsitzanzahl“ bezeichnet die höchste Fluggastsitzanzahl eines einzelnen Luftfahrzeugs ohne die Besatzungssitze, die für betriebliche Zwecke festgelegt und im Betriebshandbuch angegeben ist.

▼M1

b) „Großflugzeug“ bezeichnet ein Flugzeug, das in seiner Zertifizierungsgrundlage die Zertifizierungsspezifikationen für Großflugzeuge „CS-25“ oder eine gleichwertige Spezifikation ausweist.

c) „Großhubschrauber“ bezeichnet einen Hubschrauber, der in seiner Zertifizierungsgrundlage die Zertifizierungsspezifikationen für Großhubschrauber „CS-29“ oder eine gleichwertige Spezifikation ausweist.

d) „Flugzeug mit einer geringen Anzahl von Fluggastsitzen“ bezeichnet ein Flugzeug mit einer Konfiguration der höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl

   1. von höchstens 19 Sitzen oder

   2. von bis zu einschließlich einem Drittel der höchstzulässigen Fluggastsitzanzahl des Flugzeugs, die im Datenblatt der Musterzulassung für das Flugzeug (TCDS) angegeben ist, sofern beide der folgenden Bedingungen eingehalten werden:

      a) Die Gesamtanzahl der Fluggastsitze, die während des Rollens, des Starts oder der Landung besetzt sein dürfen, darf 100 Sitze je Deck nicht überschreiten.

      b) Die höchstzulässige Fluggastsitzkonfiguration während des Rollens, des Starts oder der Landung in einem beliebigen Bereich zwischen zwei Notausgängen (oder einem Bereich ohne Ausgang) darf ein Drittel der Gesamtanzahl der für diesen durch die beiden Notausgänge begrenzten Bereich zulässigen Fluggastsitze nicht übersteigen (unter Zugrundelegung der in der für das Flugzeug geltenden Zertifizierungsgrundlage festgelegten zulässigen Anzahl an Fluggastsitzen für jeden Bereich zwischen zwei Notausgängen). Für die Zwecke der Feststellung der Einhaltung dieser bereichsabhängigen Beschränkung gilt im Falle von Flugzeugen mit deaktivierten Notausgängen die Annahme, dass alle Notausgänge funktionieren.

▼B

Artikel 3

Zusätzliche Lufttüchtigkeitsanforderungen an bestimmte Betriebsarten

Betreiber, die unter die Aufsicht eines Mitgliedstaats fallen, müssen beim Betrieb der in Artikel 1 genannten Luftfahrzeuge den Bestimmungen von Anhang I genügen.

Artikel 4

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012

Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 wird entsprechend Anhang II dieser Verordnung geändert und mit einem Verweis auf diese Verordnung versehen.

Artikel 5

Übergangsbestimmungen

Für Luftfahrzeuge, deren Betreiber gegenüber ihrer zuständigen Behörde die Einhaltung der „Zusätzlichen Lufttüchtigkeitsanforderungen an den Betrieb“ (JAR-26) (im Folgenden „JAR-26-Anforderungen“), die von der Arbeitsgemeinschaft der europäischen Luftfahrtverwaltungen am 13. Juli 1998 erstmals und am 1. Dezember 2005 in ihrer 3. Fassung veröffentlicht wurden, vor den in Artikel 6 genannten Antragsfristen nachgewiesen haben, gelten die in Anhang I dieser Verordnung enthaltenen gleichwertigen Spezifikationen als erfüllt.

Luftfahrzeuge, für die die Einhaltung der JAR-26-Anforderungen, die den Spezifikationen in den Punkten 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 und 26.250 von Anhang I dieser Verordnung gleichwertig sind, entsprechend Unterabsatz 1 nachgewiesen wurde, dürfen nachträglich nicht so verändert werden, dass ihre Übereinstimmung mit den betreffenden JAR-26-Anforderungen gefährdet würde.

Artikel 6

Inkrafttreten und Anwendung

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

Sie gilt ab 14. Mai 2015.

Die Punkte 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 und 26.250 von Anhang I gelten jedoch ab dem 14. Mai 2017.

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

▼B

ANHANG I

TEIL-26

ZUSÄTZLICHE LUFTTÜCHTIGKEITSANFORDERUNGEN FÜR BESTIMMTE BETRIEBSARTEN

▼M1

INHALT

UNTERABSCHNITT A-ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

26.10 Zuständige Behörde

26.20 Zeitweiser Ausfall von Ausrüstung

26.30 Nachweis der Einhaltung

UNTERABSCHNITT B — GROßFLUGZEUGE

26.50 Sitze, Liegesitze, Sicherheitsgurte und Gurtsysteme

26.60 Notlandung — dynamische Bedingungen

26.100 Lage der Notausgänge

26.105 Zugang zu den Notausausgängen

26.110 Kennzeichnung der Notausausgänge

26.120 Innennotbeleuchtung und Betrieb der Notbeleuchtung

26.150 Innenausstattung der Kabine

26.155 Entflammbarkeit der Innenauskleidung des Frachtraums

26.156 Wärme- und Schalldämmstoffe

26.160 Brandschutz in den Toilettenräumen

26.170 Feuerlöschanlagen

26.200 Akustisches Warnsignal für die Fahrwerksposition

26.250 Cockpit-Türbetriebssysteme — Ausfall eines Flugbesatzungsmitglieds

UNTERABSCHNITT C — GROßHUBSCHRAUBER

26.400 Feuerlöschanlagen

▼B

UNTERABSCHNITT A

ALLGEMEINES

26.10 Zuständige Behörde

Für die Zwecke des in diesem Anhang erläuterten Teils gilt als zuständige Behörde, gegenüber der die Betreiber die Einhaltung der Spezifikationen nachzuweisen haben, die Behörde, die von dem Mitgliedstaat, in dem der Betreiber seinen Hauptgeschäftssitz hat, benannt wurde.

26.20 Zeitweiser Ausfall von Ausrüstung

Fällt ein Instrument, ein Ausrüstungsgegenstand oder eine Funktion, die in diesem Teil vorgeschrieben werden, aus oder fehlt, darf ein Flug nicht angetreten werden, sofern in der in Teil ORO.MLR.105 festgelegten und von der zuständigen Behörde genehmigten Mindestausrüstungsliste des Betreibers keine Ausnahme vorgesehen ist.

▼B

26.30 Nachweis der Einhaltung

a) Gemäß Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 erstellt die Agentur Zulassungsspezifikationen, die als Standardnachweis dafür gelten, dass die Erzeugnisse mit diesem Teil übereinstimmen. Die Zulassungsspezifikationen sind so detailliert und konkret, dass die Betreiber aus ihnen die Bedingungen für den Nachweis der Einhaltung der Anforderungen dieses Teils entnehmen können.

b) Die Betreiber können die Einhaltung der Anforderungen dieses Teils nachweisen, indem sie:

i) die von der Agentur gemäß Buchstabe a oder gemäß Teil 21 Abschnitt A.16A veröffentlichten gleichwertigen Spezifikationen einhalten oder

ii) die technischen Normen einhalten, die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau wie diese Spezifikationen bieten.

UNTERABSCHNITT B

GROSSFLUGZEUGE

26.50 Sitze, Liegesitze, Sicherheitsgurte und Gurtsysteme

Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen, deren Musterzulassung nicht vor dem 1. Januar 1958 ausgestellt wurde, müssen sicherstellen, dass jeder Sitz eines Mitglieds der Flug- und Kabinenbesatzung sowie sein Rückhaltesystem so konfiguriert sind, dass er bei einer Notlandung ein Höchstmaß an Schutz bietet und gleichzeitig die Wahrnehmung der notwendigen Aufgaben und einen leichten Schnellausstieg erlaubt.

▼M1

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 18. 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.

▼B

26.100 Lage der Notausgänge

Mit Ausnahme von Flugzeugen mit einer Notausgangskonfiguration, die vor dem 1. April 1999 eingebaut und genehmigt wurde, müssen Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen mit einer höchsten betrieblichen Fluggastsitzanzahl von über 19 und einem oder mehreren deaktivierten Notausgängen sicherstellen, dass der/die Abstand/Abstände zwischen den übrigen Ausgängen eine effiziente Räumung ermöglicht/ermöglichen.

▼B

26.105 Zugang zu den Notausausgängen

Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen müssen dafür sorgen, dass bei einer Notfallräumung jeder Fluggast schnell und leicht von seinem Sitz zu einem der Notausgänge gelangt.

26.110 Kennzeichnung der Notausgänge

Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen müssen:

a) dafür sorgen, dass unter vorhersehbaren Bedingungen im Falle einer Noträumung die in der Kabine befindlichen Personen leicht erkennen können, wo sich die Notausgänge befinden, und diese leicht erreichbar und zu bedienen sind;

b) dafür sorgen, dass im Falle einer Noträumung das Personal außerhalb des Flugzeugs leicht erkennen kann, wo sich die Notausgänge befinden und diese leicht zu bedienen sind.

26.120 Innennotbeleuchtung und Betrieb der Notbeleuchtung

Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen müssen dafür sorgen, dass die Beleuchtung der Markierung der Notausgänge, der Kabine allgemein und des Ausstiegsbereichs sowie der am Boden angebrachten Hinweise zum nächsten Ausgang vorhanden ist, damit die Fluggäste leicht erkennen können, wo sich die Ausgänge befinden und wie sie im Falle einer Noträumung dorthin gelangen.

26.150 Innenausstattung der Kabine

Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen müssen:

a) dafür sorgen, dass alle Materialien und Ausrüstungen, die in den von der Besatzung oder den Fluggästen genutzten Bereichen verwendet werden, im Hinblick auf ihre Entflammbarkeit Merkmale aufweisen, die die Folgen eines Brands während des Flugs minimieren und Überlebensbedingungen in der Kabine so lange aufrechterhalten, wie dies für die Räumung des Luftfahrzeugs notwendig ist;

b) dafür sorgen, dass mit entsprechenden Beschriftungen auf das Rauchverbot hingewiesen wird;

c) dafür sorgen, dass solche Abfallbehälter verwendet werden, die ein Feuer in ihrem Innern eindämmen und die mit einem Verbot, brennende Materialien einzuwerfen, beschriftet sind.

26.155 Entflammbarkeit der Innenauskleidung des Frachtraums

Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen, deren Musterzulassung nicht vor dem 1. Januar 1958 ausgestellt wurde, müssen sicherstellen, dass die Innenauskleidung der Frachträume der Klassen C oder D aus Materialien besteht, die einer Gefährdung des Luftfahrzeugs oder seiner Besatzung durch ein Feuer angemessen vorbeugen.

▼M1

26.156 Wärme- und Schalldämmstoffe

Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen, deren Musterzulassung am oder nach dem 1. Januar 1958 erteilt wurde, müssen Folgendes gewährleisten:

a) Bei Flugzeugen, deren erstes individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis vor dem 18. Februar 2021 ausgestellt wurde, müssen beim Ersetzen von Wärme- oder Schalldämmstoffen am oder nach dem 18. Februar 2021 die neuen Dämmstoffe einen Feuerwiderstand aufweisen, der das Risiko einer Ausbreitung von Flammen im Flugzeug verhindert oder verringert.

b) Bei Flugzeugen, deren erstes individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 18. Februar 2021 ausgestellt wurde, müssen die Wärme- und Schalldämmstoffe einen Feuerwiderstand aufweisen, der das Risiko einer Ausbreitung von Flammen im Flugzeug verhindert oder verringert.

▼M1

c) Bei Flugzeugen, deren erstes individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 18. Februar 2021 ausgestellt wurde und die über eine Fluggastkapazität von mindestens 20 Fluggästen verfügen, müssen die in die untere Hälfte des Flugzeugs eingebauten Wärme- und Schalldämmstoffe (auch das Material zur Befestigung der Dämmung am Flugzeugrumpf) einen Feuerwiderstand aufweisen, der das Eindringen von Flammen in das Flugzeug nach einem Unfall verhindert oder dieses Risiko verringert und dafür sorgt, dass in der Kabine für die zur Evakuierung des Flugzeugs benötigte Zeit Bedingungen herrschen, die ein Überleben ermöglichen.

▼B

26.160 Brandschutz in den Toilettenräumen

Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen mit einer höchsten betrieblichen Fluggastsitzanzahl von über 19 müssen dafür sorgen, dass:

Toilettenräume mit Folgendem ausgerüstet sind:

a) Rauchmeldern;

b) automatischen Vorrichtungen zum Löschen von Feuern in jedem Abfallbehälter.

▼M1

26.170 Feuerlöschanlagen

Betreiber von Großflugzeugen müssen sicherstellen, dass in folgenden Feuerlöschanlagen kein Halon als Löschmittel verwendet wird:

a) eingebaute Feuerlöschanlagen für jeden Abfall- oder Papierbehälter im Toilettenraum von Großflugzeugen, deren erstes individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 18. Februar 2020 ausgestellt wurde;

b) tragbare Feuerlöscher in Großflugzeugen, deren erstes individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 18. Mai 2019 ausgestellt wurde.

▼B

26.200 Akustisches Warnsignal für die Fahrwerksposition

Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen müssen gewährleisten, dass ein geeignetes akustisches Warnsignal für die Fahrwerksposition installiert ist, um die Wahrscheinlichkeit deutlich zu verringern, dass bei der Landung das Fahrwerk versehentlich noch nicht ausgefahren ist.

26.250 Cockpit-Türbetriebssysteme — Ausfall eines Flugbesatzungsmitglieds

Betreiber von im gewerblichen Luftverkehr eingesetzten Großflugzeugen müssen gewährleisten, dass bei eingebauten Türbetriebssystemen für das Cockpit alternative Öffnungsmöglichkeiten vorgesehen sind, um der Kabinenbesatzung den Zugang zum Cockpit zu erleichtern, falls ein Mitglied der Flugbesatzung ausfällt.

▼M1

UNTERABSCHNITT C — GROßHUBSCHRAUBER

26.400 Feuerlöschanlagen

Betreiber von Großhubschraubern müssen sicherstellen, dass in folgenden Feuerlöschanlagen kein Halon als Löschmittel verwendet wird:

a) eingebaute Feuerlöschanlagen für jeden Abfall- oder Papierbehälter im Toilettenraum von Großhubschraubern, deren erstes individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 18. Februar 2020 ausgestellt wurde;

b) tragbare Feuerlöscher in Großhubschraubern, deren erstes individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis am oder nach dem 18. Mai 2019 ausgestellt wurde.

▼B

ANHANG II

In Anhang III (Teil-ORO) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 erhält Abschnitt ORO.AOC.100 Buchstabe c Ziffer 1 folgende Fassung:

„1. sie alle Anforderungen von Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 216/2008, dieses Anhangs (Teil-ORO), von Anhang IV (Teil-CAT) sowie von Anhang V (Teil-SPA) dieser Verordnung und von Anhang I (Teil 26) der Verordnung (EU) 2015/640 der Kommission (*) erfüllen;

_____

(*) 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).“