

**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**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 5 Buchstabe e Ziffer vi,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 muss die Kommission mit Unterstützung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (im Folgenden „die Agentur“) die notwendigen Durchführungsvorschriften für die gemeinsamen, unionsweit geltenden Lufttüchtigkeitsanforderungen verabschieden.
- (2) Diese sich auf den gesamten Lebenszyklus der luftfahrttechnischen Erzeugnisse erstreckenden Anforderungen umfassen auch zusätzliche Spezifikationen für die Lufttüchtigkeit für die jeweilige Art des Betriebs, die im Interesse der Sicherheit nach der Erstaussstellung einer Musterzulassung umzusetzen sind.
- (3) Die von der Arbeitsgemeinschaft der europäischen Luftfahrtverwaltungen (Joint Aviation Authorities, JAA) am 13. Juli 1998 veröffentlichten technischen JAR-26-Anforderungen („Zusätzliche Lufttüchtigkeitsanforderungen an bestimmte Betriebsarten“) in ihrer am 1. Dezember 2005 geänderten 3. Fassung sollten in Unionsrecht übernommen werden, da die JAA seit dem 30. Juni 2009 nicht mehr besteht und der Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 am 20. Februar 2008 auf bestimmte Betriebsarten ausgeweitet wurde.
- (4) Im Sinne der Einheitlichkeit und der Klärung der Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Lufttüchtigkeit sollte in die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission <sup>(2)</sup> ein Verweis auf die vorliegende Verordnung aufgenommen werden.
- (5) Um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten und Störungen zu vermeiden, sollten geeignete Übergangsmaßnahmen vorgesehen werden.
- (6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen beruhen auf der Stellungnahme der Agentur gemäß Artikel 19 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008.
- (7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen mit der Stellungnahme des nach Artikel 65 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 eingesetzten Ausschusses der Europäischen Agentur für Flugsicherheit im Einklang —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*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.

<sup>(1)</sup> ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

*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.
- b) „Großflugzeug“ bezeichnet ein Flugzeug, das gemäß seiner Zulassungsgrundlage die Zulassungsvorschriften für Großflugzeuge der Klasse CS-25 oder einer gleichwertigen Klasse erfüllt.

*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.

Brüssel, den 23. April 2015

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
Jean-Claude JUNCKER

## ANHANG I

## TEIL-26

## ZUSÄTZLICHE LUFTTÜCHTIGKEITSANFORDERUNGEN FÜR BESTIMMTE BETRIEBSARTEN

## INHALT

## UNTERABSCHNITT A — ALLGEMEINES

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

26.100 Lage der Notausgänge

26.105 Zugang zu den Notausgängen

26.110 Kennzeichnung der Notausgänge

26.120 Innennotbeleuchtung und Betrieb der Notbeleuchtung

26.150 Innenausstattung der Kabine

26.155 Entflammbarkeit der Innenauskleidung des Frachtraums

26.160 Brandschutz in den Toilettenräumen

26.200 Akustisches Warnsignal für die Fahrwerksposition

26.250 Cockpit-Türbetriebssysteme — Ausfall eines Flugbesatzungsmitglieds

## 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.

**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.

**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.

**26.105 Zugang zu den Notausgängen**

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.

**26.160 Brandschutz in den Toilettenräumen**

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

Toilettenräume mit Folgendem ausgerüstet sind:

- a) Rauchmeldern;
- b) automatischen Vorrichtungen zum Löschen von Feuern in jedem Abfallbehälter.

**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.

---

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).“

---