

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**

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 Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe h,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) 2015/640⁽²⁾ der Kommission sind zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit für Luftfahrzeuge einer bereits zugelassenen Bauart festgelegt. Diese zusätzlichen Anforderungen an die Lufttüchtigkeit sind zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit und für sicherheitstechnische Verbesserungen notwendig. Die Notwendigkeit ergibt sich daraus, dass sobald die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) die von ihr nach Artikel 76 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/1139 herausgegebenen Zertifizierungsspezifikationen aktualisiert, um zu gewährleisten, dass diese auch weiterhin zweckdienlich sind, ein Luftfahrzeug einer bereits zugelassenen Bauart bei seiner Herstellung oder während es in Dienst gestellt ist den aktualisierten Zertifizierungsspezifikationen nicht genügen muss.
- (2) Zur Aufrechterhaltung eines hohen Niveaus der Flugsicherheit und Umweltstandards in Europa mag es daher notwendig sein, für Luftfahrzeuge zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit festzulegen, deren Einhaltung von der Agentur zum Zeitpunkt der Konstruktionszertifizierung noch nicht vorgeschrieben wurde, da die Anforderungen zu jenem Zeitpunkt noch nicht Teil der einschlägigen Zertifizierungsspezifikationen waren. Diese Änderung der Verordnung (EU) 2015/640 bezieht sich auf drei Weiterentwicklungen der Zertifizierungsspezifikationen.
- (3) Zunächst haben die Gemeinsamen Luftfahrtbehörden 1989 neue Konstruktionsstandards für die dynamischen Bedingungen für die Sitze der Fluggäste und der Kabinenbesatzung von Großflugzeugen eingeführt, wodurch der Schutz der Flugzeuginsassen verbessert wurde. Mit Hilfe dieser Standards sollte die Gefahr, bei Notlandungen verletzt zu werden oder zu sterben, eingedämmt werden. Sie wurden zwar in die Zertifizierungsspezifikationen der Agentur für Großflugzeuge (CS-25) übertragen, doch gelten sie nur für Großflugzeuge, deren Konstruktionszertifizierung nach 1989 beantragt wurde. Da bestimmte Großflugzeuge diesen Standards möglicherweise nicht genügen, sollten zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit eingeführt werden. Unter gebührender Berücksichtigung der Art des Betriebs von Großflugzeugen und der damit verbundenen Risiken und unter Aufrechterhaltung eines hohen einheitlichen Niveaus der Flugsicherheit in der Union, wird es als verhältnismäßig und kosteneffizient erachtet, diese zusätzlichen Anforderungen an die Lufttüchtigkeit nur für solche Großflugzeuge einzuführen, die auf der Grundlage einer bereits von der Agentur zugelassenen Bauart neu hergestellt werden. Diese zusätzlichen Anforderungen an die Lufttüchtigkeit sollten nicht für die Cockpit-Sitze für die Flugbesatzung und für Sitze in Flugzeugen mit einer geringen Anzahl von Fluggastsitzen gelten, die je nach Bedarf im Nichtlinienflugbetrieb im gewerblichen Luftverkehr eingesetzt werden, da dies für nicht als verhältnismäßig oder kosteneffizient erachtet wird.
- (4) Zweitens führte die Agentur 2009 in die Zertifizierungsspezifikationen für Großflugzeuge neue Standards für die Entflammbarkeit von Wärme- und Schalldämmstoffen ein, wodurch bestimmte Merkmale von Dämmstoffen, die in den Rumpf eingebaut werden, um der Ausbreitung von Flammen und deren Eindringen in das Flugzeug zu widerstehen, verbessert wurden (CS-25 Änderung 6). Diese neuen Entflammbarkeitsstandards gelten nur für Großflugzeuge, deren Konstruktionszertifizierung nach 2009 beantragt wurde. Da bestimmte Großflugzeuge diesen Standards möglicherweise nicht genügen, sollten zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit eingeführt werden. Unter gebührender Berücksichtigung der Art des Betriebs von Großflugzeugen und der damit verbundenen Risiken und unter Aufrechterhaltung eines hohen einheitlichen Niveaus der Flugsicherheit in der Union, wird es als verhältnismäßig und kosteneffizient erachtet, zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit einzuführen, mit denen das Risiko einer Ausbreitung von Flammen während des Flugs in Großflugzeugen eingedämmt wird, die aufgrund einer von der Agentur bereits zugelassenen Bauart neu hergestellt wurden. Diese zusätzlichen Anforderungen an die Lufttüchtigkeit sollten auch für bereits in Dienst gestellte Großflugzeuge gelten, bei denen die Wärme- und Schalldämmung ausgetauscht wird. Schließlich sollten zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit im Hinblick auf das Risiko des Eindringens des Feuers in das Flugzeug nach einem Unfall für Großflugzeuge mit einer Kapazität von mindestens 20 Fluggästen eingeführt werden und nur für Flugzeuge gelten, die auf der Grundlage einer von der Agentur bereits zugelassenen Bauart neu hergestellt wurden.

⁽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).

- (5) Drittens hat die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) neue Richtlinien in Form einer Änderung von ICAO-Anhang 6 herausgegeben, die seit dem 15. Dezember 2011 gelten und mit denen die Umweltfolgen von Halon, das in den Feuerlöschanlagen verwendet wird, nach und nach verringert werden sollen. Um diesen Richtlinien nachzukommen, sollten zusätzliche Anforderungen an die Lufttüchtigkeit für neu hergestellte Großflugzeuge und Großhubschrauber eingeführt werden, deren Bauart von der Agentur bereits auf der Grundlage von Spezifikationen zugelassen worden war, die die Verwendung von Halon als geeignetes Mittel zuließen.
- (6) Die Verordnung (EU) 2015/640 der Kommission sollte daher entsprechend geändert werden.
- (7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen beruhen auf der Stellungnahme der Agentur gemäß Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139.
- (8) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 127 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) 2015/640 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe b erhält folgende Fassung:

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

b) Die folgenden Buchstaben c und d werden angefügt:

„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.“;

2. Anhang I (Teil-26) wird gemäß dem Anhang dieser Verordnung geändert.

Artikel 2

Inkrafttreten und Geltung

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

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

Brüssel, den 28. Januar 2019

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

Anhang I wird wie folgt geändert:

1. Das Inhaltsverzeichnis erhält folgende Fassung:

„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 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

26.156 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“;

2. der folgende Punkt 26.60 wird eingefügt:

„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.“;

3. der folgende Punkt 26.156 wird eingefügt:

„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.
 - 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.“;
4. der folgende Punkt 26.170 wird eingefügt:

„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.“;
5. der folgende Unterabschnitt C wird hinzugefügt:

„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.“.
-