PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2022/2203

ze dne 11. listopadu 2022,

kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o použitelnost požadavků na určení polohy letadla v tísni

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a zejména na článek 31 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Standard ICAO 6.18.1 byl začleněn do článku CAT.GEN.MPA.210 přílohy IV (část CAT) nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ([2]), který vyžaduje, aby některé letouny byly vybaveny spolehlivým a automatickým prostředkem přesného určení místa, kde let skončil po nehodě, během níž byl letoun těžce poškozen.

(2) Na 16. schůzi svého 226. zasedání dne 18. července 2022 přijala Rada ICAO změnu 48 části I přílohy 6 ICAO. Tato změna odkládá datum použitelnosti standardu ICAO 6.18.1 na 1. ledna 2025 a omezuje jeho použitelnost na letouny, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2024 nebo později.

(3) Tato změna má i) řešit významná zpoždění, kterým čelí všichni dotčení výrobci letadel po celém světě při montáži požadovaného vybavení do letounů a zřizování nezbytné komunikační infrastruktury mezi všemi příslušnými zúčastněnými stranami (včetně poskytovatelů letových provozních služeb (ATS) a koordinačních středisek pátrání a záchrany (RCC)) a ii) poskytnout těmto střediskům a stanovištím ATS více času na přípravu a přizpůsobení jejich postupů.

(4) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(5) Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví vypracovala návrh prováděcích pravidel a předložila jej Evropské komisi společně se stanoviskem č. 5/2022 v souladu s čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.

(6) Požadavky stanovené v tomto nařízení jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro uplatňování společných bezpečnostních pravidel v oblasti civilního letectví, zřízeného článkem 127 nařízení (EU) 2018/1139,

([1]) Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Článek CAT.GEN.MPA.210 přílohy IV (části CAT) nařízení (EU) č. 965/2012 se nahrazuje tímto:

„CAT.GEN.MPA.210 Určení polohy letadla v tísni – Letouny

Od 1. ledna 2025 musí být následující letouny vybaveny spolehlivým a automatickým prostředkem přesného určení místa, kde let skončil po nehodě, během níž byl letoun těžce poškozen:

a) všechny letouny, jejichž MCTOM je vyšší než 27 000 kg, s MOPSC větší než 19, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2024 nebo později, a

b) všechny letouny, jejichž MCTOM je vyšší než 45 500 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. ledna 2024 nebo později.“

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 11. listopadu 2022.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN