DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2022/2203 DER KOMMISSION

vom 11. November 2022

zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 im Hinblick auf die Anwendbarkeit der Anforderungen an die Ortung eines Luftfahrzeugs in Not

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 31,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß der ICAO-Richtlinie 6.18.1, die in Anhang IV (Teil-CAT) Punkt CAT.GEN.MPA.210 der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission [2] aufgenommen wurde, müssen bestimmte Flugzeuge mit robusten und automatisierten Mitteln ausgerüstet sein, mit denen nach einem Unfall, bei dem das Flugzeug schwer beschädigt wird, der Ort genau bestimmt werden kann, an dem der Flug endete.

(2) Am 18. Juli 2022 nahm der ICAO-Rat auf der 16. Sitzung seiner 226. Tagung die Änderung 48 des ICAO-Anhangs 6 Teil I an. Mit dieser Änderung wird der Geltungsbeginn der ICAO-Richtlinie 6.18.1 auf den 1. Januar 2025 verschoben und ihre Anwendbarkeit auf Flugzeuge beschränkt, für die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2024 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis (CofA) ausgestellt wurde.

(3) Diese Änderung zielt darauf ab, i) den erheblichen Verzögerungen Rechnung zu tragen, mit denen alle betroffenen Luftfahrzeughersteller weltweit konfrontiert sind, die Flugzeuge mit der erforderlichen Ausrüstung ausstatten und die erforderliche Kommunikationsinfrastruktur zwischen allen einschlägigen Akteuren (einschließlich der Anbieter von Flugverkehrsdiensten (ATS) und Rettungsleitstellen (RCC)) aufbauen müssen, und ii) den RCC und den ATS-Stellen mehr Zeit für die Vorbereitung und Anpassung ihrer Verfahren einzuräumen.

(4) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sollte daher entsprechend geändert werden.

(5) Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit hat Durchführungsbestimmungen im Entwurf ausgearbeitet und der Kommission mit der Stellungnahme Nr. 5/2022 gemäß Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgelegt.

(6) Die in dieser Verordnung festgelegten Anforderungen entsprechen der Stellungnahme des nach Artikel 127 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses für die Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsvorschriften für die Zivilluftfahrt —

[1] ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

[2] Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 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).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Punkt CAT.GEN.MPA.210 von Anhang IV (Teil-CAT) der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 erhält folgende Fassung:

„CAT.GEN.MPA.210 Ortung eines Luftfahrzeugs in Not — Flugzeuge

Ab dem 1. Januar 2025 müssen folgende Flugzeuge mit robusten und automatisierten Mitteln ausgerüstet sein, mit denen nach einem Unfall, bei dem das Flugzeug schwer beschädigt wird, der Ort genau bestimmt werden kann, an dem der Flug endete:

a) alle Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von mehr als 27 000 kg und einer höchstzulässigen betrieblichen Fluggastsitzanzahl (MOPSC) von mehr als 19 Sitzplätzen, für die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2024 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde; und

b) alle Flugzeuge mit einer MCTOM von mehr als 45 500 kg, für die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2024 ein individuelles Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt wurde.“

Artikel 2

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 11. November 2022

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN