



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 27. Juli 2012 (30.07)
(OR. en)**

12972/12

AVIATION 119

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Europäische Kommission

Eingangsdatum: 25. Juli 2012

Empfänger: Generalsekretariat des Rates

Nr. Komm.dok.: D020967/02

Betr.: Beschluss der Kommission vom XXX zur Ermächtigung der Französischen Republik, von der Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 der Kommission hinsichtlich der Verwendung einer neuen Software-Version des bordseitigen Kollisionswarnsystems (ACAS II) in bestimmten neuen Luftfahrzeugen abzuweichen

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument D020967/02.

Anl.: D020967/02



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den **XXX**
[...] (2012) **XXX** draft

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom **XXX**

**zur Ermächtigung der Französischen Republik, von der Verordnung (EU)
Nr. 1332/2011 der Kommission hinsichtlich der Verwendung einer neuen Software-
Version des bordseitigen Kollisionswarnsystems (ACAS II) in bestimmten neuen
Luftfahrzeugen abzuweichen**

DE

DE

DE

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom XXX

**zur Ermächtigung der Französischen Republik, von der Verordnung (EU)
Nr. 1332/2011 der Kommission hinsichtlich der Verwendung einer neuen Software-
Version des bordseitigen Kollisionswarnsystems (ACAS II) in bestimmten neuen
Luftfahrzeugen abzuweichen**

DE

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/EG¹, insbesondere auf Artikel 14 Absatz 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) Nr. 1332/2011² der Kommission vom 16. Dezember 2011 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen für die Nutzung des Luftraums und gemeinsamer Betriebsverfahren für bordseitige Kollisionswarnsysteme ist unter anderem vorgeschrieben, dass alle im europäischen Luftraum verkehrenden Luftfahrzeuge, die unabhängig von ihrer Zulassung über ein nach dem 1. März 2012 erstmals ausgestelltes Lufttüchtigkeitszeugnis verfügen und deren höchstzulässige Startmasse mehr als 5700 kg beträgt oder die zur Beförderung von mehr als 19 Fluggästen zugelassen sind, ab dem 1. März 2012 mit Version 7.1 von ACAS II ausgerüstet sein müssen.
- (2) Airbus teilte der Kommission und der EASA mit, dass aufgrund von Verzögerungen bei der Zertifizierung der neuen Version 7.1 für nach dem 1. März 2012 hergestellte Flugzeuge des Musters A380 sowie aufgrund von Verzögerungen bei der Herstellung und Auslieferung bestimmter Luftfahrzeuge nach dem 1. März 2012 diese Luftfahrzeuge nicht bis zum 31. Januar 2013 vorschriftsgemäß ausgerüstet werden könnten.
- (3) Während der Dauer der Ausnahme wird in diesen Luftfahrzeugen weiterhin die aktuelle Software-Version 7.0 installiert und gemäß den geltenden Betriebsvorschriften betrieben. Voraussichtlich werden während dieses Zeitraums etwa 60 bis 70 Flugzeuge der Muster Airbus und Boeing mit der derzeitigen Software-Version im europäischen Luftraum verkehren.
- (4) Am 19. April 2012 teilte die Französische Republik der Kommission gemäß Artikel 14 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ihre Absicht mit, von

¹ ABl. L 79 vom 19.3.2008, S. 1.

² ABl. L 336 vom 20.12.2011, S. 20.

Artikel 3 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 der Kommission abzuweichen und den Betrieb bestimmter neuer Luftfahrzeuge ohne die neue Software-Version 7.1 von ACAS II bis zum 31. Januar 2013 zu genehmigen.

- (5) Als risikomindernde Maßnahme schlagen die zuständigen Behörden der Französischen Republik vor, die Nutzer ihres Luftraums über das Risiko der Fehlinterpretation bestimmter akustischer Ausweichempfehlungen (RA) der derzeitigen Software-Version von ACAS II zu informieren.
- (6) Die Kommissionsdienststellen haben den Ausnahmeantrag geprüft und dabei die Empfehlung der Agentur berücksichtigt, wonach die begrenzte Anzahl der betroffenen Luftfahrzeuge und die Dauer der geplanten Ausnahme die mit der Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 einhergehenden Vorteile für die Sicherheit nicht gefährden würden.
- (7) Nach Auffassung der Kommission gewährleistet die beantragte Ausnahme ein Sicherheitsniveau, das dem in der Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 vorgeschriebenen gleichwertig ist, so dass die Ausnahme vorbehaltlich der Anwendung bestimmter absichernder Bedingungen genehmigt werden kann.
- (8) Nach Artikel 14 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 sind alle Mitgliedstaaten zur Anwendung der in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahme berechtigt.
- (9) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen stehen mit der Stellungnahme des EASA-Ausschusses im Einklang –

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

- a) Die Französische Republik kann in Abweichung von Artikel 3 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1332/2011 der Kommission gestatten, dass die in Abschnitt I des Anhangs der Verordnung aufgeführten Luftfahrzeuge im Luftraum über dem Gebiet, auf das der Vertrag Anwendung findet, sowie in jedem anderen Luftraum, in dem die Mitgliedstaaten die EU-Rechtsvorschriften anwenden, bis zum 31. Januar 2013 verkehren können, ohne mit Version 7.1 von ACAS II ausgerüstet zu sein.
- b) Die Französische Republik macht die Nutzer des oben genannten Luftraums in einem Luftfahrtinformationsrundschreiben (Aeronautical Information Circular) auf das Sicherheitsinformationsbulletin SIB 2009-16 der EASA vom 9. Juni 2009 aufmerksam, das sich auf das Risiko der Fehlinterpretation bestimmter akustischer Ausweichempfehlungen (RA) der derzeitigen Software-Version von ACAS II bezieht.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den

*Für die Kommission
Siim Kallas*

Vizepräsident