



## Procédures relatives au poste de pilotage stérile

NPA/CRD CONNEXES: 2012-06 — RMT.0416 (OPS.009(A)) ET RMT.0417 (OPS.009(B)) — 10/06/2013

### RESUME

Le présent avis porte sur une question de sécurité liée aux procédures relatives au poste de pilotage. Les recommandations de sécurité associées à cette question ont été examinées lors de l'élaboration de cette proposition.

Le présent avis a pour objectif spécifique d'atténuer les risques liés aux erreurs causées par une perturbation ou une distraction de l'équipage de conduite pendant les phases de vol durant lesquelles ces derniers doivent se concentrer sur leurs tâches.

Le présent avis propose d'introduire le concept de poste de pilotage stérile, de considérer la phase de roulage des avions comme une activité critique en matière de sécurité, et d'intégrer des procédures de roulage visant à améliorer la sécurité sur les pistes.

Les modifications proposées devraient accroître la sécurité pendant les phases critiques de vol (pour les hélicoptères, par définition, ces phases incluent le roulage), pendant la phase de roulage des avions et pendant les vols à une altitude inférieure à 10 000 pieds, à l'exception des vols de croisière. Ces propositions de modifications permettent de garantir le respect des normes de l'OACI.

Applicabilité		Présentation des processus	
Règlements et décisions concernés:	Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission, Décision 2012/017/R et Décision 2012/018/R	Document de fond:	Non
		Termes de référence:	12/09/2011
		Groupe de réglementation:	Oui
		Type d'EIR:	Léger
		Consultation technique lors de la rédaction du NPA:	Non
		Date de publication du NPA:	11/07/2012
		Durée de consultation du NPA:	3 mois
		Groupe de révision:	Non
Parties prenantes concernées:	Opérateurs	Date de publication du CRD:	13/02/2013
		Groupe de révision:	Non
Instigateur/origine:	Sécurité	Consultation ciblée:	Non
Référence:	Sans objet	Date de publication de la décision:	2015/T3

## Table des matières

1	Informations procédurales .....	3
1.1	Procédure d'élaboration de la réglementation.....	3
1.2	Structure de l'avis et des documents connexes .....	3
1.3	Prochaines étapes de la procédure .....	3
2	Note explicative .....	5
2.1	Les questions à traiter .....	5
2.2	Objectifs .....	9
2.3	Résumé de l'évaluation de l'impact réglementaire .....	9
2.4	Préoccupations des parties prenantes .....	9
2.5	Aperçu des modifications proposées .....	10
3	Références .....	11
3.1	Règlements concernés .....	11
3.2	Décisions concernées .....	11

## 1 Informations procédurales

### 1.1 Procédure d'élaboration de la réglementation

L'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après dénommée «l'Agence») a rédigé le présent avis conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 216/2008 (ci-après dénommé «le règlement de base»)<sup>1</sup> et de la procédure de réglementation<sup>2</sup>.

Cette activité de réglementation est incluse dans le programme de réglementation de l'Agence pour 2012 - 2015, sous RMT.0416 (OPS.009(a)) et RMT.0417 (OPS.009(b)). Le champ d'application et le calendrier de cette tâche sont définis dans les termes de référence y afférents (voir la présentation des processus en page de titre).

Le projet de texte du présent avis a été élaboré par l'Agence, avec l'aide du groupe de réglementation RMT.0416 (OPS.009(a)) et RMT.0417 (OPS.009(b)). Toutes les parties intéressées ont été consultées par l'intermédiaire de l'avis de proposition de modification (NPA) 2012-06<sup>3</sup>. 134 commentaires ont été soumis par les parties intéressées, notamment de l'industrie et des autorités aéronautiques nationales.

L'Agence a examiné les commentaires reçus sur le NPA et y a répondu. Les commentaires reçus et les réponses de l'Agence sont consignés dans le document de réponse aux commentaires (CRD) 2012-06<sup>4</sup>.

La version finale du texte du présent avis (à savoir la note explicative et le projet de règlement) a été élaborée par l'Agence.

La présentation des processus figurant en page de titre résume les principales étapes de cette activité de réglementation.

### 1.2 Structure de l'avis et des documents connexes

Le chapitre 1 du présent avis contient les informations procédurales associées à cette tâche. Le chapitre 2 «Note explicative» en explique le contenu technique essentiel, y compris les objectifs, résume l'évaluation de l'impact réglementaire incluse dans le NPA, fournit des informations relatives aux préoccupations des parties prenantes et présente un aperçu des modifications proposées. Le chapitre 3 contient les références. Le projet de texte réglementaire proposé par l'Agence est publié dans un document séparé sur le site web de l'Agence<sup>5</sup>.

### 1.3 Prochaines étapes de la procédure

Le présent avis contient des propositions de modification de règlements de l'Union. Cet avis s'adresse à la Commission européenne, qui l'utilise comme support technique pour élaborer une proposition législative.

---

<sup>1</sup> Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79 du 19.3.2008, p. 1), tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 6/2013 de la Commission (JO L 4 du 9.1.2013, p.34).

<sup>2</sup> L'Agence est tenue de suivre une procédure de réglementation structurée, conformément à l'article 52, paragraphe 1, du règlement de base. Cette procédure a été adoptée par le conseil d'administration de l'Agence et est dénommée «procédure de réglementation». Voir la décision du conseil d'administration concernant la procédure à appliquer par l'Agence pour la délivrance des avis, des spécifications de certification et des documents d'orientation (procédure de réglementation), décision du CA AESA n° 01-2012.

<sup>3</sup> Conformément à l'article 52 du règlement de base, à l'article 5, paragraphe 3, et à l'article 6 de la procédure de réglementation; NPA disponible à l'adresse <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

<sup>4</sup> Disponible à l'adresse <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

<sup>5</sup> Disponible à l'adresse <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

La décision contenant les moyens acceptables de conformité (AMC) et les documents d'orientation (GM) seront publiés par l'Agence après adoption des modalités d'exécution par la Commission.

Pour information, l'Agence a publié le projet de texte de la décision connexe de l'Agence contenant les AMC et les GM dans le CRD 2012-06.

## 2 Note explicative

### 2.1 Les questions à traiter

#### Aperçu du contenu technique

Au fil des années, il a été déterminé qu'un accident ou un incident pouvait survenir lorsque l'attention de l'équipage de conduite était détournée de la tâche en cours d'exécution par des activités non directement liées à la phase de vol en cours. Ces activités sont les suivantes: conversations superflues, appels de l'équipage de cabine portant sur des sujets non essentiels, appels radio non pertinents, communications aux passagers, etc. Il apparaît clairement que le risque d'erreur augmente lorsque l'équipage de conduite est perturbé ou distrait de ses principales responsabilités. Une perturbation ou distraction de ce type peut entraîner des écarts d'altitude, des écarts de trajectoire, des transgressions des limites de piste et des décollages ou atterrissages sans clairance.

En ce qui concerne le risque pour la sécurité, l'équipage de conduite doit être en mesure de rester concentré sur les tâches qui lui incombent sans se laisser perturber ou distraire par des événements sans lien avec la conduite du vol, chaque fois que nécessaire, pendant le déplacement de l'aéronef. Le respect de cette exigence est particulièrement important durant les phases de vol critiques en matière de sécurité. Les modalités d'exécution, et les moyens acceptables de conformité (AMC) et documents d'orientation (GM) y afférents, applicables aux exploitations aériennes sont en vigueur [règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission<sup>6</sup>] ou entreront en vigueur prochainement (après adoption par la Commission des avis n° 01/2012<sup>7</sup> et 02/2012<sup>8</sup> de l'Agence). Toutefois, même après cela, les éléments suivants ne seront pas inclus dans le cadre réglementaire:

- a. le concept de **poste de pilotage stérile**;
- b. la phase de roulage des avions en tant qu'**activité critique en matière de sécurité**; et
- c. **les procédures de roulage** visant à améliorer la sécurité sur les pistes.

La nécessité de prendre ces éléments en considération est brièvement décrite plus haut et fait l'objet d'une description détaillée dans le NPA 2012-06. L'Agence résume les présentes tâches de réglementation dans la rubrique «Procédures relatives au poste de pilotage stérile». Ces tâches se concentrent sur les opérations aériennes. L'un des principaux objectifs consiste à améliorer la sécurité sur les pistes par l'introduction de procédures opérationnelles et de bonnes pratiques applicables à la phase de roulage, y compris des procédures relatives au poste de pilotage stérile. Des modalités d'exécution, AMC et GM sont proposés afin de fournir des éléments à prendre en considération par l'exploitant lors de la mise en place de ses procédures applicables aux équipages de conduite, de cabine et technique pendant les phases de vol suivantes:

- toutes les phases critiques de vol (pour les hélicoptères, ces phases incluent le roulage, par définition);

---

<sup>6</sup> Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

<sup>7</sup> Avis n° 01/2012 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 1<sup>er</sup> février 2012 relatif à un règlement de la Commission établissant les modalités d'exécution pour les opérations aériennes «Opérations aériennes – OPS (partie-NCC et partie-NCO)». Cet avis contient la partie-NCC (exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation complexe) et la partie-NCO (exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation non complexe) en lien avec la présente activité de réglementation. Disponible à l'adresse <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

<sup>8</sup> Avis n° 02/2012 de l'Agence européenne de la sécurité aérienne du 16 avril 2012 relatif à un règlement de la Commission établissant les modalités d'exécution pour les opérations aériennes «Opérations aériennes – OPS (partie-SPO)». Cet avis contient la partie-SPO (exploitations spécialisées) en lien avec la présente activité de réglementation. Disponible à l'adresse <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

- pendant la phase de roulage des avions; et
- à une altitude inférieure à 10 000 pieds au-dessus de l'aérodrome de départ après le décollage et de l'aérodrome de destination avant l'atterrissage, à l'exception des vols de croisière.

## Roulage en tant qu'activité critique en matière de sécurité pour les exploitations d'avions

L'un des principaux éléments des tâches de réglementation concernant les procédures relatives au poste de pilotage stérile consistait à parvenir à une conclusion sur le «statut» du roulage d'avions. Par conséquent, l'Agence a demandé aux parties prenantes du NPA 2012-06 de répondre à la question suivante:

**Question:** Le roulage des avions doit-il être:

- a. considéré comme une activité critique en matière de sécurité, mais non défini comme une phase critique de vol dans les modalités d'exécution;
- b. défini comme une phase critique de vol, sans restriction des activités de l'équipage de cabine (c'est-à-dire qu'à ce jour, l'équipage de cabine peut offrir des services aux passagers); ou
- c. défini comme une phase critique de vol, en limitant les tâches de l'équipage de cabine aux tâches liées à la sécurité uniquement?

Sur l'ensemble des 25 commentateurs, 15 ont répondu de manière explicite à la question posée. 12 de ces 15 commentateurs ont opté pour la «réponse a» («roulage en tant qu'activité critique en matière de sécurité»), soit une large majorité de répondants. Ces commentateurs n'ont pas, outre la réflexion débattue dans le NPA 2012-06, fourni de raisonnement supplémentaire pour appuyer leur point de vue. Il convient de noter que la «réponse a» décrit l'option qui a servi de fondement à l'élaboration du texte réglementaire proposé dans le NPA.

La «réponse b» («roulage en tant que phase critique de vol, sans restriction des activités de l'équipage de cabine») a été choisie par trois commentateurs (ainsi qu'un autre commentateur ayant sélectionné les «réponses a et b»). Les principaux points soulevés par les commentateurs en faveur de la «réponse b» étaient les suivants:

- «Les exploitations pour les entreprises et les personnes de marque nécessitent en particulier un temps de préparation pris sur la phase de roulage.»
- «À bord des aéronefs lourds, les activités de l'équipage de cabine ne doivent pas être restreintes. La liberté de déplacement de l'équipage de cabine pendant la phase de roulage contribue de façon positive à la sécurité générale du vol et a un effet positif sur les passagers.»
- Cette option «fournirait aux pilotes un aperçu rationnel et cohérent de la situation en cabine.»

Enfin, aucun commentateur n'a opté pour la «réponse c» («roulage en tant qu'activité critique de vol, en limitant les tâches de l'équipage de cabine»).»

En se fondant sur les réponses reçues, l'Agence a conclu que, conformément aux propositions formulées dans le NPA 2012-06, le roulage des avions doit être considéré comme une activité critique en matière de sécurité, mais ne doit pas être défini comme une phase critique de vol. Toutefois, l'Agence estime que l'absence de restriction appliquée aux activités de l'équipage de cabine pendant la phase de roulage pourrait accroître le risque pour la sécurité des occupants de l'avion, dès lors que l'attention de l'équipage de cabine peut être détournée des tâches critiques de sécurité par l'exécution d'autres tâches. Par conséquent, il est probable que l'Agence entame bientôt une tâche de réglementation envisageant de limiter les activités de l'équipage de cabine aux activités critiques en matière de sécurité pendant la phase de roulage.

## Recommandations de sécurité

Lorsqu'elles sont associées à une tâche de réglementation, l'Agence est tenue d'émettre ses recommandations de sécurité lors de la phase de délibérations du processus de réglementation. L'enquête portant sur l'accident impliquant un McDonnell Douglas DC-9-82, survenu sur l'aéroport de Madrid-Barajas le 20 août 2008, a donné lieu à plusieurs recommandations de sécurité. Les recommandations de sécurité suivantes sont associées aux présentes tâches de réglementation :

- a. *SPAN-2011-021: il est recommandé à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), conformément aux initiatives de l'OACI, d'intégrer à ses règlements le **concept de phases critiques de vol** et de définir les activités considérées comme acceptables pendant lesdites phases.*
- b. *SPAN-2011-022: il est recommandé à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et aux autorités aéronautiques civiles nationales, lors de l'évaluation des programmes de formation des exploitants, de s'assurer que:*
  - *le **concept de poste de pilotage stérile** est mis en exergue;*
  - *l'importance de l'adhésion audit concept est soulignée, ainsi que les conséquences des perturbations, même mineures; et*
  - *des exemples d'accidents, lors desquels le non-respect des règlements relatifs au poste de pilotage stérile était un facteur clé, sont intégrés.*

Il peut être affirmé que le «concept de phases critiques de vol» est déjà intégré dans les règles existantes relatives aux opérations aériennes ainsi que dans les modalités d'exécution à venir, par exemple de la façon suivante:

- les définitions des «phases critiques de vol» sont fournies à l'annexe I (Définitions) du règlement (CE) n° 965/2012 de la Commission; et
- les modalités d'exécution des activités considérées comme acceptables pendant les phases critiques de vol sont fournies dans la partie-ORO<sup>9</sup> et dans la partie-CAT<sup>10</sup> du règlement (CE) n° 965/2012 de la Commission, et sont prévues dans la partie-NCC<sup>11</sup>, la partie NCO<sup>12</sup> et la partie-SPO<sup>13</sup>.

Les présentes tâches de réglementation répondent aux recommandations de sécurité SPAN-2011-021 et SPAN-2011-022 de façon plus approfondie en proposant les mesures suivantes:

- introduction de la définition de «poste de pilotage stérile»;
- mise en relation du «poste de pilotage stérile» et des «phases critiques de vol»;
- établissement de la phase de roulage en tant qu'activité critique de vol en matière de sécurité et mise en place de procédures de roulage;
- fourniture d'AMC relatifs à la formation des membres d'équipage en matière de procédures relatives au poste de pilotage stérile; et
- fourniture de GM relatifs aux activités considérées comme acceptables et non acceptables pendant les phases d'application du poste de pilotage stérile.

<sup>9</sup> ORO.GEN.110, sous f), de l'annexe III (partie-ORO).

<sup>10</sup> CAT.GEN.MPA.105, sous a), point 9, et CAT.OP.MPA.210, sous-paragraphe b), de l'annexe IV (partie-CAT).

<sup>11</sup> NCC.GEN.105, sous b), de l'annexe VI (partie-NCC) de l'avis n° 01/2012 de l'Agence.

<sup>12</sup> NCO.GEN.105, sous b), de l'annexe VII (partie-NCO) de l'avis n° 01/2012 de l'Agence.

<sup>13</sup> SPO.GEN.105, sous b), de l'annexe VIII (partie-SPO) de l'avis n° 02/2012 de l'Agence.

## 2.2 Objectifs

Les objectifs généraux du système de l'AESA sont définis à l'article 2 du règlement de base. Cette proposition contribuera aux objectifs généraux en apportant une solution aux problèmes énoncés à la section 2.1. Cette proposition a donc pour objectif spécifique d'atténuer le risque pour la sécurité en introduisant des procédures relatives au poste de pilotage stérile et des procédures de roulage.

## 2.3 Résumé de l'évaluation de l'impact réglementaire

Les options identifiées lors de l'évaluation de l'impact réglementaire (EIR)<sup>14</sup> sont les suivantes:

- a. Option 0: option de référence (pas de modification; les risques restent identiques à ceux présentés dans l'analyse des problèmes).
- b. Option 1: pas de réglementation, mais encouragement des exploitants à mettre en place des procédures, selon les besoins.
- c. Option 2: réglementation des procédures relatives au poste de pilotage stérile pendant toutes les phases critiques de vol, le roulage des avions et les vols à une altitude inférieure à 10 000 pieds, à l'exception des vols de croisière, par une modification des modalités d'exécution, des AMC et des GM, s'il y a lieu.  
Le roulage des avions est considéré comme une activité critique en matière de sécurité, mais n'est pas défini comme une phase critique de vol.
- d. Option 3: réglementation des procédures relatives au poste de pilotage stérile pendant toutes les phases critiques de vol et les vols à une altitude inférieure à 10 000 pieds, à l'exception des vols de croisière, par une modification des modalités d'exécution, des AMC et des GM, s'il y a lieu.

Le roulage des avions est défini comme une phase critique de vol.

Les impacts les plus importants identifiés dans l'EIR pour chaque option sont l'impact sur la sécurité, l'impact économique et l'impact sur l'harmonisation. L'EIR a permis de conclure que l'option 2 était la plus judicieuse, principalement parce qu'elle donne lieu à une importante réduction du risque pour la sécurité et à un impact limité sur les coûts. Les coûts de l'option 3 s'annoncent considérablement plus élevés que ceux de l'option 2 en raison de la charge supplémentaire de définition du roulage en tant que phase critique de vol, alors que la réduction du risque pour la sécurité n'est pas beaucoup plus importante. En outre, l'option 2, à la différence des options 0 et 1, ne s'écarte pas des manuels et plans d'action reconnus à l'échelle internationale<sup>15</sup>. Il convient toutefois de noter que l'option 2 implique une harmonisation incomplète avec la réglementation des États-Unis<sup>16</sup>.

## 2.4 Préoccupations des parties prenantes

Comme indiqué précédemment, à l'issue de la période de commentaires du NPA 2012-06, l'Agence a reçu 134 commentaires de la part des parties prenantes. Certaines propositions très précieuses de modification des AMC et GM proposés ont été suggérées par les commentateurs. Toutefois, aucune révision majeure du texte ne s'est révélée nécessaire. En ce qui concerne les modalités d'exécution, seules quelques suggestions de modifications mineures ont été proposées. Ces modifications font l'objet d'une description détaillée dans le CRD 2012-06.

<sup>14</sup> Pour consulter la version détaillée de l'EIR, voir section C du NPA 2012-06.

<sup>15</sup> Organisation de l'aviation civile internationale Doc 9870 (AN/463), «Manuel sur la prévention des incursions sur piste», première édition, 2007, et Plan d'action européen pour la prévention des incursions sur piste, version 2.0. Disponible à l'adresse <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

<sup>16</sup> Responsabilités des membres d'équipage de conduite conformément au paragraphe 121.542 de la partie 121 et au paragraphe 135.100 de la partie 135 du titre 14 du Code américain des réglementations fédérales (U.S Code of Federal Regulations). La FAA a mis en place la «règle du poste de pilotage stérile» définissant le roulage comme une phase critique de vol et non comme une activité critique en matière de sécurité.

Après publication du CRD 2012-06, les commentateurs disposaient d'un délai de deux mois pour réagir aux modifications intégrées au CRD. Au total, l'Agence a reçu cinq réactions. Cependant, en ce qui concerne les modalités d'exécution, aucune proposition de modification du texte n'a été émise.

## 2.5 Aperçu des modifications proposées

**Proposition de réglementation n° 1:** dans le cadre de la présente activité de réglementation concernant les procédures relatives au poste de pilotage stérile, l'Agence a pris en considération la proposition de réglementation allant dans le sens de celles du «Groupe de pilotage des procédures d'exploitation» (OPSG) des autorités conjointes de l'aviation (JAA), du document 9870 de l'OACI, du Plan d'action européen pour la prévention des incursions de piste, et de la réglementation des États-Unis relative aux procédures de mise en place d'un poste de pilotage stérile. Afin d'éviter toute erreur d'interprétation des termes «poste de pilotage stérile»<sup>17</sup>, l'Agence a décidé qu'une définition de ces termes était nécessaire. L'Agence propose d'intégrer la définition suivante aux modalités d'exécution énoncées à l'annexe I (Définitions) du règlement applicable aux opérations aériennes:

*«Le "compartiment stérile de l'équipage de conduite" désigne une période de temps au cours de laquelle les membres d'équipage de conduite ne doivent pas être perturbés ou distraits, sauf en cas de problèmes critiques liés à l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef ou à la sécurité des occupants.»*

La formulation de cette définition est similaire à celle proposée dans le document 9870 de l'OACI et dans le Plan d'action européen. Les seules différences résident dans l'ajout des termes «ou distraits» et «ou à la sécurité des occupants». Ces modifications s'inspirent des propositions émises lors du processus de révision.

**Proposition de réglementation n° 2:** outre la définition du poste de pilotage stérile, des procédures doivent être établies. L'Agence a conclu que les exploitants sont eux-mêmes tout-à-fait compétents pour ce faire. Par conséquent, il est proposé de modifier la partie-ORO, à savoir le paragraphe ORO.GEN.110, sous f), des modalités d'exécution en exigeant des exploitants qu'ils mettent en place des procédures respectueuses du concept de poste de pilotage stérile.

**Proposition de réglementation n° 3:** l'Agence a estimé nécessaire d'intégrer des procédures de roulage des aéronefs dans les modalités d'exécution. L'Agence est parvenue à la conclusion que les exploitants doivent être contraints de mettre en place ces procédures afin de garantir une exploitation sécurisée et d'améliorer la sécurité sur les pistes. Par conséquent, cette règle est proposée pour la partie-CAT (CAT.GEN.MPA.125), la partie-NCC (NCC.GEN.120) et la partie-SPO (SPO.GEN.120). L'Agence estime que cette règle n'est pas nécessaire pour la partie-NCO, dans la mesure où cela entraînerait une réglementation excessive du roulage dans le cadre d'exploitations non commerciales d'aéronefs à motorisation non complexe<sup>18</sup>.

Cologne, le 10 juin 2013

P. GOUDOU  
Directeur exécutif  
(signature)

<sup>17</sup> Dans le texte proposé pour modifier les modalités d'exécution, les AMC et les GM, les termes «compartiment stérile de l'équipage de conduite» sont utilisés au lieu de «poste de pilotage stérile» à des fins de cohérence avec les termes utilisés dans le règlement (UE) n° 965/2012.

<sup>18</sup> Bien qu'aucune modalité d'exécution ne soit proposée pour la partie-NCO, l'Agence estime qu'il convient d'introduire des GM applicables au roulage d'avions relevant de la partie-NCO. Cet ajout sera intégré à la décision du directeur exécutif, qui sera publiée par l'Agence après adoption des modalités d'exécution y afférentes par la Commission. Pour consulter le projet de texte des GM, voir le CRD 2012-06.

---

### 3 Références

#### 3.1 Règlements concernés

Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

#### 3.2 Décisions concernées

Décision 2012/017/R du directeur exécutif de l'Agence du 24 octobre 2012 relative aux moyens acceptables de conformité et aux documents d'orientation concernant le règlement (UE) n° 965/2012 du 5 octobre 2012 de la Commission déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, «Moyens acceptables de conformité et documents d'orientation de la partie-ORO». Disponible à l'adresse <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Décision 2012/018/R du directeur exécutif de l'Agence du 24 octobre 2012 relative aux moyens acceptables de conformité et aux documents d'orientation concernant le règlement (UE) n° 965/2012 du 5 octobre 2012 de la Commission déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux exploitations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, «Moyens acceptables de conformité et documents d'orientation de la partie-CAT». Disponible à l'adresse <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.