



## Förfaranden för steril cockpit

TILLHÖRANDE NPA/CRD: 2012-06 — RMT.0416 (OPS.009(A)) OCH RMT.0417 (OPS.009(B)) — 10.6.2013

### SAMMANFATTNING

Detta yttrande behandlar ett säkerhetsproblem i samband med förfaranden för cockpit. De säkerhetsrekommendationer som är kopplade till problemet har bedömts under utarbetandet av detta förslag.

Det speciella syftet med yttrandet är att minska riskerna i samband med feltillstånd på grund av att flygbesättningen störs eller distraheras under de delar av flygningen då flygbesättningen måste kunna koncentrera sig på sina uppgifter.

I yttrandet föreslås att konceptet steril cockpit införs, att flygplanens taxningsfas betraktas som en säkerhetskritisk aktivitet och att förfaranden för taxning införs för att öka säkerheten på banan.

De föreslagna ändringarna förväntas öka säkerheten under de kritiska flygfaserna (för helikoptrar innefattar detta per definition taxning), för flygplanen under taxningen och för flygning under 10 000 fot, med undantag av marschflygning. ICAO:s normer uppfylls med de föreslagna ändringarna.

Tillämplighet		Processöversikt	
Berörda förordningar och beslut:	Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012, beslut 2012/017/R och beslut 2012/018/R	Diskussionsdokument:	Nej
		Arbetsbeskrivning:	12.9.2011
		Regelarbetsgrupp:	Ja
		Typ av konsekvensutredning (RIA):	Enkel
		Tekniskt samråd under utarbetandet av NPA:	Nej
		Datum för offentliggörande av NPA:	11.7.2012
		NPA-samrådets varaktighet:	3 månader
		Granskningsgrupp:	Nej
Berörda aktörer:	Operatörer	Datum för offentliggörande av CRD:	13.2.2013
Orsak/ursprung:	Säkerhet	Granskningsgrupp:	Nej
Referens:	Ej tillämpligt	Riktat samråd:	Nej
		Datum för offentliggörande av beslut:	2015/Q3

---

## Innehållsförteckning

1	Information om förfaranden .....	3
1.1	Förfarandet för utarbetande av regler .....	3
1.2	Yttrandets uppbyggnad och tillhörande dokument .....	3
1.3	De följande stegen i förfarandet .....	3
2	Förklarande anmärkning .....	4
2.1	Frågor som ska behandlas .....	4
2.2	Mål .....	6
2.3	Sammanfattning av konsekvensutredningen .....	6
2.4	De berörda aktörernas åsikter .....	7
2.5	Översikt över de föreslagna ändringarna .....	7
3	Referenser .....	9
3.1	Berörda förordningar .....	9
3.2	Berörda beslut .....	9

## 1 Information om förfaranden

### 1.1 Förfarandet för utarbetande av regler

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad byrån) har utarbetat detta förslag i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 (nedan kallad grundförordningen)<sup>(1)</sup> och regelutvecklingsprocessen<sup>(2)</sup>.

Detta regelarbete ingår i byråns regleringsprogram för åren 2012–2015 enligt RMT.0416 (OPS.009 a) och RMT.0417 (OPS.009 b). Omfattningen av och tidsplanen för uppgiften har fastställts i den tillhörande arbetsbeskrivningen (se processöversikten på titelsidan).

Utkastet till detta yttrande har utarbetats av byrån med stöd av regelgruppen för RMT.0416 (OPS.009 a) och RMT.0417 (OPS.009 b). Samråd med alla berörda parter har ägt rum genom regelförslaget (NPA) 2012-06<sup>(3)</sup>. 134 synpunkter har tagits emot från berörda parter, inbegripet branschen och nationella luftfartsmyndigheter.

Byrån har tagit upp och besvarat de synpunkter som har tagits emot beträffande NPA. De synpunkter som tagits emot och byråns svar finns dokumenterade i dokumentet med svar på synpunkter (CRD) 2012-06<sup>(4)</sup>.

Den slutgiltiga texten i yttrandet (det vill säga Förklarande anmärkning och utkastet till förordning) har utarbetats av byrån.

I processöversikten på titelsidan sammanfattas de viktigaste milstolparna i denna regelaktivitet.

### 1.2 Yttrandets uppbyggnad och tillhörande dokument

Kapitel 1 i detta yttrande innehåller information om förfarandet i samband med denna uppgift. I kapitel 2 "Förklarande anmärkning" förklarar vi det centrala tekniska innehållet, inklusive målen, sammanfattar konsekvensutredningen i NPA, lämnar information om de berörda aktörernas åsikter och ger en översikt över de föreslagna ändringarna. Kapitel 3 innehåller referenser. Utkastet till den regeltext som byrån föreslår publiceras som ett separat dokument på byråns webbplats<sup>(5)</sup>.

### 1.3 De följande stegen i förfarandet

Yttrandet innehåller föreslagna ändringar i unionsförordningar. Yttrandet riktas till Europeiska kommissionen, som använder det som tekniskt underlag för att utarbeta ett lagstiftningsförslag.

Beslutet som innehåller tillhörande godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) och vägledande material (GM) kommer byrån att publicera när de tillhörande tillämpningsreglerna antas av kommissionen.

För information har vi publicerat utkastet till byråns tillhörande beslut, vilket innehåller AMC och GM inom ramen för CRD 2012-06.

---

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1), senast ändrad genom kommissionens förordning (EU) nr 6/2013 (EUT L 4, 9.1.2013, s. 34).

<sup>(2)</sup> Byrån är skyldig att tillämpa ett strukturerat förfarande för regelarbete enligt artikel 52.1 i grundförordningen. Ett sådant förfarande har antagits av byråns styrelse och benämns "regelutvecklingsprocessen". Se styrelsens beslut beträffande det förfarande som byrån ska tillämpa för att avge yttranden och utfärda certifieringsspecifikationer och vägledande material (regelutvecklingsprocessen), EASA:s styrelsebeslut nr 01-2012.

<sup>(3)</sup> Enligt artikel 52 i grundförordningen och artiklarna 5.3 och 6 i regelutvecklingsprocessen; NPA finns på <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

<sup>(4)</sup> Finns på <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

<sup>(5)</sup> Finns på <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

## 2 Förklarande anmärkning

### 2.1 Frågor som ska behandlas

#### Översikt över det tekniska innehållet

Det har under årens lopp visat sig att en olycka eller en incident kan inträffa när flygbesättningen riktar uppmärksamheten bort från sin uppgift och blir upptagen av aktiviteter som inte har direkt samband med den aktuella fasen i flygningen. Sådana aktiviteter är ovidkommande samtal, anrop från kabinpersonalen om oviktiga spørsmål, ovidkommande radioanrop, meddelanden till passagerarna osv. Det står klart att risken för feltillstånd ökar om flygbesättningen störs eller distraheras när den utför sina huvuduppgifter. Konsekvenserna av en sådan störning eller distrahering kan bli höjdavvikelser, avvikelser från kursen, överskridande av banan och start eller landning utan tillstånd.

Med tanke på säkerhetsrisken måste flygbesättningen medan flygplanet är i rörelse kunna koncentrera sig på sina uppgifter utan bli störda eller distraherade av sådant som inte har med flygningen att göra, närhelst det är nödvändigt. Detta gäller särskilt för säkerhetskritiska delar av flygningen. Tillämpningsföreskrifter och tillhörande godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) och vägledande material (GM) för trafik med luftfartyg är i kraft (kommissionens förordning (EU) nr 965/2012<sup>(6)</sup>) eller kommer att träda i kraft inom överskådlig tid (när byråns yttranden nr 01/2012<sup>(7)</sup> och 02/2012<sup>(8)</sup> har antagits av kommissionen). Dock kommer följande delar inte ens då att ingå i regelverket:

- a. Konceptet **steril cockpit**.
- b. Flygplanens taxningsfas som en **säkerhetskritisk aktivitet**.
- c. **Förfaranden för taxning** för att öka säkerheten på banan.

Behovet av att se över dessa delar har beskrivits kortfattat ovan och förklarats i detalj i NPA 2012-06. Byrån har sammanfattat de aktuella föreskrivande uppgifterna under rubriken "Förfaranden för steril cockpit". Dessa uppgifter är inriktade på trafik med luftfartyg. Ett viktigt mål är att öka säkerheten på banan genom att införa operativa förfaranden och bästa praxis för taxningsfasen, inbegripet förfaranden för steril cockpit. Tillämpningsföreskrifter, AMC och GM föreslås för att ge operatörerna uppgifter att överväga när de fastställer sina förfaranden för flygbesättningen, kabinpersonalen och den tekniska personalen för följande delar av flygningen:

- Alla kritiska flygfaser (för helikoptrar innefattar detta per definition taxning).
- För flygplan under taxning.
- Under 10 000 fot ovanför avgångsflygplatsen efter start och destinationsflygplatsen före landning, med undantag av marschflygning.

---

<sup>(6)</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

<sup>(7)</sup> Yttrande nr 01/2012 från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet av den 1 februari 2012 beträffande kommissionens förordning om tillämpningsföreskrifter för flygdrift, "Air Operations – OPS (Del-NCC och Del-NCO)". Yttrandet innehåller Del-NCC (icke-kommersiell flygning med komplexa motordrivna flygplan) och Del-NCO (icke-kommersiell flygning med icke-komplexa motordrivna flygplan) som är av betydelse för det aktuella regelarbetet. Finns på <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

<sup>(8)</sup> Yttrande nr 02/2012 från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet av den 16 april 2012 beträffande kommissionens förordning om tillämpningsföreskrifter för flygdrift, "Air Operations – OPS (Del-SPO)". Yttrandet innehåller Del-SPO (specialiserade flygningar) som är av betydelse för det aktuella regelarbetet. Finns på <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

## Taxning som en säkerhetskritisk aktivitet för flygplansverksamhet

En av de viktigaste föreskrivande uppgifterna för steril cockpit var att komma fram till en lösning vad gäller "status" för taxning av flygplan. Byrån har följaktligen bitt de berörda aktörerna i NPA 2012-06 att besvara följande fråga:

**Fråga:** Ska taxning av flygplan

- a. behandlas som en säkerhetskritisk aktivitet, men inte definieras som en kritisk flygfas i tillämpningsföreskrifterna,
- b. definieras som en kritisk flygfas utan att kabinpersonalens aktiviteter begränsas (det vill säga kabinpersonalen kan ge service åt passagerarna precis som idag), eller
- c. definieras som en kritisk flygfas då kabinpersonalen bara får utföra säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter?

Av alla de 25 aktörer som lämnade synpunkter svarade 15 uttryckligen på frågan. 12 av dessa 15 angav "svar a" ("taxning som en säkerhetskritisk aktivitet") som svar på frågan. Detta är helt klart majoriteten av dem som svarade på frågan. Dessa aktörer angav inga ytterligare skäl till stöd för sin uppfattning, utöver de skäl som diskuteras i NPA 2012-06. Det bör noteras att "svar a" beskriver det alternativ utifrån vilket den föreslagna regeltexten utarbetades i NPA.

"Svar b" ("taxning som en kritisk flygfas utan begränsningar av kabinpersonalens aktiviteter") valdes av tre aktörer (plus en aktör som valde "svar a och b"). De viktigaste punkterna som aktörerna tog upp till fördel för "svar b" var följande:

- "Företags- och VIP-flyg behöver särskilt taxningstiden för förberedelse."
- "Ombord på ett stort flygplan får kabinpersonalens aktiviteter inte begränsas. Om kabinpersonalen får röra sig fritt under taxningsfasen bidrar det positivt till flygsäkerheten som helhet och har positiv inverkan på passagerarna."
- Detta alternativ "skulle ge piloterna en helt konsekvent och sammanhängande bild".

Slutligen valde ingen av aktörerna "svar c" ("taxning som en kritisk flygfas med begränsningar av kabinpersonalens aktiviteter").

På grundval av de svar som har tagits emot har byrån kommit fram till att taxning av flygplan, såsom föreslagits i NPA 2012-06, ska behandlas som en säkerhetskritisk aktivitet, men inte definieras som en kritisk flygfas. Byrån anser ändå att avsaknad av restriktioner för kabinpersonalen under taxning kan medföra högre säkerhetsrisk för dem som befinner sig i flygplanet, eftersom kabinpersonalen kan distraheras av andra uppgifter när den genomför säkerhetskritiska aktiviteter. Byrån kommer därför eventuellt att i framtiden ta initiativ till en föreskrivande uppgift för att begränsa kabinpersonalens aktiviteter under taxning till säkerhetskritiska aktiviteter.

## Säkerhetsrekommendationer

I samband med föreskrivande uppgifter är byrån skyldig att ta upp säkerhetsrekommendationer i sina överväganden under regelarbetet. Utredningen av olyckan med en McDonnell Douglas DC-9-82 på Madrid-Barajas flygplats den 20 augusti 2008 ledde till flera säkerhetsrekommendationer. Följande säkerhetsrekommendationer är knutna till de aktuella föreskrivande uppgifterna:

- a. *SPAN-2011-021: Det rekommenderas att Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa), inför **konceptet kritiska flygfaser** i sina bestämmelser och definierar vilka aktiviteter som anses godtagbara under dessa faser, vilket är det mål som eftersträvas genom ICAO:s initiativ.*

- b. SPAN-2011-022: Det rekommenderas att Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) och de nationella civila luftfartsmyndigheterna när de utvärderar operatörernas utbildningsprogram säkerställer att
- **konceptet steril cockpit** belyses,
  - vikten av att följa nämnda koncept betonas, liksom konsekvenserna av även mindre störningar, och
  - exempel och olyckor där bristande efterlevnad av bestämmelser som rör steril cockpit varit en relevant faktor innefattas.

Det kan konstateras att "konceptet kritiska flygfaser" redan finns med i de befintliga reglerna för trafik med luftfartyg och även i framtida tillämpningsföreskrifter, till exempel följande:

- Definitioner av "kritiska flygfaser" finns i bilaga I (Definitioner) i kommissionens förordning (EG) nr 965/2012, och
- tillämpningsföreskrifter för aktiviteter som anses godtagbara under kritiska flygfaser finns i Del-ORO<sup>(9)</sup> och i Del-CAT<sup>(10)</sup> i kommissionens förordning (EG) nr 965/2012 och kommer att finnas i Del-NCC<sup>(11)</sup>, Del-NCO<sup>(12)</sup> och Del-SPO<sup>(13)</sup>.

I samband med de aktuella föreskrivande uppgifterna behandlas säkerhetsrekommendationerna SPAN-2011-021 och SPAN-2011-022 ytterligare genom följande åtgärder:

- Definitionen av "steril cockpit" införs.
- Sambandet mellan "steril cockpit" och "kritiska flygfaser" fastställs.
- Det fastställs att taxningsfasen är en säkerhetskritisk aktivitet under flygningen, och förfaranden för taxning föreskrivs.
- AMC för utbildning av besättningsmedlemmar i förfaranden för steril cockpit införs.
- GM om aktiviteter som anses godtagbara och ej godtagbara under tider med steril cockpit införs.

## 2.2 Mål

De övergripande målen med Easas system fastställs i artikel 2 i grundförordningen. Förslaget ska bidra till de övergripande målen genom att de problem som beskrivs i avsnitt 2.1 behandlas. Det specifika målet med förslaget är därför att minska säkerhetsrisken genom att införa förfaranden för steril cockpit och förfaranden för taxning.

## 2.3 Sammanfattning av konsekvensutredningen

De alternativ som identifierades i konsekvensutredningen (RIA)<sup>(14)</sup> var följande:

- a. Alternativ 0: Nollalternativ (ingen ändring; riskerna desamma som de som beskrivs i problemanalysen).
- b. Alternativ 1: Inga regler utarbetas, men operatörerna uppmanas att vid behov fastställa förfaranden.

---

<sup>(9)</sup> ORO.GEN.110 f i bilaga III (Del-ORO).

<sup>(10)</sup> CAT.GEN.MPA.105 a 9 och CAT.OP.MPA.210 b i bilaga IV (Del-CAT).

<sup>(11)</sup> NCC.GEN.105(b) i bilaga VI (Del-NCC) i byråns yttrande nr 01/2012.

<sup>(12)</sup> NCO.GEN.105 b i bilaga VII (Del-NCO) i byråns yttrande 01/2012.

<sup>(13)</sup> SPO.GEN.105 b i bilaga VIII (Del-SPO) i byråns yttrande 02/2012.

<sup>(14)</sup> Närmare information om RIA finns i avsnitt C i NPA 2012-06.

- c. Alternativ 2: Regler utarbetas för förfaranden för steril cockpit för alla kritiska flygfaser, för taxning av flygplan och för flygning under 10 000 fot, med undantag av marschflygning, genom lämpliga ändringar av tillämpningsföreskrifterna, AMC och GM.
- Taxning av flygplan behandlas som en säkerhetskritisk aktivitet, men definieras inte som en kritisk flygfas.
- d. Alternativ 3: Regler utarbetas för förfaranden för steril cockpit för alla kritiska flygfaser och för flygning under 10 000 fot, med undantag av marschflygning, genom lämpliga ändringar av tillämpningsföreskrifterna, AMC och GM.
- Taxning av flygplan definieras som en kritisk flygfas.

De viktigaste effekterna som identifieras i RIA för varje alternativ är säkerhetseffekten, den ekonomiska effekten och harmoniseringseffekten. I RIA kom man fram till att alternativ 2 är det bästa alternativet. Det viktigaste skälet är att detta alternativ leder till en avsevärd minskning av säkerhetsrisken med rimlig påverkan av kostnaderna. Kostnaderna för alternativ 3 förväntas bli betydligt högre än för alternativ 2 på grund av den extra belastningen till följd av att taxning definieras som en kritisk flygfas, medan minskningen av säkerhetsrisken bara är något mindre. Dessutom avviker alternativ 2, till skillnad från alternativen 0 och 1, inte från internationella erkända handböcker och handlingsplaner<sup>(15)</sup>. Det bör emellertid noteras att alternativ 2 inte innebär fullständig harmonisering med lagstiftningen i USA<sup>(16)</sup>.

## 2.4 De berörda aktörernas åsikter

Såsom nämnts ovan hade byrån tagit emot 134 synpunkter från berörda aktörer när tiden för att lämna synpunkter enligt NPA 2012-06 hade löpt ut. Aktörerna har lämnat mycket värdefulla förslag till ändringar av de föreslagna AMC och GM. Det behövdes emellertid ingen större översyn av texten. Beträffande tillämpningsföreskrifterna har bara smärre ändringar föreslagits. En detaljerad beskrivning av ändringarna finns i CRD 2012-06.

När CRD 2012-06 hade publicerats hade aktörerna två månader på sig för att reagera på de ändringar som förts in i CRD. Byrån tog emot sammanlagt fem reaktioner. När det gäller tillämpningsföreskrifterna föreslogs emellertid inga ändringar av texten.

## 2.5 Översikt över de föreslagna ändringarna

**Regelförslag nr 1:** I det aktuella regelarbetet beträffande förfaranden för steril cockpit har byrån beaktat regelförslaget beträffande den gemensamma luftfartsmyndighetens (JAA) "styrgrupp för operativa förfaranden" (OPSG), ICAO:s dokument 9870, den europeiska handlingsplanen för förhindrande av intrång på rullbanan och USA:s bestämmelser om förfaranden för steril cockpit. För att undvika eventuella missförstånd beträffande termen "steril cockpit"<sup>(17)</sup> har byrån fastslagit att termen behöver definieras. Byrån föreslår att följande definition införs i tillämpningsföreskrifterna i bilaga I (Definitioner) i förordningen om flygdrift:

*Med "steril cockpit" avses alla perioder då flygbesättningsmedlemmarna inte får störas eller distraheras, med undantag av omständigheter som är kritiska för säker drift av flygplanet eller för säkerheten för dem som befinner sig i flygplanet.*

<sup>(15)</sup> Internationella civila luftfartsorganisationens dokument 9870 (AN/463), Manual on the Prevention of Runway Incursions, första upplagan, 2007, och European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions, utgåva 2.0. Finns på <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

<sup>(16)</sup> Flygbesättningsmedlemmarnas skyldigheter som anges i punkt 121.542 i del 121 och i punkt 135.100 i del 135 i Title 14 i U.S. Code of Federal Regulations. FAA har infört bestämmelsen om "steril cockpit" och definierat taxning som en kritisk flygfas, inte som en säkerhetskritisk aktivitet.

<sup>(17)</sup> I förslaget till ändring av tillämpningsföreskrifterna, AMC och GM, används den engelska termen "sterile flight crew compartment" (cockpit) i stället för "sterile flight deck" (cockpit) för att den ska överensstämma med den term som används i kommissionens förordning (EU) nr 965/2012.

---

Formuleringen av denna definition liknar den som föreslagits i ICAO:s dokument 9870 och i den europeiska handlingsplanen. Den enda skillnaden är att fraserna "eller distraheras" och "eller säkerheten för dem som befinner sig i flygplanet" har lagts till. Dessa ändringar är baserade på förslag som lämnats under granskningsprocessen.

**Regelförslag nr 2:** Förutom definitionen av steril cockpit måste förfaranden fastställas. Byrån har kommit fram till att operatörerna själva är mest kompetenta att göra detta. Det föreslås därför att Del-ORO, närmare bestämt punkten ORO.GEN.110 f, i tillämpningsföreskrifterna ändras till att operatörerna ska åläggas att fastställa förfaranden för att iakttäta konceptet steril cockpit.

**Regelförslag nr 3:** Byrån ansåg att det fanns behov av att ta upp förfaranden för taxning av flygplan i tillämpningsföreskrifterna. Byrån kom fram till att operatören ska åläggas att fastställa sådana förfaranden för att säkerställa säker drift och öka säkerheten på banan. En sådan regel föreslås följaktligen för Del-CAT (CAT.GEN.MPA.125), för Del-NCC (NCC.GEN.120) och för Del-SPO (SPO.GEN.120). Byrån anser inte att någon sådan regel behövs för Del-NCO, eftersom detta skulle innebära att taxning vid icke-kommersiell flygning med icke-komplexa motordrivna flygplan överregleras <sup>(18)</sup>.

Köln den 10 juni 2013

P. GOUDOU  
Verkställande direktör  
(namnteckning)

---

<sup>(18)</sup> Även om ingen tillämpningsföreskrift föreslås för Del-NCO anser byrån att GM för taxning av flygplan enligt Del-NCO bör införas. Detta ska göras i verkställande direktörens beslut som byrån kommer att publicera när tillhörande tillämpningsföreskrifter antas av kommissionen. Beträffande utkastet till GM, se CRD 2012-06.



---

### 3 Referenser

#### 3.1 Berörda förordningar

Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

#### 3.2 Berörda beslut

Verkställande direktörens beslut 2012/017/R av den 24 oktober 2012 avseende godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008; "Godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material till Del-ORO". Finns på <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Verkställande direktörens beslut 2012/018/R av den 24 oktober 2012 avseende godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008; "Godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material till Del-CAT". Finns på <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.