



Procedimientos relativos a la cabina de mando estéril

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

RESUMEN EJECUTIVO

El presente Dictamen aborda una cuestión de seguridad relacionada con los procedimientos de la cabina de mando. Las recomendaciones de seguridad relacionadas con esta cuestión fueron evaluadas durante el desarrollo de esta propuesta.

El objetivo concreto del presente Dictamen es mitigar los riesgos asociados a errores debidos a interrupciones o distracciones de la tripulación de vuelo durante las fases del vuelo en las que deban ser capaces de concentrarse en sus funciones.

El presente Dictamen propone introducir el concepto de «cabina de mando estéril», para considerar la fase de rodaje de los aviones como actividad crítica para la seguridad, e introducir procedimientos de rodaje para mejorar la seguridad en pista.

Se espera que los cambios propuestos aumenten la seguridad durante las fases críticas del vuelo (en el caso de los helicópteros, por definición esto incluye el rodaje), para los aviones durante el rodaje y para el vuelo por debajo de 10 000 pies, excepto el vuelo de crucero. Con los cambios propuestos se garantiza el cumplimiento de las normas OACI.

Aplicabilidad		Mapa del proceso	
Reglamentos y decisiones afectadas:	Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión, Decisiones 2012/017/R y Decisión 2012/018/R	Documento conceptual:	No
		Mandato:	12/09/2011
		Grupo de reglamentación:	Sí
		Tipo de EIR:	Ligero
		Consultas técnicas durante la redacción de la NPA:	No
		Fecha de publicación de la NPA:	11/07/2012
		Duración de la consulta de la NPA:	3 meses
		Grupo de revisión:	No
Partes implicadas afectadas:	Operadores	Fecha de publicación del CRD:	13/02/2013
Impulsor / origen:	Seguridad operacional	Grupo de revisión:	No
Referencia:	No aplicable	Consulta centrada:	No
		Fecha de publicación de la Decisión:	3er trim. de 2015

Tabla de contenidos

1	Información sobre el procedimiento.....	3
1.1	Procedimiento de desarrollo normativo	3
1.2	Estructura del Dictamen y documentos relacionados.....	3
1.3	Próximos pasos del procedimiento	3
2	Nota explicativa.....	4
2.1	Cuestiones que deben abordarse	4
2.2	Objetivos	7
2.3	Resumen de la Evaluación del impacto normativo.....	7
2.4	Cuestiones planteadas por las partes implicadas	8
2.5	Descripción general de las modificaciones propuestas	8
3	Referencias	9
3.1	Reglamentos afectados	9
3.2	Decisiones afectadas	9

1 Información sobre el procedimiento

1.1 Procedimiento de desarrollo normativo

La Agencia Europea de Seguridad Aérea (en lo sucesivo, «la Agencia») desarrolló el presente Dictamen de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 (en lo sucesivo, «el Reglamento de base»)¹ y el Procedimiento de reglamentación².

Esta actividad de reglamentación se incluye en el Programa de reglamentación de la Agencia para 2012-2015, en los epígrafes RMT.0416 (OPS.009(a)) y RMT.0417 (OPS.009(b)). El ámbito de aplicación y el cronograma de la tarea se definió en el Mandato relacionado (véase el mapa del proceso en la portada).

El proyecto de texto del presente Dictamen ha sido redactado por la Agencia, con el apoyo del Grupo de reglamentación RMT.0416 (OPS.009(a)) y RMT.0417 (OPS.009(b)). Todas las partes implicadas fueron consultadas mediante la Notificación de propuesta de modificación (NPA) 2012-06³. Se recibieron 134 comentarios de partes implicadas, incluyendo aportaciones de miembros de la industria aeronáutica y de autoridades aeronáuticas nacionales.

La Agencia ha estudiado y respondido a los comentarios recibidos sobre la NPA. Los comentarios recibidos y las respuestas de la Agencia se recogen en el Documento de respuesta a los comentarios (CRD) 2012-06⁴.

El texto final del presente Dictamen (es decir, la Nota explicativa y el proyecto de Reglamento) ha sido redactado por la Agencia.

El mapa del proceso que figura en la portada resume los principales hitos de esta actividad de reglamentación.

1.2 Estructura del Dictamen y documentos relacionados

El Capítulo 1 del presente Dictamen contiene la información sobre los procedimientos relacionados con esta tarea. En el Capítulo 2, «Nota explicativa», se explica el contenido técnico básico (incluidos los objetivos), se resume la Evaluación del impacto normativo proporcionada en la NPA, se facilita información sobre las cuestiones planteadas por las partes implicadas y se ofrece una descripción general de las modificaciones propuestas. El Capítulo 3 contiene las referencias. El texto del proyecto de reglamento propuesto por la Agencia se publica como documento independiente en el sitio web de la Agencia⁵.

1.3 Próximos pasos del procedimiento

El presente Dictamen contiene propuestas de modificaciones en reglamentos de la Unión. El Dictamen se dirige a la Comisión Europea, que lo utiliza como base técnica para redactar una propuesta legislativa.

¹ Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19/03/2008, p. 1), modificado por última vez por el Reglamento (UE) nº 6/2013 de la Comisión (DO L 4 de 09/01/2013, p. 34).

² La Agencia está obligada a seguir un proceso estructurado de reglamentación, como estipula el artículo 52, apartado 1 del Reglamento de base. Dicho proceso ha sido adoptado por el Consejo de Administración de la Agencia y se conoce como «Procedimiento de reglamentación». Véase la Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento a aplicar por la Agencia para la emisión de dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa («Procedimiento de reglamentación»), Decisión nº 01-2012 del Consejo de Administración de la AESA.

³ De conformidad con el artículo 52 del Reglamento de base y los artículos 5, apartado 3, y 6 del Procedimiento de reglamentación; NPA disponible en <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁴ Disponible en <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Disponible en <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

La Decisión que incluya los medios aceptables de cumplimiento (AMC) y la documentación orientativa (GM) relacionada será publicada por la Agencia cuando la Comisión adopte las disposiciones de aplicación relacionadas.

A título informativo, la Agencia ha publicado el texto del proyecto de la correspondiente Decisión de la Agencia que contiene los AMC y la GM en el CRD 2012-06.

2 Nota explicativa

2.1 Cuestiones que deben abordarse

Información general sobre el contenido técnico

A lo largo de los años, se ha comprobado que puede producirse un accidente o incidente cuando la tripulación de vuelo desvía su atención de la tarea que les ocupa para realizar actividades que no están directamente relacionadas con la fase de vuelo de ese momento. Dichas actividades pueden ser conversaciones superfluas, llamadas a la tripulación de cabina sobre asuntos no esenciales, llamadas de radio no pertinentes, avisos por megafonía, etc. Es evidente que la posibilidad de error aumenta cuando la tripulación de vuelo es objeto de interrupciones o distracciones de sus responsabilidades principales. Las consecuencias que pueden derivarse de una interrupción o distracción pueden ser, entre otras, desviaciones de altitud o rumbo, incursiones en pista y despegues o aterrizajes sin autorización.

Dado el riesgo que puede suponer para la seguridad, la tripulación de vuelo debe ser capaz de concentrarse en sus funciones sin verse interrumpida o distraída por asuntos no relacionados con el vuelo, siempre que sea necesario, durante el movimiento de la aeronave. Esto es especialmente importante en las fases del vuelo críticas para la seguridad. Las disposiciones de aplicación y los correspondientes medios aceptables de cumplimiento (AMC) y documentación orientativa (GM) para las operaciones aéreas están en vigor (Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión⁶) o estarán en vigor en un futuro próximo (cuando la Comisión haya adoptado los dictámenes n° 01/2012⁷ y n° 02/2012 de la Agencia⁸). Sin embargo, ni siquiera entonces se incluirán los siguientes elementos en el marco normativo:

- a. el concepto de **cabina de mando estéril**;
- b. la fase de rodaje de aviones como **actividad crítica para la seguridad**; y
- c. **procedimientos de rodaje** para mejorar la seguridad en pista.

La necesidad de considerar estos elementos se ha descrito brevemente con anterioridad, y se ha explicado en detalle en la NPA 2012-06. La Agencia resumió las tareas actuales de reglamentación bajo el epígrafe «Procedimientos relativos a la cabina de mando estéril». Estas tareas se centran en las operaciones aéreas. Uno de los principales objetivos es mejorar la seguridad en pista mediante la introducción de procedimientos operativos y prácticas recomendadas para la fase de rodaje, incluyendo procedimientos relativos a la cabina de mando estéril. Se proponen disposiciones de aplicación, medios aceptables de cumplimiento

⁶ Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296, 25/10/2012, p. 1).

⁷ Dictamen n° 01/2012 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 1 de febrero de 2012, sobre un Reglamento de la Comisión por el que se establecen las disposiciones de aplicación para las operaciones aéreas «Operaciones Aéreas – OPS (Parte-NCC y Parte-NCO)». Este Dictamen contiene la Parte-NCC (operaciones no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas) y la Parte-NCO (operaciones no comerciales de aeronaves motopropulsadas no complejas) pertinentes para la presente actividad de reglamentación. Disponible en **Error! Hyperlink reference not valid.** <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

⁸ Dictamen n° 02/2012 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 16 de abril de 2012, sobre un Reglamento de la Comisión por el que se establecen las disposiciones de aplicación para las operaciones aéreas «Operaciones Aéreas – OPS (Parte-SPO)». Este Dictamen contiene la Parte-SPO (operaciones especializadas) pertinentes para la presente actividad de reglamentación. Disponible en <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

(AMC) y GM para proporcionar elementos que debe considerar el operador al establecer sus procedimientos relativos a la tripulación técnica, de vuelo y de cabina en las siguientes fases del vuelo:

- Todas las fases críticas del vuelo (en el caso de los helicópteros, por definición esto incluye el rodaje);
- Para los aviones durante el rodaje; y
- Por debajo de 10 000 pies sobre el aeródromo de salida después del despegue y el aeródromo de destino antes del aterrizaje, excepto en el vuelo de crucero.

El rodaje como actividad crítica para la seguridad en las operaciones de aviones

Uno de los principales elementos de las tareas de reglamentación sobre procedimientos relativos a la cabina de mando estéril era llegar a una conclusión sobre el «estatus» del rodaje de los aviones. En consecuencia, la Agencia solicitó a las partes implicadas en la NPA 2012-06 que respondieran a la siguiente pregunta:

Pregunta: ¿Cómo debería considerarse el rodaje de los aviones?

- a. Debería tratarse como una actividad crítica para la seguridad, pero no definirse como una fase crítica del vuelo en las disposiciones de aplicación;
- b. Debería definirse como una fase crítica del vuelo, sin restricciones a las actividades de la tripulación de cabina (es decir, a fecha de hoy la tripulación de cabina podría atender a pasajeros); o bien
- c. Debería definirse como una fase crítica del vuelo, restringiendo la actividad de la tripulación de cabina únicamente a tareas relacionadas con la seguridad.

De los 25 comentaristas, 15 respondieron de forma concreta a la pregunta formulada y de esos 15, 12 eligieron la respuesta «a» («el rodaje como actividad crítica para la seguridad»), lo que supone una clara mayoría. Aparte del razonamiento abordado en la NPA 2012-06, estos comentaristas no expusieron argumentos adicionales para apoyar su punto de vista. Cabe señalar que la respuesta «a» describe la opción en la que se basó la redacción del texto normativo propuesto en la NPA.

La respuesta «b» («el rodaje como fase crítica del vuelo sin restricciones a las actividades de la tripulación de cabina») fue seleccionada por tres comentaristas (más un comentarista que seleccionó las respuestas «a» y «b»). Los principales argumentos expuestos por los comentaristas a favor de la respuesta «b» fueron los siguientes:

- «Las operaciones de aviación corporativa y VIP necesitan específicamente el tiempo de rodaje para su preparación».
- «A bordo de aeronaves de gran tamaño no deben restringirse las actividades de la tripulación de cabina. La libertad de movimiento de la tripulación de cabina durante la fase de rodaje es una contribución positiva a la seguridad del vuelo en su conjunto, y tiene un efecto positivo sobre los pasajeros».
- Esta opción «proporcionaría a los pilotos una idea de la situación totalmente uniforme y coherente».

Por último, ningún comentarista eligió la respuesta «c» («el rodaje como fase crítica del vuelo con restricciones a las actividades de la tripulación de cabina»).

Basándose en las respuestas recibidas, la Agencia concluyó que, como se propone en la NPA 2012-06, el rodaje de aviones debería tratarse como una actividad crítica para la seguridad, pero no se debería definir como una fase crítica del vuelo. No obstante, la Agencia

considera que la falta de restricciones a la tripulación de cabina durante el rodaje podría dar lugar a un mayor riesgo de seguridad para los ocupantes del avión, ya que la tripulación de cabina podría distraerse con otras tareas ajenas a las actividades críticas para la seguridad. Por lo tanto, en el futuro la Agencia podría iniciar una tarea de reglamentación que considere la restricción de las actividades de la tripulación de cabina durante el rodaje a las actividades críticas para la seguridad.

Recomendaciones de seguridad

Cuando estén vinculadas a una tarea de reglamentación, la Agencia tiene la obligación de abordar recomendaciones de seguridad en sus deliberaciones durante el proceso de reglamentación. La investigación del accidente de un avión McDonnell Douglas DC-9-82 en el aeropuerto de Madrid-Barajas el 20 de agosto de 2008 condujo a una serie de recomendaciones de seguridad. Las siguientes recomendaciones de seguridad están vinculadas a las tareas actuales de reglamentación:

- a. *SPAN-2011-021: Se recomienda que la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), de acuerdo con las iniciativas de la OACI, introduzca en sus reglamentos el **concepto de «fases críticas del vuelo»** y defina las actividades que se consideran aceptables en dichas fases.*
- b. *SPAN-2011-022: Se recomienda que la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) y las autoridades nacionales de aviación civil, al evaluar los programas de formación de operadores, garanticen que:*
 - *Se resalta el **concepto de cabina de mando estéril**;*
 - *Se hace hincapié en la importancia de ceñirse a dicho concepto, junto con las consecuencias de las interrupciones por pequeñas que sean; y*
 - *Se incluyen ejemplos y accidentes en los que el incumplimiento de la normativa relativa a la cabina de mando estéril fue un factor relevante.*

Se puede afirmar que el «concepto de fases críticas del vuelo» ya está incorporado en las normas vigentes sobre las operaciones aéreas, así como en futuras disposiciones de aplicación, por ejemplo:

- Las definiciones de «fases críticas del vuelo» se proporcionan en el anexo I (Definiciones) del Reglamento (CE) n° 965/2012 de la Comisión; y
- Las disposiciones de aplicación para las actividades que se consideran aceptables durante las fases críticas del vuelo se facilitan en la Parte-ORO⁹ y la Parte-CAT¹⁰ del Reglamento (CE) n° 965/2012 de la Comisión, y están previstas en la Parte-NCC¹¹, la Parte NCO¹² y la Parte-SPO¹³.

Las tareas actuales de reglamentación recogen en mayor grado las recomendaciones de seguridad SPAN-2011-021 y SPAN-2011-022 con las siguientes medidas:

- Introducción de la definición de «cabina de mando estéril»;
- Establecimiento de la relación entre «cabina de mando estéril» y «fases críticas del vuelo»;
- Establecimiento de la fase de rodaje como actividad crítica para la seguridad del vuelo y provisión de procedimientos para el rodaje;

⁹ ORO.GEN.110(f) del anexo III (Parte-ORO).

¹⁰ CAT.GEN.MPA.105(a)(9) y CAT.OP.MPA.210(b) del anexo IV (Parte-CAT).

¹¹ NCC.GEN.105(b) del anexo VI (Parte-NCC) del Dictamen n° 01/2012 de la Agencia.

¹² NCO.GEN.105(b) del anexo VII (Parte-NCO) del Dictamen n° 01/2012 de la Agencia.

¹³ SPO.GEN.105(b) del anexo VIII (Parte-SPO) del Dictamen 02/2012 de la Agencia.

- Provisión de AMC sobre la formación de miembros de la tripulación respecto a los procedimientos relativos a la cabina de mando estéril; y
- Provisión de GM sobre actividades aceptables e inaceptables cuando la cabina de mando se considere estéril.

2.2 Objetivos

Los objetivos generales del sistema de la AESA se definen en el artículo 2 del Reglamento de base. Esta propuesta contribuirá a los objetivos generales al abordar las cuestiones señaladas en el apartado 2.1. El objetivo concreto de esta propuesta es, por lo tanto, mitigar los riesgos de seguridad mediante la introducción de procedimientos relativos a la cabina de mando estéril y procedimientos de rodaje.

2.3 Resumen de la Evaluación del impacto normativo

Las opciones identificadas en la evaluación del impacto reglamentario (EIR)¹⁴ fueron las siguientes:

- a. Opción 0: Opción de partida (sin cambios; los riesgos se mantienen como se indica en el análisis de problemas).
- b. Opción 1: Sin reglamentación, pero se anima a los operadores a establecer procedimientos según sea necesario.
- c. Opción 2: Reglamentación de procedimientos relativos a la cabina de mando estéril para todas las fases críticas del vuelo, para el rodaje de aviones y para el vuelo por debajo de 10 000 pies, excepto el vuelo de crucero, mediante la modificación de las disposiciones de aplicación, los AMC y la GM, según corresponda.

El rodaje de aviones se trata como una actividad crítica para la seguridad, pero no se define como una fase crítica del vuelo.

- d. Opción 3: Reglamentación de procedimientos relativos a la cabina de mando estéril para todas las fases críticas del vuelo y para el vuelo por debajo de 10 000 pies, excepto el vuelo de crucero, mediante la modificación de las disposiciones de aplicación, los AMC y la GM, según corresponda.

El rodaje de aviones se define como una fase crítica del vuelo.

Los impactos más importantes identificados en el EIR para cada opción son el impacto en la seguridad, el impacto económico y el impacto de la armonización. En el EIR se concluyó que la opción 2 es la preferible. La razón principal es que esta opción da lugar a una mayor reducción de los riesgos de seguridad con un impacto razonable en los costes. Se estima que los costes de la opción 3 serán significativamente más altos que los de la opción 2, debido a la carga adicional que supone la definición del rodaje como fase crítica del vuelo, mientras que la reducción de los riesgos de seguridad es sólo ligeramente mayor. Además, la opción 2, a diferencia de las opciones 0 y 1, no difiere de los manuales y planes de acción internacionalmente reconocidos¹⁵. Cabe señalar, sin embargo, que la opción 2 impide una plena armonización con la normativa de EE. UU.¹⁶

¹⁴ Los detalles del EIR pueden consultarse en el apartado C de la NPA 2012-06.

¹⁵ Doc 9870 (AN/463) de la Organización de Aviación Civil Internacional, «Manual para la prevención de incursiones en pista» (primera edición, 2007), y Plan de acción europeo para la prevención de incursiones en pista, Edición 2.0. Disponible en <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

¹⁶ Funciones de los miembros de la tripulación de vuelo según se prescriben en el párrafo 121.542 de la Parte 121 y en el párrafo 135.100 de la Parte 135 del Título 14 del Código de Reglamentos Federales de EE. UU. La FAA estableció la «norma sobre la cabina de mando estéril» que define el rodaje como fase crítica del vuelo, no como actividad crítica para la seguridad.

2.4 Cuestiones planteadas por las partes implicadas

Como se mencionó anteriormente, una vez finalizado el período de comentarios de la NPA 2012-06, la Agencia ha recibido 134 comentarios de partes implicadas. Los comentaristas han hecho algunas propuestas muy valiosas de cambios en los AMC y GM propuestos. Sin embargo, no ha sido necesaria una revisión importante del texto. En cuanto a las disposiciones de aplicación, solo se han propuesto pequeñas sugerencias de cambios. En el CRD 2012-06 se facilita una descripción detallada de los cambios.

Tras la publicación del CRD 2012-06, los comentaristas tuvieron un plazo de dos meses para reaccionar a los cambios incorporados en el CRD. En total, la Agencia recibió cinco reacciones. Sin embargo, en relación con las disposiciones de aplicación no se hicieron propuestas de modificación del texto.

2.5 Descripción general de las modificaciones propuestas

Propuesta de reglamentación n° 1: Para la presente actividad de reglamentación sobre procedimientos relativos a la cabina de mando estéril, la Agencia tuvo en cuenta la propuesta de reglamentación que hizo a la Agencia el «Grupo de operaciones» (OPSG) de las Autoridades Conjuntas de Aviación (JAA), el Doc 9870 de la OACI, el Plan de acción europeo para la prevención de incursiones en pista y la normativa de EE. UU. sobre procedimientos relativos a la cabina de mando estéril. Con el fin de evitar cualquier malentendido respecto al término «cabina de mando estéril»¹⁷, la Agencia decidió que era necesario definir dicho término. La Agencia propone incorporar la siguiente definición a las disposiciones de aplicación del anexo I (Definiciones) del Reglamento sobre operaciones aéreas:

«Cabina de vuelo estéril»: cualquier período en el que no se interrumpe ni distrae a los miembros de la tripulación de vuelo, salvo en casos críticos para la seguridad de la operación de la aeronave o la seguridad de los ocupantes».

La redacción de esta definición es similar a la propuesta en el Doc 9870 de la OACI y en el Plan de acción europeo. Las únicas diferencias son que se han añadido las frases «ni distrae» y «o la seguridad de los ocupantes». Estos cambios se basan en las propuestas formuladas durante el proceso de revisión.

Propuesta de reglamentación n° 2: Además de la definición de cabina de mando estéril, deben establecerse los respectivos procedimientos. La Agencia llegó a la conclusión de que los propios operadores son los más competentes para hacerlo. Por lo tanto, se propone modificar la Parte-ORO de las disposiciones de aplicación, en concreto el párrafo ORO.GEN.110(f), solicitando a los operadores que establezcan procedimientos que contemplen el concepto de cabina de mando estéril.

¹⁷ En el texto propuesto para la modificación de las disposiciones de aplicación, los AMC y la GM, se emplea el término «Cabina de vuelo estéril» en lugar de «cabina de mando estéril», en consonancia con el término utilizado en el Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión.

Propuesta de reglamentación n° 3: La Agencia sintió la necesidad de reflejar en las disposiciones de aplicación procedimientos para el rodaje de aeronaves, llegando a la conclusión de que el operador debería estar obligado a establecer dichos procedimientos para garantizar la seguridad de la operación y mejorar la seguridad en pista. En consecuencia, se propone una disposición de este tipo para la Parte-CAT (CAT.GEN.MPA.125), para la Parte-NCC (NCC.GEN.120) y para la Parte-SPO (SPO.GEN.120). La Agencia considera que dicha disposición no es necesaria para la Parte-NCO, ya que esto supondría un exceso de regulación del rodaje de las operaciones no comerciales de aeronaves motopropulsadas no complejas¹⁸.

Colonia, 10 de junio de 2013

P. GOUDOU
Director ejecutivo
(firma)

3 Referencias

3.1 Reglamentos afectados

Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296, 25/10/2012, p. 1).

3.2 Decisiones afectadas

Decisión 2012/017/R del Director ejecutivo de la Agencia, de 24 de octubre de 2012, sobre Medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa para el Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo; «Medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa para la Parte-CAT». Disponible en <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Decisión 2012/018/R del Director ejecutivo de la Agencia, de 24 de octubre de 2012, sobre Medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa para el Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo; «Medios aceptables de cumplimiento y documentación orientativa para la Parte-CAT». Disponible en <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

¹⁸ Aunque no se propone ninguna disposición de aplicación para la Parte-NCO, la Agencia considera que debería introducirse GM para el rodaje de aviones de la Parte-NCO. Esto se hará en la Decisión del Director Ejecutivo que publicará la Agencia cuando la Comisión haya adoptado las disposiciones de aplicación relacionadas. El texto del proyecto de GM puede consultarse en el CRD 2012-06.