



Prosedyrer for steril førerkabin

TILHØRENDE NPA/CRD: 2012-06 — RMT.0416 (OPS.009(A)) OG RMT.0417 (OPS.009(B)) — 10.06.2013

SAMMENDRAG

Denne uttalelse omhandler et sikkerhetsforhold angående førerkabinprosedyrer. Sikkerhetsanbefalingene vedrørende saken ble vurdert under utarbeidelsen av forslaget.

Uttalelsens spesifikke målsetning er å forebygge risikoen for feil på grunn av forstyrning eller distraksjon av flygebesetningen under faser av flygingen hvor flygebesetningen må kunne fokusere på oppgavene.

Uttalelsen foreslår å innføre konseptet med en steril førerkabin, å anse taksefasen av fly som en sikkerhetskritisk aktivitet, samt å innføre prosedyrer for taksing for å øke sikkerheten på rullebanen.

De foreslåtte endringene forventes å øke sikkerheten under flygingens kritiske faser (for helikoptre inkluderer dette pr. definisjon også taksing), for fly under taksing, samt for flyginger under 10.000 fot, unntatt flyging på marsjhøyde. Samsvar med ICAO er ivarettatt gjennom de foreslåtte endringene.

Virkeområde		Prosessoversikt	
Berørte forordninger og vedtak:	Kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012, vedtak 2012/017/R og vedtak 2012/018/R	Konseptdokument:	Nei
		Referansevilkår:	12.09.2011
		Regelverksgruppe:	Ja
		RIA-type:	Lett
		Teknisk konsultasjon ved utkast til NPA:	Nei
		Kunngjøringsdato for NPA:	11.07.2012
		NPA-konsultasjonens varighet:	3 måneder
		Vurderingsgruppe:	Nei
		Kunngjøringsdato for CRD:	13.02.2013
Berørte interessetakere:	Operatører	Vurderingsgruppe:	Nei
Årsak/opprinnelse:	Sikkerhet	Målrettet konsultasjon:	Nei
Referanse:	Ikke aktuelt	Kunngjøringsdato for vedtaket:	2015/K3

Innhold

1	Informasjon om prosedyren	3
1.1	Regelverksprosedyren.....	3
1.2	Strukturen for uttalelsen og tilhørende dokumenter	3
1.3	De neste trinnene i prosedyren	3
2	Forklarende merknad	4
2.1	Forhold som må behandles	4
2.2	Målsetninger	6
2.3	Sammendrag av regelverkets konsekvensvurdering.....	6
2.4	Innspill fra berørte parter	7
2.5	Oversikt over de foreslåtte endringene.....	7
3	Referanser	9
3.1	Berørte forordninger	9
3.2	Berørte vedtak:.....	9

1 Informasjon om prosedyren

1.1 Regelverksprosedyren

Det europeiske flysikkerhetsbyrå (heretter kalt "Byrået") utviklet denne uttalelse i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 (heretter kalt "grunnforordningen"¹) og regelverksprosedyren².

Regelverksoppgaven er inkludert i Byråets regelverksprogram for 2012-2015 under RMT.0416 (OPS.009(a)) og RMT.0417 (OPS.009(b)). Omfanget og tidsplanen for oppgaven ble definert i de tilhørende referansevilkårene (se prosessoversikt på forsiden).

Utkastet til uttalelsen er utarbeidet av Byrået, med støtte fra regelverksgruppen RMT.0416 (OPS.009(a)) og RMT.0417 (OPS.009(b)). Alle interesserte parter ble konsultert gjennom notatet om foreslått endring (NPA) 2012-06³. 134 kommentarer ble mottatt fra interesserte parter, inkludert bransjen og nasjonale luftfartsmyndigheter.

Byrået har behandlet og besvart kommentarene som ble mottatt angående NPA. De mottatte kommentarene og Byråets svar er dokumentert i kommentar- og svardokumentet (CRD) 2012-06⁴.

Uttalelsens endelige tekst (dvs. forklarende merknad og utkastet til forordningen) har blitt utarbeidet av Byrået.

Prosessoversikten på forsiden oppsummerer de viktigste milepælene for denne regelverksoppgaven.

1.2 Strukturen for uttalelsen og tilhørende dokumenter

Kapittel 1 i uttalelsen inneholder informasjon om prosedyren knyttet til oppgaven. Kapittel 2 "Forklarende merknad", forklarer det viktigste tekniske innholdet, inkludert målsetninger, og sammenfatter forordningens konsekvensvurdering som er angitt i NPA, gir informasjon om berørte parter innspill og en oversikt over de foreslåtte endringene. Kapittel 3 inneholder referansene. Det utkastet Byrået har foreslått til regelen, er offentliggjort som et eget dokument på Byråets nettside⁵.

1.3 De neste trinnene i prosedyren

Uttalelsen inneholder de foreslåtte endringene til unionens forordninger. Uttalelsen er rettet til Europakommisjonen, som benytter den som teknisk grunnlag for utarbeidelse av et lovforslag.

Vedtaket som inneholder de tilhørende akseptable samsvarsmåtene (AMC) og veiledningsmateriellet (GM), vil kunngjøres av Byrået når de tilhørende iverksettingsreglene er vedtatt av Kommisjonen.

Til informasjon har Byrået kunngjort tekstutkastet for tilhørende byråvedtak med AMC og GM i CRD 2012-06.

¹ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler innen sivil luftfart, om oppretting av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79, 19.03.2008, s. 1), sist ble endret gjennom kommisjonsforordning (EU) nr. 6/2013 av 8. januar 2013 (EUT L 4, 09.01.2013, s. 34).

² Byrået må følge en strukturert regelverksprosess slik artikkel 52(1) i grunnforordningen krever. En slik prosess har blitt benyttet av Byråets styre og refereres til som "regelverksprosedyre". Se styrets vedtak om framgangsmåte som Byrået skal anvende ved avgivelse av uttalelser, utstedelse av sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmateriellet ("regelverksprosedyre"). EASA MB vedtak nr. 01-2012.

³ I henhold til grunnforordningens artikkel 52 og regelverksprosedyrens artikkel 5(3) og 6; NPA tilgjengelig under <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁴ Tilgjengelig under <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php>.

⁵ Tilgjengelig under <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

2 Forklarende merknad

2.1 Forhold som må behandles

Oversikt over det tekniske forholdet

Det har opp gjennom årene blitt påpekt at en ulykke eller hendelse kan inntreffe når flygebesetningen flytter oppmerksomheten fra oppgaven som gjennomføres og blir opptatt med aktiviteter som ikke er direkte knyttet til den aktuelle fasen av flygingen. Dette gjelder irrelevante samtaler, kabinbesetningens anrop om uvesentlige saker, unødvendige radioanrop, kunngjøringer til passasjerene osv. Det er klart at sjansen for feil øker når flygebesetningen forstyrres eller distraheres fra hovedoppgavene. Mulige konsekvenser etter en slik forstyrrelse eller distrahering er blant annet avvik i høyde, avvik i kurs, overskridelser på rullebanen samt avgang eller landing uten klarering.

I lys av sikkerhetsfaren, må flygebesetninger kunne fokusere på oppgavene uten å bli forstyrret eller distrahert av forhold som ikke gjelder flygingen, når det enn skulle være nødvendig mens luftfartøyet er i bevegelse. Dette gjelder særlig i sikkerhetskritiske faser av flygingen. Iverksettingsregler med tilhørende akseptable samsvarsmåter (AMC) og veiledningsmaterieell (GM) for luftoperasjoner er i bruk (kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012⁶) eller vil komme i bruk i overskuelig fremtid (når Byråets uttalelser nr. 01/2012⁷ og nr. 02/2012⁸ har blitt vedtatt av Kommisjonen). Selv når dette er tilfelle, vil imidlertid følgende elementer ikke inkluderes i regelverket:

- a. konseptet om en **steril førerkabin**
- b. taksefasen for fly som en **sikkerhetskritisk aktivitet**
- c. **takseprosedyrer** for å øke rullebanesikkerheten.

Behovet for å vurdere disse forholdene er kort forklart ovenfor, og mer i detalj i NPA 2012-06. Byrådet sammenfattet den aktuelle regelverksoppgaven under tittelen "Prosedyrer for steril førerkabin". Oppgavene fokuserer på luftoperasjoner. En hovedoppgave er å forbedre rullebanesikkerheten gjennom innføring av operative prosedyrer og best praksis under taksefasen, inkludert prosedyrer for steril førerkabin. Iverksettingsregler, AMC og GM er foreslått som emner operatøren kan vurdere ved fastsettelse av sine prosedyrer for flyge-, kabin- og teknisk besetning for følgende faser av flygingen:

- Alle kritiske faser av flygingen (for helikoptre innebærer dette pr. definisjon også taksing)
- For fly under taksing
- Under 10.000 fot over avgangsflyplassen etter avgang og landingsflyplassen før landing, unntatt for flyging i marsjhøyde.

⁶ Kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 av 5. oktober 2012, som fastslår tekniske krav og administrative prosedyrer knyttet til luftoperasjoner, i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

⁷ Uttalelse nr. 01/2012 fra Det europeiske flysikkerhetsbyrå av 1. februar 2012 om en kommisjonsforordning som fastsetter iverksettingsreglene for luftoperasjoner "Luftoperasjoner - OPS (del NCC og del NCO)". Denne uttalelsen inneholder del NCC (ikke-kommersiell virksomhet med komplekse motordrevne luftfartøy) og del NCO (ikke-kommersiell virksomhet med annet enn komplekse motordrevne luftfartøy) knyttet til den aktuelle regelverksoppgaven. Tilgjengelig under <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

⁸ Uttalelse nr. 02/2012 fra Det europeiske flysikkerhetsbyrå av 16. april 2012 om en kommisjonsforordning som fastsetter iverksettingsreglene for luftoperasjoner "Luftoperasjoner - OPS (del SPO)". Denne uttalelsen inneholder del SPO (spesialoperasjoner) knyttet til den aktuelle regelverksoppgaven. Tilgjengelig under <http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

Taksing som sikkerhetskritisk aktivitet for flyoperasjoner

Et viktig punkt ved utarbeiding av reglene for prosedyrer om steril førerkabin, var å komme frem til en konklusjon om "statusen" for fly under taksing. Byrået ba derfor berørte parter i NPA 2012-06 om å besvare følgende spørsmål:

Spørsmål: Bør taksing av fly

- behandles som en sikkerhetskritisk aktivitet, men ikke defineres i iverksettingsreglene som en kritisk fase av flygingen
- defineres som en kritisk fase av flygingen, uten begrensninger i kabinbesetningens aktiviteter (dvs. kabinbesetning kan i dag yte service til passasjerene), eller
- defineres som en kritisk fase av flygingen, hvor kabinbesetningen begrenses til kun å utføre sikkerhetsrelaterte oppgaver?

Av totalt 25 respondenter var det 15 som uttrykkelig svarte på spørsmålet. 12 av de 15 foretrakk "svar a" ("taksing som en sikkerhetskritisk aktivitet") som svar på spørsmålet. Dette er et klart flertall av respondentene. I tillegg til argumentasjonen som ble drøftet i NPA 2012-06, ga ikke respondentene ytterligere argumenter for å underbygge deres synspunkt. Det bør noteres at "svar a" beskriver alternativet som tekstutkastet i NPA fremla for den foreslåtte forordningen

"Svar b" ("taksing som en kritisk fase av flygingen, uten begrensninger i kabinbesetningens aktiviteter") ble foretrukket av 3 respondenter (i tillegg til 1 respondent som oppga "svar a og b"). Hovedutfordringene som ble påpekt av respondentene i favør av "svar b" var som følger:

- "Særlig forretnings- og VIP-flyginger trenger taksetiden til forberedelser."
- "På store luftfartøy må kabinbesetningens aktiviteter ikke begrenses. Fri bevegelse for kabinbesetningen under taksefasen er et positivt bidrag til flysikkerheten generelt og har en positiv effekt for passasjerene."
- Dette alternativet "ville gi et fullstendig konsekvent og helhetlig bilde for flygerne".

Ingen av respondentene foretrakk "svar c" ("taksing som en kritisk fase av flygingen, med begrensninger i kabinbesetningens aktiviteter").

Ut ifra mottatte svar, konkluderte Byrået at taksing av fly, slik det foreslås i NPA 2012-06, bør behandles som en sikkerhetskritisk aktivitet, men bør ikke defineres som en kritisk fase av flygingen. Byrået mente uansett at det å ikke pålegge noen begrensninger for kabinbesetningen under taksing kan føre til høyere sikkerhetsrisiko for de om bord i flyet, da kabinbesetningen gjennom andre oppgaver kunne bli distraheret fra sikkerhetskritiske aktiviteter. Byrået kan derfor komme til å initiere utarbeiding av en regel i fremtiden, hvor det vurderes å begrense kabinbesetningens aktiviteter under taksing til kun å gjelde sikkerhetskritiske aktiviteter.

Sikkerhetsanbefalinger

Når sikkerhetsanbefalinger knyttes til en regeloppgave, må Byrået drøfte anbefalingene under regelverksprosessen. Granskningen etter en ulykke med en McDonnell Douglas DC-9-82 på flyplassen Madrid-Barajas 20. august 2008 førte til flere sikkerhetsanbefalinger. Følgende sikkerhetsanbefalinger er knyttet til de aktuelle regeloppgavene:

- SPAN-2011-021: Det anbefales at Det europeiske flysikkerhetsbyrå (EASA), i tråd med ICAOs initiativer, innfører **konseptet med kritiske faser av flygingen** i forordningene, og at de aktivitetene som anses som akseptable i nevnte faser, defineres.*

b. SPAN-2011-022: Ved evaluering av operatørens opplæringsprogrammer, anbefales det at Det europeiske flysikkerhetsbyrå (EASA) og nasjonale, sivile luftfartsmyndigheter sørger for følgende:

- Fokus på **konseptet med steril cockpit**
- Betydningen av å følge opp nevnte konsept understrekes, sammen med konsekvensene av selv mindre forstyrrelser
- Eksempler og ulykker inkluderes der manglende samsvar med regelverket om steril cockpit var en relevant faktor.

Det kan nevnes at "konseptet med kritiske faser under flygingen" f.eks. allerede er integrert i de eksisterende reglene om luftoperasjoner, og også i de fremtidige iverksettelsesreglene, på følgende måte:

- Definisjoner av "kritiske faser under flygingen" er gitt i vedlegg I (Definisjoner) i kommisjonsforordning (EF) nr. 965/2012
- Iverksettelsesregler for aktiviteter som anses som akseptable under kritiske faser av flygingen er gitt i del ORO⁹ og i del CAT¹⁰ i kommisjonsforordning (EF) nr. 965/2012, og gjenspeiles i del NCC¹¹, del NCO¹² og i del SPO¹³.

Den aktuelle regelverksoppgaven fokuserer ytterligere på sikkerhetsanbefalingene SPAN-2011-021 og SPAN-2011-022 med følgende tiltak:

- Innføring av definisjonen for "steril førerkabin"
- Forholdet mellom "steril førerkabin" og "kritiske faser under flygingen" fastsettes
- Taksefasen fastsettes som en sikkerhetskritisk aktivitet av flygingen, og det gis prosedyrer for taksing
- AMC gis for opplæring av besetningsmedlemmer om prosedyrer for steril førerkabin
- GM gis for aktiviteter som anses som akseptable og ikke akseptable i perioder med steril førerkabin.

2.2 Målsetninger

EASA-systemets generelle målsetninger er definert i grunnforordningens artikkel 2. Forslaget vil bidra til de generelle målsetningene ved å fokusere på forholdene som fremgår av avsnitt 2.1. Forslagets spesifikke målsetning er derfor å forebygge sikkerhetsrisiko ved å innføre prosedyrer for steril førerkabin samt for taksing.

2.3 Sammendrag av regelverkets konsekvensvurdering

Alternativene som ble påpekt i regelverkets konsekvensvurdering (RIA)¹⁴ var som følger:

- a. Alternativ 0: Grunnleggende alternativ (ingen endring; risiko forblir som det fremgår av utstedelsesanalysen).
- b. Alternativ 1: Ingen regel, men oppfordring om at operatørene fastsetter prosedyrer ved behov.

⁹ ORO.GEN.110(f) i vedlegg III (del ORO).

¹⁰ CAT.GEN.MPA.105(a)(9) og CAT.OP.MPA.210(b) i vedlegg IV (del CAT).

¹¹ NCC.GEN.105(b) i vedlegg VI (del NCC) av Byråets uttalelse nr. 01/2012.

¹² NCO.GEN.105(b) i vedlegg VII (del NCO) av Byråets uttalelse 01/2012.

¹³ SPO.GEN.105(b) i vedlegg VIII (del SPO) av Byråets uttalelse 02/2012.

¹⁴ For detaljer om RIA, se avsnitt C i NPA 2012-06.

- c. Alternativ 2: Regel for prosedyrer om steril førerkabin for alle kritiske faser av flygingen, for taksing av fly og for flyging under 10.000 fot, unntatt i marsjhøyde, gjennom eventuell endring av iverksettingsreglene, AMC og GM.

Taksing av fly er behandlet som en sikkerhetskritisk aktivitet, men er ikke definert som en kritisk fase under flygingen.

- d. Alternativ 3: Regel for prosedyrer om steril førerkabin for alle kritiske faser under flygingen og for flyginger under 10.000 fot, unntatt i marsjhøyde, gjennom eventuell endring av iverksettingsreglene, AMC og GM.

Taksing av fly er definert som en kritisk fase under flygingen.

De viktigste konsekvensene som ble påpekt i RIA for hvert alternativ, er sikkerheten, økonomien og harmoniseringen. I RIA ble det konkludert med at alternativ 2 foretrekkes. Hovedårsaken er at dette alternativet fører til høy reduksjon av sikkerhetsrisiko med en rimelig innvirkning på kostnadene. Kostnadene ved alternativ 3 er forventes å ligge vesentlig høyere enn for alternativ 2 pga. ekstra byrde med å definere taksing som en kritisk fase under flygingen, mens den reduserte sikkerhetsrisikoen kun er marginalt lavere. Dessuten avviker ikke alternativ 2 fra internasjonalt anerkjente håndbøker og handlingsplaner, til forskjell fra alternativ 0 og 1¹⁵. Det bør imidlertid anføres at alternativ 2 ikke gir fullstendig harmonisering med USAs forordning¹⁶.

2.4 Innspill fra berørte parter

Som nevnt ovenfor, mottok Byrået etter kommentarperioden for NPA 2012-06 totalt 134 kommentarer fra berørte parter. Noen svært verdifulle forslag til endringer av de foreslåtte AMC og GM ble fremmet av respondentene. Ingen vesentlig revidering av teksten var imidlertid nødvendig. Når det gjelder iverksettingsreglene, ble det kun fremmet mindre forslag til endringer. En detaljert beskrivelse av endringene er gitt i CRD 2012-06.

Etter kunngjøringen av CRD 2012-06, hadde respondentene en tidsperiode på 2 måneder for å reagere på endringene som var tatt med i CRD. Byrået mottok totalt 5 tilbakemeldinger. Når det gjelder iverksettingsreglene, ble det imidlertid ikke fremsatt noen forslag om å endre teksten.

2.5 Oversikt over de foreslåtte endringene

Regelverksforslag nr. 1: For denne regelverksoppgaven om prosedyrer for steril førerkabin, tok Byrået hensyn til regelverksforslaget Byrået mottok fra Joint Aviation Authority (JAA) "Styringsgruppen for operasjonsprosedyrer" (OPSG), ICAO-dok. 9870 og den europeiske handlingsplanen for forebygging av rullebanehendelser, samt USAs forordning om prosedyrer for steril førerkabin. For å unngå misforståelser rundt begrepet "steril førerkabin"¹⁷, bestemte Byrået at det er på sin plass med en definisjon av begrepet. Byrået foreslår at følgende definisjon tas med i iverksettingsreglene i vedlegg I (Definisjoner) i luftoperasjonsforordningen:

"Steril flygebesetningskabin" betyr enhver tidsperiode når flygebesetningsmedlemmene ikke forstyrres eller distraheres, unntatt for saker som er kritiske for sikker bruk av luftfartøyet eller sikkerheten til alle ombord."

¹⁵ Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjonens dok. 9870 (AN/463) "Håndbok om forebygging av rullebanehendelser", 1. utgave 2007, og den europeiske handlingsplanen for forebygging av rullebanehendelser, utgave 2.0. Tilgjengelig under <http://www.eurocontrol.int/articles/runway-safety>.

¹⁶ Flygebesetningsmedlemmers oppgaver slik det beskrives i avsnitt 121.542 i del 121 og i avsnitt 135.100 i del 135 under overskrift 14 i U.S Code of Federal Regulations. FAA har slått fast at "regelen for steril førerkabin" definerer taksing som en kritisk fase av flygingen, ikke som en sikkerhetskritisk aktivitet.

¹⁷ I den foreslåtte teksten til endring av iverksettingsreglene, AMC og GM, skal begrepet "steril flygebesetningskabin" i stedet for "steril førerkabin" konsekvent benyttes i samsvar med begrepet i kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012.

Ordlyden i definisjonen likner på den som ble foreslått av ICAO-dok. 9870 og i den europeiske handlingsplanen. De eneste forskjellene er at begrepet "eller distraheres" og "eller sikkerheten til alle ombord" er tilføyd. Endringene baseres på forslag som er fremsatt under vurderingsprosessen.

Regelverksforslag nr. 2: I tillegg til definisjonen om steril førerkabin, må det etableres prosedyrer. Byrået konkluderte med at operatørene selv er de mest kompetente i den sammenheng. Det foreslås derfor å endre del ORO, nærmere bestemt avsnitt ORO.GEN.110(f) i iverksettingsreglene ved å be operatørene om å etablere prosedyrer som følger konseptet om steril førerkabin.

Regelverksforslag nr. 3: Byrået følte det var et behov for å omtale takseprosedyren for luftfartøy i iverksettingsreglene. Byrået konkluderte med at operatøren bør pålegges å etablere slike prosedyrer for å sørge for sikker operasjon og øke rullebanesikkerheten. En slik regel er derfor foreslått for del CAT (CAT.GEN.MPA.125), for del NCC (NCC.GEN.120) og for del SPO (SPO.GEN.120). Byrået mener at en slik regel ikke er nødvendig for del NCO, da dette ville bety en overregulering av taksing for ikke-kommersiell virksomhet for andre enn komplekse motordrevne luftfartøy¹⁸.

Köln, 10. juni 2013

P. GOUDOU
Administrerende direktør
(undertegnet)

¹⁸ Selv om det ikke er foreslått noen iverksettingsregel for del NCO, mener Byrået at GM for taksing for fly under del NCO bør innføres. Dette vil bli gjort i vedtaket fra administrerende direktør, som vil kunngjøres av Byrået når de tilhørende iverksettingsreglene er vedtatt av Kommisjonen. For tekstutkastet til GM, se CRD 2012-06.

3 Referanser

3.1 Berørte forordninger

Kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 av 5. oktober 2012 med tekniske krav og administrative prosedyrer for luftoperasjoner i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

3.2 Berørte vedtak:

Vedtak 2012/017/R av Byråets administrerende direktør 24. oktober 2012 om akseptable samsvarsmåter og veiledningsmateriell til kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 av 5. oktober 2012, med tekniske krav og administrative prosedyrer for luftoperasjoner i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008; "Akseptable samsvarsmåter og veiledningsmateriell til del ORO". Tilgjengelig under <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.

Vedtak 2012/018/R av Byråets administrerende direktør 24. oktober 2012 om akseptable samsvarsmåter og veiledningsmateriell til kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 av 5. oktober 2012, med tekniske krav og administrative prosedyrer for luftoperasjoner i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008; "Akseptable samsvarsmåter og veiledningsmateriell til del CAT". Tilgjengelig under <http://easa.europa.eu/agency-measures/agency-decisions.php>.