

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/2036**z dnia 9 grudnia 2020 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 w odniesieniu do wymogów dotyczących kompetencji i metod szkolenia załóg lotniczych oraz odroczenia dat rozpoczęcia stosowania niektórych środków w kontekście pandemii COVID-19**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 31,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽²⁾ ustanowiono wymogi, które operatorzy statków powietrznych muszą spełnić w odniesieniu do okresowych szkoleń operacyjnych i sprawdzianów dla ich pilotów.
- (2) W europejskim planie bezpieczeństwa lotniczego przyjętym przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencję”) na podstawie art. 6 rozporządzenia (UE) 2018/1139 stwierdzono, że bardzo ważne jest posiadanie przez personel lotniczy odpowiednich kompetencji oraz że metody szkoleniowe należy dostosować, aby zagwarantować zdolność tego personelu do radzenia sobie z nowymi technologiami i rosnącym stopniem złożoności systemu lotnictwa.
- (3) W 2013 r. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) opublikowała „Podręcznik szkolenia opartego na dowodach” (*Manual of evidence-based training*, dok. 9995 AN/497), który zawiera ramy kompetencji („kompetencje podstawowe”) niezbędne do bezpiecznego, skutecznego i wydajnego funkcjonowania w środowisku zarobkowego transportu lotniczego oraz odpowiednie opisy i związane z nimi wskaźniki behawioralne służące ocenie tych kompetencji. Kompetencje nabyte w ramach szkolenia opartego na dowodach obejmują to, co wcześniej w szkoleniu pilotów określano jako wiedzę, umiejętności oraz postawy w dziedzinie technicznej i nietechnicznej.
- (4) Celem szkolenia opartego na dowodach jest poprawa bezpieczeństwa i rozwój kompetencji załóg lotniczych w zakresie bezpiecznego użytkowania statku powietrznego przy wszystkich typach lotów oraz umiejętności identyfikowania nieprzewidzianych sytuacji i zarządzania nimi. Koncepcja szkolenia opartego na dowodach ma służyć maksymalizacji wyników uczenia się i ograniczeniu kontroli formalnych.
- (5) Należy zatem zmienić rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 zgodnie z dokumentem ICAO nr 9995 „Podręcznik szkolenia w oparciu o dowody” w celu wprowadzenia do niego wymogów dotyczących zapewniania szkoleń, sprawdzianów i oceny programu szkolenia opartego na dowodach oraz umożliwienia organom zatwierdzenia w oparciu o dowody podstawowego szkolenia, które zastępuje wcześniej stosowane formy weryfikacji, tj. sprawdzian umiejętności u operatora i kontrolę umiejętności na potrzeby licencji. Umożliwi to jednolite podejście do szkoleń okresowych u operatora.
- (6) Pandemia COVID-19 poważnie utrudnia państwom członkowskim i branży lotniczej przygotowanie się do stosowania szeregu niedawno przyjętych rozporządzeń wykonawczych w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

- (7) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 ustanowiono wymóg zainstalowania i używania od dnia 1 stycznia 2021 r. pokładowych rejestratorów rozmów w kabine pilota z możliwością zapisu 25 godzin. Aby uniknąć nieproporcjonalnych obciążeń finansowych dla operatorów statków powietrznych i producentów samolotów, których dostawa do operatorów była zaplanowana przed dniem 1 stycznia 2021 r., ale została zakłócona przez pandemię COVID-19, należy odroczyć stosowanie tego wymogu.
- (8) Agencja upewniła się, że można na ograniczony czas odroczyć stosowanie wymogu, o którym mowa w motywie 7, bez szkody dla bezpieczeństwa lotniczego.
- (9) Agencja przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji wraz z opinią nr 08/2019 ⁽³⁾ zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012

W załącznikach I, II i III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Data wejścia w życie i data rozpoczęcia stosowania

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 9 grudnia 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

⁽³⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I, II i III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

dodaje się definicje:

- „23a) »kompetencja« oznacza aspekt możliwości człowieka wykorzystywany do wiarygodnego przewidywania pomyślnych wyników pracy, przejawiający się i obserwowalny w zachowaniach, które mobilizują wiedzę, umiejętności i postawy potrzebne do wykonywania działań lub zadań w określonych warunkach;
- 23b) »szkolenia oparte na kompetencjach« oznaczają programy oceny i szkolenia, które cechują się ukierunkowaniem na wyniki i kładą nacisk na standardy skuteczności działania oraz ich pomiar, a także opracowywanie szkoleń zgodnie z określonymi normami eksploatacyjnymi;
- 23c) »ramy kompetencji« oznaczają kompletny zestaw zidentyfikowanych kompetencji, które są przedmiotem opracowania, szkolenia i oceny w ramach programu szkolenia operatora opartego na dowodach, wykorzystującego scenariusze istotne dla operacji i wystarczająco szerokiego, aby przygotować pilota zarówno na przewidywane, jak i nieprzewidywalne zagrożenia i błędy;
- 42d) »moduł EBT« (moduł szkolenia opartego na dowodach) oznacza zestaw sesji na zakwalifikowanym szkoleniowym urządzeniu symulacji lotu w ramach trzyletniego cyklu okresowych ocen i szkoleń;
- 47a) »zapisy« oznacza zorganizowane przez operatora działania administracyjne, na podstawie którego pilot uczestniczy w programie EBT operatora;
- 47b) »zapisany pilot« oznacza pilota, który uczestniczy w okresowym programie EBT;
- 47c) »równoważność podejść« oznacza wszystkie podejścia, które powodują dodatkowe obciążenie bieglej załogi, niezależnie od tego, czy wykorzystuje się je w modułach EBT;
- 47d) »równoważność nieprawidłowości« oznacza wszystkie nieprawidłowości, które powodują znaczące dodatkowe obciążenie bieglej załogi, niezależnie od tego, czy wykorzystuje się je w modułach EBT;
- 47e) »etap oceny« oznacza jeden z etapów modułu EBT, który wykorzystuje scenariusz lotu przygotowujący do lotów liniowych, reprezentatywny dla środowiska danego operatora, w którym występuje co najmniej jedno zdarzenie służące ocenie głównych elementów określonych ram kompetencji;
- 47f) »szkolenie oparte na dowodach (EBT)« oznacza ocenę i szkolenie oparte na danych operacyjnych, polegające na rozwijaniu i ocenie ogólnych zdolności pilota w odniesieniu do różnych kompetencji (ram kompetencji), a nie na pomiarze ich wyników przy poszczególnych wydarzeniach lub manewrach;
- 69b) »instruktaż z fotela pilota« oznacza technikę stosowaną na etapie szkolenia z manewrów lub na etapie szkolenia opartym na scenariuszach, w ramach której instruktorzy mogą:
- a) udzielać prostych instrukcji jednemu pilotowi; lub
 - b) wykonywać z góry określone ćwiczenia, z fotela pilota albo w charakterze pilota prowadzącego statek powietrzny albo pilota monitorującego, na potrzeby:
 - 1) zademonstrowania technik; lub
 - 2) sprowokowania drugiego pilota do interwencji lub interakcji;
- 69c) »zgodność podejścia instruktorów« oznacza spójność lub stabilność punktacji przyznawanej przez różnych instruktorów EBT i polega na przypisaniu wyniku lub wyników pokazujących stopień jednorodności lub zbieżności ocen wystawionych przez instruktorów (oceniających);
- 72a) »scenariusz lotu przygotowujący do lotów liniowych« oznacza ocenę i szkolenie obejmujące realistyczną, pełną symulację lotów w czasie rzeczywistym na scenariuszach reprezentatywnych dla operacji liniowych;
- 76b) »etap szkolenia z manewrów« oznacza etap modułu EBT, podczas którego, odpowiednio do generacji statku powietrznego, załoga ma czas na wykonywanie ćwiczeń opartych głównie na umiejętnościach psychomotorycznych i poprawę wyników dzięki realizacji określonego toru lotu lub wykonanie scenariusza określonego zdarzenia z określonym wynikiem;

- 76c) »mieszany program EBT« oznacza program szkoleń i sprawdzianów okresowych operatora zgodny z ORO. FC.230, którego część polega na szkoleniu opartym na dowodach, ale który nie zastępuje sprawdzianów umiejętności przewidzianych w dodatku 9 do załącznika I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011;
- 98a) »biegły« oznacza kogoś, kto wykazał umiejętności, wiedzę i postawy niezbędne do wykonywania wszelkich wyznaczonych zadań zgodnie z wymaganym standardem;
- 105b) »etap szkolenia w oparciu o scenariusz« oznacza etap modułu EBT poświęcony rozwijaniu kompetencji, podczas którego pilot szkolony jest z ograniczenia najbardziej krytycznych zagrożeń zidentyfikowanych w odniesieniu do danej generacji statków powietrznych. Powinien on obejmować zarządzanie w czasie rzeczywistym zagrożeniami i błędami specyficznymi dla danego operatora w środowisku przygotowującym do lotów liniowych.»;
- 2) w załączniku II (część ARO) wprowadza się następujące zmiany:
- dodaje się pkt ARO.OPS.226 w brzmieniu:
- „ARO.OPS.226 Zatwierdzanie programów szkolenia opartego na dowodach i nadzór nad nimi
- a) W przypadku gdy właściwy organ zatwierdza programy EBT, inspektorzy muszą uzyskać kwalifikacje i zostać przeszkoleni z zasad EBT, składania wniosków, procedur zatwierdzania i ciągłego nadzoru.
- b) Właściwy organ ocenia i nadzoruje program EBT oraz procesy służące wdrażaniu programu EBT i zapewnieniu jego powodzenia.
- c) Po otrzymaniu wniosku o zatwierdzenie programu EBT właściwy organ:
- 1) zapewnia rozwiązanie kwestii niezgodności poziomu 1 w obszarach, w których ma wspierać stosowanie programu EBT;
 - 2) ocenia zdolność operatora do wsparcia realizacji programu EBT. Obowiązkowe minimum obejmuje następujące elementy:
 - (i) dojrzałość i możliwości systemu zarządzania operatora w obszarach, które mają stanowić podstawę realizacji programu EBT, a szczególności szkolenia załóg lotniczych;
 - (ii) przydatność programu EBT operatora – program EBT musi odpowiadać wielkości operatora oraz charakterowi i stopniowi złożoności jego działalności, z uwzględnieniem zagrożeń i ryzyka nieodłącznie związanego z jego działalnością;
 - (iii) adekwatność systemu prowadzenia dokumentacji operatora, w szczególności w odniesieniu do dokumentacji dotyczącej szkoleń, sprawdzianów i kwalifikacji załogi lotniczej, w szczególności ORO.GEN.220 i ORO.MLR.115 lit. c) i d);
 - (iv) przydatność systemu oceniania operatora do oceny kompetencji pilota;
 - (v) kompetencje i doświadczenie instruktorów oraz innych pracowników zaangażowanych w program EBT w zakresie stosowania procesów i procedur wspierających realizację programu EBT; oraz
 - (vi) opracowany przez operatora plan wdrożenia EBT oraz ocena ryzyka w zakresie bezpieczeństwa wspierająca program EBT w celu wykazania, w jaki sposób można osiągnąć poziom bezpieczeństwa równoważny poziomowi zapewnianemu przez obowiązujący program szkoleń.
- d) Właściwy organ zatwierdza program EBT, jeżeli z oceny wynika, że zapewniono co najmniej zgodność z ORO. FC.146, ORO.FC.231 i ORO.FC.232.
- e) Nie naruszając przepisów ARO.GEN.120 lit. d) i e), właściwy organ powiadamia Agencję o rozpoczęciu oceny alternatywnych sposobów spełnienia wymagań związanych ze szkoleniem opartym na dowodach.»;
- 3) w załączniku III (część ORO) wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt ORO.FC.145 otrzymuje brzmienie:
- „ORO.FC.145 Przeprowadzanie szkoleń, sprawdzianów i ocen

- a) Wszystkie szkolenia, sprawdziany i oceny wymagane w niniejszej podczęści przeprowadza się zgodnie z programami i planami tematycznymi szkoleń określonymi przez operatora w instrukcji operacyjnej;
- b) Opracowując programy i plany tematyczne szkoleń, operator uwzględni stosowne elementy określone w obowiązkowej części danych dotyczących zdolności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.
- c) W przypadku operacji CAT, programy szkoleń i sprawdzianów, w tym plany tematyczne oraz wykorzystanie poszczególnych szkoleniowych urządzeń symulacji lotu (FSTD), są zatwierdzane przez właściwy organ.
- d) Urządzenie FSTD musi w najlepszy możliwy sposób odzwierciedlać statek powietrzny wykorzystywany przez operatora. Różnice między FSTD a danym statkiem powietrznym są opisywane i omawiane podczas odprawy lub szkolenia, stosownie do przypadku.
- e) Operator ustanawia system odpowiedniego monitorowania zmian w FSTD oraz dopilnowuje, aby zmiany te nie miały wpływu na adekwatność programów szkoleniowych.”;
- b) dodaje się ORO.FC.146 w brzmieniu:
- „ORO.FC.146 Personel realizujący szkolenia, sprawdziany i oceny
- a) Wszystkie szkolenia, sprawdziany i oceny wymagane w niniejszej podczęści przeprowadzane są przez odpowiednio wykwalifikowany personel.
- b) W przypadku szkoleń oraz sprawdzianów w locie i na symulatorze lotów personel prowadzący szkolenie i przeprowadzający sprawdziany musi posiadać kwalifikacje zgodnie z załącznikiem I (część FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.
- c) W przypadku programu EBT personel przeprowadzający ocenę i prowadzący szkolenia musi:
- 1) posiadać certyfikaty/upoważnienia instruktora lub egzaminatora określone w załączniku I (część FCL);
 - 2) mieć ukończony program standaryzacji podejścia instruktorów EBT realizowany przez operatora. Obejmuje to wstępny program standaryzacji i okresowy program standaryzacji.
- Ukończenie wstępnego programu standaryzacji EBT u operatora będzie uprawniało instruktora do przeprowadzania w praktyce oceny EBT.
- d) Niezależnie od przepisów lit. b) powyżej, sytuacyjnej oceny kompetencji dokonuje wyznaczony przez operatora odpowiednio wykwalifikowany dowódca, który przeszedł program standaryzacji w zakresie koncepcji EBT i oceny kompetencji (oceniający zadania sytuacyjne).”;
- c) dodaje się pkt ORO.FC.231 w brzmieniu:
- „ORO.FC.231 Szkolenie oparte na dowodach
- a) PROGRAM EBT
- 1) Operator może zamiast spełnienia wymogów ORO.FC.230 ustanowić, wdrożyć i utrzymywać odpowiedni program EBT zatwierdzony przez właściwy organ.
- Operator musi wykazać zdolność do wspierania realizacji programu EBT (w tym planu realizacji) oraz przeprowadza ocenę ryzyka w zakresie bezpieczeństwa, wykazując, w jaki sposób osiągnięto równoważny poziom bezpieczeństwa.
- 2) Program EBT:
 - (i) odpowiada wielkości operatora oraz charakterowi i stopniowi złożoności jego działalności, z uwzględnieniem zagrożeń i rodzajów ryzyka nieodłącznie związanego z jego działalnością;
 - (ii) zapewnia zdobycie przez pilotów kompetencji dzięki ocenie i rozwijaniu kompetencji pilotów niezbędnych do bezpiecznej, skutecznej i wydajnej eksploatacji statków powietrznych;
 - (iii) dopilnowuje, aby każdy pilot przerobił zagadnienia objęte oceną i szkoleniem zgodnie z ORO.FC.232;
 - (iv) obejmuje co najmniej sześć modułów EBT w trzyletnim programie; każdy moduł EBT musi składać się z etapu oceny i etapu szkolenia. Okres ważności modułu EBT wynosi 12 miesięcy.

- A) Etap oceny obejmuje scenariusz (lub scenariusze) przygotowujący do lotów liniowych, wykorzystywany do oceny wszystkich kompetencji i określenia indywidualnych potrzeb szkoleniowych.
- B) Etap szkolenia obejmuje:
 - a) etap szkolenia z manewrów, obejmujący szkolenie aż do uzyskania biegłości w określonych manewrach;
 - b) etap szkolenia w oparciu o scenariusz, obejmujący scenariusz (lub scenariusze) przygotowujący do lotów liniowych, służący rozwinięciu kompetencji i określeniu indywidualnych potrzeb szkoleniowych.

Etap szkolenia przeprowadza się w rozsądnym terminie po zakończeniu etapu oceny.

- 3) Operator dopilnowuje, aby każdy pilot zapisany na program szkolenia opartego na dowodach zaliczył:
 - (i) co najmniej dwa moduły EBT w okresie ważności uprawnienia na typ, a odstęp czasu między nimi był nie krótszy niż 3 miesiące. Moduł EBT jest ukończony, gdy:
 - A) przerobiono cały zakres programu EBT danego modułu EBT (ekspozycja pilota na zagadnienia objęte oceną i szkoleniem); oraz
 - B) wykazano akceptowalny poziom wyników w odniesieniu do wszystkich obserwowanych kompetencji;
 - (ii) ocenę kompetencji przy zadaniach sytuacyjnych; oraz
 - (iii) szkolenie naziemne.
 - 4) Aby zagwarantować, że instruktorzy EBT mają odpowiednie kwalifikacje do wykonywania swoich zadań, operator ustanawia program standaryzacji i zapewniania zgodności podejścia instruktorów EBT.
 - (i) Wszyscy instruktorzy muszą być objęci tym programem.
 - (ii) Operator stosuje odpowiednie metody i wskaźniki w celu oceny zgodności.
 - (iii) Operator musi wykazać, że instruktorzy oceniają wystarczająco zgodnie.
 - 5) Program EBT może obejmować procedury bezpieczeństwa w przypadku nieprzewidzianych okoliczności, które mogłyby mieć wpływ na realizację modułów szkolenia opartego na dowodach. Operator wykazuje potrzebę zastosowania tych procedur. Procedury te gwarantują, że pilot nie będzie kontynuował operacji liniowych, jeżeli jego zaobserwowane wyniki były gorsze od minimalnego dopuszczalnego poziomu. Mogą one obejmować:
 - (i) zmianę odstępu czasu między modułami EBT; oraz
 - (ii) zmianę kolejności etapów modułu EBT.
- b) RAMY KOMPETENCJI
- Operator stosuje ramy kompetencji w odniesieniu do wszystkich aspektów oceny i szkolenia w ramach programu EBT. Ramy kompetencji muszą:
- 1) być wszechstronne, dokładne i użyteczne;
 - 2) obejmować obserwowalne zachowania niezbędne do bezpiecznego, skutecznego i wydajnego wykonywania operacji;
 - 3) obejmować określony zestaw kompetencji, ich opisy i związane z nimi obserwowalne zachowania.
- c) WYNIKI SYSTEMU SZKOLENIA
- 1) Wyniki systemu szkolenia opartego na dowodach są mierzone i oceniane za pomocą procesu informacji zwrotnej w celu:
 - (i) zatwierdzenia i doskonalenia programu EBT operatora;
 - (ii) upewnienia się, że program programu EBT operatora rozwija kompetencje pilotów.
 - 2) Proces przekazywania informacji zwrotnych uwzględniony jest w systemie zarządzania operatora.
 - 3) Operator opracowuje procedury regulujące ochronę danych dotyczących szkolenia opartego na dowodach.

d) SYSTEM OCENIANIA

- 1) Do oceny kompetencji pilota operator wykorzystuje system oceniania. System oceniania musi:
 - (i) być wystarczająco szczegółowy, aby umożliwić dokładne i użyteczne pomiary indywidualnych wyników;
 - (ii) zawierać dla każdej kompetencji kryteria i skalę wyników, z określonym na skali punktem, który odpowiada minimalnemu dopuszczalnemu poziomowi, jaki należy osiągnąć, aby wykonywać operacje liniowe. Operator opracowuje procedury służące rozwiązywaniu problemów słabych wyników pilota;
 - (iii) zapewniać spójność danych;
 - (iv) zapewniać ochronę danych.
- 2) Operator sprawdza w regularnych odstępach czasu dokładność swojego systemu oceniania w porównaniu z systemem opartym na kryteriach.

e) ODPOWIEDNIE URZĄDZENIA SZKOLENIOWE I LICZBA GODZIN POTRZEBNA DO UKOŃCZENIA PROGRAMU EBT OPERATORA

- 1) Każdy moduł EBT przeprowadza się na FSTD o odpowiednim poziomie kwalifikacji do zapewnienia prawidłowej realizacji zagadnień objętych oceną i szkoleniem.
- 2) Operator umożliwia pilotowi wykonanie na urządzeniu szkoleniowym liczby godzin wystarczającej do ukończenia programu EBT operatora. Kryteria określania liczby godzin programu EBT są następujące:
 - (i) liczba godzin odpowiada zakresowi i złożoności programu EBT;
 - (ii) liczba godzin wystarcza do ukończenia programu EBT;
 - (iii) liczba godzin umożliwia skuteczną realizację programu EBT, z uwzględnieniem zaleceń ICAO, Agencji i właściwego organu;
 - (iv) liczba godzin odpowiada technologii zastosowanej w urządzeniach szkoleniowych.

f) RÓWNOWAŻNOŚĆ NIEPRAWIDŁOWOŚCI

- 1) Każdy pilot przechodzi ocenę i szkolenie w zakresie zarządzania nieprawidłowościami działania systemów statków powietrznych.
- 2) Ćwiczenia z nieprawidłowości działania systemów statku powietrznego, które powodują znaczące dodatkowe obciążenie biegłej załogi, są organizowane w odniesieniu do następujących cech:
 - (i) natychmiastowy charakter;
 - (ii) złożoność;
 - (iii) pogorszenie sterowności statku powietrznego;
 - (iv) utrata kontroli nad oprzyrządowaniem;
 - (v) zarządzanie skutkami.
- 3) Każdy pilot musi przerobić co najmniej jedną awarię każdego typu z częstotliwością określoną w tabeli zagadnień objętych oceną i szkoleniem.
- 4) Wykazanie biegłości w zarządzaniu jedną nieprawidłowością uznaje się za równoważne z wykazaniem biegłości w zarządzaniu innymi nieprawidłowościami o podobnych cechach.

g) RÓWNOWAŻNOŚĆ PODEJŚĆ ISTOTNYCH W KONTEKŚCIE OPERACJI

- 1) Operator dopilnowuje, aby każdy pilot przechodził regularne szkolenia z wykonywania typów podejścia i stosowania metod podejścia istotnych w kontekście operacji.
- 2) Szkolenia te obejmują podejścia, które powodują dodatkowe obciążenie biegłej załogi.
- 3) Szkolenia te obejmują podejścia wymagające specjalnego zatwierdzenia zgodnie z załącznikiem V (część SPA) do niniejszego rozporządzenia.

h) OCENA KOMPETENCJI PRZY ZADANIACH SYTUACYJNYCH

- 1) Każdy pilot przechodzi okresowo ocenę kompetencji przy zadaniach sytuacyjnych w statku powietrznym, aby wykazać, że bezpiecznie, skutecznie i wydajnie wykonuje normalne operacje liniowe opisane w instrukcji operacyjnej.

- 2) Okres ważności oceny kompetencji przy zadaniach sytuacyjnych wynosi 12 miesięcy.
 - 3) Operator upoważniony do prowadzenia szkolenia opartego na dowodach może, za zgodą właściwego organu, przedłużyć ważność oceny kompetencji przy zadaniach sytuacyjnych:
 - (i) albo do 2 lat, pod warunkiem przeprowadzenia oceny ryzyka;
 - (ii) albo do 3 lat, pod warunkiem przeprowadzenia procesu przekazywania informacji zwrotnych z monitorowania operacji liniowych, który pozwala identyfikować zagrożenia dla operacji, minimalizować ryzyko wystąpienia tych zagrożeń i wdrażać środki zarządzania błędami ludzkimi przy operacjach.
 - 4) Aby zaliczyć ocenę kompetencji przy zadaniach sytuacyjnych, pilot musi wykazać akceptowalny poziom wyników w odniesieniu do wszystkich obserwowanych kompetencji.
- i) SZKOLENIE NAZIEMNE
- 1) Co 12 miesięcy kalendarzowych każdy pilot przechodzi:
 - (i) techniczne szkolenie naziemne;
 - (ii) ocenę i szkolenie w zakresie rozmieszczenia i użytkowania całego wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa przewożonego na pokładzie statku powietrznego.
 - 2) Operator może, za zgodą właściwego organu oraz z zastrzeżeniem przeprowadzenia oceny ryzyka, przedłużyć ważność oceny w zakresie rozmieszczenia i użytkowania całego wyposażenia awaryjnego i wyposażenia bezpieczeństwa przewożonego na pokładzie statku powietrznego do 24 miesięcy.”;
- d) dodaje się pkt ORO.FC.232 w brzmieniu:
„ORO.FC.232 Zagadnienia objęte oceną i szkoleniem w programie EBT
- a) Operator dopilnowuje, aby każdy pilot przerobił zagadnienia objęte oceną i szkoleniem.
 - b) Zagadnienia objęte oceną i szkoleniem są:
 - 1) opracowywane na podstawie danych dotyczących bezpieczeństwa i danych operacyjnych, które wykorzystuje się do określenia obszarów wymagających poprawy i wskazania priorytetów szkolenia pilotów w celu stworzenia odpowiednich programów EBT;
 - 2) rozłożone na okres 3 lat i poruszane z określoną częstotliwością;
 - 3) adekwatne do typu lub wariantu statku powietrznego, na którym pilot wykonuje loty.”;
 - e) pkt ORO.FC.235 lit. a) otrzymuje brzmienie:
„ORO.FC.235 Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego fotela
- a) Dowódcy, których obowiązki wymagają od nich realizacji zadań z dowolnego fotela pilota i wykonywania czynności drugiego pilota, oraz dowódcy, od których wymaga się prowadzenia szkoleń lub przeprowadzania sprawdzianów, muszą ukończyć dodatkowe szkolenie i zaliczyć sprawdzian zgodnie z postanowieniami instrukcji operacyjnej. Sprawdzian taki może być przeprowadzany razem ze sprawdzianem umiejętności u operatora przewidzianym w pkt ORO.FC.230 lit. b) lub w programie EBT przewidzianym w pkt ORO.FC.231.”;
- 4) w załączniku IV (część CAT) wprowadza się następujące zmiany:
CAT.IDE.A.185 lit. c) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- 1) „ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów o MCTOM większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2022 r.; lub”;
- 5) w załączniku VI (część NCC) wprowadza się następujące zmiany:
NCC.IDE.A.160 lit. b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- 1) „ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów o MCTOM większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2022 r.; lub”;
- 6) w załączniku VIII (część SPO) wprowadza się następujące zmiany:
SPO.IDE.A.140 lit. b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) ostatnich 25 godzin, w przypadku samolotów o MCTOM większej niż 27 000 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2022 r.; lub”.
-