РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2020/2036 НА КОМИСИЯТА

от 9 декември 2020 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 по отношение на изискванията за компетентността на летателните екипажи и методите на обучение и за отлагане на датите на прилагане на някои мерки в контекста на пандемията от COVID-19

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета ([1]), и по-специално член 31 от него,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията ([2]) се определят изискванията, на които операторите на въздухоплавателни средства трябва да отговарят по отношение на периодичното оперативно обучение и проверка на своите пилоти.

(2) В Европейския план за авиационна безопасност, приет от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (наричана по-долу „Агенцията“) съгласно член 6 от Регламент (ЕС) 2018/1139, се посочва, че е от ключово значение авиационният персонал да притежава правилната компетентност и че методите на обучение трябва да бъдат адаптирани, за да се гарантира, че персоналът е в състояние да се справи с новопоявяващите се технологии и нарастващата сложност на авиационната система.

(3) През 2013 г. Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) публикува „Наръчник за обучение, основано на факти“ (Документ 9995 AN/497), който съдържа рамка на компетентностите („основни компетентности“), необходими за безопасна, ефективна и ефикасна работа в търговския въздушен транспорт, и съответните описания и свързани поведенчески показатели за оценяване на тези компетентности. Компетентностите за обучението, основано на факти (ЕВТ), обхващат това, което в областта на обучението на пилоти преди беше познато като технически и нетехнически знания, умения и нагласи (KSA).

(4) Целта на ЕВТ е да се подобри безопасността и да се повиши компетентността на летателните екипажи да експлоатират безопасно въздухоплавателните средства във всички режими на полет и да могат да разпознават и управляват неочаквани ситуации. Идеята, която стои зад ЕВТ, е да се отдаде максимално значение на ученето и да се ограничат формалните проверки.

(5) Поради това Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията следва да бъде изменен в съответствие с Документ 9995 на ИКАО „Наръчник за обучение, основано на факти“, за да се въведат изисквания за предоставяне на обучение, проверка и оценка съгласно програмата за ЕВТ и да се даде възможност на органите да одобрят базовото ЕВТ, което заменя предишните проверки, т.е. квалификационната проверка на оператора (OPC) и квалификационната проверка, свързана със свидетелството за летателна правоспособност (LPC). Това ще позволи единен подход към периодичното обучение от страна на оператора.

(6) Пандемията от COVID-19 сериозно възпрепятства способността на държавите членки и на авиационния сектор да се подготвят за прилагането на редица наскоро приети регламенти за изпълнение в областта на авиационната безопасност.

([1]) ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1.

([2]) Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр. 1).

(7) В Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията се изисква от 1 януари 2021 г. да бъдат монтирани и използвани устройства за запис на разговорите в пилотската кабина (устройства за запис на разговорите в пилотската кабина с възможност за записване 25 часа). Прилагането на това изискване следва да бъде отложено, за да се избегне непропорционалната финансова тежест за операторите на въздухоплавателни средства и производителите на самолети, чиято доставка на операторите е била планирана преди 1 януари 2021 г., но впоследствие не е била изпълнена поради пандемията от COVID-19.

(8) Агенцията се е уверила, че е възможно да се отложи прилагането на изискването, посочено в съображение 7, за ограничен период от време, без това да има отрицателно въздействие върху авиационната безопасност.

(9) Агенцията подготви проект на правила за прилагане и го представи със становище № 8/2019 ([3]) в съответствие с член 75, параграф 2, букви б) и в) и член 76, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

(10) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, учреден съгласно член 127 от Регламент (ЕС) 2018/1139,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Изменения на Регламент (ЕС) № 965/2012

Приложения I, II и III към Регламент (ЕС) № 965/2012 се изменят съгласно приложението към настоящия регламент.

Член 2

Дата на влизане в сила и прилагане

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 9 декември 2020 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

([3]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложения I, II и III към Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията се изменят, както следва:

(1) Приложение I се изменя, както следва:

Вмъкват се следните определения:

„23а. „компетентност“ означава измерение на човешките възможности, което се използва за надеждно прогнозиране на успешните резултати на работното място и което се проявява и наблюдава чрез поведение, което мобилизира съответните знания, умения и нагласи за изпълнение на дейности или задачи при определени условия;

23б. „обучение, основано на компетентността“ означава програми за оценка и обучение, които се характеризират с ориентираност към резултатите, акцент върху стандартите за резултатност и тяхното измерване, както и разработване на обучение в съответствие с определените стандарти за резултатност;

23в. „рамка на компетентностите“ означава пълен набор от установени компетентности, които се разработват, преподават и оценяват по програмата на оператора за обучение, основано на факти, като се използват сценарии, които имат отношение към експлоатацията и които са достатъчно всеобхватни, за да подготвят пилота както за предвидени, така и за непредвидени заплахи и грешки;

42г. „модул ЕВТ“ означава комбинация от сесии на одобрено тренировъчно средство за полетна симулация като част от 3-годишния интервал на периодична оценка и обучение;

47а. „записване“ означава административното действие, извършвано от оператора, когато пилотът участва в програмата на оператора за ЕВТ;

47б. „записан пилот“ означава пилотът, който участва в програмата за периодично обучение ЕВТ;

47в. „еквивалентност на подходите“ означава всички подходи, които пораждат допълнително натоварване върху компетентен екипаж, независимо от това дали те се използват, или не в модулите ЕВТ;

47г. „еквивалентност на неизправностите“ означава всички неизправности, които пораждат съществено натоварване върху компетентен екипаж, независимо от това дали те се използват, или не в модулите ЕВТ;

47д. „етап на оценка“ означава един от етапите на модула ЕВТ, който представлява сценарий за полет, ориентиран към рейсови условия, представителен за средата на оператора, по време на който има едно или повече събития за оценка на ключови елементи на определената рамка на компетентностите;

47е. „обучение, основано на факти (ЕВТ)“ означава оценка и обучение въз основа на оперативни данни, което се характеризира с изграждане и оценка на цялостния капацитет на даден пилот по отношение на редица компетентности (рамка на компетентностите), а не чрез измерване на резултатите при отделни събития или маневри;

69б. „обучение на пилотското място“ означава техника, използвана по време на етапа на обучение за маневри или етапа на обучение, основано на сценарий, при която инструкторите могат:

а) да дават прости указания на един пилот; или

б) да изпълняват предварително определени упражнения — от пилотското място, като пилотиращ пилот (PF) или като обслужващ пилот (PM) за:

1) демонстриране на техники; и/или

2) ангажиране на другия пилот да се намеси или взаимодейства;

69в. „съгласуваност между инструкторите“ означава последователността или стабилността на оценките между различните инструктори на ЕВТ, която дава оценка (или оценки) за това до каква степен има хомогенност или консенсус за квалификацията, дадена от инструкторите (оценяващите);

72а. „сценарий за полет, ориентиран към рейсови условия“ означава оценка и обучение, включващи реалистични сценарии с пълна симулация на мисия „в реално време“, които са представителни за експлоатацията в рейсови условия;

76б. „етап на обучение за маневри“ означава етап от модул ЕВТ, по време на който, в зависимост от поколението на въздухоплавателното средство, екипажите разполагат с време да практикуват и да подобряват резултатите си до голяма степен чрез упражнения, основани на психомоторни умения, като достигат предписаната траектория на полета или изпълняват предписано събитие до съответния предписан резултат;

76в. „смесена програма за ЕВТ“ означава програма на оператора за периодично обучение и проверка съгласно ORO.FC.230, част от която е предназначена за прилагането на ЕВТ, но която не заменя проверките на професионалната подготовка съгласно допълнение 9 към приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011;

98а. „компетентен“ означава демонстрирал необходимите умения, знания и нагласи, изисквани за изпълнението на определени задачи в съответствие с предписаните стандарти;

105б. „етап на обучение, основано на сценарий“ означава етап от модул ЕВТ, който е съсредоточен върху развитието на компетентности, докато пилотът се обучава да минимизира най-критичните рискове, установени за съответното поколение на въздухоплавателното средство. Той следва да включва управлението на специфични заплахи и грешки на оператора в реално време, в рейсова среда;“;

(2) Приложение II (част ARO) се изменя, както следва:

вмъква се следната точка ARO.OPS.226:

„ARO.OPS.226 Одобряване и надзор върху програми за обучение, основано на факти

а) Когато компетентен орган даде одобрение за програми за ЕВТ, инспекторите трябва да придобият квалификация и да получат обучение за принципите, изпълнението, процеса на одобрение и продължаващия надзор върху ЕВТ.

б) Компетентният орган оценява и упражнява надзор върху програмата за ЕВТ, заедно с процесите, които подпомагат нейното изпълнение и ефективност.

в) При получаване на заявление за одобрение на програма за ЕВТ компетентният орган:

(1) гарантира отстраняването на констатациите от първо ниво в областите, които ще подпомогнат изпълнението на програмата за ЕВТ;

(2) оценява способността на оператора да подпомогне изпълнението на програмата за ЕВТ. Като минимум се разглеждат следните елементи:

(i) опитът и възможностите на системата за управление на оператора в областите, които ще подпомогнат изпълнението на програмата за ЕВТ — по-специално обучението на летателния екипаж;

(ii) пригодността на програмата за ЕВТ на оператора — програмата за ЕВТ трябва да съответства на размера на оператора, както и на естеството и сложността на неговите дейности, като се вземат предвид опасностите и свързаните рискове, присъщи на тези дейности;

(iii) адекватността на системата за водене на отчетност на оператора, по-специално по отношение на обучението на летателния екипаж, записите за проверките и квалификацията, по-специално ORO.GEN.220 и ORO.MLR.115, букви в) и г);

(iv) пригодността на системата на оператора за оценяване на компетентността на пилота;

(v) компетентността и опита на инструкторите и другия персонал, участващ в програмата за ЕВТ, при използването на процесите и процедурите, които подпомагат изпълнението на програмата за ЕВТ; както и

(vi) планът на оператора за прилагане на ЕВТ и оценка на риска за безопасността в подкрепа на програмата за ЕВТ, за да се покаже как може да се постигне равнище на безопасност, равностойно на това на настоящата програма за обучение.

г) Компетентният орган издава одобрение на програмата за ЕВТ, ако при оценката се стигне до заключението, че е осигурено съответствие най-малко с ORO.FC.146, ORO.FC.231 и ORO.FC.232.

д) Без да се засяга ARO.GEN.120, букви г) и д), компетентният орган уведомява Агенцията, когато започне оценката на алтернативните средства за съответствие, свързани с ЕВТ.“.

(3) Приложение III (част ORO) се изменя, както следва:

а) точка ORO.FC.145 се заменя със следното:

„ORO.FC.145 Предоставяне на обучение, проверка и оценка

а) Всички обучения, проверки и оценки, изисквани съгласно настоящата подчаст, се провеждат в съответствие с програмите за обучение и учебните планове, определени от оператора в ръководството за експлоатация.

б) При изготвяне на учебните програми и планове операторът взема предвид съответните елементи, определени в задължителната част на данните за експлоатационна годност, установени в съответствие с Регламент (ЕС) № 748/2012.

в) При операции на ТВТ програмите за обучение и проверки, включително учебните планове и използването на индивидуални тренировъчни средства за полетна симулация (FSTD), се одобряват от компетентния орган.

г) FSTD е копие на въздухоплавателното средство, използвано от оператора, доколкото това е изпълнимо. Различията между FSTD и въздухоплавателното средство се описват и на тях се обръща внимание чрез инструктаж или обучение, според случая.

д) Операторът установява система за наблюдение на промените в FSTD и гарантиране, че тези промени не засягат адекватността на програмите за обучение.“;

б) вмъква се следната точка ORO.FC.146:

„ORO.FC.146 Персонал, който обучава, проверява и оценява

а) Всички обучения, проверки и оценки, изисквани съгласно настоящата подчаст, се провеждат от подходящо квалифициран персонал.

б) В случая на летателно обучение и проверки, както и при обучение и проверки на тренировъчно средство за полетна симулация, персоналът, който предоставя обучението и извършва проверките, е квалифициран в съответствие с приложение I (част FCL) към Регламент (ЕС) № 1178/2011.

в) Персоналът, който извършва оценяването и предоставя обучение по дадена програма за ЕВТ:

1) притежава сертификат за инструктор или проверяващ по приложение I (част FCL);

2) завършил е стандартизационната програма на оператора за инструктори за ЕВТ. Тя включва първоначална и периодична стандартизационна програма.

Преминаването на първоначалната стандартизационна програма за ЕВТ на оператора дава права на инструктора да извършва практическа оценка на ЕВТ.

г) Независимо от буква б) по-горе, оценката на компетентността в рейсови условия се извършва от подходящо квалифициран командир, определен от оператора, който отговаря на стандартизационните условия по отношение на концепцията за ЕВТ и оценката на компетентностите (оценител в рейсови условия).“;

в) вмъква се следната точка ORO.FC.231:

„ORO.FC.231 Обучение, основано на факти (ЕВТ)

а) ПРОГРАМА ЗА ЕВТ

(1) Операторът може да замени изискванията на ORO.FC.230 чрез изготвяне, прилагане и поддържане на подходяща програма за ЕВТ, одобрена от компетентния орган.

Операторът демонстрира способността си да подпомага изпълнението на програмата за ЕВТ (включително план за изпълнение) и извършва оценка на риска за безопасността, показваща как се постига еквивалентно равнище на безопасност.

(2) Програмата за ЕВТ:

(i) съответства на размера на оператора, както и на естеството и сложността на неговите дейности, като се вземат предвид опасностите и свързаните рискове, присъщи на тези дейности;

(ii) гарантира компетентността на пилотите чрез оценка и изграждане на техните компетентности, необходими за безопасна, ефективна и ефикасна експлоатация на въздухоплавателните средства;

(iii) гарантира, че всеки пилот е запознат с темите за оценка и обучение, изготвени в съответствие с ORO.FC.232;

(iv) включва най-малко шест модула ЕВТ, разпределени в рамките на 3-годишна програма. Всеки модул ЕВТ се състои от етап на оценка и етап на обучение. Срокът на валидност на даден модул ЕВТ е 12 месеца.

А) Етапът на оценка включва сценарий (или сценарии) за полет, ориентиран към рейсови условия, за оценяване на всички компетентности и определяне на индивидуалните потребности от обучение.

Б) Етапът на обучение включва:

а) етапа на обучение за маневри, включващ обучение за придобиване на умения за определени маневри;

б) етапа на обучение, основано на сценарий, включващ сценарий (или сценарии) за полет, ориентиран към рейсови условия, за оценяване на всички компетентности и определяне на индивидуалните потребности от обучение.

Етапът на обучение се провежда своевременно след етапа на оценяване.

(3) Операторът гарантира, че всеки пилот, записан в програмата за ЕВТ, преминава:

(i) минимум два модула ЕВТ в рамките на срока на валидност на квалификацията за тип, разделени от период, не по-кратък от 3 месеца. Модулът ЕВТ се счита за завършен, когато:

А) е покрито съдържанието на програмата за ЕВТ за съответния модул ЕВТ (запознаване на пилота с темите за оценка и обучение); както и

Б) е доказано приемливо ниво на ефективност по всички наблюдавани компетентности;

(ii) оценка (оценки) на компетентността в рейсови условия; както и

(iii) наземно обучение.

(4) Операторът изготвя програма за осигуряване на стандартизация и за съгласуваност за инструкторите за ЕВТ, с цел да се гарантира, че инструкторите, участващи в ЕВТ, са надлежно квалифицирани да изпълняват своите задачи.

(i) Всички инструктори трябва да преминат тази програма.

(ii) Операторът използва подходящи методи и показатели за оценка на съгласуваността.

(iii) Операторът демонстрира, че инструкторите са постигнали достатъчна степен на съгласуваност.

(5) Програмата за ЕВТ може да включва процедури за непредвидени обстоятелства, които биха могли да засегнат предоставянето на модулите ЕВТ. Операторът доказва необходимостта от тези процедури. Процедурите трябва да гарантират, че пилотът не провежда експлоатация в рейсови условия, ако наблюдаваната ефективност е под минималното приемливо равнище. Същите може да включват:

(i) различен период на разделяне между модулите ЕВТ; както и

(ii) различна последователност на етапите на модула ЕВТ.

б) РАМКА НА КОМПЕТЕНТНОСТИТЕ

Операторът използва рамка на компетентностите за всички аспекти на оценката и обучението по програмата за ЕВТ. Рамката на компетентностите трябва:

(1) да бъде всеобхватна, точна и използваема;

(2) да включва наблюдаваното поведение, необходимо за безопасна, ефективна и ефикасна експлоатация;

(3) да включва определен набор от компетентности, техните описания и свързаното с тях наблюдавано поведение.

в) ЕФЕКТИВНОСТ НА СИСТЕМАТА ЗА ОБУЧЕНИЕ

1) Ефективността на системата за ЕВТ се измерва и оценява чрез процес на обратна връзка с цел:

(i) потвърждаване и прецизиране на програмата на оператора за ЕВТ;

(ii) установяване дали програмата на оператора за ЕВТ изгражда компетентностите на пилотите.

(2) Процесът на обратна връзка е включен в системата за управление на оператора.

(3) Операторът разработва процедури за защита на данните от ЕВТ.

г) СИСТЕМА ЗА ОЦЕНЯВАНЕ

(1) Операторът използва система за оценяване, за да направи оценка на компетентностите на пилота. Системата за оценяване гарантира:

(i) достатъчна степен на подробност, за да се даде възможност за точни и полезни измервания на индивидуалните показатели за ефективност;

(ii) критерий за ефективност и скала за всяка компетентност, с точка от скалата, която определя минималното приемливо равнище, което трябва да бъде постигнато за провеждане на експлоатация в рейсови условия. Операторът разработва процедури за справяне със слабите резултати на пилота;

(iii) интегритет на данните;

(iv) сигурност на данните.

(2) Операторът редовно проверява точността на системата за оценяване спрямо система с референтни критерии.

д) ПОДХОДЯЩИ СРЕДСТВА ЗА ОБУЧЕНИЕ И БРОЙ ЧАСОВЕ, НЕОБХОДИМИ ЗА ЗАВЪРШВАНЕ НА ПРОГРАМАТА НА ОПЕРАТОРА ЗА ЕВТ

1) Всеки модул ЕВТ се провежда на FSTD с подходящо ниво на квалификация, за да се гарантира правилното представяне на темите за оценка и обучение.

2) Операторът осигурява достатъчен брой часове на подходящо средство за обучение, за да може пилотът да завърши програмата на оператора за ЕВТ. Критериите за определяне на броя часове за програмата за ЕВТ са следните:

(i) броят часове съответства на размера и сложността на програмата за ЕВТ;

(ii) броят часове е достатъчен за завършване на програмата за ЕВТ;

(iii) броят часове осигурява ефективна програма за ЕВТ, като се вземат предвид препоръките на ИКАО, Агенцията и компетентния орган;

(iv) броят часове съответства на технологията на използваните средства за обучение.

е) ЕКВИВАЛЕНТНОСТ НА НЕИЗПРАВНОСТИТЕ

(1) Всеки пилот получава оценка и обучение по управление на неизправностите на системите на въздухоплавателните средства.

(2) Неизправностите на системите на въздухоплавателните средства, пораждащи съществено натоварване върху компетентен екипаж, се групират, като за отправна точка се използват следните характеристики:

(i) спешност;

(ii) сложност;

(iii) влошаване на контрола върху въздухоплавателното средство;

(iv) загуба на прибори;

(v) управление на последиците.

(3) Всеки пилот трябва да бъде запознат с поне една неизправност за всяка характеристика, при честотата, определена в таблицата на темите за оценка и обучение.

(4) Ефективността, показана при управлението на една неизправност, се счита за равностойна на тази, показана при управлението на други неизправности със същите характеристики.

ж) ЕКВИВАЛЕНТНОСТ НА ПОДХОДИТЕ, СЪОТВЕТСТВАЩИ НА ЕКСПЛОАТАЦИЯТА

(1) Операторът гарантира, че всеки пилот редовно преминава обучение за изпълнение на видовете подход и методите за подход, съответстващи на експлоатацията.

(2) Това обучение включва подходи, които пораждат допълнително натоварване върху компетентен екипаж.

(3) То включва подходите, които изискват специално одобрение в съответствие с приложение V (част SPA) към настоящия регламент.

з) ОЦЕНКА НА КОМПЕТЕНТНОСТТА В РЕЙСОВИ УСЛОВИЯ

1) Всеки пилот периодично преминава оценка на компетентността в рейсови условия на въздухоплавателно средство, за да демонстрира безопасно, ефективно и ефикасно провеждане на нормална експлоатация в рейсови условия, описана в ръководството за експлоатация.

2) Срокът на валидност на оценката на компетентността в рейсови условия е 12 месеца.

3) Операторът, одобрен за ЕВТ, може — с одобрението на компетентния орган — да удължи валидността на оценката на компетентността в рейсови условия на:

i) 2 години, предмет на оценка на риска;

ii) или 3 години, предмет на процес на обратна връзка за мониторинг на експлоатацията в рейсови условия, с който се установяват заплахите за експлоатацията, свеждат се до минимум рисковете от такива заплахи и се прилагат мерки за управление на човешките грешки при експлоатацията.

4) За успешното преминаване на оценката на компетентността в рейсови условия пилотът демонстрира приемливо ниво на ефективност по всички наблюдавани компетентности.

и) НАЗЕМНО ОБУЧЕНИЕ

1) Всеки пилот на всеки 12 календарни месеца преминава:

(i) техническо наземно обучение;

(ii) оценка и обучение относно местоположението и използването на цялото аварийно-спасително оборудване, намиращо се на борда на въздухоплавателното средство.

2) С одобрението на компетентния орган и след оценка на риска операторът може да удължи срока за оценка и обучение относно местоположението и използването на цялото аварийно-спасително оборудване, намиращо се на борда на въздухоплавателното средство, на 24 месеца.“;

г) вмъква се следната точка ORO.FC.232:

„ORO.FC.232 Теми за оценка и обучение по програмата за ЕВТ

а) Операторът гарантира, че всеки пилот е запознат с темите за оценка и обучение.

б) Темите за оценка и обучение са:

(1) извлечени от данни за безопасността и оперативни данни, които се използват за определяне на областите за подобряване и приоритизиране на обучението на пилотите с цел насочване при изработването на подходящи програми за ЕВТ;

(2) разпределени в рамките на 3-годишен период с определена честота;

(3) относими към типа или варианта на въздухоплавателното средство, което пилотът управлява.“;

д) следната точка ORO.FC.235, буква а) се заменя със следното:

„ORO.FC.235 Квалификация на пилота за експлоатация на въздухоплавателното средство от всяка пилотска седалка

а) Командири, чиито задължения включват експлоатирането на въздухоплавателното средство от всяка пилотска седалка и изпълнението на задълженията на втори пилот, или командири, от които се изисква изпълнението на задължения по обучение или проверка, завършват допълнително обучение и проверка, както е определено в ръководството за експлоатация. Проверката може да се извърши заедно с квалификационната проверка на оператора, предписана в точка ORO.FC.230, буква б) или в програмата за ЕВТ, предписана в точка ORO.FC.231.“.

(4) Приложение IV (част CAT) се изменя, както следва:

буква в), подточка 1 от точка CAT.IDE.A.185 се заменя със следното:

(1) „последните 25 часа за самолетите с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2022 г.; или“.

(5) Приложение VI (част NCC) се изменя, както следва:

буква б), подточка 1 от точка NCC.IDE.A.160 се заменя със следното:

(1) „последните 25 часа за самолетите с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2022 г.; или“.

(6) Приложение VIII (част SPO) се изменя, както следва:

буква б), подточка 1 от точка SPO.IDE.A.140 се заменя със следното:

„1) последните 25 часа за самолетите с максимална сертифицирана излетна маса, надвишаваща 27 000 kg, чийто първоначален индивидуален сертификат за летателна годност е издаден на или след 1 януари 2022 г.; или“.