

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2020/2036 DE LA COMMISSION**du 9 décembre 2020****modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les exigences relatives aux compétences et aux méthodes de formation des équipages de conduite et reportant les dates d'application de certaines mesures dans le contexte de la pandémie de COVID-19**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 31,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission ⁽²⁾ établit les exigences auxquelles les exploitants d'aéronefs doivent satisfaire en ce qui concerne la formation de maintien des compétences opérationnelles et le contrôle de leurs pilotes.
- (2) Le plan européen pour la sécurité aérienne adopté par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«Agence») en vertu de l'article 6 du règlement (UE) 2018/1139 a établi qu'il est essentiel que le personnel de l'aviation ait les compétences appropriées et que les méthodes de formation soient adaptées pour garantir que le personnel est en mesure de faire face aux nouvelles technologies émergentes et à la complexité croissante du système aéronautique.
- (3) En 2013, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a publié le «Manuel de formation basée sur des données probantes» (Doc.9995 AN/497), qui contient un cadre de compétences («compétences de base») nécessaire pour une exploitation sûre, efficace et efficiente dans un environnement commercial de transport aérien, ainsi que les descriptions correspondantes et les indicateurs comportementaux correspondants pour évaluer ces compétences. Les compétences faisant l'objet de la formation basée sur des données probantes («evidence-based training», ci-après «EBT») englobent ce que l'on appelait auparavant dans la formation des pilotes les connaissances, habiletés et attitudes techniques et non techniques («KSA»).
- (4) L'objectif de l'EBT est d'améliorer la sécurité et de renforcer les compétences de l'équipage de conduite pour qu'il puisse exploiter l'aéronef en toute sécurité dans tous les régimes de vol et être en mesure d'identifier et de gérer des situations imprévues. L'EBT est conçue de manière à optimiser l'apprentissage et à limiter les contrôles formels.
- (5) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 965/2012 conformément au document 9995 de l'OACI intitulé «Manuel de formation basée sur des données probantes» afin d'introduire des exigences en matière de formation, de contrôle et d'évaluation du programme EBT et de permettre aux autorités d'approuver l'EBT de base, qui remplace les contrôles précédents, à savoir le contrôle hors ligne de l'exploitant (OPC) et le contrôle hors ligne des licences (LPC). Cela permettra une approche unique de la formation de maintien des compétences de l'exploitant.
- (6) La pandémie de COVID-19 compromet gravement la capacité des États membres et du secteur de l'aviation à se préparer à l'application d'un certain nombre de règlements d'exécution récemment adoptés dans le domaine de la sécurité aérienne.

⁽¹⁾ JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

- (7) Le règlement (UE) n° 965/2012 exige que des enregistreurs de conversations du poste de pilotage (ou «CVR», permettant un enregistrement de 25 heures) soient installés et utilisés à partir du 1^{er} janvier 2021. Afin d'éviter une charge financière disproportionnée pour les exploitants d'aéronefs et les fabricants des avions dont la livraison aux exploitants était prévue avant le 1^{er} janvier 2021 mais a été perturbée par la pandémie de COVID-19, il convient de reporter l'application de cette exigence.
- (8) L'Agence a vérifié que le report de l'application de la disposition visée au considérant 7 pour une durée limitée est possible sans nuire à la sécurité aérienne.
- (9) L'Agence a élaboré un projet de règles d'application qu'elle a soumis accompagné de l'avis n° 08/2019 ⁽³⁾, conformément à l'article 75, paragraphe 2, points b) et c), et à l'article 76, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139.
- (10) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement (UE) n° 965/2012

Les annexes I, II et III du règlement (UE) n° 965/2012 sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 9 décembre 2020.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

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

ANNEXE

Les annexes I, II et III du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission sont modifiées comme suit:

(1) L'annexe I est modifiée comme suit:

Les définitions suivantes sont insérées:

- «23 bis) la “compétence” désigne une dimension des performances humaines qui sert à prévoir de manière fiable de bonnes performances en cours d'emploi et qui se manifeste et est observée au moyen de comportements qui mobilisent les connaissances, les habiletés et les attitudes nécessaires pour mener à bien des activités ou des tâches dans des conditions déterminées;
- 23 ter) la “formation basée sur les compétences” désigne des programmes d'évaluation et de formation qui se caractérisent par le fait qu'ils sont axés sur les performances et qu'ils mettent l'accent sur les normes de performance et leur mesure, ainsi que sur l'élaboration d'une formation conforme aux normes de performance spécifiées;
- 23 quater) le “cadre de compétences” désigne un ensemble complet de compétences déterminées qui sont développées et font l'objet d'une formation et d'une évaluation dans le cadre du programme de formation basée sur des données probantes de l'exploitant qui utilise des scénarios pertinents du point de vue des opérations et qui est suffisamment large pour préparer le pilote aux menaces et erreurs prévues et imprévues;
- 42 quinquies) le “module EBT” désigne une combinaison de sessions dans un simulateur d'entraînement au vol qualifié dans le cadre de la période de 3 ans d'évaluation périodique et de formation de maintien des compétences;
- 47 bis) l'“inscription” désigne l'action administrative effectuée par l'exploitant lorsqu'un pilote participe au programme EBT de l'exploitant;
- 47 ter) le “pilote inscrit” désigne le pilote qui participe au programme EBT de formation de maintien des compétences;
- 47 quater) l'“équivalence des approches” désigne toutes les approches qui imposent une contrainte supplémentaire à un équipage compétent, qu'elles soient ou non utilisées dans les modules EBT;
- 47 quinquies) l'“équivalence des défaillances” désigne toutes les défaillances qui font peser une contrainte importante sur un équipage compétent, qu'elles soient ou non utilisées dans les modules EBT;
- 47 sexties) la “phase d'évaluation” désigne l'une des phases d'un module EBT, qui est un scénario de vol “orienté-ligne” représentatif de l'environnement de l'exploitant et au cours duquel un ou plusieurs événements sont présentés pour évaluer des éléments clés du cadre de compétences défini;
- 47 septies) la “formation basée sur des données probantes (EBT)” désigne l'évaluation et la formation fondées sur des données opérationnelles, qui se caractérise par le développement et l'évaluation de la capacité globale d'un pilote dans toute une série de compétences (cadre de compétences) plutôt que par la mesure des performances lors d'événements ou de manœuvres donnés;
- 69 ter) l'“instruction en siège” désigne une technique utilisée lors de la phase de formation aux manœuvres ou de la phase de formation fondée sur des scénarios, dans laquelle les instructeurs peuvent:
- (a) donner des instructions simples à un pilote; ou
 - (b) effectuer des exercices prédéterminés agissant, alors qu'ils occupent un siège de pilote, en tant que pilote aux commandes ou pilote surveillant pour:
 - 1) faire la démonstration de techniques; et/ou
 - 2) susciter une intervention ou une interaction de la part de l'autre pilote;
- 69 quater) la “concordance des instructeurs” désigne la cohérence ou la stabilité des notes entre différents instructeurs EBT et consiste à attribuer un score (ou des scores) correspondant à la mesure dans laquelle les notes données par les instructeurs (notateurs) sont homogènes ou forment un consensus;
- 72 bis) le “scénario de vol ‘orienté-ligne’” désigne l'évaluation et la formation impliquant une mission de simulation réaliste, “en temps réel” et complète de scénarios représentatifs des opérations en ligne;
- 76 ter) la “phase de formation aux manœuvres” désigne une phase d'un module EBT au cours de laquelle, selon la génération d'aéronefs, les équipages ont le temps de pratiquer et d'améliorer leurs performances dans le cadre d'exercices essentiellement fondés sur des compétences psychomotrices en atteignant une trajectoire de vol prescrite ou en effectuant un événement prescrit jusqu'à un résultat prescrit;

- 76 quater) un "programme mixte EBT" désigne un programme de l'exploitant en matière de formation de maintien des compétences et de contrôle conformément au point ORO.FC.230, dont une partie est consacrée à la mise en œuvre de l'EBT, mais qui ne remplace pas les contrôles de compétences prévus à l'appendice 9 de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011;
- 98 bis) "compétent" signifie avoir démontré les connaissances, habiletés et attitudes nécessaires pour exécuter toutes les tâches définies conformément à la norme prescrite;
- 105 ter) la "phase de formation fondée sur des scénarios" désigne une phase d'un module EBT axée sur le développement des compétences, lors de laquelle le pilote est formé pour atténuer les risques les plus critiques recensés pour la génération d'aéronefs. Elle devrait inclure la gestion des menaces et des erreurs propres à l'exploitant en question dans un environnement en temps réel "orienté ligne";»

(2) L'annexe II (partie ARO) est modifiée comme suit:

Le point ARO.OPS.226 suivant est inséré:

«ARO.OPS.226 Approbation et supervision de programmes de formation basée sur des données probantes

- (a) Lorsqu'une autorité compétente approuve des programmes EBT, les inspecteurs doivent recevoir une qualification et une formation en ce qui concerne les principes, les procédures de demande et d'agrément et la supervision continue de l'EBT.
- (b) L'autorité compétente évalue et supervise le programme EBT, ainsi que les processus qui soutiennent la mise en œuvre du programme et son efficacité.
- (c) Lorsqu'elle reçoit une demande d'approbation d'un programme EBT, l'autorité compétente:
- (1) veille à la correction des constatations de niveau 1 dans les domaines qui étayeront la demande relative au programme EBT;
 - (2) évalue la capacité de l'exploitant à soutenir la mise en œuvre du programme EBT. Les éléments suivants sont considérés comme des exigences minimales:
 - (i) la maturité et la capacité du système de gestion de l'exploitant dans les domaines qui étayeront la demande relative au programme EBT, en particulier la formation des équipages de conduite;
 - (ii) l'adéquation du programme EBT de l'exploitant — le programme EBT doit correspondre à la taille de l'exploitant, ainsi qu'à la nature et à la complexité de ses activités, compte tenu des dangers et des risques associés inhérents à ces activités;
 - (iii) l'adéquation du système d'archivage de l'exploitant, notamment en ce qui concerne les dossiers relatifs à la formation, au contrôle et aux qualifications de l'équipage de conduite, conformément notamment aux points ORO.GEN.220 et ORO.MLR.115 c) et d);
 - (iv) l'adéquation du système de classement de l'exploitant pour évaluer les compétences du pilote;
 - (v) la compétence et l'expérience des instructeurs et des autres membres du personnel participant au programme EBT dans l'utilisation des processus et procédures qui soutiennent la mise en œuvre du programme; et
 - (vi) le plan de mise en œuvre du programme EBT de l'exploitant et une évaluation des risques pour la sécurité à l'appui du programme EBT afin de démontrer comment un niveau de sécurité équivalent à celui du programme de formation actuel peut être atteint.
- (d) L'autorité compétente approuve le programme EBT lorsque l'évaluation conclut que la conformité avec au moins ORO.FC.146, ORO.FC.231 et ORO.FC.232 est assurée.
- (e) Sans préjudice des points ARO.GEN.120 d) et e), l'autorité compétente informe l'Agence lorsqu'elle commence l'évaluation d'un moyen de conformité alternatif lié à l'EBT.»

(3) L'annexe III (partie ORO) est modifiée comme suit:

(a) Le point ORO.FC.145 est remplacé par le texte suivant:

«ORO.FC.145 Formation, contrôle et évaluation

- (a) Les formations, contrôles et évaluations requis dans la présente sous-partie sont tous effectués conformément aux programmes et plans de formation établis par l'exploitant dans le manuel d'exploitation;
- (b) Lorsqu'il établit les programmes et plans de formation, l'exploitant inclut les éléments appropriés définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) n° 748/2012.
- (c) En cas d'opérations de CAT, les programmes de formation et de contrôle, ainsi que les plans de formation et l'utilisation de simulateurs d'entraînement au vol (FSTD) individuels sont agréés par l'autorité compétente.
- (d) Dans la mesure du possible, le FSTD est une réplique de l'aéronef utilisé par l'exploitant. Les différences entre le FSTD et l'aéronef sont décrites et présentées lors d'une séance d'information ou d'une formation, selon le cas.
- (e) L'exploitant établit un système permettant de surveiller correctement les modifications apportées au FSTD et de s'assurer que ces modifications n'ont aucune incidence sur l'adéquation des programmes de formation.»
- (b) Le point ORO.FC.146 suivant est inséré:
- «ORO.FC.146 Personnel assurant la formation, le contrôle et l'évaluation
- (a) Les formations, contrôles et évaluations requis dans la présente sous-partie sont tous effectués par du personnel dûment qualifié.
- (b) Dans le cas d'un entraînement en vol et sur simulateur d'entraînement au vol, ainsi que des contrôles, le personnel qui dispense la formation et procède aux contrôles est qualifié conformément à l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011.
- (c) Dans le cas d'un programme EBT, le personnel chargé de l'évaluation et de la formation:
- 1) est titulaire d'un certificat d'instructeur ou d'examineur tel que prévu à l'annexe I (partie FCL);
 - 2) a achevé le programme EBT de l'exploitant en matière de standardisation de l'instructeur. Ce programme comprend un programme initial de standardisation et un programme périodique de standardisation.
- L'achèvement du programme initial autorisera l'instructeur à effectuer une évaluation pratique EBT.
- (d) Nonobstant le point b) ci-dessus, l'évaluation en ligne de compétences est effectuée par un commandant de bord dûment qualifié, désigné par l'exploitant, qui a suivi un programme de standardisation portant sur les concepts EBT et l'évaluation des compétences (évaluateur en ligne).»
- (c) Le point ORO.FC.231 suivant est inséré:
- «ORO.FC.231 Formation basée sur des données probantes
- a) PROGRAMME EBT
- (1) Au lieu d'appliquer les exigences du point ORO.FC.230, l'exploitant peut établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme EBT adéquat approuvé par l'autorité compétente.
- L'exploitant démontre sa capacité à soutenir la mise en œuvre du programme EBT (notamment en présentant un plan de mise en œuvre) et effectue une évaluation des risques pour la sécurité démontrant comment un niveau de sécurité équivalent est atteint.
- (2) Le programme EBT:
- (i) correspond à la taille de l'exploitant, ainsi qu'à la nature et à la complexité de ses activités, compte tenu des dangers et des risques associés inhérents à ces activités;
 - (ii) garantit la compétence des pilotes en évaluant et en développant les compétences des pilotes requises pour une exploitation sûre, efficace et efficiente des aéronefs;
 - (iii) fait en sorte que les thèmes d'évaluation et de formation dérivés conformément au point ORO.FC.232 soient présentés à chaque pilote;
 - (iv) inclut au moins six modules EBT répartis au sein d'un programme de 3 ans; chaque module EBT comprend une phase d'évaluation et une phase de formation. La durée de validité d'un module EBT est de 12 mois.

- (A) La phase d'évaluation comprend un scénario (ou des scénarios) de vol "orienté ligne" visant à évaluer toutes les compétences et à déterminer les besoins individuels en matière de formation.
- (B) La phase de formation comprend:
 - (a) la phase de formation aux manœuvres, comprenant la formation à la maîtrise de certaines manœuvres définies;
 - (b) la phase de formation basée sur un scénario, comprenant un scénario (ou des scénarios) de vol "orienté ligne" visant à développer les compétences et à répondre aux besoins individuels en matière de formation.

La phase de formation est menée en temps voulu après la phase d'évaluation.

- (3) L'exploitant veille à ce que chaque pilote inscrit au programme EBT achève:
 - (i) au minimum deux modules EBT au cours de la période de validité de la qualification de type, séparés par une période d'au moins 3 mois. Le module EBT est achevé lorsque:
 - (A) le contenu du programme EBT a été vu pour ce module EBT (les thèmes d'évaluation et de formation ont été présentés au pilote); et
 - (B) un niveau de performance acceptable pour toutes les compétences observées a été démontré;
 - (ii) la ou les évaluation(s) en ligne de compétences; et
 - (iii) la formation au sol.
- (4) L'exploitant établit un programme EBT de standardisation et de garantie de concordance des instructeurs afin de garantir que les instructeurs participant au programme EBT sont dûment qualifiés pour accomplir leurs tâches.
 - (i) Tous les instructeurs doivent suivre ce programme.
 - (ii) L'exploitant utilise des méthodes et des indicateurs appropriés pour évaluer la concordance.
 - (iii) L'exploitant démontre que la concordance des instructeurs est suffisante.
- (5) Le programme EBT peut prévoir des procédures d'urgence en cas de circonstances imprévues susceptibles d'avoir une incidence sur l'exécution des modules EBT. L'exploitant démontre la nécessité de ces procédures. Les procédures garantissent qu'un pilote ne poursuit pas des opérations en ligne si les performances observées sont inférieures au niveau minimal acceptable. Elles peuvent prévoir:
 - (i) un intervalle de temps différent entre les modules EBT; et
 - (ii) un ordre différent des phases du module EBT.

b) CADRE DE COMPÉTENCES

L'exploitant utilise un cadre de compétences pour tous les aspects de l'évaluation et de la formation dans le cadre d'un programme EBT. Le cadre de compétences:

- (1) est complet, précis et utilisable;
- (2) prévoit des comportements observables nécessaires à la sécurité, à l'efficacité et à l'efficience des opérations;
- (3) inclut un ensemble défini de compétences, leur description et les comportements observables qui y sont associés.

c) PERFORMANCE DU SYSTÈME DE FORMATION

- 1) Les performances du système EBT sont mesurées et évaluées au moyen d'un processus de retour d'information afin de:
 - (i) valider et affiner le programme EBT de l'exploitant;
 - (ii) s'assurer que le programme EBT de l'exploitant développe les compétences des pilotes.
- (2) Le processus de retour d'information est inclus dans le système de gestion de l'exploitant.
- (3) L'exploitant élabore des procédures régissant la protection des données de l'EBT.

d) SYSTÈME DE CLASSEMENT

- (1) L'exploitant utilise un système de classement pour évaluer les compétences des pilotes. Le système de classement garantit:
 - (i) un niveau de détail suffisant pour permettre des mesures précises et utiles des performances individuelles;
 - (ii) un critère et une échelle de performance pour chaque compétence, avec un point sur l'échelle qui détermine le niveau minimal acceptable à atteindre pour la conduite des opérations en ligne. L'exploitant élabore des procédures pour remédier aux faibles performances du pilote;
 - (iii) l'intégrité des données;
 - (iv) la sécurité des données.
- (2) L'exploitant vérifie à intervalles réguliers l'exactitude du système de classement par rapport à un système référencé par critères.

e) DISPOSITIFS ADÉQUATS DE FORMATION ET VOLUME D'HEURES POUR TERMINER LE PROGRAMME EBT DE L'EXPLOITANT

- 1) Chaque module EBT est réalisé dans un FSTD avec un niveau de qualification suffisant pour garantir la bonne exécution des thèmes d'évaluation et de formation.
- 2) L'exploitant offre un volume d'heures suffisant dans le dispositif d'entraînement approprié pour que le pilote puisse mener à bien le programme EBT de l'exploitant. Les critères permettant de déterminer l'étendue du programme EBT sont les suivants:
 - (i) l'étendue correspond à la taille et à la complexité du programme EBT;
 - (ii) l'étendue est suffisante pour mener à bien le programme EBT;
 - (iii) l'étendue garantit un programme EBT efficace tenant compte des recommandations formulées par l'OACI, l'Agence et l'autorité compétente;
 - (iv) l'étendue correspond à la technologie des dispositifs d'entraînement utilisés.

f) ÉQUIVALENCE DES DÉFAILLANCES

- (1) Chaque pilote reçoit une évaluation et une formation en matière de gestion des défaillances des systèmes de bord.
- (2) Les défaillances du système de bord qui font peser une contrainte importante sur un équipage compétent sont organisées en fonction des caractéristiques suivantes:
 - (i) l'immédiateté;
 - (ii) la complexité;
 - (iii) la dégradation de la commande de l'aéronef;
 - (iv) la perte d'instruments;
 - (v) la gestion des conséquences.
- (3) Chaque pilote est confronté à au moins une défaillance pour chaque caractéristique à la fréquence déterminée par le tableau des thèmes d'évaluation et de formation.
- (4) La démonstration des compétences dans la gestion d'une défaillance est considérée équivalente à la démonstration des compétences dans la gestion d'autres défaillances présentant les mêmes caractéristiques.

g) ÉQUIVALENCE DES APPROCHES PERTINENTES POUR LES OPÉRATIONS

- (1) L'exploitant veille à ce que chaque pilote reçoive une formation régulière sur l'exécution des types d'approche et des méthodes d'approche pertinents pour les opérations.
- (2) Cette formation porte sur des approches qui imposent une contrainte supplémentaire à un équipage compétent.
- (3) Cette formation comprend les approches qui nécessitent une approbation spécifique conformément à l'annexe V (partie SPA) du présent règlement.

h) ÉVALUATION EN LIGNE DE COMPÉTENCES

- 1) Chaque pilote procède périodiquement à une évaluation en ligne de compétences à bord d'un aéronef afin de démontrer la sécurité, l'efficacité et l'efficacité des opérations normales en ligne décrites dans le manuel d'exploitation.

- 2) La durée de validité d'une évaluation en ligne de compétences est de 12 mois.
 - 3) L'exploitant agréé pour l'EBT peut, avec l'accord de l'autorité compétente, étendre la validité de l'évaluation en ligne de compétences:
 - i) soit à 2 ans, sous réserve d'une évaluation des risques;
 - ii) soit à 3 ans, sous réserve d'un processus de retour d'information pour le contrôle des opérations en ligne qui recense les menaces pesant sur les opérations, minimise les risques de telles menaces et met en œuvre des mesures de gestion des erreurs humaines dans les opérations.
 - 4) Pour mener à bien l'évaluation en ligne de compétences, le pilote doit démontrer un niveau acceptable de performance dans toutes les compétences observées.
- i) FORMATION AU SOL
- 1) Tous les 12 mois civils, chaque pilote doit:
 - (i) suivre une formation technique au sol;
 - (ii) se soumettre à une évaluation et suivre une formation sur l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements d'urgence et de sécurité transportés à bord de l'aéronef.
 - 2) L'exploitant peut, avec l'accord de l'autorité compétente et sous réserve d'une évaluation des risques, porter à 24 mois la période d'évaluation et de formation relative à l'emplacement et à l'utilisation de tous les équipements d'urgence et de sécurité transportés à bord de l'aéronef.»
- (d) Le point ORO.FC.232 suivant est inséré:
«ORO.FC.232 Thèmes d'évaluation et de formation du programme EBT
- (a) L'exploitant veille à ce que les thèmes d'évaluation et de formation soient présentés à chaque pilote.
 - (b) Les thèmes d'évaluation et de formation:
 - (1) sont dérivés des données de sécurité et d'exploitation utilisées pour déterminer les domaines à améliorer et établir les priorités dans la formation des pilotes afin d'orienter la mise en place de programmes EBT appropriés;
 - (2) sont répartis sur une période de 3 ans selon une fréquence définie;
 - (3) se rapportent au type ou à la variante d'aéronef sur lequel le pilote exerce.»
- (e) Le point a) du point ORO.FC.235 est remplacé par le texte suivant:
«ORO.FC.235 Qualification du pilote pour exercer ses activités sur les deux sièges pilotes
- a) Les commandants de bord dont les fonctions leur demandent d'exercer leurs activités sur l'un ou l'autre des sièges pilotes et de remplir les fonctions de copilote, ou les commandants de bord chargés de dispenser une formation ou d'effectuer des activités de contrôle, accomplissent une formation et un contrôle supplémentaires, comme défini dans le manuel d'exploitation. Le contrôle peut être effectué en même temps que le contrôle de compétences de l'exploitant prévu au point ORO.FC.230 b) ou dans le programme EBT prévu au point ORO.FC.231.»
- (4) L'annexe IV (partie CAT) est modifiée comme suit:
Le point c) 1) du point CAT.IDE.A.185 est remplacé par le texte suivant:
(1) «les 25 dernières heures de fonctionnement dans le cas des avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré à partir du 1^{er} janvier 2022; ou».
- (5) L'annexe VI (partie NCC) est modifiée comme suit:
Le point b) 1) du point NCC.IDE.A.160 est remplacé par le texte suivant:
(1) «les 25 dernières heures de fonctionnement dans le cas des avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré à partir du 1^{er} janvier 2022; ou».
- (6) L'annexe VIII (partie SPO) est modifiée comme suit:
Le point b) 1) du point SPO.IDE.A.140 est remplacé par le texte suivant:
(1) les 25 dernières heures de fonctionnement dans le cas des avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré à partir du 1^{er} janvier 2022; ou».
-