

## РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) 2020/2036 НА КОМИСИЈАТА

од 9 декември 2020 година

за измена и дополнување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 за условите за компетентност на летачкиот екипаж и методите за обука како и одложување на датумите за примена на одредени мерки во рамките на пандемијата од COVID-19

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската Унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот, од 4 јули 2018 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Агенција на Европската унија за безбедност во воздухопловството, и за изменување и дополнување на регулативите (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот, и за укинување на регулативите (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулатива (ЕЗ) бр. 3922/91<sup>(1)</sup> на Советот, и особено член 31 од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 <sup>(2)</sup> на Комисијата ги утврдува условите кои операторите на воздухопловите мора да ги почитуваат во однос на периодична оперативна обука и проверка на нивните пилоти.
- (2) Европскиот план за безбедност во воздухопловството кој е усвоен од страна на Агенцијата на Европската унија за безбедност во воздухопловството („Агенцијата“) во согласност со член 6 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139, идентификува дека е од клучна важност за воздухопловниот персонал да поседува правилна компетентност и дека методи за обука треба да се прилагодат за да се гарантира дека персоналот е способен да се справи со појавата на новите технологии и сè поголемата сложеност на воздухопловниот систем.
- (3) Во 2013 година, Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) објави „Прирачник за обука заснована на докази“ (Док. 9995 AN/497), кој содржи рамка на компетентност („суштински компетенции“) потребни за безбедно, ефективно и ефикасно извршување на операциите во средината на комерцијалниот воздушен сообраќај како и сродните индикатори за однесување кои служат за проценка на овие надлежности. Компетенциите од обуката заснована на докази („ЕВТ“) ги опфаќа оние што претходно биле познати во обуката на пилоти како техничко и нетехничко познавање, вештини и ставови („KSA“).
- (4) Целта на ЕВТ е да ја подобри безбедноста и да ги зголеми компетенциите на летачките екипажи за безбедно управување со воздухопловите во сите режими од летот и способноста за откривање и делување во неочекувани ситуации. Концептот на ЕВТ е дизајниран за оптимално учење и ограничување на формалните проверки.

<sup>(1)</sup> Сл. весник L 212, 22.8.2018 година, стр. 1.

<sup>(2)</sup> Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 од 5 октомври 2012 година на Комисијата за утврдување на технички услови и административни постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25.10.2012 год., стр. 1.)

- (5) Согласно тоа, Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата треба да се измени во согласност со документот на ICAO 9995 „Прирачник за обука заснована на докази“ со цел да се воведат услови за спроведување на обука, проверки и оценување на програмите за ЕВТ и да им се овозможи на надлежните органи да ја одобрат основната ЕВТ, која ги заменува претходните проверки, т.е. Проверката на стручност на операторот (ОПС) и Проверката на стручност за дозвола (LPC). Ова ќе овозможи уникатен пристап кон периодичната обука обезбедена од операторот.
- (6) Пандемијата од COVID - 19 во голема мера ги отежнува подготовките на земјите-членки и на воздухопловната индустрија за имплементација на голем број неодамна усвоени регулативи за спроведување од областа на безбедноста во воздухопловството.
- (7) Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата бара од 1 јануари 2021 година да се инсталираат и користат уредите за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR со можност за снимање од 25 часа). За да се избегне непропорционалниот финансиски товар, примената на тоа барање треба да се одложи за операторите на воздухопловите и производителите на авионите, кои планирале да им ги достават воздухопловите пред 1 јануари 2021 година, но испораката била одложена поради пандемијата од COVID – 19.
- (8) Агенцијата потврди дека е можно одложување на примената на барањето од рециталот 7 за ограничен период без негативно влијание врз безбедноста во воздухопловството.
- (9) Агенцијата подготви нацрт на правилата за спроведување и ги достави во вид на Мислење бр. 08/2019<sup>(3)</sup>, во согласност со точките (б) и (в) од член 75(2) и со член 76(1) од Регулативата (ЕУ) 2018/1139.
- (10) Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на комитетот воспоставен со член 127 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

#### *Член 1*

#### **Измени на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012**

Анексите I, II и III од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменуваат и дополнуваат во согласност со Анексот од оваа регулатива.

#### *Член 2*

#### **Датум на влегување во сила и примена**

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

---

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

Брисел, 9 декември 2020 година

За Комисијата  
Претседател  
Урсула ВОН ДЕР ЛЕЈЕН

-----

## АНЕКС

Анексите I, II и III од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата се изменуваат и дополнуваат како што следува:

(1) Анекс I се изменува и дополнува како што следува:

Се додаваат следниве дефиниции:

- „ (23.а) „компетентност (*competency*)“ е димензија на човековите перформанси што се користи за веродостојно предвидување на успешните резултати на работното место и која се манифестира и набљудува преку однесувањето кое ги поттикнува соодветните знаења, вештини и ставови за извршување на активностите или задачите при одредени услови;
- (23.б) „обука заснована на компетентност (*competency – based training*)“ се програми за оценување и обука кои се карактеризираат со фокусирање врз перформансите, со акцент на стандардите за изведба и нивното мерење и развојот на обуката во согласност со утврдените стандарди за изведба;
- (23.в) „рамка на компетентност (*competency framework*)“ е целосен сет на идентификувани компетентности развиени, обучени и проценети во програма за обука заснована на докази на операторот користејќи сценарија кои се соодветни за операциите и кои се доволно обемни за да ги подготви пилотите за предвидени и непредвидени закани и грешки;
- (42.г) „модул за ЕВТ (*EBT module*)“ е комбинација на сесии на одобрен симулатор за летање за период од три години на периодично оценување и обука;
- (47.а) „запишување (*enrollment*)“ е административна акција спроведена од страна на операторот доколку пилот учествува во програмата за ЕВТ на операторот;
- (47.б) „запишан пилот (*enrolled pilot*)“ е пилот кој учествува во периодичната програма за ЕВТ;
- (47.в) „еквивалентност на пристапот (*equivalency of approaches*)“ се сите пристапи кои поставуваат дополнителни барања од стручниот екипаж, без разлика дали тие се користат или не во модулите за ЕВТ;
- (47.г) „еквивалентност на дефекти (*equivalency of malfunctions*)“ се сите дефекти кои поставуваат дополнителни барања од стручниот екипаж, без разлика дали тие се користат или не во модулите за ЕВТ;
- (47.д) „фаза на евалуација (*evaluation phase*)“ е една од фазите на модулот за ЕВТ, т.е. сценарио на летот кој е насочен кон линиско летање, и кое го преставува опкружувањето на операторот и во текот на летот се случуваат еден или повеќе настани кои служат за оценување на клучните елементи на дефинираната рамка на компетентност;

- (47.f) „обука заснована на докази (*evidence – based training*) (ЕБТ)“ е оценување и обука заснована на оперативни податоци кои се карактеризираат со развој и проценка на севкупната компетентност на пилотот во опсег на компетенциите (рамка на компетентност), наместо мерење на перформансите во поединечни настани или маневри ;
- (69.б) „инструкција во седиште (*in – seat instruction*)“ е техника што се користи во фазата на обука за маневрирање или во фазата на обука заснована на сценарио во кое инструкторите можат:
- (а) да му дадат едноставни упатства на еден пилот; или
  - (б) да врши однапред одредени вежби, од седиштето на пилотот, како пилот кој управува со авион (PF) или како пилот кој надгледува (PM) за:
    - 1. да ги покаже техниките на пилотирање; и/или
    - 2. да го поттикне другиот пилот да интервенира или да комуницира;
- (69.в) „доследност на инструкторот (*instructor concordance*)“ е конзистентност или стабилност на резултатите меѓу различни инструктори за ЕБТ кои даваат резултат (или резултати) од тоа колку хомогеност или консензус постои во оценките дадени од инструкторите (оценувачите);
- (72.а) „сценарио за лет кое е насочено кон линиско летање (*line- oriented flight scenario*)“ е оценување и обука што вклучува симулација во реално време за сценарио засновано на целокупна мисија што реално ги отсликува линиските операции;
- (76.б) „фаза на обука за маневрирање (*manoeuvres training phase*)“ е фаза на модулот за ЕБТ за време на која, според генерацијата на воздухопловот, екипажот има време да тренира и да ги подобри перформансите во вежбите главно засновани на психомоторни вештини преку постигнување на дадена патека на летот или изведување на пропишаниот настан до зададениот исход;
- (76.в) „мешовита програма за ЕБТ (*mixed EBT programme*)“ е програма за периодична обука и проверка на операторот во согласност со точка ORO.FC.230, од која дел е наменет за примена на ЕБТ, но која не ги заменува проверките на стручност во согласност со Додаток 9 од Анексот I (Дел-FCL) од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011;
- (98.а) „стручен (*proficient*)“ е докажување на потребните вештини, знаења и ставови потребни за извршување на секоја дефинирана задача во согласност со пропишаниот стандард;
- (105.б) „фаза на обука заснована на сценарио (*scenario – based training phase*)“ е фаза од модулот за ЕБТ фокусирана на развој на компетенциите, додека пилотот се обучуваат за ублажување на најкритичните ризици кои се идентификувани за

одредена генерација на воздухоплови. Таа треба да вклучува управување со специфичните закани и грешки на операторот во реално време, во средина насочена кон линиско летање;

(2) Анекс II (Дел – ARO) се изменува и дополнува како што следува:

се додава следнава точка ARO.OPS.226:

„ARO.OPS.226 Одобрување и надзор на програми за обука засновани на докази (EBT)

(а) Доколку надлежниот орган издаде одобрение за програми за EBT, инспекторите мора да стекнат квалификации и да добијат обука за принципите, примената, процедурите за одобрување и тековниот надзор на EBT .

(б) Надлежниот орган ја проценува и надгледува програмата за EBT, заедно со процесите што го потпомагаат спроведувањето на програмата за EBT и нејзината делотворност.

(в) По приемот на барањето за одобрување на програмата за EBT, надлежниот орган:

(1) го гарантира разрешувањето/затворањето на наодите од Ниво 1 во областите што го поддржуваат спроведувањето на програмата за EBT;

(2) ја проценува способноста на операторот да го поддржи спроведувањето на програмата за EBT. Потребно е да се земат во предвид најмалку следниве елементи:

(i) зрелоста и способноста на системите за управување на операторот во областите што треба да го поддржат спроведувањето на програмата за EBT, особено при обуката на летачкиот екипаж;

(ii) погодноста на програма за EBT на операторот – програмата за EBT мора да соодветствува на големината на операторот, како и на природата и сложеноста на неговите активности, земајќи ги во предвид опасностите и сродните ризици својствени за тие активности;

(iii) соодветноста на системот за водење евиденција на операторот, особено во однос на обуката на летачкиот екипаж, проверката и евиденцијата на квалификациите, во согласност со ORO.GEN.220 и ORO.MLR.115 (в) и (г) ;

(iv) соодветноста на системот за оценување на операторот за проценка на компетентноста на пилотите;

(v) компетентноста и искуството на инструкторите и останатиот персонал вклучен во програмата за EBT при користењето на процесите и процедурите за поддршка на спроведувањето на програмата за EBT; и

(vi) планот на операторот за спроведување на EBT и проценката на безбедносниот ризик со поддршка на програмата за EBT со цел да се покаже како може да се

постигне ниво на безбедност кое е еднакво на она од постојната програма за обука.

(г) Надлежниот орган ја одобрува програмата за ЕБТ доколку со проценката се заклучи дека се гарантира усогласеност најмалку со точките ORO.FC.146, ORO.FC.231 и ORO.FC.232.

(д) Без да е во спротивност со точката ARO.GEN.120 (г) и (д), надлежниот орган ја известува Агенцијата кога започнува со проценка на алтернативни методи за усогласување поврзани со ЕБТ.“

(3) Анекс III (Дел – ORO) се изменува и дополнува како што следува:

(а) точката ORO.FC.145 се заменува со следново:

„ ORO.FC.145 Обезбедување на обука, проверка и оценување

(а) Целата обука, проверка и оценување што се бара во овој поддел се врши во согласност со наставните програми и планови за обука утврдени од страна на операторот во оперативниот прирачник;

(б) При воспоставување на програмите за обука и наставните планови, операторот ги вклучува релевантните елементи кои се дефинирани во задолжителниот дел од податоците за оперативната соодветност во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012.

(в) Во случај на CAT операции, програмите за обука и проверки, вклучувајќи ги наставните планови и користењето на уреди за обука на симулиран лет (FSTDs), се одобруваат од страна на надлежниот орган..

(г) FSTD е копија на воздухоплов, кој се користи од страна на операторот, доколку тоа е изводливо. Разликите меѓу FSTD и воздухопловот се опишуваат и на нив се одговара преку припремите или обуки, зависно од потребата.

(д) Операторот воспоставува систем за следење на промените во FSTD и гарантира дека овие промени не влијаат на адекватноста на програмите за обука.“

(б) се додава следнава точка ORO.FC.146:

„ORO.FC.146 Персонал кој обезбедува обука, проверка и оценување

(а) Целата обука, проверка и оценување што се бара со овој поддел ја врши соодветно квалификуван персонал.

(б) Во случај на обука и проверка за време на лет или на симулатор за летање, персоналот кој ја спроведува обуката и ја извршува проверката, мора да биде квалификуван во согласност со Анекс I (Дел-FCL) од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011.

(в) Во случај на програма за ЕБТ, персоналот што спроведува оценување и обезбедува обука:

- (1) поседува уверение за инструктор или испитувач според Анекс I (Дел-FCL);
- (2) ја завршува програмата за ЕВТ на операторот за стандардизација на инструктор. Ова вклучува почетна програма за стандардизација и периодична програма за стандардизација.

По завршувањето на почетната стандардизација на ЕВТ на операторот, инструкторот се квалификува за спроведување на практична оценување на ЕВТ.

(г) Без да е во спротивност со точката (б) од погоре, евалуацијата на компетентност на линиско летање ја врши соодветно квалификуван командант назначен од страна на операторот кој се стандардизирал во концептите за ЕВТ и во оценување за компетентност (оценувач на линиско летање).“;

(б) се додава следнава точка ORO.FC.231:

„ORO.FC.231 Обука заснована на докази (ЕВТ)

(а) ПРОГРАМА ЗА ЕВТ

- (1) Операторот може да ги замени условите од ORO.FC.230 со воспоставување, спроведување и одржување на соодветна програма за ЕВТ одобрена од надлежниот орган.

Операторот ја покажува својата способност да го поддржи спроведувањето на програмата за ЕВТ (вклучувајќи го и планот за имплементација) и спроведува проценка на безбедносниот ризик со што покажува како е постигнато исто ниво на безбедност.

(2) Програмата за ЕВТ:

- (i) е соодветна на големината на операторот, и природата и сложеноста на неговите активности, земајќи ги предвид опасностите и поврзаните ризици својствени за тие активности;
- (ii) гарантира компетентност на пилотот преку оценување и развивање на пилотските компетенции потребни за безбедно, ефикасно и ефективно работење на воздухопловот;
- (iii) гарантира секој пилот е изложен на теми за оценување и обука спроведени во согласност со ORO.FC.232;
- (iv) вклучува најмалку шест модули за ЕВТ распоредени во тригодишна програма; секој модул за ЕВТ се состои од фаза на евалуација и фаза на обука. Периодот на важност на модулот за ЕВТ е 12 месеци.



(А) Фазата на евалуација опфаќа сценарио (или сценарија) за лет кој е насочен кон линиско летање за оценување на сите компетенции и идентификување на индивидуалните потреби за обука.

(Б) Фазата на обука вклучува:

(а) фаза на обука за маневрирање, вклучувајќи обука за стручност за одредени дефинирани маневри;

(б) фаза на обука заснована на сценарио која опфаќа сценарија за лет кои се насочени кон линиско летање за развивање на компетенции и задоволување на индивидуалните потреби за обука.

Фазата на обука се спроведува навремено по фазата на евалуација.

(3) Операторот гарантира дека секој пилот запишан во програма за ЕВТ завршува:

(i) најмалку два модули за ЕВТ во рамките на периодот на важност на типот на овластување, а период помеѓу нив е најмалку три месеци. Модулот за ЕВТ е завршен доколку:

(А) е завршена содржината од програмата за ЕВТ за тој модул за ЕВТ ( воведување на пилотите во темите за оценување и обука); и

(Б) е докажано прифатливо ниво на перформанси во сите набљудувани компетенции;

(ii) линиска евалуација(и) на компетенции; и

(iii) обука на земја.

(4) Операторот воспоставува програма за стандардизација и обезбедува конзистентност од страна на инструкторите за ЕВТ, гарантирајќи дека инструкторите кои се вклучени во ЕВТ ги имаат соодветните квалификации за извршување на нивните задачи.

(i) Сите инструктори мора да ја поминат оваа програма;

(ii) Операторот користи соодветни методи и параметри за проценка на доследноста;

(iii) Операторот покажува дека инструкторите се доволно доследни.

(5) Програмата за ЕВТ може да вклучи вонредни постапки за непредвидени ситуации кои би можеле да влијаат врз обезбедувањето/спроведувањето на модулите за ЕВТ. Операторот ја докажува потребата од овие процедури. Процедурите гарантираат дека пилотот нема да продолжи со операции на

линиско летање доколку набљудуваните перформанси се под минималното прифатливо ниво. Процедурите може да вклучуваат:

- (i) различен период на раздвојување помеѓу модулите за EBT; и
- (ii) различен редослед на фазите од модулот за EBT.

#### (б) РАМКА НА КОМПЕТЕНТНОСТ

Операторот ја применува рамката на компетентност за сите аспекти на оценување и обука во рамките на програмата за EBT. Рамката на компетентност:

- (1) е сеопфатна, точна и употреблива;
- (2) вклучува набљудувачки однесувања неопходни за безбедно, ефективно и ефикасно работење;
- (3) вклучува дефиниран сет на компетенции, нивни описи и поврзани однесувања кои може да се набљудуваат.

#### (в) ПЕРФОРМАНСИ НА СИСТЕМОТ ЗА ОБУКА

- (1) Перформансите на системот за EBT се мерат и оценуваат преку процес на повратна информација со цел:
  - (i) да се потврди и усоврши програмата на операторот за EBT;
  - (ii) да се потврди дека програмата на операторот за EBT развива компетенции кај пилотот.
- (2) Процесот за повратна информација е вклучен во системот за управување на операторот.
- (3) Операторот воведува процедури со кои се уредува заштитата на податоците за EBT.

#### (г) СИСТЕМ ЗА ОЦЕНУВАЊЕ

- (1) Операторот користи систем за оценување за да ги процени компетенциите на пилотот. Системот за оценување гарантира:
  - (i) доволно ниво на детали за да овозможи точни и корисни мерења на индивидуалните перформанси;
  - (ii) критериуми за перформанси и степени за секоја компетентност, со точка на степенот што го одредува најниското прифатливо ниво потребно за извршување на линиските операции. Операторот развива процедури за подобрување на лошите перформанси на пилотот;
  - (iii) интегритет на податоците;

(iv) безбедност на податоците.

(2) Операторот редовно ја проверува точноста на системот за оценување во однос на системот за поставување на критериумот.

(д) СООДВЕТНИ/ПОДОБНИ УРЕДИ ЗА ОБУКА И БРОЈ НА ЧАСОВИ ПОТРЕБНИ ЗА УСПЕШНО ЗАВРШУВАЊЕ НА ПРОГРАМАТА ЗА ЕВТ

(1) Секој модул за ЕВТ се спроведува во FSTD со соодветно ниво на квалификација за да се гарантира правилно спроведување на темите за оценување и обука.

(2) Операторот треба да обезбеди доволен број часови на соодветен/подобен уред за обука со цел пилотот да ја заврши програмата на операторот за ЕВТ. Критериумите за одредување на бројот на часови на програмата за ЕВТ се следниве:

(i) бројот на часови да одговара на големината и сложеноста на програмата за ЕВТ;

(ii) бројот на часови да е доволен за да се заврши програмата за ЕВТ;

(iii) бројот на часови да гарантира ефективна програма за ЕВТ земајќи ги предвид препораките на ICAO, Агенцијата и надлежниот орган;

(iv) бројот на часови да одговара на технологијата на употребените уреди за обука.

(ф) ЕКВИВАЛЕНТНОСТ НА ДЕФЕКТИТЕ

(1) Секој пилот мора да помине оценување и обука за справување со системски дефекти на воздухопловот.

(2) Системските дефектите на воздухопловот кои значително го оптоваруваат стручниот екипаж се организираат земајќи ги предвид следните карактеристики:

(i) непосредност;

(ii) сложеност;

(iii) влошување на управувањето со воздухопловите;

(iv) губење/отказ на инструменти;

(v) управување со последиците.

(3) Секој пилот се изложува на најмалку еден дефект за секоја карактеристика на фреквенцијата наведена во табелата со теми за оценување и обука.

- (4) Докажаната стручност при управувањето со конкретен дефект се смета за идентична со докажаната стручност при постапување со други дефекти со истите карактеристики.

(е) ЕКВИВАЛЕНТНОСТА НА МЕТОДИТЕ КОИ СЕ ЗНАЧАЈНИ ЗА ОПЕРАЦИИТЕ

- (1) Операторот гарантира дека секој пилот посетува редовна обука за имплементација на типовите и методите на приод кои се значајни за операциите.
- (2) Оваа обука вклучува методи кои дополнително го оптоваруваат стручниот екипаж.
- (3) Оваа обука вклучува методи за кои е потребно посебно одобрение во согласност со Анекс V (Дел-SPA) на оваа регулатива.

(ж) ЕВАЛУАЦИЈА НА СТРУЧНОСТА ЗА ЛИНИСКИ ЛЕТ

- (1) Секој пилот периодично подлежи на евалуација на стручноста за линиски лет на воздухоплов за да покаже безбедно, ефикасно и ефективно извршување на секојдневните операции на линискиот лет што се опишани во оперативниот прирачник.
- (2) Периодот на важност на стручноста за линиски лет е 12 месеци.
- (3) Оператор кој е одобрен за ЕВТ може, со одобрение од надлежниот орган, да ја продолжи важноста на евалуацијата на стручноста за линиски лет:
  - (i) или на две години, што е предмет на проценка на ризик;
  - (ii) или на три години, што е предмет на процедура за повратни информации за следење на операциите на линиски летови за да се идентификуваат закани кон операциите, за да се намали ризикот од таквите закани и за да се спроведат мерки за управување со човечка грешка при операциите.
- (4) За успешно завршување на евалуацијата на стручноста за линиски лет, пилотот покажува прифатливо ниво на перформанси во сите компетенции кои се набљудуваат.

(з) ОБУКА НА ЗЕМЈА

- (1) На секои 12 месеци, секој пилот поминува:
  - (i) техничка обука на земја;
  - (ii) оценување и обука на локацијата и употребата на целата итна и безбедносна опрема содржана во воздухопловот.

- (2) Со одобрение од надлежниот орган и предмет на проценка на ризикот, операторот може да го продолжи периодот на оценување и обука на локација и користење на целата итна и безбедносна опрема во воздухопловот на 24 месеци.“;

(г) се додава следнава точка ORO.FC.323:

„ORO.FC.232 Теми за оценување и обука за програмата за EBT

(а) Операторот гарантира дека на секој пилот му се дадени теми за оценување и обука.

(б) Темите за оценување и обука се:

- (1) изведени од безбедносни и оперативни податоци кои се користат за да се идентификуваат областите за подобрување и да се даде приоритет на обуката на пилотите за насоки во развојот на соодветни програми за EBT;
- (2) распоредени во период од три години со зададена фреквенција;
- (3) соодветни за типот или варијантата на воздухоплов со кој управува пилотот.“;

(д) следнава точката ORO.FC.235 (а) се заменува како што следува:

(а) Командантите, чии должности го вклучуваат управувањето на авионот од секое пилотско седиште и спроведувањето на обврските на копилотот, или командантите, од кои се бара спроведување на обуките или проверка на должностите, завршуваат дополнителна обука и проверка, како што е дефинирано во оперативниот прирачник. Проверката може да биде извршена истовремено со проверката на стручност на операторот, предвидена согласно ORO.FC.230(б) или во програмата за EBT која е пропишана во точката ORO.FC.231.“.

(4) Анекс IV (Дел – CAT) се изменува и дополнува како што следува:

точката (в)(1) од точката CAT.IDE.A.185 се заменува со следново:

- (1) „последните 25 часа за авиони чија MCTOM е поголема од 27 000 килограми и чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2022 година; или“.

(5) Анекс VI (Дел – NCC) се изменува и дополнува како што следува:

точката (б)(1) од точката NCC.IDE.A.160 се заменува со следново:

- (1) „последните 25 часа за авиони чија MCTOM е поголема од 27 000 килограми и чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2022 година; или“.

(6) Анекс VIII (Дел – SPO) се изменува и дополнува како што следува:

точката (б)(1) од точката SPO.IDE.A.140 се заменува со следново:

- (1) „последните 25 часа за авиони чија МСТОМ е поголема од 27 000 килограми и чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2022 година; или“.

---