

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2020/2036 DER KOMMISSION**vom 9. Dezember 2020****zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 in Bezug auf die notwendigen Kompetenzen und Schulungsmethoden für Flugbesatzungen und die Verschiebung des Geltungsbeginns bestimmter Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 31,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission ⁽²⁾ sind die Anforderungen festgelegt, die Luftfahrzeugbetreiber in Bezug auf wiederkehrende betriebliche Schulungen und Überprüfungen ihrer Piloten erfüllen müssen.
- (2) In dem von der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (im Folgenden die „Agentur“) nach Artikel 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 angenommenen Europäischen Plan für Flugsicherheit wurde darauf hingewiesen, wie wichtig es für das Luftfahrtpersonal ist, über die richtigen Kompetenzen zu verfügen und die neuen Technologien sowie die zunehmende Komplexität des Luftverkehrssystems zu beherrschen, weshalb die Schulungsmethoden entsprechend angepasst werden müssen.
- (3) Im Jahr 2013 veröffentlichte die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) das „Manual of evidence-based training“ (Dok. 9995 AN/497), das den für einen sicheren, wirksamen und effizienten Betrieb im gewerblichen Luftverkehr notwendigen Kompetenzrahmen („Kernkompetenzen“) sowie die zur Beurteilung dieser Kompetenzen erforderlichen Beschreibungen und Verhaltensindikatoren enthält. Die evidenzbasierte Ausbildung (Evidence-Based Training, im Folgenden „EBT“) umfasst das, was in der Pilotenausbildung bisher als technische und nichttechnische Kenntnisse, Fähigkeiten und Einstellungen (Knowledge, Skills and Attitudes, im Folgenden „KSA“) bezeichnet wurde.
- (4) Ziel der EBT ist es, die Sicherheit zu erhöhen und die Kompetenzen der Flugbesatzungen zu verbessern, damit sie in der Lage sind, Luftfahrzeuge unter allen Flugzuständen sicher zu betreiben und auch unerwartete Situationen erkennen und bewältigen zu können. Mit dem EBT-Konzept sollen ein möglichst großer Lerneffekt erreicht und formelle Überprüfungen verringert werden.
- (5) Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission sollte daher im Einklang mit dem ICAO-Dokument 9995 „Manual of evidence-based training“ dahin gehend geändert werden, dass die Anforderungen des EBT-Programms an die Ausbildung, Überprüfung und Beurteilung aufgenommen werden und es den Behörden gestattet wird, eine Basis-EBT zu genehmigen, mit der die bisherigen Überprüfungen, d. h. die Befähigungsüberprüfung durch den Betreiber (Operator Proficiency Check, OPC) und die Befähigungsüberprüfung zur Verlängerung oder Erneuerung der Rechte in der Lizenz (Licence Proficiency Check, LPC), ersetzt werden. Dies ermöglicht einen einheitlichen Ansatz für die wiederkehrende Schulung beim Luftfahrtunternehmen.
- (6) Durch Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie wird die Fähigkeit der Mitgliedstaaten und der Luftfahrtbranche, sich auf die Anwendung einer Reihe kürzlich angenommener Durchführungsverordnungen im Bereich der Flugsicherheit vorzubereiten, erheblich eingeschränkt.

⁽¹⁾ ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (AbL. L 296 vom 25.10.2012, S. 1).

- (7) Nach der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission sind Einbau und Verwendung von Tonaufzeichnungsanlagen für das Cockpit (CVR, mit einer Aufzeichnungskapazität von 25 Stunden) ab dem 1. Januar 2021 vorgeschrieben. Zur Vermeidung einer unverhältnismäßig hohen finanziellen Belastung für die Luftfahrzeugbetreiber und die Hersteller von Flugzeugen, deren ursprünglicher Zeitplan für Auslieferungen an Betreiber vor dem 1. Januar 2021 durch die COVID-19-Pandemie durchkreuzt wurde, sollte die Anwendung dieser Anforderung aufgeschoben werden.
- (8) Die Agentur hat sich vergewissert, dass es möglich ist, die Anwendung der in Erwägungsgrund 7 genannten Anforderung ohne nachteilige Auswirkungen auf die Flugsicherheit um einen begrenzten Zeitraum zu verschieben.
- (9) Die Agentur hat Durchführungsbestimmungen im Entwurf ausgearbeitet und der Kommission als Stellungnahme Nr. 8/2019 ⁽³⁾ gemäß Artikel 75 Absatz 2 Buchstaben b und c sowie Artikel 76 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1139 vorgelegt.
- (10) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des mit Artikel 127 der Verordnung (EU) 2018/1139 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 965/2012

Die Anhänge I, II und III der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

Inkrafttreten und Geltungsbeginn

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 9. Dezember 2020

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

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

ANHANG

Die Anhänge I, II und III der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 werden wie folgt geändert:

(1) Anhang I wird wie folgt geändert:

Folgende Begriffsbestimmungen werden eingefügt:

- „23a. „Kompetenz“ (competency): eine Dimension menschlicher Leistung, die darin besteht, dass die unter bestimmten Bedingungen für die Ausführung von Tätigkeiten oder Aufgaben relevanten Kenntnisse, Fähigkeiten und Einstellungen mobilisiert werden und sich durch zu beobachtende Verhaltensweisen manifestieren, sodass sich die erfolgreiche Bewältigung einer Aufgabe zuverlässig voraussagen lässt;
- 23b. „kompetenzbasierte Ausbildung“ (competency-based training): Beurteilung und Schulung auf der Grundlage von Programmen, die sich durch Leistungsorientierung, Leistungsstandards, deren Messung sowie einen Schulungsaufbau nach festgelegten Leistungsstandards auszeichnen;
- 23c. „Kompetenzrahmen“ (competency framework): ein vollständiges Bündel festgelegter Kompetenzen, die im evidenzbasierten Ausbildungsprogramm des Betreibers mit Hilfe flugbetrieblich relevanter Szenarien entwickelt, geschult und beurteilt werden und so weit gefasst sind, dass der Pilot sowohl auf vorhersehbare als auch auf unvorhersehbare Gefahren und Fehler vorbereitet wird;
- 42d. „EBT-Modul“ (EBT module): eine Kombination von Sitzungen in einem qualifizierten Flugsimulationsübungsgerät als Teil der im 3-Jahres-Rhythmus zu wiederholenden Beurteilung und Schulung;
- 47a. „Einschreibung“ (enrolment): ein Verwaltungsakt des Betreibers für die Teilnahme eines Piloten am EBT-Programm;
- 47b. „eingeschriebener Pilot“ (enrolled pilot): ein Pilot, der am EBT-Programm für die wiederkehrende Schulung teilnimmt;
- 47c. „Gleichwertigkeit von Anflügen“ (equivalency of approaches): alle Anflüge, die eine fähige Besatzung vor eine zusätzliche Aufgabe stellen, unabhängig davon, ob sie in den EBT-Modulen verwendet werden oder nicht;
- 47d. „Gleichwertigkeit von Fehlfunktionen“ (equivalency of malfunctions): alle Fehlfunktionen, die eine fähige Besatzung erheblich beanspruchen, unabhängig davon, ob sie in den EBT-Modulen verwendet werden oder nicht;
- 47e. „Evaluierungsphase“ (evaluation phase): eine der Phasen eines EBT-Moduls, bei der es sich um ein am Streckeneinsatz orientiertes Flugszenario handelt, das repräsentativ für das Umfeld des Betreibers ist und bei dem es zu einem oder mehreren Ereignissen kommt, die eine Beurteilung von Schlüsselementen des definierten Kompetenzrahmens ermöglichen;
- 47f. „evidenzbasierte Ausbildung“ (evidence-based training, EBT): Beurteilung und Ausbildung auf der Grundlage von Betriebsdaten, indem die Gesamtbefähigung eines Piloten unter Einbeziehung einer Reihe von Kompetenzen (Kompetenzrahmen) entwickelt und beurteilt wird, statt die Leistung bei einzelnen Ereignissen oder Manövern zu messen;
- 69b. „Unterweisung am Pilotensitz“ (in-seat instruction): eine Technik, die in der Manöver-Schulungsphase oder szenariobasierten Schulungsphase eingesetzt wird und bei der die Lehrberechtigten
 - (a) einem Piloten einfache Anweisungen geben oder
 - (b) im Voraus festgelegte Übungen durchführen und dabei als steuernder (PF) oder überwachender (PM) Pilot im Pilotensitz sitzen, um
 - 1) Techniken zu demonstrieren und/oder
 - 2) den anderen Piloten zum Eingreifen oder Handeln zu veranlassen;
- 69c. „Konkordanz zwischen Lehrberechtigten“ (instructor concordance): die Kohärenz oder Stabilität der Benotung durch verschiedene EBT-Lehrberechtigte, die anhand einer oder mehrerer Benotungen Aussagen über die Homogenität oder den Konsens bei den von den Lehrberechtigten (Beurteilern) vorgenommenen Beurteilungen zulässt;
- 72a. „am Streckeneinsatz orientiertes Flugszenario“ (line-orientated flight scenario): die Beurteilung und Schulung mit für das jeweilige Luftfahrtunternehmen repräsentativen Szenarios, die realistische und umfangreiche Simulationen in Echtzeit beinhalten;
- 76b. „Manöver-Schulungsphase“ (manoeuvres training phase): eine Phase eines EBT-Moduls, in der die Besatzungsmitglieder je nach Luftfahrzeuggeneration Zeit haben, die Erbringung ihrer Leistungen in zumeist psychomotorischen Übungen zu üben und zu verbessern, indem sie einen vorgeschriebenen Flugweg erreichen oder ein vorgegebenes Ereignis so durchführen, dass ein vorgegebenes Ergebnis erzielt wird;

- 76c. „gemischtes EBT-Programm“ (mixed EBT programme): ein Programm eines Betreibers für wiederkehrende Schulungen und Überprüfungen nach Punkt ORO.FC.230, von dem ein Teil für die Anwendung der EBT bestimmt ist, das jedoch die Befähigungsüberprüfungen nach Anhang I (Teil-FCL) Anlage 9 der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nicht ersetzt;
- 98a. „befähigt“ (proficient): der erbrachte Nachweis über die Fähigkeiten, Kenntnisse und Einstellungen, die erforderlich sind, um festgelegte Aufgaben entsprechend dem vorgeschriebenen Standard auszuführen;
- 105b. „szenariobasierte Schulungsphase“ (scenario-based training phase): eine Phase eines EBT-Moduls, die sich auf die Entwicklung von Kompetenzen konzentriert, wobei der Pilot darin geschult wird, die für die Luftfahrzeuggeneration ermittelten größten Risiken zu mindern. Sie sollte das Management von Gefahren und Fehlern, mit denen ein bestimmter Betreiber konfrontiert ist, in einem am Streckeneinsatz orientierten Umfeld in Echtzeit umfassen;“

(2) Anhang II (Teil-ARO) wird wie folgt geändert:

Folgender Punkt ARO.OPS.226 wird eingefügt:

„ARO.OPS.226 Genehmigung und Beaufsichtigung evidenzbasierter Ausbildungsprogramme

- (a) Erteilt eine zuständige Behörde eine Genehmigung für EBT-Programme, müssen die Inspektoren im Hinblick auf die Grundsätze, Antragstellung, Genehmigungsverfahren und fortlaufende Aufsicht der EBT qualifiziert und geschult werden.
- (b) Die zuständige Behörde bewertet und beaufsichtigt das EBT-Programm ebenso wie die Prozesse, die die Durchführung des EBT-Programms und seine Wirksamkeit unterstützen.
- (c) Bei Eingang eines Antrags auf Genehmigung eines EBT-Programms muss die zuständige Behörde
- (1) sicherstellen, dass Beanstandungen der Stufe 1 in den Bereichen, die die Beantragung des EBT-Programms unterstützen, behoben sind;
 - (2) die Fähigkeit des Betreibers beurteilen, die Durchführung des EBT-Programms zu unterstützen. Mindestens die folgenden Elemente müssen geprüft werden:
 - (i) die Ausgereiftheit und Fähigkeit des Managementsystems des Betreibers in den Bereichen, die die Beantragung des EBT-Programms unterstützen, insbesondere die Schulung der Flugbesatzung;
 - (ii) die Eignung des EBT-Programms des Betreibers – das EBT-Programm muss der Größe des Betreibers sowie der Art und Komplexität seiner Tätigkeiten entsprechen, wobei die mit diesen Tätigkeiten verbundenen Gefahren und Risiken zu berücksichtigen sind;
 - (iii) die Angemessenheit des Aufzeichnungssystems des Betreibers, insbesondere hinsichtlich der Aufzeichnungen über die Schulung, Überprüfung und Qualifikation der Flugbesatzung, wie in den Punkten ORO.GEN.220 und ORO.MLR.115(c) und (d) angegeben;
 - (iv) die Eignung des Benotungssystems des Betreibers zur Beurteilung der Kompetenzen des Piloten;
 - (v) die Kompetenz und Erfahrung der Lehrberechtigten und sonstigen am EBT-Programm beteiligten Mitarbeiter bei der Anwendung der Prozesse und Verfahren, die die Durchführung des EBT-Programms unterstützen, und
 - (vi) der EBT-Umsetzungsplan des Betreibers sowie die dem EBT-Programm zugrundeliegende Bewertung der Sicherheitsrisiken für den Nachweis, wie sich ein Sicherheitsniveau erreichen lässt, das dem aktuellen Schulungsprogramm entspricht.
- (d) Ergibt die Bewertung, dass die Einhaltung mindestens der Punkte ORO.FC.146, ORO.FC.231 und ORO.FC.232 gewährleistet ist, genehmigt die zuständige Behörde das EBT-Programm.
- (e) Unbeschadet der Punkte ARO.GEN.120(d) und (e) unterrichtet die zuständige Behörde die Agentur, wenn sie mit der Evaluierung eines alternativen Nachweisverfahrens im Zusammenhang mit der EBT beginnt.“

(3) Anhang III (Teil-ORO) wird wie folgt geändert:

(a) Punkt ORO.FC.145 erhält folgende Fassung:

„ORO.FC.145 Durchführung von Schulungen, Überprüfungen und Beurteilungen

- (a) Alle in diesem Teilabschnitt vorgeschriebenen Schulungen, Überprüfungen und Beurteilungen müssen in Übereinstimmung mit den Schulungsprogrammen und Lehrplänen durchgeführt werden, die der Betreiber im Betriebshandbuch festgelegt hat.
 - (b) Bei der Erstellung von Schulungsprogrammen und Lehrplänen muss der Betreiber die einschlägigen Elemente, die im verbindlichen Teil der gemäß der Verordnung (EU) Nr. 748/2012 ermittelten betrieblichen Eignungsdaten festgelegt sind, mit aufnehmen.
 - (c) Im Fall von gewerblichem Luftverkehrsbetrieb müssen Schulungs- und Überprüfungsprogramme, einschließlich der Lehrpläne und der Verwendung einzelner Flugsimulationsübungsgeräte (FSTD), von der zuständigen Behörde genehmigt sein.
 - (d) Das FSTD muss das vom Betreiber eingesetzte Luftfahrzeug so weit wie möglich nachbilden. Unterschiede zwischen dem FSTD und dem Luftfahrzeug müssen in einer Einweisung oder Schulung in der erforderlichen Weise beschrieben und behandelt werden.
 - (e) Der Betreiber muss ein System erstellen, mit dem Änderungen am FSTD in angemessener Weise überwacht werden und mit dem sichergestellt wird, dass sich die Änderungen nicht auf die Angemessenheit der Schulungsprogramme auswirken.“
- (b) Der folgende Punkt ORO.FC.146 wird eingefügt:
- „ORO.FC.146 Personal für die Durchführung von Schulungen, Überprüfungen und Beurteilungen
- (a) Alle in diesem Teilabschnitt vorgeschriebenen Schulungen, Überprüfungen und Beurteilungen müssen von entsprechend qualifiziertem Personal durchgeführt werden.
 - (b) Im Falle einer Flug- und Flugsimulationsschulung und -überprüfung muss das Personal, das die Schulung und die Überprüfungen durchführt, nach Anhang I (Teil-FCL) der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 qualifiziert sein.
 - (c) Personal, das im Rahmen eines EBT-Programms Beurteilungen und Schulungen durchführt, muss
 1. Inhaber einer Lehrberechtigung oder Prüferberechtigung nach Anhang I (Teil-FCL) sein;
 2. das Standardisierungsprogramm für EBT-Lehrberechtigte des Betreibers absolvieren. Dies beinhaltet ein erstes Standardisierungsprogramm und ein wiederkehrendes Standardisierungsprogramm.Mit dem Abschluss der EBT-Erststandardisierung des Betreibers qualifiziert sich der Lehrberechtigte für die Durchführung der praktischen EBT-Beurteilung.
 - (d) Ungeachtet Buchstabe b muss die am Streckeneinsatz orientierte Evaluierung der Kompetenz von einem entsprechend qualifizierten und vom Betreiber benannten Kommandanten durchgeführt werden, der in EBT-Konzepten und der Kompetenzbeurteilung standardisiert ist (als Gutachter für den Streckeneinsatz).“
- (c) Folgender Punkt ORO.FC.231 wird eingefügt:
- „ORO.FC.231 Evidenzbasierte Ausbildung
- a) EBT-PROGRAMM
- (1) Der Betreiber kann die Anforderungen von Punkt ORO.FC.230 ersetzen, indem er ein geeignetes, von der zuständigen Behörde genehmigtes EBT-Programm aufstellt, durchführt und aufrechterhält.

Der Betreiber muss (auch durch Vorlage eines Umsetzungsplans) nachweisen, dass er in der Lage ist, die Durchführung des EBT-Programms zu unterstützen, und eine Sicherheitsrisikobewertung durchführen, aus der hervorgeht, wie ein gleichwertiges Sicherheitsniveau erreicht wird.
 - (2) Das EBT-Programm muss
 - (i) der Größe des Betreibers sowie der Art und Komplexität seiner Tätigkeiten entsprechen, wobei die mit diesen Tätigkeiten verbundenen Gefahren und Risiken zu berücksichtigen sind;
 - (ii) die Kompetenz der Piloten gewährleisten, indem die für einen sicheren, wirksamen und effizienten Betrieb von Luftfahrzeugen erforderlichen Pilotenkompetenzen beurteilt und entwickelt werden;
 - (iii) sicherstellen, dass jeder Pilot mit den Beurteilungs- und Schulungsthemen nach Punkt ORO.FC.232 konfrontiert wird;
 - (iv) mindestens sechs EBT-Module umfassen, die über ein 3-Jahres-Programm verteilt werden. Jedes EBT-Modul besteht aus einer Evaluierungsphase und einer Schulungsphase. Die Gültigkeitsdauer eines EBT-Moduls beträgt 12 Monate;

- (A) Die Evaluierungsphase umfasst ein oder mehrere am Streckeneinsatz orientierte Flugszenario(s), mit denen sich alle Kompetenzen beurteilen und der individuelle Schulungsbedarf ermitteln lassen.
- (B) Die Schulungsphase umfasst:
 - (a) die Manöver-Schulungsphase, einschließlich der Schulung zur Beherrschung bestimmter festgelegter Manöver;
 - (b) die szenariobasierte Schulungsphase, die ein oder mehrere am Streckeneinsatz orientierte Flugszenario(s) umfasst, mit denen sich Kompetenzen entwickeln und der individuelle Schulungsbedarf ermitteln lassen.

Die Schulungsphase ist zeitnah nach der Evaluierungsphase durchzuführen.

- (3) Der Betreiber muss dafür sorgen, dass jeder in das EBT-Programm eingeschriebene Pilot Folgendes absolviert:
 - (i) mindestens zwei EBT-Module innerhalb des Gültigkeitszeitraums der Musterberechtigung, im Abstand von mindestens 3 Monaten. Das EBT-Modul ist abgeschlossen, wenn
 - (A) der Inhalt des EBT-Programms für das jeweilige EBT-Modul vollständig behandelt wurde (der Pilot wurde mit den Beurteilungs- und Schulungsthemen konfrontiert) und
 - (B) bei allen beobachteten Kompetenzen ein annehmbares Leistungsniveau nachgewiesen wurde;
 - (ii) eine am Streckeneinsatz orientierte Evaluierung seiner Kompetenz und
 - (iii) eine Schulung am Boden.
- (4) Der Betreiber muss ein EBT-Programm zur Standardisierung der Lehrberechtigten und zur Sicherstellung der Konkordanz erstellen, damit gewährleistet ist, dass die an der EBT beteiligten Lehrberechtigten für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben angemessen qualifiziert sind.
 - (i) Dieses Programm gilt für alle Lehrberechtigten.
 - (ii) Der Betreiber muss zur Bewertung der Konkordanz geeignete Methoden und Parameter anwenden.
 - (iii) Der Betreiber muss eine ausreichende Konkordanz zwischen den Lehrberechtigten nachweisen.
- (5) Das EBT-Programm kann Contingency-Verfahren für unvorhergesehene Umstände umfassen, die sich auf die Durchführung der EBT-Module auswirken können. Der Betreiber muss nachweisen, dass diese Verfahren erforderlich sind. Die Verfahren müssen gewährleisten, dass ein Pilot den Streckeneinsatz nicht fortsetzt, wenn die beobachtete Leistung unter dem annehmbaren Mindestniveau liegt. Sie können Folgendes beinhalten:
 - (i) unterschiedliche Zeitabstände zwischen den EBT-Modulen und
 - (ii) eine unterschiedliche Abfolge der Phasen des EBT-Moduls.

b) KOMPETENZRAHMEN

Der Betreiber muss für alle Aspekte der Beurteilung und Schulung im Rahmen eines EBT-Programms einen Kompetenzrahmen verwenden. Der Kompetenzrahmen muss

- (1) umfassend, genau und nutzbar sein;
- (2) beobachtbare Verhaltensweisen enthalten, die für einen sicheren, wirksamen und effizienten Betrieb erforderlich sind;
- (3) ein festgelegtes Bündel von Kompetenzen enthalten, die Beschreibung dieser Kompetenzen und das entsprechende beobachtbare Verhalten.

c) LEISTUNG DES SCHULUNGSSYSTEMS

- 1. Die Leistung des EBT-Systems wird mittels eines Feedback-Verfahrens gemessen und bewertet, damit
 - (i) das EBT-Programm des Betreibers validiert und verfeinert werden kann;
 - (ii) sichergestellt ist, dass mit dem EBT-Programm des Betreibers die Kompetenzen der Piloten entwickelt werden können.
- (2) Das Feedback-Verfahren muss in das Managementsystem des Betreibers aufgenommen werden.
- (3) Der Betreiber muss Verfahren für den Schutz von EBT-Daten entwickeln.

d) BENOTUNGSSYSTEM

- (1) Der Betreiber muss zur Beurteilung der Kompetenzen des Piloten über ein Benotungssystem verfügen. Das Benotungssystem muss Folgendes gewährleisten:
 - (i) eine ausreichende Differenzierung, die eine genaue und aussagekräftige Messung der Einzelleistungen ermöglicht;
 - (ii) ein jeder Kompetenz zuzuordnendes Leistungskriterium und eine Skala, an der abgelesen werden kann, wann eine Leistung das annehmbare Mindestniveau für den Einsatz im Streckenflug erfüllt. Der Betreiber muss Verfahren für die Piloten entwickeln, die dieses Niveau nicht erreichen.
 - (iii) Datenintegrität,
 - (iv) Datensicherheit.
- (2) Der Betreiber muss in regelmäßigen Abständen die Genauigkeit des Benotungssystems anhand eines Systems bestimmter Kriterien überprüfen.

e) EIGNUNG DER SCHULUNGSGERÄTE UND DER ANZAHL DER FÜR DAS EBT-PROGRAMM DES BETREIBERS ZU ABSOLVIERENDEN STUNDEN

1. Jedes EBT-Modul wird in einem FSTD mit einem Qualifikationsniveau durchgeführt, das die korrekte Durchführung der Beurteilungs- und Schulungsthemen gewährleistet.
2. Der Betreiber muss dafür sorgen, dass der Pilot in dem geeigneten Schulungsgerät eine ausreichende Anzahl von Stunden absolvieren kann, um das EBT-Programm des Betreibers abzuschließen. Die Anzahl der Stunden für die Absolvierung des EBT-Programms bemisst sich nach folgenden Kriterien:
 - (i) Die Anzahl der Stunden entspricht dem Umfang und der Komplexität des EBT-Programms.
 - (ii) Die Anzahl der Stunden reicht aus, um das EBT-Programm abzuschließen.
 - (iii) Die Anzahl der Stunden gewährleistet ein wirksames EBT-Programm unter Berücksichtigung der Empfehlungen der ICAO, der Agentur und der zuständigen Behörde.
 - (iv) Die Anzahl der Stunden entspricht der Technologie der verwendeten Schulungsgeräte.

f) GLEICHWERTIGKEIT VON FEHLFUNKTIONEN

- (1) Jeder Pilot muss eine Beurteilung und Schulung im Umgang mit Fehlfunktionen des Luftfahrzeugsystems erhalten.
- (2) Fehlfunktionen des Luftfahrzeugsystems, die eine fähige Besatzung erheblich beanspruchen, müssen unter Bezugnahme auf folgende Merkmale organisiert werden:
 - (i) Unmittelbarkeit;
 - (ii) Komplexität;
 - (iii) Beeinträchtigung der Kontrolle über das Luftfahrzeug;
 - (iv) Ausfall der Instrumente;
 - (v) Bewältigung der Folgen.
- (3) Jeder Pilot muss mindestens einer Fehlfunktion für jedes Merkmal ausgesetzt werden und zwar in der Häufigkeit, die in der Tabelle der Beurteilungs- und Schulungsthemen festgelegt ist.
- (4) Die nachgewiesene Beherrschung einer Fehlfunktion wird als gleichwertig mit der nachgewiesenen Beherrschung anderer Fehlfunktionen mit den gleichen Merkmalen angesehen.

g) GLEICHWERTIGKEIT VON BETRIEBSRELEVANTEN ANFLÜGEN

- (1) Der Betreiber muss dafür sorgen, dass jeder Pilot regelmäßig in der Durchführung von für den Flugbetrieb relevanten Anflugarten und Anflugmethoden geschult wird.
- (2) Diese Schulung muss Anflüge umfassen, die die fähige Flugbesatzung vor eine zusätzliche Aufgabe stellen.
- (3) Diese Schulung muss die Anflüge umfassen, die einer besonderen Genehmigung nach Anhang V (Teil-SPA) bedürfen.

h) AM STRECKENEINSATZ ORIENTIERTE EVALUIERUNG DER KOMPETENZ

1. Jeder Pilot muss sich regelmäßig einer am Streckeneinsatz orientierten Evaluierung seiner Kompetenz in einem Luftfahrzeug unterziehen, um nachzuweisen, dass er den im Betriebshandbuch beschriebenen normalen Streckenflugbetrieb sicher, wirksam und effizient durchführen kann.

2. Die Gültigkeitsdauer der am Streckeneinsatz orientierten Evaluierung der Kompetenz beträgt 12 Monate.
 3. Der für das EBT zugelassene Betreiber kann mit Zustimmung der zuständigen Behörde die Gültigkeit der am Streckeneinsatz orientierten Evaluierung der Kompetenz wie folgt verlängern:
 - i) entweder auf 2 Jahre, vorbehaltlich einer Risikobewertung;
 - ii) oder auf 3 Jahre, vorbehaltlich eines Feedback-Verfahrens für die Überwachung des Streckenflugbetriebs, bei dem Gefahren für den Betrieb ermittelt, die Risiken solcher Gefahren minimiert und Maßnahmen zur Bewältigung menschlicher Fehler im Flugbetrieb umgesetzt werden.
 4. Für den erfolgreichen Abschluss der am Streckeneinsatz orientierten Evaluierung der Kompetenz muss der Pilot bei allen beobachteten Kompetenzen ein annehmbares Leistungsniveau nachweisen.
- i) SCHULUNG AM BODEN
1. Alle 12 Kalendermonate muss jeder Pilot Folgendes absolvieren:
 - (i) eine technische Schulung am Boden;
 - (ii) eine Beurteilung und Schulung vor Ort unter Einsatz aller an Bord des Luftfahrzeugs mitgeführten Notfall- und Sicherheitsausrüstungen.
 2. Der Betreiber kann mit Zustimmung der zuständigen Behörde und vorbehaltlich einer Risikobewertung die Frist für die Beurteilung und Schulung vor Ort unter Einsatz aller an Bord des Luftfahrzeugs mitgeführten Notfall- und Sicherheitsausrüstungen auf 24 Monate verlängern.“
- (d) Folgender Punkt ORO.FC.232 wird eingefügt:
- „ORO.FC.232 Bewertung des EBT-Programms und Schulungsthemen
- (a) Der Betreiber muss dafür sorgen, dass jeder Pilot mit den Beurteilungs- und Schulungsthemen konfrontiert wird.
 - (b) Die Themen, die Gegenstand der Beurteilung und Schulung sind, müssen:
 - (1) aus Sicherheits- und Betriebsdaten abgeleitet werden, aus denen sich Bereiche für die Verbesserung und Priorisierung der Pilotenschulung ermitteln lassen und die als Leitfaden für die Zusammenstellung geeigneter EBT-Programme dienen können;
 - (2) über einen Zeitraum von 3 Jahren in einer festgelegten Häufigkeit verteilt werden;
 - (3) relevant für das Luftfahrzeugmuster oder die Luftfahrzeugbaureihe sein, auf dem/der der Pilot tätig ist.“
- (e) Punkt ORO.FC.235(a) erhält folgende Fassung:
- „ORO.FC.235 Befähigung des Piloten zum Führen eines Luftfahrzeugs von jedem Pilotensitz
- a) Kommandanten, die ein Luftfahrzeug von jedem Pilotensitz führen und die Aufgaben eines Kopiloten wahrnehmen, oder Kommandanten, die Schulungen oder Überprüfungen durchführen sollen, müssen sich gemäß Betriebshandbuch einer zusätzlichen Schulung und Überprüfung unterziehen. Die Überprüfung kann zusammen mit der nach Punkt ORO.FC.230(b) oder im EBT-Programm nach Punkt ORO.FC.231 vorgeschriebenen Befähigungsüberprüfung durch den Betreiber durchgeführt werden.“
- (4) Anhang IV (Teil-CAT) wird wie folgt geändert:
- Punkt CAT.IDE.A.185(c)(1) erhält folgende Fassung:
- (1) „die letzten 25 Stunden bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von mehr als 27 000 kg, die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2022 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, oder“
- (5) Anhang VI (Teil-NCC) wird wie folgt geändert:
- Punkt NCC.IDE.A.160(b)(1) erhält folgende Fassung:
- (1) „die letzten 25 Stunden bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von mehr als 27 000 kg, die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2022 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, oder“
- (6) Anhang VIII (Teil-SPO) wird wie folgt geändert:
- Punkt SPO.IDE.A.140(b)(1) erhält folgende Fassung:
- „(1) die letzten 25 Stunden bei Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse (MCTOM) von mehr als 27 000 kg, die erstmals am oder nach dem 1. Januar 2022 ein Lufttüchtigkeitszeugnis erhalten haben, oder“
-