



**CIRCULAIRE  
RELATIVE AU CONTENU DU PROGRAMME DE FORMATION POUR LE  
PERSONNEL AERONAUTIQUE**

**Objet :** La présente circulaire a pour objet de spécifier le contenu du programme de formation pour le personnel aéronautique des entreprises exploitant des services de transport public.

1.- La présente circulaire se présente en cinq annexes, le contenu de chacune de ces annexes traite du programme de formation du personnel aéronautique.

2.- L'annexe 1 à la présente circulaire établit les exigences auxquelles doit satisfaire l'exploitant en ce qui concerne la formation, l'expérience et la qualification de l'équipage de conduite et comprend :

a) une SECTION 1 qui définit les exigences communes applicables tant à l'exploitation d'aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales qu'à toute exploitation à des fins commerciales ;

b) une SECTION 2 qui définit des exigences supplémentaires applicables aux opérations de transport aérien commercial à l'exception :

1) de l'exploitation de planeurs ou de ballons à des fins de transport aérien commercial ; ou

2) des opérations de transport aérien commercial de passagers effectuées selon les règles de navigation à vue (VFR) de jour, au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation et dans une zone locale définie par l'autorité compétente, avec

- Des avions monomoteurs à hélice ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 5 700 kg et une MOPSC de 5, ou
- Des hélicoptères motorisés autres que complexes, monomoteurs, ayant une MOPSC de 5 ;

c) une SECTION 3 qui définit des exigences supplémentaires applicables aux exploitations spécialisées commerciales et à celles visées au point b) 1) et 2).

3.- L'annexe 2 à la présente circulaire établit les exigences auxquelles doit satisfaire l'exploitant lorsqu'il exploite un aéronef avec équipage de cabine et comprend :

a) une section 1 détaillant les exigences communes applicables à toutes les opérations ; et

b) une section 2 détaillant les exigences supplémentaires applicables uniquement à l'exploitation d'aéronefs à des fins de transport aérien commercial.

4.- L'annexe 3 à la présente circulaire établit les exigences que doit satisfaire l'exploitant lorsqu'il exploite un aéronef à des fins de transport aérien commercial avec des membres d'équipage technique dans le cadre de services médicaux d'urgence par hélicoptère (SMUH), d'opérations avec système d'imagerie nocturne (NVIS) ou d'opérations d'hélitreuillage (HHO).

5.- L'annexe 4 à la présente circulaire établit les exigences que doit satisfaire l'exploitant lorsqu'il emploie dans le cadre de méthodes approuvées de contrôle et de supervision des vols des agents techniques d'exploitation titulaires d'une licence.

6.- L'annexe 5 à la présente circulaire établit les exigences que doit satisfaire un fournisseur de service aéronautique en ce qui concerne la formation et les programmes appropriés de formation initiale et d'actualisation à l'intention de toutes les personnes concernées par le transport des marchandises dangereuses.

7.- La présente circulaire prendra effet à la date de sa signature.

Pour exécution DAC/DSA/OPS 4



## **ANNEXE 1**

## **ÉQUIPAGE DE CONDUITE**

### **1. Champ d'application**

La présente annexe établit les exigences auxquelles doit satisfaire l'exploitant en ce qui concerne la formation, l'expérience et la qualification de l'équipage de conduite et comprend :

- a) Une SECTION 1 qui définit les exigences communes applicables tant à l'exploitation d'aéronefs à motorisation complexe à des fins non commerciales qu'à toute exploitation à des fins commerciales ;
- b) Une SECTION 2 qui définit des exigences supplémentaires applicables aux opérations de transport aérien commercial à l'exception :
  - 1) De l'exploitation de planeurs ou de ballons à des fins de transport aérien commercial ; ou
  - 2) Des opérations de transport aérien commercial de passagers effectuées selon les règles de navigation à vue (VFR) de jour, au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation et dans une zone locale définie par l'autorité compétente, avec
    - Des avions monomoteurs à hélice ayant une masse maximale certifiée au décollage inférieure ou égale à 5 700 kg et une MOPSC de 5, ou
    - Des hélicoptères motorisés autres que complexes, monomoteurs, ayant une MOPSC de 5;
- c) Une SECTION 3 qui définit des exigences supplémentaires applicables aux exploitations spécialisées commerciales et à celles visées au point b) 1) et 2).

### **SECTION 1**

#### ***Exigences communes***

### **2. Composition de l'équipage de conduite**

- a) La composition de l'équipage de conduite et le nombre de membres d'équipage de conduite aux postes d'équipage prévus ne sont pas inférieurs au minimum spécifié dans le manuel de vol de l'aéronef ou aux limites d'utilisation recommandées pour l'aéronef.
- b) L'équipage de conduite inclut des membres supplémentaires lorsque le type d'exploitation le demande et n'est pas ramené à un nombre inférieur à celui spécifié dans le manuel d'exploitation.
- c) Tous les membres d'équipage de conduite sont titulaires d'une licence et de qualifications et correspondent au niveau des tâches qui leur sont attribuées.
- d) Un membre d'équipage de conduite peut être relevé de ses fonctions aux commandes pendant le vol par un autre membre d'équipage de conduite disposant des qualifications nécessaires.

### **3. Désignation du commandant de bord**

- a) Un des pilotes de l'équipage de conduite, qualifié comme pilote commandant de bord conformément à l'annexe 1 à l'arrêté n°1397-02 par l'exploitant en tant que commandant de bord.
- b) L'exploitant ne désigne un membre de l'équipage de conduite comme commandant de bord que s'il :
  - 1) Dispose du niveau minimal d'expérience défini dans le manuel d'exploitation ;
  - 2) Dispose d'une connaissance adéquate de la route ou de la zone dans laquelle le vol sera effectué, ainsi que des aérodromes, y compris des aérodromes de dégagement, des installations et des procédures à utiliser ;
  - 3) Dans le cas d'opérations en équipage multiple, a suivi un cours relatif au commandement dispensé par l'exploitant s'il passe du statut de copilote à celui de commandant de bord.
- c) En cas d'exploitation d'aéronefs et d'hélicoptères à des fins commerciales, le commandant de bord ou le pilote auquel la conduite du vol peut être déléguée a accompli une formation initiale de familiarisation avec la route ou la zone utilisée pendant les vols, ainsi qu'avec les aérodromes, installations et procédures à utiliser. Cette connaissance des routes/ zones et des aérodromes est maintenue en exerçant au moins une fois ses activités sur cette route ou dans cette zone ou sur l'aérodrome au cours d'une période de 12 mois.
- d) Le point c) ne s'applique pas dans les cas suivants :
  - 1) Avions de classe de performances B utilisés à des fins de transport aérien commercial en VFR de jour ; et
  - 2) Opérations de transport aérien commercial de passagers effectuées en VFR de jour, au départ et à destination du même aérodrome ou site d'exploitation ou dans une zone locale définie par l'autorité compétente, avec des hélicoptères motorisés autres que complexes, monomoteurs, ayant une MOPSC de 5.

### **4. Mécanicien navigant**

Lorsqu'un poste séparé de mécanicien navigant est intégré à l'agencement d'un avion, l'équipage de conduite de vol inclut un membre d'équipage qui dispose des qualifications adéquates conformément aux règles nationales applicables.

### **5. Formation à la gestion des ressources d'équipage (CRM)**

- a) Avant d'exercer ses activités, le membre d'équipage de conduite de vol a suivi une formation CRM, correspondant à son rôle, telle que définie dans le manuel d'exploitation.
- b) Des rubriques de la formation CRM sont intégrées à la formation relative au

type ou à la classe d'aéronef, ainsi qu'à la formation de maintien des compétences et dans le cours de commandement.

## **6. Stage d'adaptation de l'exploitant**

- a) Dans le cas d'une exploitation d'avions ou d'hélicoptères, le membre d'équipage de conduite accomplit le stage d'adaptation de l'exploitant avant d'effectuer des vols de ligne sans supervision :
  - 3)Lorsqu'il passe à un aéronef pour lequel une nouvelle qualification de type ou de classe est exigée ;
  - 4)Lorsqu'il rejoint un exploitant.
- b) Le stage d'adaptation de l'exploitant inclut une formation sur l'équipement installé dans l'aéronef en fonction des rôles des membres de l'équipage de conduite.

## **7. Formation aux différences et formation de familiarisation**

- a) Les membres de l'équipage de conduite accomplissent une formation aux différences ou une formation de familiarisation lorsqu'exigé et lorsqu'un changement d'équipements ou de procédures nécessite l'acquisition de connaissances supplémentaires relatives aux types ou aux variantes sur lesquels ils exercent leurs activités.
- b) Le manuel d'exploitation spécifie lorsqu'une telle formation aux différences ou une formation de familiarisation est nécessaire.

## **8. Formation de maintien des compétences et contrôle**

- a) Chaque membre de l'équipage de conduite accomplit une formation de maintien des compétences en vol et au sol applicable au type ou à la variante d'aéronefs sur lequel il exerce ses fonctions, notamment une formation relative à l'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité-sauvetage se trouvant à bord.
- b) Chaque membre d'équipage de conduite est contrôlé régulièrement aux fins de démontrer sa compétence dans l'exécution de procédures normales, inhabituelles et d'urgence.

## **9. Qualification pilote pour exercer sur les deux sièges pilotes**

Les membres d'équipage de conduite qui peuvent se voir attribuer des tâches sur l'un ou l'autre des sièges pilotes se soumettent à une formation et à un contrôle approprié, comme spécifié dans le manuel d'exploitation.

## **10.Exercice sur plus d'un type ou de variante**

- a) Les membres de l'équipage de conduite qui exercent sur plusieurs types ou variantes d'aéronefs satisfont aux exigences prescrites dans la présente annexe pour chaque type ou variante,

b) Des procédures et/ou des restrictions d'exploitation appropriées sont spécifiées dans le manuel d'exploitation pour tout exercice des activités sur plusieurs types ou variantes.

## **11. Fourniture de formations**

- a) Toutes les formations requises par la présente partie sont dispensées :
  - 1) Conformément aux programmes et aux plans de formation établis par l'exploitant dans le manuel d'exploitation ;
  - 2) Par du personnel ayant les qualifications appropriées. 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 doit être qualifié
- 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 opérationnelles.
- c) En cas d'opérations de CAT, les programmes de formation et de contrôle, ainsi que les plans de formation et l'utilisation d'entraîneurs synthétiques de 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.

## **SECTION 2**

### ***Exigences supplémentaires applicables à l'exploitation d'aéronefs à des fins de transport aérien commercial***

#### **12. Composition de l'équipage de conduite**

- a) Tout équipage de conduite ne peut comporter plus d'un membre inexpérimenté.
- b) Le commandant de bord peut déléguer la conduite du vol à un autre pilote disposant des qualifications adéquates.
- c) Exigences propres à l'exploitation des avions selon les règles de vol aux instruments (IFR) ou de nuit.
  - 1) L'équipage de conduite de vol est constitué d'au moins deux pilotes pour tous les avions à turbopropulseurs dont la configuration maximale approuvée en sièges passagers (MOPSC) est supérieure à neuf, ainsi que pour tous les avions à turboréacteurs.
  - 2) Les avions autres que ceux couverts par le point c) 1) sont exploités par un équipage de conduite constitué d'au moins deux pilotes.
- d) Exigences particulières pour l'exploitation d'hélicoptères.
  - 1) Pour toute exploitation d'hélicoptères disposant d'une MOPSC supérieure à

19 et pour l'exploitation en IFR d'hélicoptères disposant d'une MOSPC supérieure à 9 :

- i) L'équipage de conduite est constitué d'au moins deux pilotes ; et
  - ii) Le commandant de bord est titulaire d'une licence de pilote de ligne (hélicoptère) [ATPL(H)], ainsi que d'une qualification aux instruments.
- 2) Toute exploitation non couverte par le point d) 1) peut être effectuée par un seul pilote en vol IFR ou de nuit, pour autant que les exigences du chapitre 13 de la présente annexe.

### **13. Relève en vol de membres de l'équipage de conduite**

- a) Le commandant de bord peut déléguer la conduite du vol à :
  - 1) Un autre commandant de bord qualifié ; ou
  - 2) Exclusivement dans le cas d'opérations au-dessus du niveau de vol (FL) 200, un pilote disposant des qualifications minimales suivantes :
    - i) Une ATPL ;
    - ii) Un stage d'adaptation et contrôle, dont une formation de qualification de type, conformément au chapitre 15 de la présente annexe ;
    - iii) Toutes les formations de maintien de compétences et les contrôles conformément aux chapitres 17 et 19 de la présente annexe ;
    - iv) Les compétences de route/zone et aérodrome conformément au chapitre 1 de la présente annexe.
- 2) Le copilote peut être relevé par :
  - 1) Un autre pilote disposant d'une qualification adéquate ;
  - 2) Uniquement dans le cas d'opérations au-dessus du niveau de vol (FL) 200, un copilote de renfort en croisière disposant des qualifications minimales suivantes :
    - i) Une licence de pilote commercial (CPL) valide avec qualification de vol aux instruments ;
    - ii) Un stage d'adaptation et contrôle, y compris une formation de qualification de type conformément au chapitre 17 à la présente annexe, à l'exception de l'exigence relative à l'entraînement au décollage et à l'atterrissage ;
    - iii) Une formation de maintien des compétences et un contrôle conformément au chapitre 18 à la présente annexe, à l'exception de l'exigence relative à l'entraînement au décollage et à l'atterrissage.
- 3) Un mécanicien navigant peut être relevé en vol par un membre d'équipage disposant des qualifications adéquates conformément aux règles nationales applicables.

### **14. Exploitation monopilote en régime IFR ou de nuit**

Pour être en mesure de voler en IFR ou de nuit avec un équipage de conduite de vol minimal constitué d'un seul pilote, comme prévu au chapitre 11 de la présente annexe c) 2) et d) 2), les exigences suivantes doivent être satisfaites :

a) L'exploitant inclut dans le manuel d'exploitation un programme de stage d'adaptation et de maintien des compétences du pilote qui comporte des exigences additionnelles pour une exploitation monopilote. Le pilote aura entrepris une formation relative aux procédures de l'exploitant, concernant plus particulièrement :

- 1) La gestion des moteurs et les manœuvres d'urgence ;
- 2) L'utilisation des listes de vérification pour conditions normales, inhabituelles et d'urgence ;
- 3) Les communications de contrôle de la circulation aérienne (ATC) ;
- 4) Les procédures de départ et d'approche ;
- 5) La gestion du pilote automatique, le cas échéant ;
- 6) L'utilisation d'une documentation en vol simplifiée ;
- 7) La gestion des ressources d'équipage monopilote.

b) Les contrôles périodiques exigés par le chapitre 16 de la présente annexe sont effectués en situation de conduite monopilote sur le type ou de la classe d'aéronef concerné dans un environnement représentatif de l'exploitation.

c) Dans le cas de l'exploitation d'avions en IFR, le pilote :

- 1) A au moins 50 heures de temps de vol en IFR à son actif sur le type ou la classe d'avion concerné, dont 10 heures en tant que commandant de bord ; et
- 2) A effectué au cours des 90 jours précédents sur le type ou la classe d'avion concerné :
  - i) Cinq vols en IFR, dont trois approches aux instruments, en situation de conduite monopilote ; ou
  - ii) Un contrôle lors d'une approche aux instruments IFR.

d) Dans le cas de l'exploitation d'avions de nuit, le pilote :

- 1) A au moins 15 heures de temps de vol de nuit à son actif, qui peuvent être incluses dans les 50 heures de temps de vol en IFR visées au point c) 1) ; et
- 2) A effectué au cours des 90 jours précédents sur le type ou la classe d'avion concerné :
  - i) Trois décollages et atterrissages de nuit en situation de conduite monopilote ; ou
  - ii) Un contrôle lors d'un décollage et d'un atterrissage de nuit.

e) Dans le cas de l'exploitation d'hélicoptères en IFR, le pilote :

- 1) A un total de 25 heures d'expérience de vol en IFR à son actif dans l'environnement d'exploitation applicable ; et
- 2) A une expérience de vol de 25 heures en situation de conduite monopilote sur le type spécifique d'hélicoptère, agréé pour le vol monopilote en IFR, dont 10 heures de vol peuvent avoir été effectuées sous supervision, et incluant cinq secteurs de vol de ligne en IFR sous supervision en utilisant les procédures monopilotes ; et
- 3) A accompli au cours des 90 jours précédents :
  - i) Cinq vols en IFR en situation de conduite monopilote, comportant trois approches aux instruments effectuées sur un hélicoptère agréé à cette

- fin ; ou
- ii) Un contrôle lors d'une approche aux instruments en IFR en situation de conduite monopilote sur le type d'hélicoptère concerné, un système d'entraînement au vol (FTD) ou un simulateur de vol (FFS).

## **15. Formation au commandement**

- a) Dans le cas de l'exploitation d'avions et d'hélicoptères, le cours de commandement comporte au moins les éléments suivants :
- 1) Un entraînement sur FSTD, dont une formation au vol orientée vol de ligne (LOFT) et/ou une formation en vol ;
  - 2) Un contrôle hors ligne de l'exploitant en fonction commandant de bord ;
  - 3) Une formation aux responsabilités du commandement ;
  - 4) Une formation en vol de ligne en tant que commandant de bord sous supervision, avec au moins :
    - i) 10 secteurs de vol, dans le cas d'avions ; et
    - ii) 10 heures, avec au moins 10 secteurs de vol, dans le cas d'hélicoptères ;
  - 5) Accomplir un contrôle de vol de ligne en tant que commandant de bord et démontrer une connaissance adéquate de la route ou de la zone dans laquelle les vols seront effectués, ainsi que des aérodromes, y compris les aérodromes de dégagement, les installations et les procédures à utiliser ; et
  - 6) La gestion des ressources d'équipage.

## **16. Formation initiale à la gestion des ressources d'équipage (CRM) dispensée par l'exploitant**

- a) Le membre d'équipage de conduite a suivi un cours de formation CRM initial avant de commencer à effectuer des vols de lignes sans supervision.
- b) La formation CRM initiale est dispensée par au moins un formateur CRM dûment qualifié, qui peut être assisté par des experts afin de traiter de sujets spécifiques.
- c) Si le membre d'équipage de conduite n'a pas, au préalable, reçu de formation théorique sur les facteurs humains au niveau ATPL, il suit, avant la formation CRM initiale ou en combinaison avec cette dernière, un cours théorique dispensé par l'exploitant et reposant sur le programme de formation ATPL relatif aux performances et aux limites humaines.

## **17. Stage d'adaptation de l'exploitant et contrôle**

- a) La formation CRM est intégrée au stage d'adaptation de l'exploitant.
- b) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite a commencé un stage

d'adaptation de l'exploitant, il n'est pas affecté à des tâches de vol sur un aéronef d'un autre type ou d'une autre classe avant que le stage ne soit achevé ou qu'il y soit mis fin. Les membres d'équipage qui n'exercent que sur des avions de classe de performances B peuvent être affectés à des vols sur d'autres types d'avions de classe de performances B pendant les stages d'adaptation, dans la mesure nécessaire pour maintenir l'exploitation.

c) L'étendue de l'entraînement requis par le membre d'équipage de conduite dans le cadre du stage d'adaptation de l'exploitant est déterminée conformément aux normes de qualification et d'expérience spécifiées dans le manuel d'exploitation, compte tenu de son expérience et des formations précédentes qu'il a suivies.

d) Le membre d'équipage de conduite :

- 1) Se soumet au contrôle hors ligne de l'exploitant ainsi qu'à l'entraînement sécurité-sauvetage et au contrôle associé avant de commencer à effectuer des vols de ligne sous supervision ; et
- 2) Effectue le contrôle en ligne après avoir terminé les vols de ligne sous supervision. Dans le cas d'avions de classe de performances B, le LIFUS peut être effectué sur tout avion appartenant à la classe applicable.

e) Dans le cas d'avions, les pilotes qui se sont vu délivrer une qualification de type reposant sur une formation à temps de vol zéro (ZFTT):

- 1) Commencent à effectuer des vols de ligne sous supervision au plus tard 21 jours après avoir accompli l'examen pratique ou après avoir suivi la formation correspondante dispensée par l'exploitant. Le contenu d'un tel stage est décrit dans le manuel d'exploitation ;
- 2) Effectuent six décollages et atterrissages dans un FSTD au plus tard 21 jours après avoir accompli l'examen pratique sous la supervision d'un instructeur de qualification de type pour les avions [« TRI(A) »] occupant l'autre siège de pilote. Le nombre de décollages et d'atterrissages peut être réduit lorsque des crédits sont définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle. Si lesdits décollages et atterrissages n'ont pas été effectués dans les 21 jours, l'exploitant prévoit un stage de remise à niveau dont le contenu est décrit dans le manuel d'exploitation ;
- 3) Effectuent les quatre premiers décollages et atterrissages du LIFUS dans un avion sous la supervision d'un TRI(A) occupant l'autre siège de pilote. Le nombre de décollages et d'atterrissages peut être réduit lorsque des crédits sont définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle.

## **18. Formation de maintien des compétences et contrôle**

a) Chaque membre d'équipage de conduite effectue une formation de maintien des compétences et un contrôle en rapport avec le type ou la variante d'aéronef sur lequel il exerce ses fonctions.

b) *Contrôle hors ligne de l'exploitant*

- 1) Chaque membre d'équipage de conduite se soumet au contrôle hors ligne de l'exploitant, qui complète les dispositions normales applicables aux équipages, aux fins de démontrer sa compétence dans l'exécution de procédures normales, inhabituelles et d'urgence.
- 2) Lorsque l'on demande au membre d'équipage de conduite d'exercer ses activités en régime IFR, le contrôle hors ligne de l'exploitant s'effectue sans référence visuelle extérieure, selon le cas.
- 3) La durée de validité du contrôle hors ligne de l'exploitant est de 6 mois civils. Dans le cas de l'exploitation d'avions de classe de performances B en VFR de jour au cours de saisons qui ne dépassent pas 8 mois consécutifs, un seul contrôle hors ligne de l'exploitant est suffisant. Le contrôle hors ligne est effectué avant le début de l'exploitation à des fins de transport aérien commercial.
- 4) Le membre d'équipage participant à une exploitation de jour et sur des routes exploitées par repérage visuel au sol dans un hélicoptère motorisé autre que complexe peut accomplir le contrôle hors ligne de l'exploitant dans un seul des types utilisés pour lesquels il possède une qualification. Le contrôle hors ligne de l'exploitant est effectué systématiquement sur le type d'aéronef utilisé le moins récemment pour le contrôle hors ligne. Les types d'hélicoptères concernés qui peuvent être regroupés aux fins du contrôle hors ligne de l'exploitant sont mentionnés dans le manuel d'exploitation.
- 5) Nonobstant le chapitre 11 à la présente annexe a) 2), dans le cas de l'exploitation d'hélicoptères motorisés autres que complexes de jour et sur des routes exploitées par repérage visuel au sol, ainsi que d'avions de classe de performances B, un commandant de bord disposant des qualifications requises, désigné par l'exploitant et formé aux concepts CRM et à l'évaluation des compétences CRM, peut procéder au contrôle. L'exploitant informe l'autorité compétente des personnes désignées.

c) *Contrôle en ligne*

- 1) Chaque membre d'équipage de conduite accomplit un contrôle en ligne sur l'aéronef aux fins de démontrer son aptitude à mener à bien les opérations normales en ligne décrites dans le manuel d'exploitation. La durée de validité du contrôle en ligne est de 12 mois civils.
- 2) Nonobstant le chapitre 11 de la présente annexe a) 2), un commandant de bord dûment qualifié désigné par l'exploitant, formé aux concepts CRM et à l'évaluation des compétences CRM, peut procéder aux contrôles en ligne.

d) *Entraînement sécurité-sauvetage et contrôle*

Chaque membre d'équipage de conduite accomplit une formation et se soumet à un contrôle relatif à l'emplacement et à l'utilisation de tous les équipements de sécurité et de sauvetage transportés à bord. La durée de validité du contrôle sécurité-sauvetage

est de 12 mois civils.

e) *Formation CRM*

- 1) Des rubriques de la formation CRM sont intégrées à toutes les phases correspondantes de la formation de maintien des compétences.
- 2) Chaque membre d'équipage de conduite suit une formation CRM modulaire spécifique. Toutes les matières principales de la formation CRM sont couvertes par des sessions de formation modulaires réparties de manière aussi uniforme que possible par période de trois ans.

f) Chaque *membre* d'équipage de conduite suit un entraînement au sol et en vol dans un FSTD ou un aéronef, ou un entraînement combiné dans un FSTD et un aéronef au moins tous les 12 mois civils.

g) Les durées de validité mentionnées au point b) 3) et aux points c) et d) sont comptées à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été passé.

h) Lorsque les formations ou les contrôles exigés ci-dessus sont entrepris au cours des 3 derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d'expiration initiale.

## **19. 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 hors ligne de l'exploitant spécifié chapitre 18 de la présente annexe b).

b) La formation et le contrôle supplémentaires comportent au moins les éléments suivants :

- 3) Une panne moteur au décollage ;
- 4) Une approche et une remise des gaz avec un moteur en panne ; et
- 5) Un atterrissage avec un moteur en panne.

c) Dans le cas des hélicoptères, les commandants de bord effectuent également leurs contrôles hors ligne de l'exploitant dans les sièges de gauche et de droite, en alternance, pour autant que lorsque le contrôle hors ligne de qualification de type est combiné avec le contrôle hors ligne de l'exploitant, le commandant de bord accomplisse son entraînement ou son contrôle sur le siège normalement occupé.

d) Lorsque des manœuvres moteur coupé sont effectuées dans un aéronef, la panne moteur est simulée.

e) Lors de l'exercice des activités depuis le siège du copilote, les contrôles exigés par le chapitre 18 à la présente annexe pour l'exercice des activités depuis le siège du commandant de bord doivent en outre être valides et à jour.

f) Le pilote relevant le commandant de bord doit avoir démontré, lors des contrôles hors ligne de l'exploitant spécifiés au point le chapitre 18 à la présente annexe b), sa maîtrise de drills et de procédures ne relevant normalement pas de sa responsabilité. Lorsque les différences entre le siège de gauche et le siège de droite ne sont pas significatives, la pratique peut être effectuée indifféremment depuis l'un ou l'autre siège.

g) Le pilote, autre que le commandant de bord, occupant le siège du commandant de bord démontre, lors des contrôles hors ligne de l'exploitant spécifiés au point le chapitre 18 à la présente annexe b), son aptitude à pratiquer les exercices et procédures qui relèveraient normalement de la responsabilité du commandant de bord agissant en tant que pilote non aux commandes. Lorsque les différences entre le siège de gauche et le siège de droite ne sont pas significatives, la pratique peut être effectuée indifféremment depuis l'un ou l'autre siège.

## **20. Exercice sur plus d'un type ou variante**

a) Les procédures ou restrictions opérationnelles pour l'exploitation de plusieurs types ou variantes, établies dans le manuel d'exploitation et agréées par l'autorité compétente couvrent :

- 1) Le niveau minimum d'expérience des membres d'équipage de conduite ;
- 2) Le niveau minimum d'expérience sur un type ou une variante avant de commencer la formation relative à un autre type ou une autre variante ou son exploitation ;
- 3) Le processus par lequel un membre d'équipage qualifié sur un type ou une variante sera formé et qualifié sur un autre type ou une autre variante ; et
- 4) Toutes les exigences applicables en matière d'expérience récente pour chaque type ou variante.

b) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite exerce ses fonctions tant sur des hélicoptères que sur des avions, ledit membre d'équipage est limité à exercer exclusivement sur un type d'avion et un type d'hélicoptère.

c) Le point a) ne s'applique pas à l'exploitation d'avions de classe de performances B si elle est limitée à des classes d'avions monopilotes à moteur à pistons exploités en VFR de jour. Le point b) ne s'applique pas à l'exploitation d'avions de classe de performances B si elle est limitée à des classes d'avions monopilotes à moteur à pistons.

## **21. Programme de formation et de qualification alternatif**

a) L'exploitant d'avions disposant d'une expérience adéquate peut remplacer l'une ou plusieurs des exigences suivantes en matière de formation et de contrôle

applicables à l'équipage de conduite par un programme de formation et de qualification alternatif (ATQP) agréé par l'autorité compétente :

- 1) Relatif à la formation et aux qualifications de l'équipage de conduite ;
- 2) Stage d'adaptation et contrôle ;
- 3) Formation aux différences et formation de familiarisation ;
- 4) Formation au commandement ;
- 5) Formation de maintien des compétences et contrôle ; et
- 6) Exercice des activités sur plusieurs types ou variantes.

b) L'ATQP comporte une formation et des contrôles qui établissent et maintiennent un niveau de compétence au moins équivalent à celui atteint en se conformant aux dispositions des chapitres 17 et 18 à la présente annexe. Le niveau de compétence atteint par la formation et la qualification de l'équipage de conduite est démontré avant l'octroi de l'agrément ATQP par l'autorité compétente.

c) L'exploitant qui introduit une requête d'agrément ATQP fournit à l'autorité compétente un plan de mise en œuvre, comportant une description du niveau de compétence que doivent atteindre la formation et la qualification de l'équipage de conduite.

d) Outre les contrôles exigés par le chapitre 18 à la présente annexe, chaque membre d'équipage de conduite se soumet à une évaluation type vol en ligne dans un FSTD. La durée de validité de cette évaluation est de 12 mois civils. La durée de validité est comptée à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été réalisé. Lorsque l'évaluation est entreprise dans les trois derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d'expiration initiale.

e) Après deux ans d'exploitation avec un ATQP agréé, l'exploitant peut, sur approbation de l'autorité compétente, prolonger les périodes de validité des contrôles relevant du chapitre 18 à la présente annexe comme suit :

- 1) Contrôle hors ligne de l'exploitant jusqu'à 12 mois civils. La durée de validité est comptée à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été réalisé. Lorsque le contrôle est entrepris dans les trois derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d'expiration initiale.
- 2) Contrôle en ligne jusqu'à 24 mois civils. La durée de validité est comptée à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été réalisé. Lorsque le contrôle est entrepris dans les six derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d'expiration initiale.
- 3) Contrôle de sécurité-sauvetage jusqu'à 24 mois civils. La durée de validité est comptée à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été réalisé. Lorsque le contrôle est entrepris dans les six derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d'expiration initiale.

## **22. Commandants de bord titulaires d'une CPL(A)**

- a) Le titulaire d'une CPL(A) (avion) n'agit en tant que commandant de bord dans un avion monopilote exploité à des fins de transport aérien commercial que si :
- 1) Lorsqu'il transporte des passagers en dehors d'un rayon de 50 NM (90 km) depuis un aérodrome de départ, il a au moins 500 heures de temps de vol à son actif sur avion ou est titulaire d'une qualification aux instruments valide ; ou
  - 2) Dans le cas d'une exploitation d'un type multimoteur en IFR, il a au moins 700 heures de temps de vol à son actif sur avion, dont 400 heures en tant que pilote commandant de bord. Lesdites heures incluent 100 heures en IFR et 40 heures sur avion multimoteur. Les 400 heures en tant que pilote commandant de bord peuvent être remplacées par des heures effectuées en tant que copilote dans un système d'équipage multipilote établi, défini dans le manuel d'exploitation, sur la base de deux heures de temps de vol en tant que copilote pour une heure de temps de vol en tant que pilote commandant de bord.
- b) Dans le cas d'exploitation en VFR de jour d'avions de classe de performances B, le point a) 1) n'est pas applicable.

## **23. Commandants de bord titulaires d'une CPL(H)**

- a) Le titulaire d'une CPL(H) (hélicoptère) n'agit en tant que commandant de bord sur un hélicoptère monopilote exploité à des fins de transport aérien commercial que si :
- 1) Dans le cas d'une exploitation en IFR, il a au moins 700 heures de temps de vol total à son actif sur hélicoptère, dont 300 heures en tant que pilote commandant de bord. Ces heures incluent 100 heures en IFR. Les 300 heures en tant que pilote commandant de bord peuvent être remplacées par des heures effectuées en tant que copilote dans un système d'équipage multipilote établi, défini dans le manuel d'exploitation, sur la base de 2 heures de temps de vol en tant que copilote pour une heure de temps de vol en tant que pilote commandant de bord ;
  - 2) Lors d'opérations en conditions météorologiques de vol à vue (VMC) de nuit, il :
    - i. Dispose d'une qualification aux instruments valide ; ou
    - ii. A 300 heures de temps de vol sur hélicoptère à son actif, dont 100 heures en tant que pilote commandant de bord et 10 heures en tant que pilote volant de nuit.

## **SECTION 3**

***Exigences supplémentaires applicables aux exploitations spécialisées commerciales et aux opérations de CAT visées au chapitre 1 à la présente annexe b) 1) et 2)***

### **24. Formation de maintien des compétences et contrôle – contrôle hors ligne de l'exploitant**

- a) Chaque membre de l'équipage de conduite se soumet au contrôle hors ligne de l'exploitant afin de démontrer sa compétence dans l'exécution de procédures normales, inhabituelles et d'urgence, sous les aspects liés aux tâches spécialisées décrites dans le manuel d'exploitation.
- b) Les conditions d'exploitation doivent être dûment prises en compte lorsque les opérations sont effectuées en VFR ou de nuit.
- c) La durée de validité du contrôle hors ligne de l'exploitant est de 12 mois civils. La durée de validité court à partir de la fin du mois au cours duquel le contrôle a été réalisé. Lorsque le contrôle hors ligne de l'exploitant est réalisé dans les trois derniers mois de la période de validité, la nouvelle période de validité court à partir de la date d'expiration initiale.

## **ANNEXE 2**

## **ÉQUIPAGE DE CABINE**

### **1. Champ d'application**

La présente annexe établit les exigences auxquelles doit satisfaire l'exploitant lorsqu'il exploite un aéronef avec équipage de cabine et comprend :

- a) Une section 1 détaillant les exigences communes applicables à toutes les opérations ; et
- b) Une section 2 détaillant les exigences supplémentaires applicables uniquement à l'exploitation d'aéronefs à des fins de transport aérien commercial.

### **SECTION 1**

#### ***Exigences communes***

### **2. Nombre de membres et composition de l'équipage de cabine**

a) Le nombre de membres et la composition de l'équipage de cabine sont déterminés conformément à la réglementation en vigueur, en tenant compte des facteurs opérationnels ou des circonstances propres au vol à effectuer. Sauf pour les ballons, au moins un membre d'équipage de cabine est affecté à l'exploitation d'aéronefs dont la MOPSC est supérieure à 19 lorsqu'au moins un passager est transporté.

b) En application du point a), le nombre minimal de membres d'équipage de cabine est le plus élevé des nombres suivants :

- 1) Le nombre de membres d'équipage de cabine établi lors du processus de certification de l'aéronef mené conformément aux spécifications de certification applicables, pour la configuration de cabine utilisée par l'exploitant ; ou
- 2) Si le nombre prévu au point 1) n'a pas été établi, le nombre de membres d'équipage de cabine établi lors du processus de certification de l'aéronef pour la configuration maximale en sièges passagers certifiée, réduit d'une unité par tranche entière de 50 sièges passagers que compte la configuration de cabine utilisée par l'exploitant en moins par rapport à la configuration maximale en sièges certifiée ; ou
- 3) Un membre d'équipage de cabine par groupe de 50 sièges passagers, complet ou incomplet, installés sur le même pont de l'aéronef exploité.

c) Dans le cas d'une exploitation à laquelle sont affectés plusieurs membres d'équipage de cabine, l'exploitant nomme l'un des membres comme responsable rendant compte au commandant de bord.

### **3. Conditions pour l'affectation à des tâches**

a) Les membres d'équipage de cabine ne se voient affectés à des tâches dans un aéronef que si :

- 1) Ils ont été jugés physiquement et mentalement aptes à s'acquitter de leurs tâches et à exercer leurs responsabilités en toute sécurité ; et
  - 2) Ils ont accompli avec succès toutes les formations et subi les contrôles applicables exigés par la présente annexe et disposent des compétences pour s'acquitter des tâches qui leur sont attribuées conformément aux procédures définies dans le manuel d'exploitation.
- b) Avant d'attribuer des tâches à des membres d'équipage de cabine ayant un statut d'indépendant ou travaillant à temps partiel, l'exploitant vérifie que toutes les exigences applicables de la présente annexe sont satisfaites en prenant en compte tous les services rendus par le membre d'équipage de cabine à d'autres exploitants aux fins de déterminer plus particulièrement :
- 1) Le nombre total de types d'aéronefs et de variantes sur lesquels il exerce ses fonctions ; et
  - 2) Les limitations applicables en matière de temps de vol et de service, ainsi que les exigences en matière de repos.
- c) Les membres d'équipage de cabine en fonction, ainsi que leur rôle en ce qui concerne la sécurité des passagers et du vol, doivent être clairement identifiables par les passagers.

#### **4. Organisation de cours de formation et exécution des contrôles associés**

- a) Un programme et un plan de cours détaillés sont établis par l'exploitant pour chaque cours de formation, conformément aux exigences applicables de la présente annexe.
- b) Chaque cours de formation inclut un enseignement théorique et pratique, ainsi qu'une pratique individuelle ou collective, en fonction de chaque matière de la formation, afin que chaque membre d'équipage de cabine atteigne et maintienne le niveau adéquat de compétence conformément à la présente annexe.
- c) Chaque cours de formation :
- 1) Est dispensé d'une manière structurée et réaliste ; et
  - 2) Est dispensé par du personnel dûment qualifié pour les matières à couvrir.
- d) Pendant toute formation exigée par la présente annexe ou à l'issue de celle-ci, chaque membre d'équipage de cabine passe un examen couvrant toutes les matières composant le programme de formation concerné, à l'exception de la formation relative à la gestion des ressources d'équipage (CRM). Les examens sont conduits par du personnel dûment qualifié aux fins de vérifier que le membre d'équipage de cabine a atteint et/ou maintient le niveau de compétence requis.
- e) Les cours de formation CRM, et les modules CRM le cas échéant, sont dispensés par un instructeur de CRM pour les équipages de cabine. Lorsque des rubriques CRM sont intégrées à d'autres formations, un instructeur de CRM pour les

équipages de cabine est chargé de définir et de mettre en œuvre le programme de cours.

## **5. Cours de formation initiale**

a) Chaque nouvel entrant qui n'est pas encore titulaire d'un certificat de membre d'équipage de cabine valide délivré conformément à la réglementation en vigueur :

- 1) Reçoit un cours de formation initiale réglementaire ; et
- 2) Réussit l'examen correspondant avant d'entreprendre une autre formation exigée par la présente annexe.

b) Des rubriques du programme de formation initiale peuvent être combinées avec la première formation propre à un type d'aéronef et au stage d'adaptation de l'exploitant, pour autant que les exigences de formation soient satisfaites et que de telles rubriques soient enregistrées comme matières du cours de formation initiale dans le dossier de formation des membres d'équi-page de cabine concernés.

## **6. Formation propre à un type d'aéronef et stage d'adaptation de l'exploitant**

a) Chaque membre d'équipage de cabine accomplit la formation propre au type d'aéronef appropriée, ainsi que le stage d'adaptation de l'exploitant, et se soumet aux contrôles associés avant :

- 1) Une première affectation par l'exploitant à la fonction de membre d'équipage de cabine ; ou
- 2) Une affectation par l'exploitant à la fonction de membre d'équipage de cabine sur un autre type d'aéronef.

b) Lorsqu'il établit les programmes et plans de formation relatifs à la formation propre au type d'aéronef et au stage d'adaptation de l'exploitant, l'exploitant inclut, s'ils sont disponibles, les éléments appropriés définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle.

c) Le programme de la formation propre au type d'aéronef :

- 1) Comprend une formation et des exercices pratiques sur un dispositif d'entraînement représentatif ou sur l'aéronef lui-même ; et
- 2) Couvre au moins les matières suivantes de la formation propre au type d'aéronef :
  - i. Description de l'aéronef dans la mesure nécessaire à l'exercice des tâches qui incombent à l'équipage de cabine ;
  - ii. Tous les équipements et systèmes de sécurité installés qui concernent les tâches de l'équipage de cabine ;
  - iii. L'actionnement et l'ouverture effective, par chaque membre d'équipage de cabine, de chaque type ou variante des portes et des sorties normales et des issues de secours, en mode

- normal et d'urgence ;
  - iv. La démonstration de l'utilisation des autres issues, dont les fenêtres du compartiment de l'équipage de conduite ;
  - v. Les équipements de protection contre le feu et la fumée, lorsqu'ils sont prévus ;
  - vi. Entraînement avec le toboggan d'évacuation, lorsqu'il est prévu ;
  - vii. Utilisation du siège, du système de retenue et de l'équipement d'oxygène utilisé en cas d'incapacité du pilote.
- d) Le programme du stage d'adaptation de l'exploitant pour chaque type d'aéronef à exploiter :
- 1) Comprend une formation et des exercices pratiques sur un dispositif d'entraînement représentatif ou sur l'aéronef lui-même ;
  - 2) Comporte une formation relative aux procédures d'exploitation standard de l'exploitant applicables aux membres d'équipage de cabine qui se voient attribuer des tâches par l'exploitant pour la première fois ;
  - 3) Couvre au moins les matières de formation spécifique suivantes en fonction du type d'aéronef à exploiter :
    - i. Description de la configuration de la cabine ;
    - ii. Emplacement, dépose et utilisation de tous les équipements portatifs de sécurité-sauvetage transportés à bord ;
    - iii. Toutes les procédures normales et d'urgence ;
    - iv. La prise en charge des passagers et la gestion des foules ;
    - v. Une formation à la lutte contre le feu et la fumée comprenant l'utilisation de tous les équipements de lutte contre l'incendie et de protection représentatifs de ceux existant à bord ;
    - vi. Les procédures d'évacuation ;
    - vii. Les procédures en cas d'incapacité du pilote ;
    - viii. Les exigences et procédures applicables en matière de sûreté ;
    - ix. La gestion des ressources d'équipage.

## 7. Formation aux différences

- a) Outre la formation requise au chapitre 6 de la présente annexe, le membre d'équipage de cabine accomplit une formation et subit un contrôle approprié couvrant toutes les différences avant de se voir affecter sur :
- 4) Une variante d'un type d'aéronef sur lequel il vole actuellement ; ou
  - 5) Un type d'aéronef ou une variante sur lequel il vole actuellement et présentant des différences :
    - i. Dans les équipements de sécurité ;
    - ii. Dans l'emplacement des équipements de sécurité-sauvetage ; ou
    - iii. Dans les procédures normales et d'urgence.
- b) Ce programme de formation aux différences :

- 1) Est déterminé si nécessaire sur la base d'une comparaison avec le programme de formation accompli par le membre d'équipage de cabine conformément au chapitre 6 de la présente annexe c) et d) pour le type pertinent d'aéronef ; et
  - 2) Comprend une formation et des exercices pratiques dans un dispositif d'entraînement représentatif ou l'aéronef lui-même en fonction de la matière à couvrir dans la formation aux différences.
- c) Lorsqu'il établit les programmes et les plans de la formation aux différences concernant une variante d'un type d'aéronef en cours d'exploitation, l'exploitant inclut, s'ils sont disponibles, les éléments appropriés définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle.

## **8. Familiarisation**

Au terme de l'exécution d'une formation propre au type d'aéronef et du stage d'adaptation de l'exploitant sur un type d'aéronef, chaque membre d'équipage de cabine accomplit, sous supervision, une familiarisation adéquate sur le type d'aéronef avant d'exercer ses fonctions de membre d'un équipage de cabine comportant le nombre de membres minimum requis conformément au chapitre 2 de la présente annexe.

## **9. Formation de maintien des compétences**

- a) Chaque membre d'équipage de cabine accomplit annuellement une formation de maintien des compétences et un contrôle.
- b) Le maintien des compétences couvre les actions incomptant à chaque membre de l'équipage de cabine lors de procédures normales et d'urgence, ainsi que lors d'exercices applicables à chaque type d'aéronef et/ou variante sur lequel il doit exercer.
- c) Matières de la formation propre au type d'aéronef :
  - 1) La formation de maintien des compétences inclut des exercices pratiques effectués annuellement par chaque membre d'équipage de cabine aux fins de simuler l'utilisation de chaque type ou variante de portes et issues normales et de secours servant à l'évacuation des passagers.
  - 2) La formation de maintien des compétences inclut également, à des intervalles n'excédant pas trois ans :
    - i. L'actionnement et l'ouverture effective, par chaque membre d'équipage de cabine, de chaque type ou variante des portes et des issues normales et de secours, en modes normal et d'urgence ;
    - ii. L'actionnement effectif, par chaque membre de l'équipage de cabine, dans un dispositif d'entraînement représentatif ou l'aéronef lui-même, de la porte de sécurité du compartiment de

l'équipage de conduite, tant en mode normal qu'en mode d'urgence, ainsi que du siège et du système de retenue, ainsi qu'une démonstration pratique de l'équipement d'oxygène utilisé en cas d'incapacité du pilote ;

- iii. La démonstration de l'utilisation de toutes les autres issues, dont les fenêtres du compartiment de l'équipage de conduite ; et
- iv. La démonstration de l'utilisation du canot de sauvetage ou de la glissière-radeau, si installée.

d) Matières de la formation propre à l'exploitant :

1) La formation de maintien des compétences inclut annuellement :

- i. Pour chaque membre d'équipage de cabine :
  - A. L'emplacement et la manipulation de tous les équipements de sécurité-sauvetage installés ou transportés à bord ; et
  - B. La manière d'endosser un gilet de sauvetage et de mettre en place un équipement portatif d'oxygène ainsi qu'un équipement de protection respiratoire (PBE) ;
- ii. Le rangement d'articles dans la cabine ;
- iii. Les procédures relatives à la contamination des surfaces de l'aéronef ;
- iv. Les procédures d'urgence ;
- v. Les procédures d'évacuation ;
- vi. L'étude d'incidents et d'accidents ;
- vii. La gestion des ressources d'équipage ;
- viii. Les aspects aéromédicaux et les premiers secours, y compris l'équipement associé ;
- ix. Les procédures de sûreté.

2) La formation de maintien des compétences inclut également, à des intervalles n'excédant pas trois ans :

- i. L'utilisation de matériel pyrotechnique (dispositifs réels ou représentatifs) ;
- ii. Une démonstration pratique de l'utilisation des listes de vérification de l'équipage de conduite ;
- iii. Une formation réaliste et pratique à l'utilisation de tous les équipements de lutte contre le feu, dont des vêtements de protection, représentatifs de ceux transportés à bord de l'aéronef ;
- iv. Pour chaque membre d'équipage de cabine :
  - A. L'extinction d'un feu caractéristique d'un incendie à l'intérieur d'un aéronef ;
  - B. La manière de mettre en place et d'utiliser un PBE dans un espace clos empli de fumée simulée.

e) Durées de validité :

- 1) La durée de validité de la formation annuelle de maintien des compétences est de 12 mois civils, comptés à partir de la fin du mois durant lequel le contrôle a été réalisé.
- 2) Si la formation de maintien des compétences et les contrôles demandés au point a) sont entrepris dans les trois derniers mois civils de la période de validité, la nouvelle période de validité est comptée à partir de la date d'expiration initiale.
- 3) Pour les matières de la formation à effectuer tous les trois ans spécifiés au point c) 2) et au point d) 2), la période de validité est de 36 mois civils comptabilisés à partir de la fin du mois au cours duquel les contrôles ont été réalisés.

## **10. Stage de remise à niveau**

- a) Lorsqu'un membre d'équipage de cabine, au cours des six mois précédant la fin de la période de validité de la dernière formation de maintien des compétences et du contrôle associé :
  - 1) N'a exercé aucune tâche en vol, il accomplit un stage de remise à niveau et un contrôle pour chaque type d'aéronef sur lequel il doit exercer ses fonctions, avant de se voir attribuer l'exécution de telles tâches ; ou
  - 2) N'a exercé aucune tâche en vol sur un type particulier d'aéronef, il accomplit sur ledit type d'aéronef, avant de se voir à nouveau attribuer l'exécution de tâches :
    - i. Un stage de remise à niveau et un contrôle ; ou
    - ii. Deux vols de familiarisation conformément au chapitre 8 de la présente annexe.
- b) Le programme du stage de remise à niveau pour chaque type d'aéronef couvre au moins :
  - 1) Les procédures d'urgence ;
  - 2) Les procédures d'évacuation ;
  - 3) L'actionnement et l'ouverture effective, par chaque membre d'équipage de cabine, de chaque type ou variante des portes et des issues normales et de secours, ainsi que de la porte de sécurité du compartiment de l'équipage de conduite, en modes normal et d'urgence ;
  - 4) La démonstration de l'utilisation de toutes les autres issues, dont les fenêtres du compartiment de l'équipage de conduite ;
  - 5) L'emplacement et la manipulation de tous les équipements de sécurité-sauvetage installés ou transportés à bord.
- c) L'exploitant peut choisir de remplacer un stage de remise à niveau par une formation de maintien des compétences si le retour en service du membre d'équipage de cabine commence au cours de la période de validité de la dernière formation de maintien des compétences et du contrôle associé. Si ladite période de validité a expiré, un stage de remise à niveau ne peut être remplacé que par une formation propre au type d'aéronef et un stage d'adaptation de l'exploitant, comme prévu au chapitre 6 de

la présente annexe.

## **SECTION 2**

### ***Exigences additionnelles pour l'exploitation à des fins de transport aérien commercial***

#### **11.Chef de cabine**

- a) Lorsque plusieurs membres d'équipage de cabine sont nécessaires, la composition de l'équipage de cabine inclut un chef de cabine désigné par l'exploitant.
- b) L'exploitant ne nomme un membre d'équipage de cabine au poste de chef de cabine que s'il :
  - 1) A au moins un an d'expérience en tant que membre d'équipage de cabine exerçant ses fonctions ; et
  - 2) A accompli et réussi un cours de chef de cabine et le contrôle associé.
- c) Le cours de chef de cabine couvre toutes les tâches et les responsabilités d'un chef de cabine et doit inclure au moins les éléments suivants :
  - 1) Briefing avant le vol ;
  - 2) Collaboration avec l'équipage ;
  - 3) Examen des conditions imposées par l'exploitant et des obligations légales ;
  - 4) Comptes rendus d'accidents et d'incidents ;
  - 5) Facteurs humains et gestion des ressources de l'équipage (CRM) ; et
  - 6) Limitations des temps de vol et de service et exigences en matière de repos.
- d) Le chef de cabine est responsable devant le commandant de bord de la conduite et de la coordination des procédures normales et d'urgence spécifiées dans le manuel d'exploitation, y compris de l'interruption des tâches non liée à la sécurité à des fins de sécurité ou de sûreté.
- e) L'exploitant établit des procédures aux fins de sélectionner le membre d'équipage de cabine le plus qualifié pour qu'il remplisse la fonction de chef de cabine si le responsable désigné n'est plus en mesure d'exercer ses fonctions. Les modifications apportées à ces procédures sont notifiées à l'autorité compétente.

#### **12.Réduction de l'équipage de cabine pendant les opérations au sol et dans des circonstances imprévues**

- a) Lorsque des passagers se trouvent à bord d'un aéronef, le nombre minimum de membres d'équipage de cabine requis en vertu du chapitre 2 de la présente annexe est présent dans la cabine.
- b) Sous réserve des conditions définies au point c), ce nombre peut être réduit :
  - 1) Pendant des opérations normales au sol qui n'impliquent pas d'avitaillement/reprise de carburant lorsque l'aéronef se trouve sur son aire de

- stationnement ; ou
- 2) Dans des circonstances imprévues, si le nombre de passagers transportés à bord de l'aéronef est réduit. Dans ce cas, un compte rendu est soumis à l'autorité compétente au terme du vol.
- c) Conditions :
- 1) Des procédures garantissant qu'un niveau équivalent de sécurité est atteint avec le nombre réduit de membres d'équipage de cabine, particulièrement en ce qui concerne l'évacuation des passagers, sont établies dans le manuel d'exploitation ;
  - 2) L'équipage de cabine réduit inclut un chef de cabine comme spécifié au point chapitre 11 de la présente annexe ;
  - 3) Au moins un membre d'équipage de cabine est requis par groupe de 50 sièges passagers, complet ou incomplet, installés sur le même pont de l'aéronef ;
  - 4) Dans le cas d'opérations normales au sol avec des aéronefs qui nécessitent plus d'un membre d'équipage de cabine, le nombre déterminé conformément au point c) 3) est augmenté pour inclure un membre d'équipage de cabine par paire d'issues de secours pour chaque niveau.

### **13. Conditions supplémentaires pour l'affectation à des tâches**

Les membres d'équipage de cabine ne se voient attribuer des tâches et n'exercent leurs activités sur un type ou une variante d'aéronef que si :

- a) Ils sont titulaires d'un certificat valable délivré conformément à la réglementation en vigueur ;
- b) Ils sont qualifiés sur le type d'aéronef ou la variante conformément à la présente annexe ;
- c) Ils satisfont aux autres exigences applicables de la présente annexe ;
- d) Ils portent l'uniforme d'équipage de cabine de l'exploitant.

### **14. Programmes de formation et de contrôle et documentation connexe**

- a) Les programmes de formation et de contrôle, dont les plans de cours exigés par la présente annexe, sont agréés par l'autorité compétente et définis dans le manuel d'exploitation.
- b) Une fois qu'un membre d'équipage de cabine a accompli un cours de formation et a réussi le contrôle associé, l'exploitant :
  - 1) Met à jour le dossier de formation du membre d'équipage de cabine; et
  - 2) Lui fournit une liste indiquant les périodes de validité actualisées, applicables aux types d'aéronefs et aux variantes sur lesquels le membre d'équipage de cabine est qualifié pour exercer ses fonctions.

## **15.Exercice des activités sur plusieurs types ou variantes d'aéronefs**

a) Un membre d'équipage de cabine ne peut être affecté sur plus de trois types d'aéronefs pour exercer ses fonctions. Cependant, moyennant l'autorisation de l'autorité compétente, le membre d'équipage de cabine peut se voir affecté sur quatre types d'aéronefs pour exercer ses fonctions, si pour au moins deux des types d'aéronefs :

- 1) Le matériel de sécurité-sauvetage et les procédures normales et d'urgence propres au type d'aéronef sont semblables ; et
- 2) Les procédures normales et d'urgence qui ne sont pas propres à un type d'aéronef sont identiques.

b) Aux fins du point a) et en ce qui concerne la formation et la qualification des membres d'équipage de cabine, l'exploitant considère :

- 1) Chaque aéronef comme un type ou une variante, compte tenu, lorsqu'ils sont disponibles, des éléments appropriés définis dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle en ce qui concerne le type ou la variante d'aéronef en question ; et
- 2) Les variantes d'un type d'aéronef comme des types différents si elles ne sont pas semblables dans les domaines suivants
  - i. Actionnement des issues de secours ;
  - ii. Emplacement et type d'équipements portatifs de sécurité-sauvetage ;
  - iii. Procédures d'urgence propres à un type d'aéronef.

## **16.Exploitation avec un seul membre d'équipage de cabine**

a) L'exploitant sélectionne, recrute, forme et évalue les compétences des membres d'équipage de cabine qui seront affectés à une exploitation avec un seul membre d'équipage de cabine en fonction des critères appropriés à ce type d'exploitation.

b) Les membres d'équipage de cabine qui ne disposent d'aucune expérience préalable dans l'exercice de leurs fonctions en tant que membre unique d'équipage de cabine ne se voient affectés à des opérations de ce type qu'une fois qu'ils ont :

- 1) Accompli une formation comme exigé au point c), en plus des autres formations et contrôles applicables exigées par la présente annexe ;
- 2) Réussi les contrôles visant à vérifier leurs compétences pour s'acquitter de leurs tâches et exercer leurs responsabilités conformément aux procédures définies dans le manuel d'exploitation ; et
- 3) Entrepris une familiarisation en vol d'au moins 20 heures et 15 secteurs sur le type d'aéronef concerné sous la supervision d'un membre d'équipage de cabine disposant d'une expérience adéquate.

c) Les matières suivantes sont en outre couvertes lors de la formation, en mettant plus particulièrement l'accent sur des activités correspondant à une

exploitation avec un seul membre d'équipage de cabine :

- 1) Responsabilité, devant le commandant de bord, de l'exécution de procédures normales et d'urgence ;
- 2) Importance de la coordination et de la communication avec l'équipage de conduite, plus particulièrement dans la gestion de passagers indisciplinés ou perturbateurs ;
- 3) Examen des conditions imposées par l'exploitant et des obligations légales ;
- 4) Documentation ;
- 5) Comptes rendus d'accidents et d'incidents ; et
- 6) Limitations des temps de vol et de service et exigences en matière de repos.

## **ANNEXE 3**

## **ÉQUIPAGE TECHNIQUE DANS LE CADRE D'OPÉRATIONS SMUH, HHO OU NVIS**

### **1. Champ d'application**

La présente annexe établit les exigences que doit satisfaire l'exploitant lorsqu'il exploite un aéronef à des fins de transport aérien commercial avec des membres d'équipage technique dans le cadre de services médicaux d'urgence par hélicoptère (SMUH), d'opérations avec système d'imagerie nocturne (NVIS) ou d'opérations d'hélitreuillage (HHO).

### **2. Conditions pour l'affectation à des tâches**

a) Des tâches ne sont attribuées aux membres d'équipage technique pour l'exploitation à des fins de transport aérien commercial de type SMUH, HHO ou NVIS que s'ils :

- 1) Sont physiquement et mentalement aptes à s'acquitter des tâches qui leur sont attribuées et à exercer leurs responsabilités ;
- 2) Ont suivi toutes les formations applicables exigées par la présente annexe aux fins d'exécuter les tâches qui leur sont attribuées ;
- 3) Ont subi une évaluation qui démontre leur aptitude à s'acquitter de toutes les tâches qui leur sont attribuées conformément aux procédures spécifiées dans le manuel d'exploitation.

b) Avant d'attribuer des tâches à des membres d'équipage technique ayant un statut d'indépendant ou travaillant à temps partiel, l'exploitant vérifie que toutes les exigences applicables de la présente annexe sont satisfaites, en prenant en compte tous les services rendus par le membre d'équipage technique à d'autres exploitants aux fins de déterminer plus particulièrement :

- 1) Le nombre total de types d'aéronefs ou de variantes sur lesquels il exerce ses fonctions ;
- 2) Les limitations applicables en matière de temps de vol et de service, ainsi que les exigences en matière de repos.

### **3. Formation et contrôle**

a) L'exploitant établit un plan de formation conformément aux exigences applicables de la présente annexe aux fins de couvrir les tâches et les responsabilités dont doivent s'acquitter les membres d'équipage technique.

b) Au terme de la formation initiale, du stage d'adaptation de l'exploitant, de la formation aux différences et de la formation de maintien des compétences, chaque membre d'équipage technique subit un contrôle aux fins de démontrer son aptitude à exécuter des procédures normales et d'urgence.

c) La formation et le contrôle sont exécutés pour chaque cours de formation par du personnel disposant des qualifications requises et de l'expérience dans les matières à couvrir. L'exploitant informe l'autorité compétente sur le personnel qui

effectue les contrôles.

#### **4. Formation initiale**

Avant de commencer le stage d'adaptation de l'exploitant, chaque membre d'équipage technique accomplit une formation initiale, comprenant :

- a) Une connaissance générale et théorique de l'aviation et des règles de l'aviation couvrant tous les sujets pertinents par rapport aux tâches et/ou responsabilités confiées à un membre d'équipage technique ;
- b) Une formation à la lutte contre le feu et la fumée ;
- c) Une formation à la survie sur terre et en milieu aquatique, adaptée au type et à la zone d'exploitation ;
- d) Les aspects aéromédicaux et les premiers secours ;
- e) La communication et les éléments CRM applicables des chapitres 4 et 15 à l'annexe 1.

#### **5. Stage d'adaptation de l'exploitant**

Chaque membre d'équipage technique accomplit :

- a) Un stage d'adaptation, comprenant des éléments CRM pertinents,
  - 1) Avant de se voir affecter pour la première fois par l'exploitant à une fonction de membre d'équipage technique ; ou
  - 2) Lors du passage à un type ou une classe d'aéronef différent(e), en cas de différence dans l'un des équipements ou l'une des procédures mentionnées au point b).
- b) Le stage d'adaptation de l'exploitant inclut :
  - 1) L'emplacement et l'utilisation de tous les équipements de sécurité et de survie transportés à bord de l'aéronef ;
  - 2) Toutes les procédures normales et d'urgence ;
  - 3) Le matériel embarqué utilisé pour s'acquitter de ses tâches dans l'aéronef ou au sol aux fins d'assister le pilote lors d'opérations SMUH, HHO ou NVIS.

#### **6. Formation aux différences**

- a) Chaque membre d'équipage technique accomplit une formation aux différences lors d'un changement dans les équipements ou les procédures utilisés sur les types ou variantes d'aéronefs sur lesquels il exerce ses fonctions.
- b) L'exploitant indique dans le manuel d'exploitation quand une telle formation aux différences est nécessaire.

#### **7. Vols de familiarisation**

Au terme du stage d'adaptation de l'exploitant, chaque membre d'équipage technique entreprend des vols de familiarisation avant d'exercer ses fonctions en tant que membre d'équipage technique dans des opérations SMUH, HHO ou NVIS.

## **8. Formation de maintien des compétences**

a) Au cours de chaque période de 12 mois, chaque membre d'équipage technique suit une formation de maintien des compétences correspondant au type ou à la classe d'aéronef sur lequel il exerce ses fonctions et aux équipements qu'il utilise. Des rubriques de la formation CRM sont intégrées à toutes les phases correspondantes de la formation de maintien des compétences.

b) La formation de maintien des compétences inclut un enseignement théorique et pratique, ainsi qu'un entraînement pratique.

## **9. Stage de remise à niveau**

a) Chaque membre d'équipage technique qui n'a pas exercé ses fonctions au cours des six mois précédents accomplit le stage de remise à niveau prévu dans le manuel d'exploitation.

b) Le membre d'équipage technique qui n'a pas exercé de tâches en vol sur un type ou une classe spécifique d'aéronef au cours des six mois précédents accomplit, avant de se voir affecter à une fonction sur le type ou la classe d'aéronef :

- 1) Un stage de remise à niveau sur le type ou la classe d'aéronef ; ou
- 2) Une familiarisation sur deux secteurs dans le type ou la classe d'aéronef.

## **ANNEXE 4**

## **AGENT TECHNIQUE D'EXPLOITATION**

1. Les agents techniques d'exploitation employés dans le cadre de méthodes approuvées de contrôle et de supervision des vols doivent être titulaires d'une licence, cette licence sera délivrée conformément aux dispositions de la réglementation en vigueur.

1.2 Lorsqu'il accepte une attestation de qualification autre que la licence d'agent technique d'exploitation, la DAC, conformément à la méthode approuvée de contrôle et de supervision de l'exploitation, exigera que les personnes qui en sont titulaires répondent au minimum aux conditions de délivrance de la licence d'agent technique d'exploitation qui sont spécifiées dans la réglementation en vigueur.

1.3 Un agent technique d'exploitation ne recevra une affectation que s'il a :

a) Suivi de manière satisfaisante et complète un cours de formation de l'exploitant, portant sur tous les éléments de la méthode approuvée de contrôle et de supervision des vols ;

*Note.— Le Manuel d'instruction (Doc 7192), Partie D-3 — Agent technique d'exploitation, contient des éléments indicatifs sur la composition des programmes de formation.*

b) Dans les 12 mois précédents, effectué au moins un vol de qualification, dans le poste de pilotage d'un avion, au-dessus d'une région dans laquelle il est autorisé à assurer la supervision des vols. Ce vol devrait comprendre des atterrissages sur le plus grand nombre d'aérodromes possible ;

*Note.— Lors du vol de qualification, l'agent technique d'exploitation doit être en mesure de surveiller de près le système d'intercommunication et les radiocommunications de l'équipage de conduite et d'observer les actions de l'équipage de conduite.*

c) Prouvé à l'exploitant qu'il connaît :

- 1) La teneur du manuel d'exploitation ;
- 2) L'équipement radio des avions utilisés ;
- 3) L'équipement de navigation des avions utilisés ;

d) Prouvé à l'exploitant qu'il connaît les détails suivants au sujet des vols dont il est chargé et des régions dans lesquelles il est autorisé à superviser les vols :

- 1) Conditions météorologiques saisonnières et sources de renseignements météorologiques ;
- 2) Effets des conditions météorologiques sur la réception radio à bord des avions utilisés ;

- 3) Particularités et limites d'emploi de chacun des systèmes de navigation utilisés par l'exploitant ;
  - 4) Instructions relatives au chargement des avions ;
- e) Prouvé à l'exploitant qu'il possède les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines qui sont applicables aux fonctions d'agent technique d'exploitation ;
- f) Prouvé à l'exploitant qu'il est à même de remplir ses fonctions.

*1.4 Recommandation.— Il est recommandé que tout agent technique d'exploitation qui a reçu une affectation se maintienne au courant de tous les aspects de l'exploitation qui se rapportent à son affectation, y compris les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines.*

*Note.— On trouve des éléments indicatifs permettant de concevoir des programmes de formation pour développer les connaissances et les aptitudes en matière de performances humaines dans le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683).*

*1.5 Recommandation.— Il est recommandé qu'aucun agent technique d'exploitation ne reprenne son service s'il en est resté éloigné 12 mois consécutifs ou plus.*

- 1.6 Le programmes de formation doit couvrir les éléments ci-après :*
- a) droit et règlements aériens civils ;*
  - b) familiarisation à l'aéronautique ;*
  - c) utilisation du manuel d'exploitation ;*
  - d) performances de l'aéronef ;*
  - e) navigation ;*
  - f) préparation et suivi des vols ;*
  - g) règles de l'air, communications et gestion du trafic aérien ;*
  - h) météorologie ;*
  - i) contrôle de la masse et du centrage ;*
  - j) utilisation de la liste minimale d'équipements (LME) et la liste d'écart de configuration (LEC) ;*
  - k) transport aérien des marchandises dangereuses ;*
  - l) procédures de sûreté ;*
  - m) plan d'intervention en cas d'urgence ;*
  - n) observations en vol ; et*
  - o) programme de formation périodique.*

## **ANNEXE 5**

## **FORMATION MARCHANDISES DANGEREUSES**

### **1. Généralités**

1.1 Pour que la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses soit appliquée avec succès et que les objectifs visés soient atteints, il est de la plus haute importance que toutes les personnes concernées soient conscientes des risques inhérents à ce type de transport et qu'elles aient acquis une compréhension parfaite de la Réglementation. On ne peut y parvenir qu'en concevant et en maintenant à jour des programmes appropriés de formation initiale et d'actualisation à l'intention de toutes les personnes concernées par le transport des marchandises dangereuses.

1.2 Le personnel des catégories définies dans les tableaux 1.5.A, 1.5.B doit avoir reçu une formation ou sa formation doit être vérifiée avant qu'il puisse s'acquitter des obligations spécifiées dans les tableaux 1.5.A, ou 1.5.B

1.3 Un cours d'actualisation doit être assuré dans les 24 mois qui suivent la précédente formation de sorte que les connaissances soient à jour. Toutefois, si la formation d'actualisation est réalisée au cours des trois derniers mois de validité de la formation précédente, la période de validité s'étend du mois où la formation d'actualisation a été réalisée à la date intervenant 24 mois après le mois d'expiration de la formation précédente

### **2. Programmes de formation**

Les personnes et agences suivantes doivent établir ou faire établir, en leur nom, des programmes de formation initiale et d'actualisation relatifs aux marchandises dangereuses :

- Exploitants ;
- Agences qui effectuent, au nom de l'exploitant, des opérations d'acceptation, de manutention, de chargement, de déchargement, de transfert ou autres formes de traitement du fret ou du courrier ;
- Agences d'assistance en escale situées dans un aérodrome et effectuant pour l'exploitant le traitement de voyageurs ;
- Agences situées à l'extérieur d'un aérodrome et effectuant pour l'exploitant le contrôle des voyageurs ;
- Transitaires ;
- Expéditeurs de marchandises dangereuses, y compris les emballeurs et les personnes ou entreprises assumant les responsabilités des expéditeurs ;
- Agences chargées de filtrer les voyageurs et les membres d'équipage ainsi que leurs bagages et/ou le fret ou le courrier ;
- Exploitants postaux désignés.

### **3. Programme des cours**

3.1 Le personnel doit recevoir, en ce qui a trait aux spécifications, une formation correspondant à ses responsabilités.

3.2 Cette formation doit comprendre :

- a) Un cours général de familiarisation visant à assurer une connaissance des dispositions générales
- b) Un cours ciblé visant à fournir une formation détaillée en ce qui a trait aux spécifications relatives à la fonction de la personne considérée ; et
- c) Un cours sur la sécurité visant à couvrir les risques que présentent les marchandises dangereuses, la sécurité de la manutention et les procédures d'intervention d'urgence.

3.3 Les cours de formation doivent être planifiés de façon que les différentes catégories de personnel connaissent au moins les sujets indiqués dans le tableau 1.5.A.

### **4. Programme des cours – Exploitants < non transporteurs >**

4.1 Les exploitants qui ne transportent pas de marchandises dangereuses, comme fret ou courrier doivent s'assurer que les membres de leur personnel bénéficient d'une formation correspondant à leurs responsabilités.

4.2 Les sujets que les différentes catégories de personnel doivent connaître sont indiqués dans le tableau 1.5.B.

*Note : Le personnel de sécurité doit être formé, peu importe si l'exploitant avec lequel le passager ou le fret doit voyager transporte des marchandises dangereuses en guise de fret.*

### **5. Programme des cours de formation — Exploitants de services postaux désignés**

Le personnel des exploitants de services postaux désignés doit recevoir une formation correspondant à ses responsabilités. Les sujets que les différentes catégories de personnel doivent connaître sont indiqués dans le tableau 1.5.C.

### **6. Approbations**

Les programmes de formation sur les marchandises dangereuses prescrits pour le personnel de l'exploitant doivent être soumis à la direction correspondante de la DAC pour examen et approbation. Les programmes de formation sur les marchandises dangereuses des exploitants de services postaux désignés doivent être soumis à l'autorité de l'aviation civile de l'État où le courrier a été accepté par l'exploitant de

services postaux désigné pour examen et approbation. Les programmes de formation prescrits en 2, à l'exception de ceux pour les exploitants et les exploitants de services postaux désignés, devraient être soumis à l'autorité nationale compétente pour examen et approbation, dans les conditions qu'elle aura fixées.

## **7. Dossier de formation**

7.1 Un dossier de formation, contenant notamment les éléments suivants, doit être conservé :

- Le nom de la personne ;
- Le mois auquel remonte la dernière formation ;
- Une description, une copie ou une mention du matériel utilisé pour les besoins de la formation ;
- Le nom et l'adresse de l'organisme qui assure la formation ;
- Les preuves qui montrent qu'un test a été effectué de manière satisfaisante.

7.2 Les dossiers de formation doivent être conservés par l'employeur pendant une période minimum de trente-six mois après le mois auquel remonte la formation la plus récente et être mis à disposition, sur demande, de l'employé ou de l'autorité nationale compétente

## **8. Qualifications du formateur**

8.1 les formateurs des programmes de formation sur les marchandises dangereuses initiaux et d'actualisation doivent avoir des compétences de formateur adéquates et avoir suivi avec succès un programme de formation aux marchandises dangereuses dans la catégorie applicable ou la catégorie 6 du tableau 1.5.A ou un autre programme de formation qui couvre en plus tous les aspects du tableau 1.5.A,

Une demande d'instructeurs MD doit être demandée à la DGAC dans de sens ;

8.2 Les formateurs dispensant des programmes de formation initiale et d'actualisation sur les marchandises dangereuses doivent donner ce cours au moins tous les 24 mois ou, à défaut de cela, suivre une formation d'actualisation. Ils doivent recevoir et comprendre les mises à jour apportées aux renseignements sur les marchandises dangereuses et être mis au courant de ces changements au moyen d'une formation ou autrement sur une base annuelle ou à mesure que la Réglementation est modifiée.

8.3 Les entreprises et organismes de formation doivent s'assurer que le formateur reçoit les mises à jour de la Réglementation et du matériel de formation qui accompagnent la publication de chaque édition de la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses

## **9. Formation et évaluation basées sur les compétences**

La formation et l'évaluation basées sur les compétences devraient être utilisées

conformément aux dispositions générales contenues dans le chapitre 2 des Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868).

**TABLEAU 1.5.A Contenu minimum des cours de formation (1.5.2)**

Aspects du transport aérien de marchandises dangereuses avec lesquels ces catégories devraient au moins être familiarisées	Expéditeurs et agents d'emballage		Transitaires de fret			Exploitants et agents de services d'escale						Agents de contrôle de sûreté		
	Catégorie													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
Théorie générale	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Limites	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Prescriptions générales pour les expéditeurs	X		X			X								
Classification	X	X	X			X						X		
Liste des marchandises dangereuses	X	X	X			X				X				
Prescriptions générales d'emballage	X	X	X			X								
Instructions d'emballage	X	X	X			X								
Étiquetage et marquage	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Déclaration de l'expéditeur et autres documents pertinents	X		X	X		X	X							
Procédures d'acceptation						X								
Reconnaissance des marchandises dangereuses non déclarées	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Procédures de stockage et de chargement					X	X		X			X	X		
Notification des pilotes						X		X		X		X		
Dispositions concernant les passagers et les membres d'équipage	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Procédure d'urgence	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		

**CATÉGORIE**

1. Expéditeurs et personnes assumant les responsabilités de ceux-ci, y compris le personnel de l'exploitant agissant comme expéditeur ou le personnel de l'exploitant préparant les marchandises dangereuses comme du matériel de service (COMAT)
2. Emballeurs
3. Personnel des transitaires participant au traitement des marchandises dangereuses
4. Personnel des transitaires participant au traitement du fret ou du courrier (autres que des marchandises dangereuses)
5. Personnel des transitaires participant au traitement, à l'entreposage et au chargement du fret ou du courrier
6. Personnel de l'exploitant et de l'agent d'assistance en escale chargé d'accepter les marchandises dangereuses
7. Personnel de l'exploitant et de l'agent d'assistance en escale chargé d'accepter le fret ou le courrier (autres que des marchandises dangereuses)
8. Personnel de l'exploitant et de l'agent d'assistance en escale participant au traitement, à l'entreposage et au chargement du fret ou du courrier et des bagages
9. Personnel chargé du traitement des voyageurs
10. Membres d'équipage, arrimeurs, planificateurs du chargement et agents des opérations aériennes ou régulateurs de vols
11. Membres d'équipage (autres que les membres de l'équipage de conduite)
12. Personnel de sûreté chargé de l'inspection des passagers et des membres d'équipage ainsi que de leurs bagages et du fret ou du courrier, par exemple, agents de contrôle de sûreté, leurs superviseurs et le personnel intervenant dans la mise en œuvre des procédures.

**TABLEAU 1.5.B Contenu minimum pour des cours de formation destinés aux exploitants « non transporteurs » (1.5.3)**

Aspects du transport aérien de marchandises dangereuses avec lesquels ces catégories devraient au moins être familiarisées	Exploitants et agents de services d'escale				
	Catégorie				
	13	14	15	16	17
Théorie générale	X	X	X	X	X
Limites	X	X	X	X	X
Étiquetage et marquage	X	X	X	X	X
Déclaration de l'expéditeur et autres documents pertinents	X				
Reconnaissance des marchandises dangereuses non déclarées	X	X	X	X	X
Dispositions concernant les passagers et les membres d'équipage	X	X	X	X	X
Procédures d'urgence	X	X	X	X	X

**CATÉGORIE**

- 13. Personnel de l'exploitant et de l'agent d'assistance en escale chargé d'accepter le fret ou le courrier (autre que des marchandises dangereuses)
- 14. Personnel de l'exploitant et de l'agent d'assistance en escale participant au traitement, à l'entreposage et au chargement du fret ou du courrier et des bagages
- 15. Personnel chargé du traitement des voyageurs
- 16. Membres d'équipage, arrimeurs, planificateurs du chargement et agents des opérations aériennes ou régulateurs de vols
- 17. Membres d'équipage (autres que les membres de l'équipage de conduite)

**Notes :**

1. Selon les responsabilités de la personne considérée, les aspects devant être couverts par la formation peuvent différer de ce qui est indiqué dans le tableau 1.5.A et tableau 1.5.B. Par exemple, concernant la classification, le personnel intervenant dans la mise en œuvre des procédures de sécurité (par exemple, agents de contrôle de sûreté et leurs superviseurs) doit seulement être formé sur les propriétés générales des marchandises dangereuses.
2. Un ensemble de programmes détaillés de formation sur les marchandises dangereuses, préparés conjointement avec l'OACI, est disponible auprès de l'IATA pour la formation des différentes catégories de personnels. Ces programmes de formation correspondent aux catégories de personnel indiquées dans le tableau 1.5.A. Un ensemble de directives est également disponible pour les formateurs chargés de donner des cours sur les marchandises dangereuses.
3. Les catégories de personnel désignées dans les tableaux 1.5.A et 1.5.B ne sont pas exhaustives. Le personnel travaillant directement ou indirectement dans l'industrie de l'aviation, dans des secteurs comme les centres de réservations passagers, l'ingénierie et la maintenance, devrait recevoir la formation sur les marchandises dangereuses prescrite en 1.5.2, sauf s'il appartient à l'une des catégories indiquées dans le tableau 1.5.A ou dans le tableau 1.5.B.

**TABLEAU 1.5.C Exigences minimales pour le programme des cours à l'intention des exploitants de services postaux désignés (1.5.4)**

Aspects du transport aérien des marchandises dangereuses qu'ils devraient au moins connaître	Exploitants de services postaux désignés		
	Catégorie		
	a	b	c
Théorie générale	X	X	X
Limites	X	X	X
Prescriptions générales pour les expéditeurs	X		
Classification	X		
Liste des marchandises dangereuses	X		
Exigences générales en matière d'emballage	X		
Instructions d'emballage	X		
Étiquetage et marquage	X	X	X
Déclaration de l'expéditeur et autres documents pertinents	X	X	
Acceptation des marchandises dangereuses énumérées en 2.4	X		
Reconnaissance des marchandises dangereuses non déclarées	X	X	X
Procédures d'entreposage et de chargement			X
Dispositions pour les passagers et l'équipage	X	X	X
Procédures d'urgence	X	X	X

**CATÉGORIE**

- (a) Personnel des exploitants de services postaux désignés participant à l'acceptation du courrier contenant des marchandises dangereuses
- (b) Personnel des exploitants de services postaux désignés participant au traitement du courrier (autre que des marchandises dangereuses)
- (c) Personnel des exploitants de services postaux désignés participant à la manutention, à l'entreposage et au chargement du courrier