



OACI

Doc 10148

Manuel de formation périodique de l'équipage de cabine pendant la pandémie de COVID-19

Première édition, 2020



Approuvé par la Secrétaire générale et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



| OACI

Doc 10148

Manuel de formation périodique de l'équipage de cabine pendant la pandémie de COVID-19

Première édition, 2020

Approuvé par la Secrétaire générale et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, 999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Première édition, 2020

Doc 10148, Manuel de formation périodique de l'équipage de cabine pendant la pandémie de COVID-19

Commande n° : 10148

© OACI 2020

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

AVANT-PROPOS

Il est de plus en plus difficile pour les membres d'équipage de cabine de suivre le programme annuel de formation périodique obligatoire, surtout les exercices pratiques et les exercices de simulation comme le port des équipements de secours et la participation aux exercices de groupe, à cause des restrictions visant à limiter la propagation de la maladie à coronavirus 2019 (COVID-19), de la distanciation physique et de la fermeture des lieux de travail. Compte tenu de l'expiration de la validité des qualifications (et des licences, le cas échéant) de l'équipage de cabine qu'entraînera l'impossibilité d'organiser ces parties de la formation périodique, un plan d'exception devrait être mis en œuvre.

Afin d'atténuer les difficultés opérationnelles rencontrées par les exploitants pendant la pandémie de COVID-19, les États devraient réfléchir aux diverses options de prorogation de la période de validité des qualifications de l'équipage de cabine (et des licences, s'il y a lieu) et autoriser les exploitants à utiliser d'autres moyens pour dispenser la formation périodique, en mettant en œuvre des processus établis d'homologation réglementaire. L'élaboration de programmes de formation périodique en ligne par les exploitants peut atténuer la gravité des perturbations de la formation opérationnelle et permettre une transition sans heurts lorsque reprendront les programmes normaux de formation périodique en salle de classe (c.-à-d. en présentiel).

Le *Manuel de formation périodique de l'équipage de cabine pendant la pandémie de COVID-19* (Doc 10148) de l'OACI a été conçu pour fournir des orientations aux États sur les mesures provisoires susceptibles d'être prises par les exploitants pour modifier leurs programmes de formation homologuée à cause des restrictions imposées pour limiter la propagation de l'infection due à la pandémie de COVID-19. Elle contient des orientations pouvant servir à la mise en place d'un programme de formation périodique en ligne capable d'atténuer la gravité des perturbations de la formation opérationnelle.

Il a été conçu avec la participation des autorités de l'aviation civile, des exploitants, des constructeurs d'aéronefs, d'organismes de formation et d'organisations internationales. Il a été ensuite soumis à une évaluation approfondie par les pairs afin de prendre en compte les observations de cette communauté d'experts.

L'OACI se réjouit des contributions du Groupe sur la sécurité en cabine et des experts de l'OACI qui ont fourni leur appui et des conseils à l'élaboration du présent manuel.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Glossaire	IX
Chapitre 1. Introduction	1-1
1.1 Généralités	1-1
1.2 Possibilité de formation de l'équipage de cabine pendant la pandémie de COVID-19.....	1-1
1.3 Caractère provisoire et portée des assouplissements	1-2
1.4 Lignes directrices sur l'apprentissage numérique aux fins de la formation de l'équipage de cabine ...	1-2
Chapitre 2. Formation périodique de l'équipage de cabine	2-1
2.1 Dispositions OACI relatives à la formation de l'équipage de cabine.....	2-1
2.2 Autres moyens de formation.....	2-2
2.3 Évaluations de l'équipage de cabine	2-2
2.4 Aspects à prendre en compte par l'exploitant.....	2-3
2.5 Aspects à prendre en compte par l'État.....	2-3
2.6 Adaptation d'un programme formation classique pendant la pandémie de COVID-19	2-4
2.7 Contenu du programme de formation périodique en ligne.....	2-5
Chapitre 3. Considérations supplémentaires	3-1
3.1 Généralités	3-1
3.2 Instructeurs et évaluateurs de l'équipage de cabine	3-3
3.3 Plan de retour aux opérations normales.....	3-3

GLOSSAIRE

DÉFINITIONS

Atténuation des risques. Processus d'intégration de défenses, de contrôles préventifs ou de mesures de rétablissement pour réduire la gravité et/ou la probabilité de la conséquence prévue d'un danger.

Compétence. Dimension des performances humaines qui est utilisée pour prévoir de manière fiable un bon rendement dans le travail. Une compétence se manifeste et s'observe par des comportements qui mobilisent les connaissances, les habiletés et les attitudes appropriées pour la réalisation d'activités ou de tâches dans des conditions spécifiées.

Conditions. Tout ce qui peut constituer un environnement spécifique dans lequel les performances seront démontrées.

Danger. Situation ou objet pouvant causer un incident ou un accident d'aviation ou y contribuer.

État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

Évaluation. Détermination par un instructeur ou un évaluateur de la question de savoir si un candidat répond aux exigences de la norme de compétence requise dans des conditions données, sur la base de comportements observables. L'évaluation a lieu durant les étapes de formation et d'évaluation.

Exercice de simulation. Exercice représentant un scénario contextuel complet (p. ex. évacuation d'un aéronef) dans lequel l'équipage de cabine applique les procédures de l'exploitant et ses responsabilités connexes en réponse à une situation particulière. L'exercice est mené normalement sur un appareil de formation représentatif, capable de reproduire les caractéristiques de l'environnement/du matériel approprié (p. ex. cabine, poste de pilotage, compartiment de fret accessible, aire de repos de l'équipage, etc.), ou à bord d'un véritable aéronef.

Exercice pratique. Exercice d'utilisation du matériel/des systèmes de bord mené sans contexte particulier. On peut utiliser à cette fin le matériel ne servant plus à l'exploitation, ou tout autre équipement représentatif de formation considéré acceptable par l'État.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Formation assistée par ordinateur. Formation utilisant des aides pédagogiques telles que des ordinateurs et des tablettes. La formation assistée par ordinateur peut inclure l'usage de supports de stockage de données (CD-ROM ou clé USB, par exemple) aussi bien que la formation sur le web (communément appelée l'apprentissage en ligne), l'apprentissage à distance et l'apprentissage numérique (comme l'apprentissage virtuel et la ludification).

Formation homologuée — Équipage de cabine. Formation approuvée par un État contractant et assurée sous supervision selon un programme d'enseignement particulier et, le cas échéant, dans un organisme de formation agréé.

Formation théorique. Formation individuelle, en présentiel, dirigée par un instructeur pouvant inclure des exercices de groupe et des sessions d'enseignement interactif.

Gestion du changement. Processus formel permettant de gérer les changements au sein d'une organisation de manière systématique, de sorte que les changements susceptibles d'avoir une incidence sur les dangers identifiés et sur les stratégies d'atténuation des risques soient pris en compte avant la mise en œuvre de tels changements.

Membre d'équipage de cabine. Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.

Norme de compétence. Niveau de performance défini comme acceptable dans l'évaluation de la mise en application ou non des compétences.

Risque de sécurité. Probabilité et gravité prévues des conséquences ou des résultats d'un danger.

Issue de secours. Porte, hublot issue de secours ou tout autre type d'issue (p. ex. trappe dans le poste de pilotage, sortie dans la pointe arrière) utilisé comme point d'évacuation pour offrir un maximum de chances d'évacuer la cabine dans un délai approprié.

Système de gestion de la sécurité (SGS). Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures, obligations de rendre compte, politiques et procédures organisationnelles nécessaires.

ABRÉVIATIONS ET SIGLES

BLS	Maintien des fonctions vitales
CBT	Formation assistée par ordinateur
COVID-19	Maladie à coronavirus 2019
CRM	Gestion des ressources en équipe
DEA	Défibrillateur externe automatisé
ELT	Émetteur de localisation d'urgence
EMK	Trousse médicale d'urgence
ÉPI	Équipement de protection individuelle
FAK	Trousse de premiers soins
FRMS	Système de gestion des risques de fatigue
LMS	Système de gestion de l'apprentissage
PED	Appareil électronique portable
RCP	Réanimation cardiopulmonaire
SARP	Normes et pratiques recommandées
SGS	Système de gestion de la sécurité
UPK	Trousse de prévention universelle

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1 Chaque exploitant a l'obligation d'établir et de tenir à jour un programme de formation approuvé par l'État de l'exploitant, qui doit être suivi par toute personne à laquelle sont attribuées des fonctions de membre d'équipage de cabine, avant sa prise de fonctions, conformément aux dispositions de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie 1 — *Aviation de transport commercial international — Avions*. Les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 6 obligent aussi les membres d'équipage de cabine à suivre chaque année un programme de formation.

1.1.2 Il est de plus en plus difficile pour les membres de l'équipage de cabine de suivre le programme annuel de formation périodique obligatoire, surtout les exercices pratiques et les exercices de simulation comme le port des équipements de secours et la participation aux exercices de groupe, à cause des restrictions visant à limiter la propagation de la maladie à coronavirus (COVID-19), de la distanciation physique et de la fermeture des lieux de travail. Compte tenu de l'expiration des qualifications (et des licences, s'il y a lieu) de l'équipage de cabine qui résultera de l'impossibilité d'organiser ces parties de la formation périodique, un plan d'exception devrait être mis en œuvre.

1.2 POSSIBILITÉ DE FORMATION DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE PENDANT LA PANDÉMIE DE COVID-19

1.2.1 Les effets socioéconomiques de la pandémie de COVID-19 restent à déterminer. Elle a déjà entraîné des restrictions draconiennes et des mesures qui empêchent le personnel de l'aviation, notamment les titulaires de licences, de suivre la formation et de subir, en temps utile, les évaluations nécessaires pour garantir la revalidation de leurs qualifications, notations et autres privilèges, avant l'expiration de la période de validité.

1.2.2 Afin d'atténuer les difficultés opérationnelles rencontrées par les exploitants pendant la pandémie de COVID-19, les États devraient réfléchir aux diverses options de prorogation de la période de validité des qualifications de l'équipage de cabine (et des licences, s'il y a lieu) et autoriser les exploitants à utiliser d'autres moyens pour dispenser la formation périodique, en mettant en œuvre des processus établis d'homologation réglementaire.

Note.— Aux fins du présent manuel, « État » renvoie à l'État de l'exploitant, sauf indication contraire.

1.2.3 L'élaboration de programmes de formation périodique en ligne par l'exploitant peut atténuer la gravité des perturbations de la formation opérationnelle. Ce qui permettra une transition harmonieuse au moment où reprendront les programmes de formation périodique en salle de classe (c.-à-d., en présentiel).

1.2.4 En raison des circonstances exceptionnelles qui entourent la pandémie, l'État devrait œuvrer en étroite collaboration avec ses exploitants nationaux pour :

- a) riposter immédiatement à la pandémie de COVID-19 afin d'en atténuer l'incidence socioéconomique et la gravité des perturbations de la formation sur la qualification des membres de l'équipage de cabine et, par conséquent, les services de ligne ;

- b) fournir un autre moyen de conformité aux exigences de la formation périodique de l'équipage de cabine et des méthodes de formation modifiées jusqu'à expiration des assouplissements ou la reprise sans risques de la formation en salle de classe ;
- c) vérifier que tous les assouplissements apportés suivent une approche de gestion de la sécurité, en assurant, par conséquent, la prise en compte des risques de sécurité nés de ces assouplissements.

1.3 CARACTÈRE PROVISOIRE ET PORTÉE DES ASSOUPLEMENTS

1.3.1 Les assouplissements, y compris les exonérations connexes, et les autres moyens de conformité aux exigences de la formation périodique de l'équipage de cabine devraient être clairement présentés comme étant à caractère provisoire. Ces dérogations constituent un moyen d'équilibrer le respect de la distanciation physique (et d'autres mesures ou exigences nationales destinées à réduire le taux d'infection par la COVID-19) et la gestion des risques de sécurité nécessaire à la poursuite de l'exploitation. Par conséquent, l'État devrait indiquer une date spécifique d'expiration des assouplissements à laquelle l'exploitant devra reprendre la formation normale conformément au programme précédemment homologué et aux méthodes de formation connexes.

1.3.2 L'État devrait aussi définir la portée des dérogations. Elles devraient s'appliquer aux membres d'équipage de cabine qui ont l'obligation de suivre une formation périodique pendant la période d'assouplissement définie par l'État (c.à.d. les membres d'équipage dont la période de validité des qualifications expire pendant cette période) et qui s'achève au plus tard à la date d'expiration des assouplissements. Dans le cadre d'un retour à un fonctionnement normal, l'État ne devrait pas tolérer l'expiration des qualifications de l'équipage de cabine aussitôt que les opérations normales auront repris.

1.3.3 L'exploitant ne devrait pas profiter des dérogations pour réduire le contenu du programme de formation périodique homologué. La méthode de formation pourrait être modifiée afin de respecter la distanciation physique. Néanmoins, tout le contenu doit être soit dispensé ou différé à une date ultérieure pour être intégralement suivi par chaque membre d'équipage de cabine (p. ex. les exercices pratiques et les exercices de simulation).

1.4 LIGNES DIRECTRICES SUR L'APPRENTISSAGE NUMÉRIQUE AUX FINS DE LA FORMATION DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE.

Les lignes directrices sur l'apprentissage numérique aux fins de la formation des équipages de cabine (Cir 356) fournissent des orientations sur la conception, l'élaboration et l'application de l'apprentissage numérique aux fins de formation de l'équipage de cabine à la sécurité. Elles fournissent aussi les concepts et les informations élémentaires sur les processus et les ressources nécessaires à la conception de l'apprentissage numérique. Ces lignes directrices sont axées sur l'apprentissage en salle de classe, et spécifiquement les cours structurés conçus pour atteindre les objectifs pédagogiques liés aux fonctions professionnelles des équipages de cabine. Le présent manuel devrait être utilisé en conjonction avec la Circulaire 356, en particulier son Chapitre 1 sur les différents niveaux d'interactivité avec l'utilisateur associés à l'apprentissage numérique et leur adéquation à la formation des équipages de cabine.

Chapitre 2

FORMATION PÉRIODIQUE DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE

2.1 DISPOSITIONS OACI RELATIVES À LA FORMATION PÉRIODIQUE DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE

2.1.1 Le *Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité* (Doc 10002) fournit des orientations sur le contenu de la formation initiale et de la formation périodique de l'équipage de cabine. La formation périodique est organisée annuellement afin de maintenir et de renforcer les compétences des membres de l'équipage de cabine au niveau souhaité au moyen d'une série d'exercices pratiques, d'exercices de simulation, d'examens écrits, etc., portant sur des éléments généraux de formation comme les premiers soins, et d'autres éléments correspondant à chaque type d'aéronef auquel le membre d'équipage de cabine sera affecté. La formation périodique peut aussi viser à familiariser les membres d'équipage avec de nouvelles exigences, de nouvelles procédures et/ou de nouveaux équipements introduits depuis la session de formation la plus récente. La formation périodique permet d'assurer le maintien par les membres de l'équipage de cabine du niveau de performance requis pour s'acquitter de la plupart de leurs tâches et des responsabilités connexes.

2.1.2 Le contenu de la formation périodique peut varier en fonction des tâches auxquelles elle se rattache, des moyens de formation et des compétences susceptibles d'être évaluées pendant un cycle (p. ex. cycle de 36 mois). Le contenu de la formation périodique doit être couvert à l'intérieur du cycle défini par l'État.

2.1.3 La formation périodique et les évaluations devraient être effectuées au moyen de l'instruction en salle de classe ou de la formation assistée par ordinateur (CBT), et d'exercices pratiques et d'exercices de simulation avec un outil de formation représentatif de l'environnement/des équipements de travail appropriés, ou à bord d'un véritable aéronef.

2.1.4 La formation périodique devrait couvrir, au minimum les éléments ci-après (voir Doc 10002, § 1.11) :

- a) les portes de sortie (type, nombre, emplacement et fonctionnement) ;
- b) les moyens d'assistance à l'évacuation (toboggan, toboggan-radeau, radeau de sauvetage, corde, etc.) ;
- c) le matériel de sécurité et l'équipement d'urgence, y compris leur emplacement et leur fonctionnement ;
- d) les systèmes de bord liés aux tâches de l'équipage de cabine ;
- e) les procédures normales et les exercices pratiques et/ou les simulations connexes ;
- f) les procédures de situation anormale et les procédures d'urgence, ainsi que les exercices pratiques et/ou les exercices de simulation connexes ;
- g) la gestion des ressources en équipe ;
- h) le traitement des passagers et le contrôle des foules ;
- i) la sûreté de l'aviation ;

- j) les premiers soins ;
- k) les marchandises dangereuses ;
- l) l'analyse des incidents ou accidents récents pertinents pour l'exploitant ;
- m) la détection de la traite des personnes et la réponse à celle-ci.

2.1.5 Par ailleurs, l'exploitant devrait dispenser la formation périodique sur son système de gestion de la sécurité (SGS) et la gestion de la fatigue.

2.1.6 Le principal défi auquel les exploitants font face pendant la pandémie de COVID-19 réside dans le respect de l'obligation qui leur incombe d'organiser les exercices pratiques et les exercices de simulation de l'équipage de cabine, notamment les démonstrations pratiques de l'utilisation des équipements d'urgence et la participation aux exercices de groupe décrits au § 2.1.3. En outre, les exigences de la distanciation physique posent des défis à l'instruction en salle de classe. Les décisions des États en matière de santé publique peuvent entraîner la fermeture totale des établissements de formation. Dans certains États, les établissements pourraient rouvrir, mais les restrictions de voyage, notamment celles qui visent les vols et les déplacements intérieurs entre les villes avec n'importe quel mode de transport pourraient empêcher les membres d'équipage de cabine de se rendre sur les installations de formation de l'exploitant.

2.2 AUTRES MOYENS DE FORMATION

2.2.1 Compte tenu des défis d'exploitation actuels posés par la pandémie de COVID-19, l'exploitant pourrait proposer l'utilisation d'un programme de formation périodique en ligne afin d'atténuer la gravité des perturbations de la formation opérationnelle. L'exploitant doit élaborer de nouveaux modules de formation en ligne susceptibles d'être utilisés conjointement avec les modules prérequis de formation assistée par ordinateur.

2.2.2 Grâce au programme de formation périodique en ligne, l'exploitant peut dispenser certaines parties du programme de formation généralement proposées en salle de classe. Les plates-formes interactives (p. ex. les webinaires) peuvent permettre de traiter les sujets qui nécessitent habituellement des discussions de groupe et des séances de questions-réponses. Les aspects théoriques liés aux équipements et aux procédures pourraient aussi être abordés dans le cadre du programme de formation périodique. Néanmoins, les exercices pratiques et les simulations liées à ces équipements ou procédures (ouverture physique de la porte d'un aéronef) doivent être différés jusqu'à la reprise en toute sécurité de la formation en salle de classe.

2.2.3 L'approbation individuelle d'un programme de formation périodique en ligne par l'État aidera à la gestion des membres d'équipage en attente de formation concernés par les dérogations. Dans le cadre du processus d'approbation, l'État devrait vérifier si l'exploitant conçoit des modules garantissant l'uniformité de la norme d'enseignement pour tous les thèmes de la formation périodique (p. ex. procédures de sécurité et procédures d'urgence, marchandises dangereuses, sûreté de l'aviation). Cette approche permettra une transition harmonieuse lorsque les programmes de formation en salle de classe reprendront à la fin de la pandémie.

2.3 ÉVALUATIONS DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE

2.3.1 L'exploitant devrait consacrer le programme de formation périodique en ligne aux membres d'équipage de cabine qui ne sont pas en mesure de suivre à la formation périodique annuelle normale et qui verraient, de ce fait, la période de validité de leurs qualifications (ou leurs licences, s'il y a lieu) prorogée pour un certain temps, telle qu'approuvée par l'État.

2.3.2 L'exploitant devrait élaborer un plan pour permettre aux membres d'équipage de cabine de suivre les modules de formation en ligne requis. Ce plan devrait préciser la date de début de mise en œuvre, les modules d'apprentissage qui seront lancés, les dates connexes de lancement des divers thèmes de la formation (p. ex. marchandises dangereuses, sûreté de l'aviation), et le temps accordé aux membres d'équipage de cabine pour les suivre. L'exploitant devrait rendre ces modules disponibles sur une plate-forme en ligne tel que précisé dans le plan et informer tous les membres d'équipage de cabine concernés de l'obligation qui leur incombe de suivre ces modules et du temps alloué à la formation.

2.3.3 L'exploitant devrait surveiller l'enseignement de chaque module et vérifier que chaque membre d'équipage de cabine l'a suivi dans le délai imparti. Le délai imparti devrait correspondre à la période de validité des qualifications de chaque membre d'équipage de cabine concerné (et des licences, s'il y a lieu). La participation aux différents modules devrait être documentée et des dossiers de formation tenus à jour pour les membres d'équipage concernés.

2.4 ASPECTS À PRENDRE EN COMPTE PAR L'EXPLOITANT

Lors de l'examen de l'utilisation d'un programme de formation périodique en ligne en tant que nouveau mode de formation, l'exploitant devrait envisager :

- a) les évaluations des risques de sécurité et l'élaboration de stratégies d'atténuation des risques, au moyen des processus établis de son SGS, pour soutenir l'approbation par l'État des modifications sollicitées/de la nouvelle méthode de conformité ;
- b) l'analyse détaillée des besoins de formation à évaluer par l'État dans le cadre du processus d'approbation afin de déterminer si le niveau de connaissances requis est maintenu par les membres d'équipage de cabine ;
- c) l'évaluation de la capacité de la plate-forme d'apprentissage numérique à fournir les données et assurer le retour d'information nécessaire pour évaluer l'efficacité des instructeurs, les compétences des membres d'équipage de cabine et la qualité des programmes ;
- d) l'affectation d'un instructeur dûment qualifié à la vérification de la participation aux modules de formation (après achèvement de la formation périodique et évaluation des membres d'équipage de cabine) et pour compléter la documentation pertinente pour les dossiers de formation, les dossiers des systèmes de gestion et l'attribution des qualifications.

2.5 ASPECTS À PRENDRE EN COMPTE PAR L'ÉTAT

En évaluant la proposition de l'exploitant aux fins d'utilisation d'un programme de formation périodique en ligne comme nouvelle méthode de formation, l'État devrait considérer les aspects suivants :

- a) l'approbation du contenu et de l'apprentissage en ligne ;
- b) l'expérience de l'exploitant dans le domaine de l'apprentissage numérique (notamment les compétences technologiques des membres d'équipage de cabine) ;
- c) l'attribution de modules de formation ;
- d) la participation aux modules et la méthode de suivi de la participation ;

- e) l'utilisation de la méthode d'évaluation continue (p. ex. les tests) par l'exploitant, sur la base du contenu des modules, afin de déterminer le niveau de compréhension de l'équipage de cabine ;
- f) les méthodes d'évaluation (devoirs surveillés en classe dans le respect de la distanciation physique, ou devoirs non surveillés en ligne en période de confinement) ;
- g) le processus de documentation (comment, quand, où, suivi, date de prorogation de l'autorisation) ;
- h) l'accès des membres d'équipage de cabine à Internet et à un ordinateur ;
- i) la facilité d'accès à travers le système de gestion de l'apprentissage (LMS) ;
- j) le temps accordé aux membres d'équipage de cabine pour suivre la formation (p. ex. programmer 10 modules sur une période de deux semaines ou réserver certains jours à la formation) ;
- k) les évaluations pour déterminer le niveau de compréhension des membres d'équipage de cabine par le biais de modules et/ou de webinaires pour des séances de questions-réponses sur les modules ;
- l) la matrice de formation périodique de l'exploitant (qui peut déjà être approuvé par l'État) – par exemple, pour les États où le contenu de la formation périodique peut être enseigné durant un cycle de 24 ou 36 mois) ;
- m) les évaluations documentées des risques de sécurité de l'exploitant et les mesures connexes d'atténuation des risques.

2.6 ADAPTATION D'UN PROGRAMME DE FORMATION CLASSIQUE PENDANT LA PANDÉMIE DE COVID-19

2.6.1 Dans une approche classique de la formation périodique de l'équipage de cabine, les aspects théoriques sont généralement abordés lors de la formation individuelle dirigée par un instructeur, puisqu'ils englobent surtout les connaissances spécifiques qui ne nécessitent pas l'utilisation d'équipements ou de systèmes de bord, ou l'application des procédures de l'exploitant par les membres d'équipage de cabine. Certains de ces aspects théoriques peuvent être couverts par la CBT. Dans cette approche, les formations sur les procédures de situation anormale ou d'urgence, la sécurité et les équipements de secours et les systèmes de bord sont complétées simultanément par des exercices pratiques et des exercices de simulation. Ces exercices offrent un niveau acceptable d'expérience pratique proche de ce qu'on peut attendre des méthodes classiques.

2.6.2 Dans le contexte de la pandémie de COVID-19, tous les aspects théoriques habituellement traités par la formation en salle de classe et la CBT peuvent être enseignés dans le cadre du programme de formation périodique en ligne. Pour chaque module en ligne, l'exploitant devrait utiliser des vidéos ou la réalité virtuelle pour démontrer l'application pratique des compétences, des procédures, l'utilisation des équipements et des systèmes de bord (p. ex. procédures de décompression, utilisation de l'oxygène) et améliorer la mémorisation des connaissances. La formation en ligne devrait également comprendre les évaluations continues (p. ex. les tests) et les séances de révision (p. ex. webinaires) pour évaluer la compréhension du contenu par l'équipage de cabine. Les exercices pratiques et les simulations qui sont une partie intégrante du programme de formation périodique de l'équipage de cabine de l'exploitant devraient être différés, comme le préconise le § 2.2.

2.7 CONTENU DU PROGRAMME DE FORMATION PÉRIODIQUE EN LIGNE

2.7.1 Le contenu d'un programme de formation périodique en ligne (voir le § 2.1.4) est basé sur les questions énumérées dans le Doc 10002. Cette liste de questions comprend une série d'éléments théoriques que l'exploitant peut transférer vers le programme de formation en ligne afin que les membres d'équipage de cabine puissent les suivre dans le cadre des mesures d'assouplissement. L'exploitant devrait s'assurer que les membres d'équipage de cabine concernés par les dérogations ont participé aux exercices pratiques et aux simulations à caractère plus crucial, le plus tôt possible, quand l'assouplissement sera levé ou lorsque la formation en salle de classe pourra reprendre en toute sécurité. D'autres éléments à caractère moins crucial peuvent être abordés dans le cadre du prochain cycle de formation en salle de classe.

2.7.2 Le contenu détaillé du programme de formation périodique en ligne d'un exploitant est présenté dans le Tableau 2-1 ci-dessous. Les exploitants peuvent utiliser ce tableau comme modèle pour modifier leur programme de formation périodique afin qu'il puisse être dispensé virtuellement, à titre provisoire. Les États doivent approuver d'éventuelles modifications du programme de formation de l'exploitant et son contenu devrait être conforme aux règlements nationaux. Les États peuvent aussi utiliser ce tableau pour examiner les modifications proposées au programme de formation périodique homologué de l'exploitant afin d'en garantir l'exhaustivité. Le Tableau contient des informations portant sur :

- a) les éléments de la formation périodique que l'exploitant doit aborder dans son programme de formation, conformément au Doc 10002 ;
- b) les éléments théoriques susceptibles d'être traités dans le cadre d'un programme de formation périodique en ligne ;
- c) les éléments cruciaux (à savoir les exercices pratiques et les exercices de simulation différés à cause de la pandémie) que les membres d'équipage de cabine doivent suivre lorsque les mesures d'assouplissement seront levées ou quand la formation en salle de classe pourra reprendre en toute sécurité ;
- d) d'autres éléments (moins cruciaux) susceptibles d'être dispensés dans le cadre du prochain cycle de formation périodique.

Tableau 2-1. Contenu du programme de formation périodique en ligne

<i>Thème de formation périodique</i>	<i>Éléments théoriques du programme de formation périodique en ligne</i>	<i>Éléments de formation cruciaux à suivre après l'assouplissement</i>	<i>Autres éléments pour le prochain cycle de formation périodique</i>
Portes de sortie	<ul style="list-style-type: none"> — Inspection des portes d'aéronef avant le vol — Procédures d'armement et de désarmement des portes d'aéronef — Procédures d'ouverture et de fermeture des portes d'aéronef en exploitation normale 	<ul style="list-style-type: none"> — Exercices pratiques sur l'ouverture et la fermeture des portes d'aéronef (en mode normal et en mode urgence) — Exercice sur l'armement et le désarmement de portes d'aéronef, s'il y a lieu 	Aucun/Tous les éléments ont un caractère crucial

Thème de formation périodique	Éléments théoriques du programme de formation périodique en ligne	Éléments de formation cruciaux à suivre après l'assouplissement	Autres éléments pour le prochain cycle de formation périodique
	<ul style="list-style-type: none"> — Manipulation des portes d'aéronef dans les situations d'urgence — Sorties utilisables et sorties inutilisables <p><i>Note.— Pour tous les types d'aéronefs que l'équipage de cabine exploitera.</i></p>		
Moyens d'assistance à l'évacuation	<ul style="list-style-type: none"> — Toboggans et toboggans-radeaux de type aéronef, le cas échéant — Radeau de sauvetage et équipements de sauvetage — Cordes <p><i>Note.— Ces éléments peuvent être traités dans le cadre des évacuations.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> — Exercice pratique sur les moyens d'assistance à l'évacuation, s'il y a lieu <p><i>Note.— Ces éléments peuvent être traités dans le cadre des évacuations.</i></p>	Aucun élément/Tous les éléments ont un caractère crucial
Matériel de sécurité et équipements d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> — Vérifications/Inspections du matériel de sécurité avant le vol — Emplacement et utilisation des équipements d'urgence : <ul style="list-style-type: none"> • Gilets de sauvetage • Équipements d'oxygène (bouteille portative, masque de passager, masque intégral de protection, masque à oxygène du poste de pilotage) • Matériel portatif de respiration • Extincteur d'incendie portatif 	<ul style="list-style-type: none"> — Exercice pratique d'utilisation des appareils d'oxygène portatifs — Exercice pratique du système d'oxygène du poste de pilotage — Exercice pratique sur le port du gilet de sauvetage — Exercice pratique de récupération et d'utilisation du matériel de protection et de lutte contre l'incendie <p><i>Note.— Les équipements peuvent être couverts en situations anormales et dans les situations d'urgence (p. ex. incendie, décompression, évacuation).</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> — Hache ou pince-monseigneur — Trousse d'intervention d'urgence — Systèmes d'attache pour enfant — Extension de ceinture de sécurité — Carte de consignes de sécurité aux passagers — Trousse de démonstration de la sécurité — Harnais de sécurité

Thème de formation périodique	Éléments théoriques du programme de formation périodique en ligne	Éléments de formation cruciaux à suivre après l'assouplissement	Autres éléments pour le prochain cycle de formation périodique
	<ul style="list-style-type: none"> • Matériel de lutte contre l'incendie • Matériel de production de signaux pyrotechniques de détresse • Matériel de sauvetage (notamment les moyens de subsistance/trousse de survie/tout matériel supplémentaire adapté à l'environnement, p. ex. matériel arctique) <p><i>Note.— Les équipements peuvent être couverts en situations anormales et dans les situations d'urgence (p. ex. incendie, décompression, évacuation).</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> — Ceinture de sécurité — Torche électrique de secours — Mégaphone — Émetteur de localisation d'urgence (ELT) (ELT automatique portatif ou ELT de survie) — Panneaux de signalisation (p. ex. miroirs)
Systèmes de bord pertinents aux fonctions de l'équipage de cabine	<ul style="list-style-type: none"> — Feux de balisage — Système d'alarme d'évacuation — Systèmes d'oxygène (cabine et poste de pilotage) — Systèmes de prévention et d'extinction d'incendie (détecteurs de fumée) <p><i>Note.— Les feux de balisage et le système d'alarme d'évacuation peuvent être traités dans le cadre de l'exercice de simulation d'une évacuation.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> — Exercice pratique d'utilisation du système d'oxygène du poste de pilotage <p><i>Note.— Ce système peut être traité dans le cadre de l'incapacité des membres de l'équipage de cabine.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> — Systèmes de climatisation, de ventilation et de pressurisation — Systèmes de communication et panneaux de signalisation connexes — Panneaux de commandes — Systèmes électriques — Systèmes d'éclairage (intérieur, extérieur) — Circuits d'eau et d'eaux usées

<i>Thème de formation périodique</i>	<i>Éléments théoriques du programme de formation périodique en ligne</i>	<i>Éléments de formation cruciaux à suivre après l'assouplissement</i>	<i>Autres éléments pour le prochain cycle de formation périodique</i>
Procédures normales et exercices pratiques et/ou exercices de simulation connexes	<ul style="list-style-type: none"> — Procédures de sécurisation de la cabine et de rangement des bagages de cabine — Procédures de sécurité en vol — Procédures en cas de turbulences 	<ul style="list-style-type: none"> — Exercice de simulation de la position assise de sécurité appropriée dans le siège de l'équipage de cabine pour le décollage/atterrissage <p style="text-align: center;"><i>Note.— La position assise de sécurité peut être abordée dans l'exercice de simulation d'une évacuation.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> — Exercice de simulation d'un briefing avant le vol — Exercice pratique de vérification des équipements opérationnels — Exercice pratique de sécurisation du matériel de l'office — Exercice de simulation de la sécurisation de la cabine — Exercice de simulation d'annonces aux passagers — Exercice de simulation d'un briefing aux passagers — Exercice pratique d'utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de l'équipage de cabine — Exercice de simulation d'une démonstration de sécurité — Exercice de simulation des procédures d'accès au poste de pilotage <p style="text-align: center;"><i>Note.— L'utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de</i></p>

Thème de formation périodique	Éléments théoriques du programme de formation périodique en ligne	Éléments de formation cruciaux à suivre après l'assouplissement	Autres éléments pour le prochain cycle de formation périodique
			<i>l'équipage de cabine peut être couverte dans le cadre de l'exercice de simulation d'une évacuation.</i>
Lutte contre l'incendie	<ul style="list-style-type: none"> — Procédures de lutte contre l'incendie — Procédures en cas d'incendie impliquant des batteries au lithium — Dispositif de lutte contre l'incendie — Techniques de lutte contre les feux de Classe A et de Classe B — Utilisation des extincteurs portatifs 	<ul style="list-style-type: none"> — Exercice pratique de récupération et d'utilisation du matériel de protection et de lutte contre l'incendie — Exercice de simulation de lutte contre l'incendie 	<ul style="list-style-type: none"> — Exercice réel de lutte contre l'incendie, avec utilisation du matériel de lutte contre l'incendie <p><i>Note.—</i> <i>Conformément au programme de formation approuvé ou aux exigences de l'État (p. ex. tous les 24 ou 36 mois).</i></p>
Émanations	Intégrer dans le webinaire d'étude de cas, en tant que partie de la lutte contre l'incendie	Sans objet/Intégralement couvert en ligne	Sans objet/Intégralement couvert en ligne
Décompression	<ul style="list-style-type: none"> — Procédures et scénarios de décompression 	<ul style="list-style-type: none"> — Exercice pratique sur les appareils d'oxygène portatifs — Exercice de simulation d'une décompression 	Aucun élément/Tous les éléments ont un caractère crucial
Évacuation sur terre et sur eau	<ul style="list-style-type: none"> — Procédures durant un atterrissage d'urgence anticipé — Scénarios d'amerrissage forcé — Gestion des passagers, contrôle des foules et procédures après l'évacuation 	<ul style="list-style-type: none"> — Exercice pratique sur le matériel applicable utilisé durant la préparation de la cabine à un atterrissage d'urgence (p. ex. porter le gilet de sauvetage) — Exercice pratique sur les moyens d'assistance à l'évacuation, s'il y a lieu — Exercice pratique sur le matériel de survie 	Aucun élément/Tous les éléments de formation ont un caractère crucial

Thème de formation périodique	Éléments théoriques du programme de formation périodique en ligne	Éléments de formation cruciaux à suivre après l'assouplissement	Autres éléments pour le prochain cycle de formation périodique
	<ul style="list-style-type: none"> — Scénarios – mer, jungle, désert, régions polaires et montagneuses — Analyse cas par cas de précédentes évacuations 	<ul style="list-style-type: none"> — Exercice de simulation d'un atterrissage ou d'un amerrissage d'urgence anticipés — Exercice de simulation d'un atterrissage ou d'un amerrissage d'urgence non anticipés — Exercice de simulation d'évacuation d'un aéronef 	
Incapacité des membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine	<ul style="list-style-type: none"> — Procédures en cas d'incapacité d'un membre de l'équipage de conduite ou de l'équipage de cabine — Système d'oxygène du poste de pilotage 	<ul style="list-style-type: none"> — Exercice pratique d'utilisation du siège, des harnais et du système d'oxygène du poste de pilotage — Exercice pratique d'administration des premiers soins <p style="text-align: center;"><i>Note.— Cet exercice peut être effectué dans le cadre des premiers soins.</i></p>	Exercice de simulation d'incapacité d'un membre de l'équipage de cabine (les dispositifs de retenue/harnais des membres de l'équipage de cabine)
Gestion des ressources en équipe (CRM)	<ul style="list-style-type: none"> — Stress et gestion du stress, fatigue et vigilance — Gestion de la charge de travail — Conscience de la situation et traitement de l'information — Communication d'informations de sécurité par l'équipage de cabine (notamment l'identification préventive des dangers) — Études de cas (p. ex. accidents et incidents récents) 	Sans objet/Entièrement traité en ligne	Autres compétences énumérées dans le Cadre de compétences de l'équipage de cabine (voir le Doc 10002)

<i>Thème de formation périodique</i>	<i>Éléments théoriques du programme de formation périodique en ligne</i>	<i>Éléments de formation cruciaux à suivre après l'assouplissement</i>	<i>Autres éléments pour le prochain cycle de formation périodique</i>
<p>Traitement des passagers et contrôle des foules</p>	<p>— Abordé dans le cadre des compétences « Gestion des passagers », voir Évacuation sur terre et sur eau</p>	<p>Voir Évacuation sur terre et sur eau</p>	<p>Voir Évacuation sur terre et sur eau</p>
<p>Sûreté de l'aviation</p>	<p>— Passagers indisciplinés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comportement indiscipliné • Aspects juridiques des passagers indisciplinés • Niveaux de menaces liés au comportement indiscipliné • Procédures correspondant à chaque niveau de menaces • Suivi après l'incident <p>— Mesures de sûreté préventives :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mesures de sûreté et menaces émergentes • Mesures et brèches de sûreté. • Fouilles de sûreté <p>— Détournement d'avion :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contrôle de l'accès au poste de pilotage • Cybersécurité • Scénarios de détournement d'avion, statistiques et procédures de gestion des détournements 	<p>— Exercice pratique d'utilisation de dispositifs de protection non létaux distribués aux membres d'équipage et dont l'usage est autorisé par l'État de l'exploitant</p>	<p>— Exercice pratique sur les réactions d'autodéfense appropriées (p. ex. esquive physique et capacités de contrôle)</p> <p>— Exercice de simulation d'une situation de passager indiscipliné, où l'équipage de cabine applique les procédures de l'exploitant et les responsabilités connexes de l'équipage pour régler la situation</p> <p>— Exercice de simulation sur l'application des procédures de recherche et de localisation des bombes</p> <p>— Exercice de simulation de diverses menaces, où l'équipage de cabine applique les procédures de l'exploitant et assume les responsabilités connexes de l'équipage pour régler la situation.</p>

<i>Thème de formation périodique</i>	<i>Éléments théoriques du programme de formation périodique en ligne</i>	<i>Éléments de formation cruciaux à suivre après l'assouplissement</i>	<i>Autres éléments pour le prochain cycle de formation périodique</i>
			<i>Note.— Suivant le programme de formation approuvé ou les exigences de l'État.</i>
Premiers soins	<ul style="list-style-type: none"> — Maintien des fonctions vitales (BLS) et réanimation cardiopulmonaire (RCP) — RCP chez les adultes, les enfants et les nourrissons — Maintien des fonctions vitales [RCP et défibrillateur externe automatisé (DEA)] — Perte de conscience, y compris les victimes inconscientes 	<ul style="list-style-type: none"> — Exercice pratique de démonstration de réanimation cardiopulmonaire (RCP) et d'utilisation du DEA, s'il y a lieu — Exercice pratique d'extraction et d'utilisation de la bouteille d'oxygène portative — Exercice de simulation sur un passager/membre d'équipage souffrant, dans lequel le membre de l'équipage de cabine démontre qu'il peut reconnaître la situation et y réagir en utilisant les techniques de premiers soins appropriées à la blessure ou la maladie en cause 	<ul style="list-style-type: none"> — Exercice pratique d'extraction de la trousse de premiers soins (FAK), de la trousse médicale d'urgence (EMK), de la trousse de prévention universelle (UPK), du défibrillateur externe automatisé (DEA) et du dispositif de télémédecine, s'il y a lieu — Exercice pratique d'utilisation de la FAK — Exercice pratique d'utilisation de l'EMK, de l'UPK et du dispositif de télémédecine, s'il y a lieu — Exercice de simulation dans lequel l'équipage de cabine appliquera les procédures de l'exploitant en répondant à un incident médical en vol

<i>Thème de formation périodique</i>	<i>Éléments théoriques du programme de formation périodique en ligne</i>	<i>Éléments de formation cruciaux à suivre après l'assouplissement</i>	<i>Autres éléments pour le prochain cycle de formation périodique</i>
Marchandises dangereuses (dans les 24 mois qui suivent la précédente formation) ¹	<ul style="list-style-type: none"> — Philosophie générale — Restrictions — Étiquetage et marquage — Reconnaissance des marchandises dangereuses non déclarées — Dispositions destinées aux passagers et à l'équipage — Procédures d'urgence 	Sans objet/Entièrement couvert en ligne	<ul style="list-style-type: none"> — Exercice pratique d'extraction et d'utilisation du matériel de lutte et de protection contre un incendie impliquant un appareil électronique portable ou une batterie au lithium autonome — Exercice de simulation de gestion d'un déversement de marchandise dangereuse <p style="text-align: center;"><i>Note.— L'incendie impliquant un appareil électronique portable peut être traité dans le cadre de l'exercice de simulation de lutte contre l'incendie.</i></p>
Analyse des accidents et/ou incidents pertinents pour l'exploitant	— Traité dans le cadre de la CRM	Voir la CRM	Voir la CRM
Traite des personnes	<ul style="list-style-type: none"> — Modifications de la législation ou des règlements nationaux sur la traite des personnes — Modifications de la politique et des procédures de l'exploitant sur la traite des personnes — Études de cas 	Sans objet/Entièrement couvert en ligne	Sans objet/Entièrement couvert en ligne

1. Voir les *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284).

<i>Thème de formation périodique</i>	<i>Éléments théoriques du programme de formation périodique en ligne</i>	<i>Éléments de formation cruciaux à suivre après l'assouplissement</i>	<i>Autres éléments pour le prochain cycle de formation périodique</i>
	<ul style="list-style-type: none"> — Références aux organismes qui travaillent sur la traite des personnes et informations utiles 		
Système de gestion de la sécurité	<ul style="list-style-type: none"> — Modifications/Mises à jour des processus du SGS, s'il y a lieu 	Sans objet/Entièrement couvert en ligne	Sans objet/Entièrement couvert en ligne
Gestion de la fatigue	<ul style="list-style-type: none"> — Règles et processus opérationnels, y compris les modifications — Stratégies personnelles de gestion de la fatigue — Analyse des événements (liés à la fatigue) survenus chez l'exploitant — Modification des processus du système de gestion des risques de fatigue (FRMS), s'il y a lieu 	Sans objet/Entièrement couvert en ligne	Sans objet/Entièrement couvert en ligne

Chapitre 3

CONSIDÉRATIONS SUPPLÉMENTAIRES

3.1 GÉNÉRALITÉS

Outre la formation périodique, l'exploitant devrait réfléchir à la nécessité de fournir la formation et les informations aux membres de ses équipages de cabine sur les nouvelles procédures et les mesures provisoires liées à la pandémie de COVID-19. À cette fin, l'exploitant peut inclure toutes ces modifications de procédures et les informations pertinentes dans un programme de formation en ligne sur la pandémie de COVID-19 (voir Tableau 3-1 ci-dessous), qui peut être sans cesse actualisé après son élaboration et son lancement. Après la notification officielle, l'exploitant peut organiser des webinaires pour communiquer des informations détaillées aux membres de l'équipage de cabine. Il doit utiliser les moyens de communication établis pour relayer les informations à jour sur la COVID-19 (p. ex. émission d'un bulletin de sécurité pour informer les équipages de la modification d'une procédure).

Tableau 3-1. Contenu du programme de formation en ligne sur la COVID-19

<i>Thème de formation</i>	<i>Détails du programme de formation en ligne</i>
Modification de la démonstration de sécurité en direct	Modification ou restrictions à l'utilisation de l'équipement lors de la démonstration de sécurité en direct par les membres de l'équipage de cabine (p. ex. ne pas porter les gilets de sauvetage ou mettre le masque à oxygène sur le visage)
Démonstration de sécurité (en direct ou en vidéo)	Nouveaux points à aborder sont, notamment : <ul style="list-style-type: none">— l'utilisation de masques à oxygène en cas de décompression si les passagers ont enfilé les équipements de protection individuelle (ÉPI)— la capacité à enfiler les gilets de sauvetage par-dessus les couvre-visages et les lunettes de protection, etc.
Introduction des ÉPI pour les membres de l'équipage de cabine	Les aspects de la formation sont, notamment : <ul style="list-style-type: none">— les conditions dans lesquelles porter et retirer les ÉPI— l'utilisation appropriée des ÉPI— l'enlèvement/utilisation des ÉPI lorsqu'on occupe les sièges et les aires de repos des membres de l'équipage de cabine— la décompression/premiers soins/lutte contre l'incendie— l'élimination des ÉPI usagés

<i>Thème de formation</i>	<i>Détails du programme de formation en ligne</i>
Besoins des passagers (p. ex. masques) et modification des procédures de l'exploitant	<ul style="list-style-type: none"> — Démonstration de sécurité (expliquer quand porter et retirer les ÉPI) — Paramètres pour passagers — Élimination des ÉPI usagés des passagers — Restrictions aux types d'ÉPI pour passagers autorisés à bord
Considérations opérationnelles liées à une pandémie	<ul style="list-style-type: none"> — Toute modification de la franchise de bagages de cabine — Toute modification temporaire du temps de vol et de la période de service en vigueur — Toilettes réservées à l'usage de l'équipage — Lieu et procédures des repas de l'équipage — Repos de l'équipage — Zone de quarantaine à bord d'un aéronef — Utilisation des thermomètres/contrôle de la température des passagers (si l'État l'exige) — Désinfection régulière des aires à grande circulation — Surveillance de la distanciation physique (p. ex. restrictions au regroupement des passagers près de l'office) — Limitation de l'accès au poste de pilotage — Procédure pour les cas suspects de COVID-19 à bord
Vols transportant du fret dans la cabine (sans passagers)	<p>Toute formation supplémentaire spécifique à ce type d'opération à l'intention de l'équipage de cabine :</p> <ul style="list-style-type: none"> — extincteurs d'incendie ou tout autre équipement supplémentaire — types d'extincteurs d'incendie supplémentaires ou différents emportés à bord en raison du transport de fret dans la cabine — démontage des sangles en cas d'incendie — surveillance de la cabine — vérification de l'isolement des équipements non essentiels de la cabine et de l'office

<i>Thème de formation</i>	<i>Détails du programme de formation en ligne</i>
Cas de passagers indisciplinés liés à la pandémie	<p>Résoudre certaines des questions nouvelles susceptibles de donner lieu à des cas de passagers indisciplinés :</p> <ul style="list-style-type: none"> — stress accru vécu par les passagers du fait de nouvelles procédures d'aéroport, des restrictions et de l'expérience globale de voyage — peur de l'infection éprouvée par les passagers et réactions excessives — refus par les passagers de se conformer aux exigences, notamment l'utilisation des ÉPI en tout temps — désamorçage des conflits entre passagers

3.2 INSTRUCTEURS ET ÉVALUATEURS DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE

3.2.1 Tout comme les compétences de l'équipage de cabine, un ensemble de compétences des instructeurs et des évaluateurs sont définies dans le Doc 10002, ce qui permet à un instructeur ou à un évaluateur d'accomplir les tâches d'instruction et d'évaluation et de gérer tout l'éventail qui englobe l'instruction au sol et les évaluations en service de ligne. En outre, le document affirme que tous les instructeurs et les évaluateurs de l'équipage de cabine devraient suivre une formation de recyclage et être réévalués dans le cadre d'un processus documenté de formation et d'évaluation agréé par l'État, mis en œuvre par l'exploitant, ou à intervalles conformément aux règlements nationaux. Le recyclage des instructeurs/évaluateurs doit être organisé en cas d'absence prolongée. Ce qui offre aux instructeurs/évaluateurs l'occasion de se familiariser avec les modifications apportées au module, au contenu et aux installations de formation.

3.2.2 Pendant la pandémie de COVID-19, l'exploitant fera face aux mêmes difficultés avec ses instructeurs et évaluateurs qu'avec les membres de l'équipage de cabine. Au cas où l'État approuve la nomination et le maintien de la qualification des instructeurs et des évaluateurs de l'équipage de cabine (notamment les exigences de formation de recyclage), l'exploitant devrait solliciter une dérogation, en utilisant la procédure établie.

3.2.3 L'exploitant devrait élaborer des programmes de formation en ligne à la prorogation provisoire de la qualification d'instructeur et de la qualification d'évaluateur. De plus, les sessions de normalisation par webinaire devraient servir à assurer la cohérence de la formation et des évaluations.

3.3 PLAN DE RETOUR AUX OPÉRATIONS NORMALES

3.3.1 L'État devrait s'assurer que l'exploitant a élaboré un « plan de retour aux opérations normales » pour gérer l'organisation de la formation périodique, conformément au programme de formation périodique approuvé, au profit de chaque membre de l'équipage de cabine concerné par les dérogations lorsque celles-ci arriveront à expiration. Afin de faciliter l'élaboration et l'examen de ce plan, l'exploitant devrait respecter sa propre procédure établie de gestion des dossiers afin de suivre tous les membres d'équipage de cabine concernés par les dérogations. L'État doit vérifier ces dossiers dans le cadre de ses activités de surveillance continue. En raison de la complexité du redémarrage ou de la reprise de la formation normale, il est indispensable de réfléchir une reprise graduelle. L'exploitant devrait s'assurer que son plan est conforme aux exigences de l'État qui voudrait voir tous les dangers identifiés et les risques gérés convenablement.

3.3.2 Un retour aux opérations normales devrait inclure :

- a) des programmes de formation périodique des membres de l'équipage de cabine dont la qualification de type d'aéronef a expiré (déterminée sur la base de la période de validité applicable) ;
- b) des directives de santé publique à respecter au moment de la réouverture des installations de formation de l'équipage de cabine (voir le § 3.3.3) ;
- c) un processus de gestion du changement pour identifier et contrer les dangers (voir le § 3.3.4).

3.3.3 Les directives de santé publique à respecter au moment de la réouverture des installations de formation de l'équipage de cabine devraient inclure au moins celles-ci :

- a) commande du matériel de sécurité et d'hygiène pour les installations (p. ex. désinfectants pour les mains, savon liquide, masques faciaux, fournitures de nettoyage, thermomètres) ;
- b) mesures de supervision du nettoyage des installations (p. ex. situations/intervalles où un nettoyage complet est nécessaire, nettoyage des salles de classe, des bureaux, des aires de repos, des parties communes, des toilettes et d'autres installations pour se conformer aux normes de santé et de sécurité) ;
- c) identification des facteurs de risques d'infection grave et des mesures d'atténuation, en particulier pour les personnes souffrant de problèmes de santé susceptibles de les exposer à un risque accru (notamment les membres de l'équipage de cabine, les instructeurs, les évaluateurs et le personnel administratif) – ils pourraient inclure des modalités adéquates de travail et/ou des permissions d'absence ;
- d) la distanciation physique, notamment des mesures pour garantir que tous les membres de l'équipage de cabine sont en mesure de garder la distance minimale requise entre les postes de travail et avec leurs collègues.

3.3.4 Le plan de retour aux opérations normales devrait être préparé conformément au processus de gestion du changement de l'exploitant. Dans le cadre des activités de gestion du changement, l'exploitant devrait identifier les dangers et procéder à une évaluation des risques de sécurité liés aux changements, entre autres :

- a) des mesures nationales mises en place pour contenir la COVID-19 (p. ex. distanciation physique, exigences liées aux ÉPI) ;
- b) du risque cumulé des nombreuses mesures d'assouplissement mises en place ;
- c) du manque de ressources financières ;
- d) de l'indisponibilité du personnel clé d'exploitation (p. ex. le responsable de la formation de l'équipage de cabine et les autres personnels clés pour la formation) ;
- e) de l'absence d'évaluation des compétences de l'équipage de cabine, des instructeurs et des évaluateurs ;
- f) de l'impossibilité de suivre certaines parties de la formation périodique en raison de l'indisponibilité des installations de formation pendant la pandémie ;
- g) du caractère incomplet de la surveillance interne requise pour le maintien de la validité (p. ex. audits internes) ;
- h) de l'état de fonctionnement des équipements, des outils et des infrastructures (p. ex. à cause de l'inachèvement de l'étalonnage) ;

- i) des domaines spécifiques où la conformité réglementaire n'a pu être assurée ;
- j) de toute autre préoccupation de sécurité découlant de la non-conformité aux règles applicables ou aux procédures internes (p. ex. culture organisationnelle, système de compte rendu, efficacité des contrôles des risques de sécurité, conclusions internes).

— FIN —

