



# Circulaire d'information

**Sujet: Contrôle de compétence de pilote alternatif – CCP progressif**

Bureau émetteur :	Aviation civile, Direction des Normes	Numéro de document :	CI 700-062
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	01
Numéro du SGDDI :	17695546-V9	Date d'entrée en vigueur :	2021-12-10

---

## Table des matières

<b>1.0</b>	<b>Introduction .....</b>	<b>3</b>
1.1	Objet.....	3
1.2	Applicabilité .....	3
1.3	Description des changements.....	3
<b>2.0</b>	<b>Références et exigences .....</b>	<b>3</b>
2.1	Documents de référence.....	3
2.2	Documents annulés .....	4
2.3	Définitions et abréviations .....	4
<b>3.0</b>	<b>Contexte .....</b>	<b>5</b>
<b>4.0</b>	<b>Généralité.....</b>	<b>6</b>
4.1	Utilisations autorisées .....	6
4.2	Utilisations exclues.....	7
4.3	Personnes chargées du contrôle et de la formation .....	7
<b>5.0</b>	<b>Première phase (CCP) .....</b>	<b>8</b>
5.1	Généralité.....	8
5.2	Exposé de la vérification en vol.....	8
5.3	Échauffement pré-vol optionnel .....	8
5.4	Évaluation du vol.....	9
5.5	Évaluation et classification .....	9
5.6	Compte rendu de la vérification en vol.....	9
<b>6.0</b>	<b>Phase deux (formation périodique en vol) .....</b>	<b>10</b>
6.1	Généralité.....	10
6.2	Contenu de la formation.....	10
6.3	Recommandation pour un CCP partiel .....	10
<b>7.0</b>	<b>Phase trois (CCP partiel) .....</b>	<b>11</b>
7.1	Généralité.....	11
7.2	Éléments de test obligatoires .....	11
7.3	Compte rendu d'un CCP partiel .....	11

7.4	Réalisation d'un CCP partiel .....	11
7.5	ÉCHEC du CCP partiel .....	12
7.6	Compte rendu d'un CCP partiel .....	12
<b>8.0</b>	<b>Rapport du test en vol .....</b>	<b>12</b>
<b>9.0</b>	<b>Contrôle de TCAC .....</b>	<b>13</b>
9.1	Contrôle d'un CCP progressif .....	13
9.2	Vérifications de contrôle des/du PVA.....	13
<b>10.0</b>	<b>Gestion de l'information.....</b>	<b>14</b>
<b>11.0</b>	<b>Historique du document.....</b>	<b>14</b>
<b>12.0</b>	<b>Contactez-nous .....</b>	<b>14</b>
<b>Annexe A — Exigences améliorées en matière d'expérience pour les pilotes de formation / PVA.</b>		<b>15</b>
<b>Annexe B — Foire aux questions .....</b>		<b>17</b>

## 1.0 Introduction

- 1) La présente Circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle décrit un moyen acceptable, parmi d'autres, de démontrer la conformité à la réglementation et aux normes en vigueur. Elle ne peut en elle-même ni modifier, ni créer une exigence réglementaire, ni peut-elle autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

### 1.1 Objet

- 1) Le présent document a pour objet de décrire un autre moyen d'effectuer un contrôle de compétence pilote (CCP) **périodique** en vertu des sous-parties 702, 703 et 704 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

### 1.2 Applicabilité

- 1) Le présent document s'applique à tout le personnel de l'Aviation civile de Transports Canada (TCAC) qui est impliqué dans la surveillance du contrôle et de la formation des exploitants aériens ainsi qu'aux particuliers et aux organismes qui font usage des avantages qui leur sont accordés en vertu d'une délégation externe de pouvoirs ministériels. Ces informations sont également destinés à l'industrie de l'aviation, à titre d'information.

### 1.3 Description des changements

- 1) Sans objet.

## 2.0 Références et exigences

### 2.1 Documents de référence

- 1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :
  - a) Communiqué de l'industrie, daté du 17 février 2020 - Moderniser et améliorer les règlements sur la formation des pilotes – SGDDI n° 16277656 (disponible auprès de n'importe quel bureau régional de ACTC)
  - b) Communiqué de l'industrie, daté du 1<sup>er</sup> septembre 2020 - Mise à jour : Modernisation et amélioration des règlements sur la formation des pilotes – SGDDI n° 16718100 (disponible auprès de n'importe quel bureau régional de ACTC).
  - c) Évaluation des risques – CCP progressif – SGDDI n° 17550081 (disponible auprès de n'importe quel bureau régional de ACTC)
  - d) Publication de Transports Canada, TP 6533 – Manuel du pilote vérificateur agréé (PVA)
  - e) Publication de Transports Canada, TP 14727 – Guide de test en vol pour le contrôle de compétence pilote et la qualification de type d'aéronef (aéronef)
  - f) Publication de Transports Canada, TP 14728 – Guide de test en vol pour le contrôle de compétence pilote et la qualification de type d'aéronef (hélicoptère)
  - g) Manuel de formation fondée sur les preuves de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (DOC 9995)
  - h) Circulaire d'information (CI) 700-042 de l'Aviation civile de Transports Canada – Gestion des ressources de l'équipage (CRM)

## 2.2 Documents annulés

- 1) Sans objet.
- 2) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes éditions antérieures de ce même document.

## 2.3 Définitions et abréviations

- 1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
  - a) **Approbation particulière/Autorisation spéciale (AS)** – Autorisations délivrées par le ministre en vertu de la sous-partie 604 de la partie VII du RAC qui permettent l'exécution d'une activité pour laquelle le ministre a établi des exigences. Les AS sont inclus dans le cadre des spécifications d'exploitation. L'autorisation accordée à un exploitant aérien d'utiliser des minimums météorologiques de décollage inférieurs à la norme est un exemple d'AS.
  - b) **Contrôle de compétence pilote (CCP)** – une vérification en vol effectuée par un pilote vérificateur agréé (PVA) ou un inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC) conformément à l'horaire approprié du CCP précisé dans les normes de la partie VII du RAC.
  - c) **Contrôle de compétence pilote de mise à niveau** – un CCP effectué sur un commandant en second (SIC) afin de le qualifier comme commandant de bord (CDB).
  - d) **Contrôle de compétence pilote (CCP) initial** – un CCP effectué dans le but de qualifier un pilote sur un type d'aéronef lorsque le pilote n'a jamais été qualifié sur ce type, ou est tenu de suivre un cours de formation initiale sur ce type pour retrouver ses qualifications après l'expiration du CCP.
  - e) **Contrôle de compétence pilote périodique (CCP)** – un CCP effectué dans le but de renouveler la qualification sur un type d'aéronef lorsque le pilote est déjà qualifié sur ce type, ou ne nécessite pas un cours complet de formation initiale sur le type d'aéronef pour retrouver ses qualifications après l'expiration du CCP.
  - f) **ECF/PVA** – un PVA qui obtient sa qualification sur la base de la qualification de la Fédération Aviation Administration (FAA) (partie 142) au centre d'entraînement de l'évaluation des qualifications et de l'expérience.
  - g) **Exploitant aérien** – titulaire d'un certificat en vertu de la Partie VII du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).
  - h) **Inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC)** – un inspecteur de TCAC qui est formé et autorisé à effectuer des vérifications en vol conformément à l'instruction visant le personnel de l'ACTC 700-002.
  - i) **Pilote instructeur** – un pilote qui satisfait aux qualifications et aux exigences énoncées dans le NSAC pour un pilote de formation, ou aux exigences énoncées pour une personne qui effectue la formation de l'équipage de conduite sur une base contractuelle qui a été approuvé ou nommé par un exploitant aérien pour suivre la formation des pilotes.
  - j) **Pilote vérificateur** – tout PVA ou ISAC.
  - k) **Pilote vérificateur agréé (PVA)** – une personne détenant une autorisation officielle pour effectuer des contrôles de compétence de pilote (CCP) au nom du ministre des Transports conformément à la partie 1, section 4.3 (1) de la *Loi sur l'aéronautique*. Dans la présente CI, la désignation PVA comprend tout inspecteur de la sécurité de l'aviation

civile (ISAC) et tout examinateur d'une juridiction réglementaire étrangère qui détient une autorisation de mener des CCP au nom du ministre des Transports.

- l) **Programme avancé de qualification (PAQ)** – un programme volontaire et une autre méthode de formation, d'évaluation et de qualification des membres d'équipage de conduite, des instructeurs et des évaluateurs, qui utilise une méthodologie systématique pour élaborer des programmes de formation et d'évaluation axés sur les compétences au lieu des programmes de formation traditionnels.
  - m) **Programme de formation basée sur des données probantes (EBT)** – Un programme de formation et d'évaluation utilisé par certains exploitants aériens mondiaux pour effectuer une formation périodique des pilotes, qui est fondé sur des données opérationnelles et qui développe et évalue la capacité globale d'un stagiaire dans un éventail de compétences de base plutôt qu'en mesurant le rendement lors d'événements ou de manœuvres individuels.
  - n) **Vérification en vol** – un CCP effectué dans un simulateur ou un avion.
- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- a) **AS** : Approbation particulière/Autorisation spéciale
  - b) **CCP** : Contrôle de la compétence pilote
  - c) **ECF** : Évaluateur du centre de formation
  - d) **FTG** : Guides de test en vol
  - e) **FTR** : Rapport de test en vol
  - f) **ISAC** : Inspecteur de la sécurité de l'aviation civile
  - g) **IPE** : Inspecteur principal de l'exploitation
  - h) **MEC** : Manuel d'exploitation de la compagnie
  - i) **NSAC** : *Normes de service aérien commercial*
  - j) **PVA** : Pilote vérificateur agréé
  - k) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*
  - l) **SOP** : Procédure opérationnelle normalisée
  - m) **TCAC** : Transports Canada, Aviation civile

### 3.0 Contexte

- 1) TCAC a mis en place un groupe de travail (GT) conjoint avec l'industrie à la fin de l'année 2020 afin de développer des solutions pour améliorer la pertinence et l'efficacité de la formation et de la vérification des pilotes dans les sous-parties 702, 703 et 704 du RAC. Des informations détaillées sur cette initiative sont fournies dans les références (a) et (b) énumérées dans la section 2.1. Voir l'annexe B de la présente CI pour des détails sur le statut des changements potentiels à la formation et à la vérification dans la sous-partie 705.
- 2) L'un des principaux objectifs du GT était de mettre au point des pratiques de contrôle qui diminuaient l'importance du contrôle afin de soutenir une plus grande importance accordée à la formation. En réponse, le GT a développé un autre moyen de réaliser un CCP, appelé CCP progressif. Le CCP progressif intègre la formation et le contrôle de manière à favoriser l'apprentissage plutôt que le contrôle. Il s'agit d'un modèle en trois phases qui reflète le concept d'évaluation, de formation et de réévaluation mis en œuvre dans les programmes de formation

avancée tels que le programme de formation basée sur des données probantes (EBT) et le programme avancé de qualification (PAQ).

#### 4.0 Généralité

- 1) Le CCP progressif diffère du contrôle traditionnel en donnant au candidat la possibilité d'améliorer ses performances inférieures aux normes avant de déclarer le CCP infructueux. Il est conforme au RAC et à la *Norme de services aériens commerciaux* (NSAC) et ne nécessite pas d'exemption réglementaire. Il est classé et documenté de la même manière que le CCP existant, à l'exception de ce qui est indiqué dans la présente CI.
- 2) Un CCP progressif comporte trois composantes, réparties en trois phases. La première phase est le CCP, qui est presque identique au CCP existant et a deux résultats possibles – un CCP **réussi** et un CCP **en cours**. Le CCP ne peut pas être classé comme **infructueux** pendant la première phase.
- 3) Le CCP est suivi d'une formation périodique en vol en phase deux, qui est une phase obligatoire quel que soit le résultat de la première phase. La formation est ajustée pour mettre l'accent sur la formation dans les domaines où les performances sont inférieures aux normes pendant le CCP. L'entraînement dans les domaines où le niveau de compétence est démontré peut être réduit ou éliminé.
- 4) La formation périodique est suivie d'un CCP partiel en phase trois, qui n'est applicable que pour un candidat qui **n'a pas** satisfait à la norme de réussite du CCP en phase un **et/ou** qui nécessite la délivrance initiale d'une autorisation spéciale/approbation spécifique (AS).
- 5) Les trois phases peuvent être menées par la même personne, si cette personne est un pilote de formation et un pilote vérificateur agréé (PVA) et qu'elle répond aux exigences améliorées en matière d'expérience des pilotes PVA et les pilotes de formation renforcée indiquée dans l'annexe A de cette CI. Inversement, un opérateur peut choisir de faire appel à des personnes différentes pour mener chaque phase, en veillant à ce qu'une coordination et une communication adéquates aient lieu entre les personnes concernées.
- 6) Le CCP progressif est un modèle de contrôle **facultatif** qui ne remplace ni ne modifie le modèle de CCP existant défini dans le manuel PVA – TP 6533. L'exploitant a la possibilité d'utiliser le CCP progressif et/ou le CCP existant pour réaliser un CCP périodique et peut utiliser librement un ou les deux modèles. Un exploitant qui incorpore le modèle de CCP progressif dans son programme de formation et de vérification doit informer son inspecteur principal de l'exploitation (IPE) et satisfaire aux exigences en matière de documentation énoncées à l'article 6.2(3) du présent CI.
- 7) Le CCP progressif ne peut pas être utilisé pour un CCP initial ou de mise à niveau ou pour la délivrance initiale d'une qualification ou d'une licence.
- 8) La présente CI définit la structure et le déroulement du CCP progressif et aborde tous les détails pertinents. Il s'agit du principal document de référence pour la conduite du CCP progressif et il doit être utilisé conjointement avec le manuel PVA et le guide de test en vol applicable, de la manière décrite dans la présente CI. La section questions et réponses de l'annexe B fournit des informations supplémentaires à l'appui de ce changement de programme.

#### 4.1 Utilisations autorisées

- 1) Le CCP progressif peut être utilisé par tout exploitant aérien qui se conforme à la présente CI pour effectuer les contrôles **périodiques** et la formation en vol dans les sous-parties 702, 703 ou 704 du RAC.

- 2) Un exploitant aérien qui dispense une formation périodique en vol par segments tout au long de l'année peut utiliser le CCP progressif pour vérifier et former si la formation périodique de la phase deux représente 25 % ou plus du total des heures allouées au programme de formation en vol de l'exploitant.

#### 4.2 Utilisations exclues

- 1) Le CCP progressif **ne peut pas** être utilisé à l'une des fins suivantes :
- a) Le CCP initial ou de mise à niveau ou la nouvelle délivrance d'une qualification ou d'une licence;
  - b) Un CCP qui comprend un contrôle de qualification initiale d'un système de navigation de surface (RNAV);
  - c) Le contrôle et la formation d'une personne dont le dernier type de CCP valide est expiré depuis 12 mois ou plus; et
  - d) Pour vérifier et former une personne si son précédent CCP sur type, effectué sous n'importe lequel. Le modèle de CCP a échoué et n'a pas été suivi d'un CCP réussi.

#### 4.3 Personnes chargées du contrôle et de la formation

- 1) Une ou plusieurs personnes peuvent être employées pour le contrôle et la formation pendant le CCP progressif, en fonction des conditions suivantes :
- a) **Phases un et trois (CCP et CCP partiel) :** Doit être effectué par un pilote vérificateur qui est un PVA ou un inspecteur de la sécurité de l'aviation civile (ISAC). Tous les pilotes vérificateurs sont admissibles à l'utilisation du CCP progressif et n'ont pas besoin d'une formation ou d'une certification supplémentaire pour le faire. Les phases un et trois peuvent être menées par le même pilote de vérification ou par un pilote de vérification différent;
  - b) **Phase deux (formation périodique en vol) :** Doit être effectuée par une personne qui satisfait aux qualifications et aux exigences énoncées dans le NSAC pour un pilote de formation, ou aux exigences énoncées pour une personne qui effectue la formation de l'équipage de conduite sur une base contractuelle; et
  - c) **Utilisation d'une seule personne pour vérifier et former :** Il est permis d'utiliser une seule personne pour vérifier et former le même candidat si la personne est un PVA et un pilote de formation et qu'elle est qualifiée conformément aux exigences relatives à l'expérience améliorée pour les PVA et les pilotes de formation énoncée à l'annexe A de la présente CI. Cela pourrait donner lieu à des scénarios de vérification et de formation où le PVA mène les phases un et deux, ou mène les phases deux et trois, ou mène les trois phases.
- 2) Lorsque des personnes distinctes sont chargées de mener les différentes phases, la coordination entre ces personnes est essentielle pour maintenir la continuité du contrôle et de la formation.
- 3) Les exploitants aériens doivent tenir à jour une liste des personnes qui ont l'autorisation de la compagnie pour assurer la formation et la vérification du même candidat. La liste doit être documentée dans les dossiers et inclure les personnes qui ont détenu cette autorisation au cours des 24 mois précédents. L'opérateur doit fournir son IPE avec la liste avant de commencer le programme CCP progressif et à nouveau chaque fois que la liste change.

## 5.0 Première phase (CCP)

### 5.1 Généralité

- 1) Le CCP est mené conformément au Manuel PVA, à l'exception de ce qui est indiqué ci-dessous.
- 2) La formation au sol et les examens techniques et non techniques doivent être **valides** avant le déroulement de la phase 1.
- 3) Étant donné que le CCP est réalisé avant la formation périodique, une « recommandation pour un CCP » n'est pas nécessaire.
- 4) Le candidat doit présenter au pilote vérificateur une pièce d'identité valide ainsi qu'une licence de pilote et un certificat médical en cours de validité avant le CCP. Consultez la section 6 du Manuel PVA intitulée « Établir l'admissibilité de chaque candidat au CCP » pour obtenir plus de détails sur ces éléments.
- 5) Le pilote de contrôle doit confirmer que les exclusions énumérées au point 4.2 de la présente CI ne s'appliquent pas au candidat.
- 6) Le CCP de la phase 1 ne peut pas être utilisé aux fins de certification de l'équipage pour la délivrance **initiale** d'une approbation particulière/autorisation spéciale (AS). La délivrance initiale d'une AS ne peut avoir lieu tant que la formation obligatoire de l'AS n'a pas été complétée. Une fois que la formation requise a été terminée au cours de la deuxième phase, la certification de l'équipage pour l'AS est effectuée au cours d'un CCP partiel au cours de la troisième phase. La limitation précédente ne s'applique pas au **renouvellement** d'une AS, pour laquelle la recertification de l'équipage peut avoir lieu pendant la première phase.
- 7) Dans le cas où « l'annexe du CCP » de la norme « Annexe I : Contrôle de la compétence du pilote - Règlement de l'aviation canadien (RAC) ou le Guide de test en vol applicables prévoient la possibilité d'omettre un exercice d'essai en vol du CCP si l'exercice est effectué à un niveau satisfaisant pendant la formation périodique, l'exercice applicable peut être effectué pendant la phase un du CCP **ou** pendant la formation périodique de la phase deux, selon ce que détermine l'exploitant aérien ou le pilote vérificateur.

### 5.2 Exposé de la vérification en vol

- 1) La première phase commence par un exposé de la vérification en vol, qui doit comprendre les éléments suivants :
  - a) Tous les éléments de l'exposé spécifiés dans la section 6.0 du Manuel PVA pour un **exposé de la vérification en vol**;
  - b) Une explication de la structure et du déroulement du CCP progressif, y compris les résultats possibles au cours de chaque phase - (succès ou en cours); et
  - c) Le contenu de l'**évaluation au sol - CCP**, telle que définie dans la section 6.0 du Manuel PVA.

### 5.3 Échauffement pré-vol optionnel

- 1) À la discrétion de l'exploitant aérien, il est permis d'offrir à chaque candidat un échauffement facultatif avant le CCP. La nécessité ou la durée d'un échauffement variera probablement en fonction du type de plate-forme de vol, des attentes de l'exploitant aérien, de la durée de la formation périodique et du degré de compétence de l'équipage; toutefois, l'échauffement ne peut pas dépasser 30 minutes de vol par candidat afin d'éviter que cette activité ne se transforme en « formation au CCP ».



- 2) Une fois l'échauffement facultatif terminé, l'aéronef est repositionné et configuré comme il convient pour commencer le CCP.

#### 5.4 Évaluation du vol

- 1) L'évaluation du vol est effectuée conformément aux directives existantes du Manuel PVA, avec les exceptions suivantes :
  - a) L'évaluation en vol doit être effectuée dans son intégralité, sans répéter aucun élément, quelle que soit performance du candidat ou la note évaluée de l'élément; et
  - b) L'évaluation du vol ne doit être interrompue que s'il existe un risque pour la sécurité du vol lors de l'administration du CCP dans un aéronef, ou si d'autres circonstances empêchent l'achèvement du CCP. Si cela se produit, reportez-vous à la partie **Tentative de vérification en vol non terminée** de la section 6.0 du Manuel PVA pour obtenir des conseils supplémentaires. S'il n'est pas possible ou pratique de reprendre le CCP, il est permis au candidat de passer à la formation périodique, suivie d'un CCP complet en phase trois.

#### 5.5 Évaluation et classification

- 1) Les exercices de test en vol sont évalués et classés conformément au modèle de CCP existant, tel qu'indiqué dans le **Principes d'évaluation** énoncées dans la section 5.0 du Manuel PVA.
- 2) **La norme de réussite/échec** pour un CCP progressif est identique à la norme publiée dans la section 6.0 du Manuel PVA.
- 3) Le CCP obtient la note de **réussite** à l'issue de la phase un si la norme de réussite dans le Manuel PVA a été respectée **et** qu'il n'est pas nécessaire de procéder à la certification de l'équipage pour la délivrance **initiale** d'une AS au cours de la phase trois.
- 4) Le CCP est classé comme étant **en cours** si la norme de réussite du Manuel PVA n'a **pas** été atteinte au cours de la phase un et/ou s'il existe une exigence de certification de l'équipage pour la délivrance **initiale** d'une AS au cours de la phase trois.
- 5) Il n'y a pas de limite au nombre d'éléments qui peuvent être évalués avec une note de un ou deux pendant la première phase.
- 6) Se référer à la section 8.0 de la présente CI pour des conseils sur la manière de remplir le rapport de test en vol (26-0249/26-0279) pour un CCP progressif.

#### 5.6 Compte rendu de la vérification en vol

- 1) À l'issue du CCP de la première phase, et avant le début de l'entraînement périodique en vol, un compte rendu doit être effectué qui comprend les éléments suivants :
  - a) Un compte rendu sur tout élément évalué avec une note de un ou deux; et
  - b) Une explication de la manière dont les items seront l'objet du réentraînement lors de la formation périodique en phase deux, et réévalués lors de la reprise du test partiel du CCP en phase trois, s'il y a lieu.
- 2) À l'issue du compte rendu, la phase un est considérée comme terminée et le candidat passe à la formation périodique de la phase 2.

## 6.0 Phase deux (formation périodique en vol)

### 6.1 Généralité

- 1) La formation périodique en vol peut commencer immédiatement après l'achèvement de la première phase et en aucun cas plus tard que le quatorzième jour suivant l'achèvement de la première phase.
- 2) Le programme de formation au pilotage et les heures de formation associées doivent correspondre au programme documenté dans le manuel d'exploitation de la compagnie (MEC) de l'exploitant aérien, à l'exception des ajustements autorisés ci-dessous dans la section 6.2.

### 6.2 Contenu de la formation

- 1) Tout item évalué avec une note de trois ou quatre pendant le CCP satisfait aux exigences de formation en vol spécifiées dans les NSAC pour cet item, selon le cas. La formation à propos de ces éléments peut être réduite ou éliminée lors de la formation périodique en vol, conformément à la justification fournie au paragraphe (2) (i) de l'annexe B.
- 2) La flexibilité ci-dessus ne peut être requise pour réduire le nombre total d'heures qu'un exploitant aérien a allouées à la formation périodique en vol, tel que précisé dans le MEC. Elle crée plutôt la possibilité de renforcer la formation dans les domaines où la performance est faible, de développer les compétences de base, d'aborder les risques opérationnels, effectuer une formation sur des manœuvres en ligne qui peuvent ne pas faire partie de la formation récurrente normale, et de soutenir la réalisation d'un nouveau test partiel du CCP, s'il y a lieu, sous réserve des limitations du sous-paragraphe (6) ci-dessous.
- 3) Dans le cadre du déroulement normal de la formation, la formation périodique en vol doit inclure une formation sur tout élément évalué avec une note de un ou deux pendant le CCP, que le CCP ait été évalué comme réussi ou en cours. Le degré de réentraînement est à la discrétion du pilote instructeur et peut varier d'une discussion orale à une répétition partielle ou complète d'un exercice.
- 4) Dans la mesure du possible, le MEC doit fournir des orientations générales sur la manière dont les capacités inutilisées visées au paragraphe ci-dessus seront utilisées pendant la formation. Cela pourrait inclure la référence à des directives supplémentaires qui seront publiées par la compagnie sur une base annuelle ou un intervalle fixe pour identifier les thèmes et les domaines d'intérêt qui peuvent changer d'une année à l'autre.
- 5) La formation dispensée au cours de la deuxième phase doit être documentée de façon approfondie et précise dans les dossiers de formation des pilotes. Lors des vérifications ou des inspections, TCAC se référera au rapport d'essais en vol et aux dossiers de formation pour confirmer que les manœuvres et les procédures effectuées au cours des phases un et deux répondent collectivement aux exigences de formation obligatoires spécifiées dans le NSAC.
- 6) Jusqu'à 15 % du nombre total d'heures allouées à la formation périodique en vol peut être utilisé pour la réalisation d'un nouveau test partiel du CCP. Cette latitude est destinée à faciliter l'achèvement des trois phases pendant le nombre d'heures prévu et à réduire la nécessité de réserver du temps supplémentaire pour un aéronef ou un simulateur, ce qui peut être difficile à obtenir à court terme. Un exemple de cette application est fourni à l'alinéa (2)(d) de l'annexe B.

### 6.3 Recommandation pour un CCP partiel

- 1) À l'issue de la formation périodique en vol, un candidat qui a besoin d'un CCP partiel pour la reprise du test et/ou la certification de l'équipage d'une AS doit être recommandé pour le CCP partiel par le pilote instructeur.

## 7.0 Phase trois (CCP partiel)

### 7.1 Généralité

- 1) Un CCP partiel n'est requis que s'il est nécessaire de mener l'une ou l'autre ou les deux actions suivantes :
  - a) Pour compléter un CCP **en cours de** pour un candidat qui n'a pas satisfait à la norme de réussite du CCP pendant la première phase; et/ou
  - b) Pour compléter la certification de l'équipage pour la délivrance **initiale** d'une AS.
- 2) Dans le cas d'un CCP à deux équipages, un candidat qui a satisfait à la norme de réussite du CCP lors de la première phase peut être invité à participer à un CCP partiel pour l'autre candidat. Dans de tels cas, le candidat ne peut pas voir les résultats de son test en vol de la première phase modifiés de quelque façon que ce soit. Il est également permis de faire appel à une autre personne qualifiée en tant que « remplaçant » pour apporter un soutien compétent au candidat qui subit le CCP partiel. Dans les deux cas, reportez-vous à la section 6 du Manuel PVA intitulée « Fonction de remplaçant dans le cadre d'un CCP » pour de plus amples informations.
- 3) Le CCP partiel peut avoir lieu immédiatement après la dernière session de la formation périodique, laquelle peut avoir lieu le jour même ou le plus tôt possible après. Il doit être effectué au plus tard le quatorzième jour suivant la fin de la formation périodique en vol.
- 4) La formation au sol périodique non technique et technique et les examens écrits doivent être valides avant d'effectuer le CCP partiel.

### 7.2 Éléments de test obligatoires

- 1) Si le CCP partiel est réalisé dans le but de compléter un CCP **en cours**, tous les éléments qui ont été évalués avec une note de un ou deux lors de la première phase doivent être inclus dans le CCP partiel. Ce sont les seuls éléments qui font l'objet d'un nouveau test.

### 7.3 Compte rendu d'un CCP partiel

- 1) Avant le CCP partiel, le pilote vérificateur doit confirmer que le candidat se souvient et comprend le contenu de l'exposé de la vérification en vol fourni pendant la première phase. Au minimum, les éléments suivants doivent faire l'objet d'un exposé, selon le cas :
  - a) Un résumé des exercices en vol qui feront l'objet de nouveaux essais et les tolérances applicables aux tests en vol;
  - b) Un résumé de toute approbation particulière/autorisation spéciale (AS) qui sera testée et les tolérances applicables aux tests en vol;
  - c) Une vue d'ensemble de la façon dont la vérification sera effectuée, y compris le positionnement initial de l'aéronef, l'état de l'aéronef (sous tension ou hors tension), et les vérifications/listes de contrôle requises; et
  - d) Devoirs et attentes d'une personne qui agit en tant que membre d'équipage pour soutenir le candidat qui subit le nouveau test.

### 7.4 Réalisation d'un CCP partiel

- 1) Le pilote vérificateur dispose d'une certaine souplesse et d'un pouvoir discrétionnaire pour effectuer la reprise de l'épreuve d'une manière pratique et efficace, ce qui pourrait inclure l'utilisation des fonctions de repositionnement et de démarrage rapide dans un simulateur, au

besoin. La seule limitation est de s'assurer que l'exercice faisant l'objet d'un nouveau test est réalisé conformément aux directives du guide de test en vol applicable.

- 2) Les éléments de la première phase qui font l'objet d'un nouveau test ne peuvent être évalués qu'une seule fois et reçoivent l'attribution d'une note finale de un à quatre, selon le cas. La répétition de l'exercice une deuxième fois pendant le CCP partiel n'est pas autorisée.
- 3) Un item du test pour une approbation particulière/autorisation spéciale (AS) qui n'est pas effectuée efficacement à la première tentative peut être répété une fois si cela est approprié, conformément aux considérations énoncées à la section 6.0 du Manuel PVA (Répétition d'un exercice de test en vol). Étant donné que la manœuvre associée à l'AS **n'a pas été** effectuée au cours de la première phase, le fait de donner l'occasion de répéter la manœuvre pendant le CCP partiel est conforme à la logique qui permet de re-tester toute manœuvre effectuée en deçà de la norme au cours de la première phase.
- 4) Si un élément est évalué avec une note de 1, ou si, à un moment donné, le nombre de notes de 2 attribuées dépasse le maximum autorisé pour un CCP réussi (conformément au Manuel PVA), le CCP partiel est interrompu et évalué comme étant un échec. La seule exception est lorsqu'un exercice pour un AS est évalué avec une note initiale de. Comme indiqué au sous-alinéa (3) ci-dessus, il est permis de répéter l'exercice.
- 5) Reportez-vous à la section 8.0 de la présente CI pour obtenir des conseils sur la réalisation du rapport du test en vol (26-0249/26-0279).

### 7.5 ÉCHEC du CCP partiel

- 1) S'il y a échec du CCP partiel, le CCP progressif ne peut pas être utilisé pour poursuivre la formation ou le contrôle du candidat.
- 2) Le candidat doit suivre toute formation nécessaire pour répondre aux points évalués avec une note de un et deux lors du CCP partiel. Un CCP complet est requis après la fin de la formation et il doit être effectué par un pilote vérificateur qui n'a pas effectué le recyclage. Le CCP est mené conformément aux procédures énoncées dans le Manuel PVA.
- 3) Si, par la suite, le candidat répond aux critères de réussite du CCP, il est autorisé à suivre les futures sessions de formation et de contrôle périodiques en utilisant le CCP progressif.

### 7.6 Compte rendu d'un CCP partiel

- 1) Le compte rendu est effectué conformément aux directives relatives au **compte rendu de vérification en vol** dans la section 6.0 du Manuel PVA et ne doit pas inclure des informations déjà abordées lors du compte rendu de vérification en vol après la phase 1.

## 8.0 Rapport du test en vol

- 1) Le rapport du test en vol (26-0249/26-0279) est rempli conformément aux directives de la section 7.0 du Manuel PVA, à l'exception des points suivants:
  - a) Insérez la déclaration suivante dans la section des commentaires: « **Ce CCP a été mené comme un CCP progressif** ». Cette pratique pourra être abandonnée une fois que le rapport du test en vol numérique en ligne sera en vigueur et qu'il comportera un champ à cet effet;
  - b) Compléter le rapport du test en vol dans la mesure du possible après l'achèvement de la première phase. Si le CCP est **en cours**, n'insérez pas de note pour un élément qui a été évalué avec une note de 1 ou 2. La note finale pour ces éléments sera attribuée lors du CCP partiel de la troisième phase;

- c) S'il n'y a pas d'exigence pour un CCP partiel, le reste du rapport du test en vol peut être complété à la fin de la phase deux après que le pilote vérificateur ait vérifié que le candidat a suivi toute la formation en vol et que la formation et les examens techniques et non techniques sont valides. Si un CCP partiel est réalisé, le rapport de test en vol est terminé après la phase trois;
- d) Insérer la déclaration suivante dans la section des commentaires si un CCP partiel a été nécessaire pour reprendre un ou plusieurs éléments: « **(Nom de l'exercice de test en vol) a été repris et évalué avec une note finale de (insérer la note)** ».
- e) La responsabilité de la soumission d'un rapport du test en vol est la suivante:
  - i) Si la phase trois n'est pas applicable (pas de CCP partiel), le pilote vérificateur qui a réalisé le CCP lors de la phase un est chargé de remplir et de soumettre le rapport du test en vol;
  - ii) Si la phase trois est applicable, le pilote vérificateur qui a effectué le CCP partiel de la phase trois est chargé de remplir les sections restantes du rapport du test en vol et de soumettre le rapport. Cette personne est également désignée comme le pilote vérificateur pour le rapport du test en vol, même si un autre pilote vérificateur a effectué le CCP lors de la première phase.

## 9.0 Contrôle de TCAC

### 9.1 Contrôle d'un CCP progressif

- 1) Toutes les phases du CCP progressif sont soumises à la surveillance de TCAC, qui se fera très probablement en même temps que la conduite d'un contrôle de surveillance PVA. La surveillance de ces trois phases sera particulièrement importante au début de la mise en œuvre de ce changement de programme pour évaluer son efficacité et son incidence sur la formation et le contrôle.

### 9.2 Vérifications de contrôle des/du PVA

- 1) Le CCP progressif convient à la réalisation d'un contrôle initial ou périodique d'un PVA. Au minimum, le PVA doit être contrôlé tout en réalisant les éléments suivants :
  - a) Établir admissibilité du ou des candidats à un CCP progressif;
  - b) Exposé avant vol sur la vérification en vol;
  - c) Évaluation en vol en phase 1;
  - d) Exposé après vol sur la vérification en vol; et
  - e) Achèvement partiel ou complet du rapport du test en vol, selon le cas, après l'achèvement de la première phase.
- 2) Une vérification de contrôle du PVA qui comprend les éléments ci-dessus est considéré comme complète.
- 3) La personne qui effectue la vérification de contrôle du PVA a la possibilité d'observer et d'inclure dans le contrôle la conduite d'un CCP partiel, si cette phase est applicable. Cela ne s'applique que si le PVA qui effectue la vérification de contrôle du PVA a été programmé pour effectuer le CCP partiel.

## **10.0 Gestion de l'information**

- 1) Sans objet.

## **11.0 Historique du document**

- 1) Sans objet.

## **12.0 Contactez-nous**

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez contacter :

Chef, Normes de l'aviation commerciale (AARTF)

Courriel: [AARTFInfo-InfoAARTF@tc.gc.ca](mailto:AARTFInfo-InfoAARTF@tc.gc.ca)

Nous invitons toute proposition de modification au présent document. Veuillez soumettre vos commentaires au :

Services de documentation - Direction des normes

Courriel : [AARTDocServices-ServicesdocAART@tc.gc.ca](mailto:AARTDocServices-ServicesdocAART@tc.gc.ca)

### ***Document original signé par***

Félix Meunier

Directeur des normes

Aviation civile

## Annexe A — Exigences améliorées en matière d'expérience pour les pilotes de formation / PVA

### 1) Introduction

- a) Les exigences relatives à l'expérience renforcée figurant dans le présent annexe ne s'appliquent qu'à un PVA qui est également un pilote de formation qui dirige et effectue à la fois le contrôle et la formation du même candidat au cours d'un CCP progressif. Cela signifie que les exigences ne s'appliquent qu'à un PVA qui mène les phases un et deux, **ou** les phases deux et trois, **ou** les trois phases.
- b) Ces exigences ne s'appliquent pas à un pilote de formation qui ne fait que s'entraîner sur un candidat en phase deux et qui ne fait pas de contrôle sur ce même candidat pendant les phases un ou trois au cours d'un CCP progressif.
- c) Ces exigences réduisent les risques associés à la suppression de la vérification indépendante des compétences et la probabilité de se produire dans une situation où une personne qui dispense une formation médiocre et inefficace est également la personne qui vérifie par la suite la compétence du candidat.

### 2) Exigences renforcées

- a) Une personne doit satisfaire aux exigences minimales suivantes afin de vérifier et de former le même candidat au cours d'un CCP progressif :
  - i) Doit satisfaire aux qualifications et aux exigences énoncées dans le NSAC pour un pilote de formation, ou aux exigences énoncées pour une personne qui effectue la formation de l'équipage de conduite sur une base contractuelle;
  - ii) Soyez un PVA qui a complété au moins une vérification de contrôle du PVA périodique et qui a effectué au moins huit CCP; et
  - iii) Répondre à l'une des exigences suivantes :
    - (A) Détenir ou avoir déjà détenu une classe 1, 2 or 3 qualification d'instructeur de vol délivrée par la TCAC ou toute autre autorité réglementaire; **ou**
    - (B) Avoir effectué un minimum de vingt vols/sessions d'instruction en tant que pilote d'entraînement en vertu de la partie VII du RAC; **ou**
    - (C) Répondre aux exigences suivantes:
      - (I) Cours initial en théorie de l'enseignement dispensé par tout centre de formation ou un prestataire de cours PVA d'une durée minimale de 8,0 heures;
      - (II) Un vol d'évaluation avec le chef pilote ou le pilote instructeur principal pour confirmer la compétence de l'instruction dans les domaines suivants, en fonction de l'opération:
        - Manœuvres de formation VFR;
        - Les manœuvres d'entraînement de qualification de vol aux instruments; et
        - Manœuvres d'entraînement de nuit.
      - (III) Les vols d'évaluation susmentionnés doivent représenter un minimum de 1 heure de vol dans chaque zone concernée.

**3) Vérification et documentation**

- a) Le gestionnaire des opérations aériennes ou chef pilote d'un exploitant aérien est chargé de vérifier et de documenter les dossiers de la compagnie au fait qu'un pilote vérificateur agréé satisfait aux exigences ci-dessus avant de permettre à la personne de vérifier et de former le même candidat lors d'un CCP progressif. La preuve documentée doit être suffisamment substantielle pour démontrer raisonnablement que les exigences ont été satisfaites.
- b) L'utilisation inappropriée de ce privilège pourrait conduire à la révocation de la délégation de pouvoirs de PVA et/ou à la suppression du privilège de l'exploitant aérien d'autoriser le contrôle et la formation par la même personne lors de l'utilisation du modèle de CCP progressif.



## Annexe B — Foire aux questions

### (1) Introduction

- a) Les questions et réponses de cette annexe sont destinées à répondre aux questions anticipées que l'industrie et les inspecteurs de TCAC pourraient avoir concernant le CCP progressif.

### (2) Questions et réponses

- a) **Q1.** Les pratiques de contrôle existantes sont-elles remplacées par le CCP progressif?

**Réponse :** Non, les pratiques de contrôle et le modèle CCP existants resteront en place. Un exploitant aérien a la possibilité d'utiliser le CCP existant ou le CCP progressif pour effectuer un CCP **périodique**.

- b) **Q2.** Pourquoi est-il nécessaire de conserver le modèle de CCP existant?

**Réponse :** Certains exploitants aériens peuvent préférer la pratique existante qui consiste à effectuer la formation périodique avant la tenue du CCP. Il existe également des situations où l'utilisation du CCP progressif n'est pas autorisée, notamment lors des activités telles que la vérification initiale pour la délivrance d'une licence ou d'une qualification. Dans de tels cas, le candidat acquiert de nouvelles compétences et il est manifestement nécessaire de dispenser une formation avant la réalisation du CCP. Le modèle existant du CCP permet également une vérification indépendante des compétences, ce qui est particulièrement important pour la vérification associée à la délivrance initiale d'une licence ou d'une qualification.

- c) **Q3.** Comment le CCP progressif bénéficiera-t-il aux pilotes, aux opérateurs aériens et à la sécurité aérienne?

**Réponse :** Le CCP progressif donne au pilote la possibilité d'améliorer les performances inférieures avant que le CCP ne soit déclaré infructueux. Cela diminue le stress de l'événement et réduira probablement les erreurs de performance non caractéristiques. Même si la norme n'est pas atteinte au cours de la première phase, la probabilité d'un échec du CCP après l'achèvement des trois phases est considérablement réduite par rapport aux pratiques actuelles. En outre, avec l'achèvement du CCP dans la première phase, la formation périodique sera probablement plus détendue et axée sur l'apprentissage plutôt que sur la « formation au CCP ». Collectivement, ce qui précède a le potentiel d'améliorer la compétence globale des pilotes, d'accroître leur confiance et de réduire les coûts de formation et de vérification.

- d) **Q4.** La durée du CCP progressif peut varier en fonction de la nécessité éventuelle de réaliser un CCP partiel (phase trois). Cela nécessitera-t-il de fréquents changements de dernière minute en ce qui a trait aux réservations d'avions ou de simulateurs?

**Réponse :** La grande majorité des pilotes répondront probablement à la norme de réussite du CCP au cours de la première phase, éliminant ainsi la nécessité d'un CCP partiel. En outre, jusqu'à 15 % des heures de formation périodique en vol allouées peuvent être utilisées pour la reprise de l'examen pendant un CCP partiel (voir l'exemple ci-dessous). Si le CCP partiel est réalisé dans le but d'obtenir la certification **initiale** pour de l'équipage pour une autorisation spéciale, il s'agit d'une exigence connue qui sera prise en compte dans les réservations d'aéronef ou de simulateur. Dans la plupart des cas, les facteurs susmentionnés faciliteront l'achèvement du CCP progressif dans le cadre de l'allocation prévue d'heures et de réservations d'aéronefs/de simulateurs.

#### **Exemple de calcul de 15 % :**

Total des heures spécifié dans le MEC d'un exploitant aérien pour la formation périodique en vol : **6,0 heures**

15 % des heures de la formation périodique (à affecter à une nouvelle évaluation) :

**0,9 heure**

Heures restantes pour la formation périodique : **5,1 heures**

Dans cet exemple, jusqu'à 0,9 heure du total des heures de formation périodique peuvent être alloués au temps nécessaire pour effectuer une reprise partielle du CCP sur un ou deux candidats. L'allocation ne peut pas être multipliée par deux lorsque deux candidats font l'objet d'un CCP partiel au cours d'un CCP à deux équipages. S'il n'est pas nécessaire d'effectuer une nouvelle évaluation, la formation périodique est effectuée conformément au nombre total d'heures spécifié dans le MEC, qui ne peuvent être inférieures aux exigences en matière d'heures applicables énoncées dans le NSAC.

Cette autorisation ne s'applique qu'à **la reprise d'exercices d'essais en vol** qui n'ont pas été réalisés avec succès lors de la première phase. L'allocation de 15 % ne peut pas être utilisée pour obtenir une certification initiale pour de l'équipage pour une autorisation spéciale, il s'agit d'une exigence connue qui sera prise en compte dans les réservations d'aéronef ou de simulateur.

- e) **Q5.** Un exploitant aérien qui a recours à un CCP progressif peut engendrer une augmentation du nombre de pilotes vérificateurs agréés de la compagnie, ce qui augmentera le besoin de contrôles du moniteur. Comment TCAC va-t-il gérer cela?

**Réponse :** Le programme PVA de type M est en cours d'extension pour inclure tous les exploitants aériens éligibles dans toutes les sous-parties. Cela permettra à TCAC de s'appuyer sur les PVA de l'industrie ayant la désignation de type M pour effectuer les contrôles **périodiques** et du moniteur. En outre, du point de vue de la surveillance et de la capacité, TCAC doit également gérer avec soin, et limiter si nécessaire, le nombre de personnes qui reçoivent une délégation PVA. Selon la capacité de PVA au sein d'une entreprise, il n'est pas toujours possible d'utiliser la même personne pour former et vérifier un candidat lors de l'utilisation du CCP progressif.

- f) **Q6.** Pourquoi un PVA est-il autorisé à contrôler et à former le même candidat, supprimant ainsi une vérification indépendante des compétences?

**Réponse:** Du point de vue du conflit d'intérêts, un PVA est incité à rester objectif pendant le CCP progressif, étant donné qu'un candidat a la possibilité d'améliorer un rendement inférieur aux normes avant que le CCP ne soit déclaré infructueux. Cela réduit la probabilité qu'un PVA néglige intentionnellement ou note incorrectement une erreur de performance. En outre, un CCP périodique est utilisé pour renouveler les privilèges de licence pour lesquels la compétence a été démontrée précédemment – il s'agit d'une vérification des habiletés existantes par opposition à une évaluation initiale de la compétence, et a donc moins de possibilité d'un effet négatif sur la sécurité aérienne. Enfin, le risque de permettre à un pilote instructeur qui dispense une formation médiocre et inefficace d'être également le PVA qui vérifie par la suite la compétence du candidat est atténué en exigeant que le PVA qui vérifie et forme le même candidat répond aux exigences améliorées en matière d'expérience des pilotes PVA et les pilotes de formation.

Les facteurs susmentionnés, lorsqu'ils sont combinés, réduisent la nécessité et la valeur d'une vérification indépendante des compétences au cours d'un CCP progressif.

- g) **Q7.** Un exploitant aérien peut-il utiliser un centre de formation tiers ou un pilote de formation et/ou un PVA qui n'est pas un employé de l'exploitant aérien pour réaliser un CCP progressif?

**Réponse :** Oui, sous réserve de satisfaire aux exigences énoncées dans la section 4.3 de la présente CI.

- h) **Q8.** Est-il nécessaire de suivre une formation au sol périodique immédiatement avant la première d'effectuer la phase 1?

**Réponse :** Non, la seule exigence est de s'assurer que la formation annuelle technique et non technique est valide lorsque la phase 1 commence. La date de validité de la formation au sol technique et non technique peut différer de la date de validité de la formation en vol et du CCP. Il n'y a aucune exigence réglementaire qui lie la date de la formation au sol à la formation au pilotage ou au CCP. Bien que de nombreux exploitants aériens effectuent simultanément de la formation au sol et de la formation en vol, ce n'est pas toujours le cas et une personne aurait pu suivre une formation technique et non technique annuelle jusqu'à 12 mois avant la formation au pilotage et le CCP.

- i) **Q9.** La section 6.2 de la CI stipule que tout item évalué avec une note de trois ou quatre pendant le CCP satisfait aux exigences de formation en vol spécifiées dans les NSAC pour cet item, selon le cas. Comment l'exigence réglementaire spécifiée dans les NSAC est-elle satisfaite?

**Réponse :** Le NSAC spécifie les manœuvres et les procédures qui doivent être incluses dans le programme de formation en vol de l'exploitant. Pour la formation périodique, dans la plupart des cas, il n'y a pas de programme, d'objectifs de performance ou de temps de formation minimum associés à chaque manœuvre ou procédure. La seule exigence mesurable consiste à confirmer que le candidat a démontré un niveau de performance satisfaisant pour chaque item. Dans ce cas, il importe peu, d'un point de vue réglementaire, que cette confirmation des performances ait lieu pendant la première, deuxième ou troisième phase du CCP progressif – l'exigence réglementaire a été satisfaite.

- j) **Q10.** La section 6.2 de la CI fait référence au développement des « compétences fondamentales » pendant la formation des pilotes. Quelles sont ces compétences et comment les développer au mieux pendant la formation?

**Réponse :** L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) Manuel de formation fondée sur les preuves (EBT) identifie les compétences fondamentales suivantes dont les pilotes ont besoin pour opérer de manière sûre et efficace : procédures de l'aéronef, communication, gestion du vol automatisé, gestion du vol manuel, leadership et travail d'équipe, résolution de problèmes et prise de décision, conscience de la situation, et gestion de la charge de travail. La CI 700-042, Gestion des ressources de l'équipage (CRM), définit des compétences similaires qui sont considérées comme les principaux éléments de la formation CRM.

L'usage d'événements basés sur des scénarios qui présentent des occasions de développer ces compétences fondamentales est une approche très efficace pour améliorer le développement des pilotes dans ces domaines et au-delà.

- k) **Q11.** Le CCP progressif sera-t-il disponible dans la sous-partie 705 à l'avenir?

**Réponse :** La pertinence et la nécessité d'un CCP progressif dans la sous-partie 705 seront évaluées par le groupe de travail (GT) sur la modernisation de la formation et du contrôle de la sous-partie 705, qui sera établi à une date ultérieure. Il s'agira notamment d'examiner les options de contrôle uniques qui existent déjà dans la sous-partie 705, comme la formation en lieu d'un CCP et d'un PAQ, et de déterminer si une option supplémentaire, comme le CCP progressif, serait avantageuse. L'EBT est également considéré comme une option future pour la sous-partie 705, ce qui constitue un facteur supplémentaire qui influencera probablement l'évaluation et les recommandations du GT.