



Circulaire d'information

Sujet: **Processus d'approbation des programmes de formation initiale d'agent de bord destinés à être utilisés par plusieurs exploitants aériens**

Bureau émetteur :	Aviation civile, Direction des Normes	Numéro de document :	CI 705-002
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	02
Numéro du SGDDI :	20871144-V6	Date d'entrée en vigueur :	2025-06-23

Table des matières

1.0	Introduction	2
1.1	Objet.....	2
1.2	Applicabilité	2
1.3	Description des changements.....	2
2.0	Références et exigences	2
2.1	Documents de référence	2
2.2	Documents annulés	2
2.3	Définitions et abréviations	2
3.0	Contexte	3
4.0	Procédures.....	3
5.0	Responsabilités de l'exploitant aérien.....	3
6.0	Responsabilités de Transports Canada	4
7.0	Modifications	5
8.0	Gestion de l'information.....	5
9.0	Historique du document.....	6
10.0	Contactez-nous	6
	Annexe A — Guide de référence rapide	7
	Annexe B — Points d'information de la formation initiale destinés à être utilisés par plusieurs exploitants aériens.....	8

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) La présente CI a pour objet de fournir des conseils aux exploitants aériens et aux inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile (ISAC) sur le processus d'approbation des programmes de formation initiale d'agent de bord.

1.2 Applicabilité

- 1) Le présent document s'applique aux inspecteurs de la sécurité de Transports Canada, Aviation civile (TCAC), qui approuvent les programmes de formation initiale d'agent de bord et aux exploitants aériens qui effectuent des opérations en vertu de la sous-partie 705 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

1.3 Description des changements

- 1) Comme de nombreux changements ont été apportés à la présente édition, il est recommandé de réviser l'ensemble du document ainsi que toutes les références et exigences.

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) [Loi sur l'aéronautique](#) (L.R.C. [1985], ch. A-2)
 - b) Partie VII, sous-partie 5 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) – Exploitation d'une entreprise de transport aérien
 - c) Norme 725 du RAC – *Exploitation d'une entreprise de transport aérien - Avions*
 - d) TP 12295 – *Norme relative au Manuel des agents de bord*
 - e) TP 12296 – *Norme de formation des agents de bord*
 - f) TP 4711 – Manuel d'agrément des exploitants aériens
 - g) Instruction visant le personnel (IP) ADM-048 – Guide de procédures à l'intention des inspecteurs de la sécurité des cabines

2.2 Documents annulés

- 1) 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 **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :

- a) **CI** : Circulaire d'information
- b) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*
- c) **ISAC** : Inspecteur de la sécurité de l'aviation civile
- d) **NSAC** : *Normes de service aérien commercial*
- e) **TCAC** : Transports Canada, Aviation civile

3.0 Contexte

- 1) L'alinéa 705.124(1)b) du RAC exige que chaque exploitant aérien établisse et maintienne un programme de formation qui est approuvé par le ministre, conformément aux *Normes de service aérien commercial* (NSAC) et à la *Norme de formation des agents de bord*.
- 2) Transports Canada reconnaît que certains éléments des programmes de formation initiale d'agent de bord sont les mêmes pour plusieurs exploitants aériens.
- 3) Il est également admis qu'il serait possible de réduire les ressources et le temps consacré à l'approbation des programmes, par Transports Canada et l'industrie, si le processus d'approbation était modifié afin de traiter des éléments des programmes de formation qui sont utilisés par plusieurs exploitants aériens.
- 4) C'est pour cette raison que l'annexe B a été élaborée en vue de fournir une liste de certains points d'information de la formation initiale tirés de la *Norme de formation des agents de bord* qui reviennent dans les programmes de plusieurs exploitants aériens.
- 5) Le tableau de cette annexe indique les points d'information destinés à être utilisés par plusieurs exploitants aériens dans une colonne et, dans l'autre, ceux qui sont considérés comme propres à un exploitant aérien. Il peut aider les responsables des programmes de formation, ainsi que les organismes tiers, à élaborer une partie du programme de formation initiale d'agent de bord qui peut être utilisée par plusieurs exploitants aériens.

4.0 Procédures

- 1) L'exploitant aérien doit fournir à son inspecteur principal de la sécurité des cabines toutes les parties de son programme de formation initiale d'agent de bord.
- 2) L'inspecteur principal de la sécurité des cabines de l'exploitant aérien doit examiner et approuver les points d'information et le rapport de conformité des programmes de formation initiale qui sont jugés identiques pour la soumission de l'exploitant.
- 3) L'inspecteur principal de la sécurité des cabines doit fournir à la Division des normes relatives à l'exploitation d'une entreprise de transport aérien le nom des exploitants aériens qui ont l'intention d'utiliser une formation générale et le nom du fournisseur de cette formation, le cas échéant. Il doit aussi informer la Division lorsque l'exploitant aérien décide de ne plus utiliser une telle formation.

5.0 Responsabilités de l'exploitant aérien

- 1) L'exploitant aérien doit fournir, pour examen et approbation, un programme complet de formation initiale d'agent de bord à son inspecteur principal de la sécurité des cabines.
- 2) Il doit aussi joindre à sa soumission l'un des documents suivants :

- a) une copie du rapport de conformité qui précise que des parties du programme de formation destiné à être utilisé par plusieurs exploitants aériens ont été jugées identiques;
 - b) une lettre qui identifie l'organisme de formation tiers auquel l'exploitant a fait appel pour élaborer le programme de formation, y compris le consentement à discuter du programme de formation avec cet organisme, et qui fournit le nom et les coordonnées du responsable du programme de formation.
- 3) Si, dans le cadre d'un programme de formation initiale approuvé, la formation sur les éléments qui reviennent dans les programmes de tous les exploitants aériens est donnée aux stagiaires en dehors de la formation propre à l'exploitant aérien :
- a) les deux formations devraient être données dans une période de 90 jours, sinon il faut communiquer avec la Division des normes relatives à l'exploitation d'une entreprise de transport aérien afin d'obtenir des conseils selon le cas;
 - b) toute modification au contenu apportée pendant la période séparant les deux formations doit être signalée au stagiaire. Ce dernier devra ensuite être soumis à une vérification appropriée de ses connaissances, conformément au programme de formation initiale approuvé par l'exploitant aérien;
- 4) Il incombe à l'exploitant aérien de s'assurer que le programme de formation initiale d'agent de bord est tenu à jour. Cette tâche n'est pas la responsabilité de l'organisme de formation tiers.
- 5) L'exploitant aérien doit conserver dans ses dossiers une copie des dossiers de formation et une copie des examens effectués uniquement par ses agents de bord, conformément à l'article 705.127 du RAC. Chaque exploitant aérien est responsable de ses propres dossiers de formation.
- 6) L'exploitant aérien doit fournir un rapport de conformité avec son programme de formation, ce qui réduit le temps consacré à l'approbation.

6.0 Responsabilités de Transports Canada

- 1) À la réception de la soumission de l'exploitant aérien, l'inspecteur principal de la sécurité des cabines doit déterminer si la Division des normes relatives à l'exploitation d'une entreprise de transport aérien est déjà au courant du programme élaboré par l'organisme de formation tiers en vérifiant le contenu soumis avec le programme de formation.
- 2) L'inspecteur principal de la sécurité des cabines effectue un examen complet de la partie du programme de formation initiale propre à l'exploitant aérien pour les éléments du programme qui sont utilisés par plusieurs exploitants aériens. L'inspecteur principal de la sécurité des cabines examinant le programme se réserve le droit de fournir des commentaires et de demander des précisions sur cette partie, ou toute autre partie, du programme de formation. L'examen permettra de déterminer une des issues suivantes pour le programme de formation présenté :
- a) l'inspecteur principal de la sécurité des cabines fait parvenir à l'exploitant aérien une lettre d'approbation pour l'ensemble du programme de formation soumis, si la partie du programme propre à l'exploitant respecte la *Norme de formation des agents de bord*;
 - b) l'inspecteur principal de la sécurité des cabines informe l'exploitant aérien que des modifications devront être apportées à la partie du programme propre à l'exploitant avant que l'approbation puisse être accordée.
- 3) Si le programme n'a pas déjà été examiné, l'inspecteur principal de la sécurité des cabines doit communiquer avec la Division des normes relatives à l'exploitation d'une entreprise de transport

aérien et l'exploitant aérien, afin de déterminer si le programme de formation est destiné à être utilisé par plusieurs exploitants aériens.

- a) **Dans l'affirmative**, l'inspecteur principal de la sécurité des cabines communique directement avec l'organisme de formation tiers, afin d'examiner la partie du programme de formation qui revient dans les programmes de plusieurs exploitants aériens.
 - i) Si l'inspecteur principal de la sécurité des cabines détermine qu'une partie du programme de formation respecte les exigences des points d'information correspondants de la *Norme de formation des agents de bord*, il en fait part par lettre à l'organisme de formation tiers. Il convient de noter qu'il ne s'agit pas d'une lettre d'approbation, car l'approbation n'est accordée qu'aux exploitants aériens.
 - ii) Si le programme ne satisfait pas aux exigences réglementaires, l'inspecteur principal de la sécurité des cabines informe l'organisme de formation tiers que des modifications devront y être apportées avant que des lettres puissent être envoyées ou que le programme de formation de l'exploitant aérien puisse être approuvé.
- b) **Dans la négative**, l'inspecteur principal de la sécurité des cabines examine l'ensemble du programme de formation initiale en suivant le processus d'approbation défini dans le *Manuel d'agrément des exploitants aériens* (TP 4711).

7.0 Modifications

- 1) Lorsque l'on doit apporter une modification aux éléments d'un programme de formation utilisé par plusieurs exploitants aériens, il est recommandé de suivre la procédure ci-dessous.
 - a) L'organisme de formation tiers responsable du programme informe tous les exploitants aériens ayant reçu une approbation pour ce programme de toute modification à venir.
 - b) Les exploitants aériens visés par cette modification doivent formuler des commentaires, ou bien l'accepter ou la refuser. L'exploitant aérien est toujours tenu de s'assurer qu'un programme à jour et approuvé de formation d'agent de bord est en place.
 - c) Une fois que tous les exploitants aériens ont soumis leur confirmation d'acceptation, l'organisme de formation tiers soumet la modification à l'inspecteur principal de la sécurité des cabines.
 - d) L'organisme de formation tiers intègre la modification au programme de formation.
 - e) Aux fins d'approbation, l'exploitant aérien fournit à son inspecteur principal de la sécurité des cabines les programmes modifiés avec une révision de leur programme de formation initiale d'agent de bord.
 - f) L'inspecteur principal de la sécurité des cabines de chaque exploitant aérien envoie une lettre d'approbation individuelle.

8.0 Gestion de l'information

- 1) Sans objet.

9.0 Historique du document

- 1) CI 705-002, **Édition 01**, SGDDI 2235874 (E), 3969999 (F), datée du 2008-03-17 — Processus d'approbation des programmes de formation initiale d'agent de bord destinés à être utilisés par plusieurs exploitants aériens.

10.0 Contactez-nous

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez contacter :

Normes de l'aviation commerciale, AARTF

Courriel : AARTFInfo-InfoAARTF@tc.gc.ca

Nous vous invitons à nous faire part de toute proposition de modification au présent document. Veuillez soumettre vos commentaires aux :

Services de documentation de la Direction des normes

Courriel : AARTDocServices-ServicesdocAART@tc.gc.ca

Document original signé par

Linda Kovacic

Directrice, Direction des Normes

Aviation civile

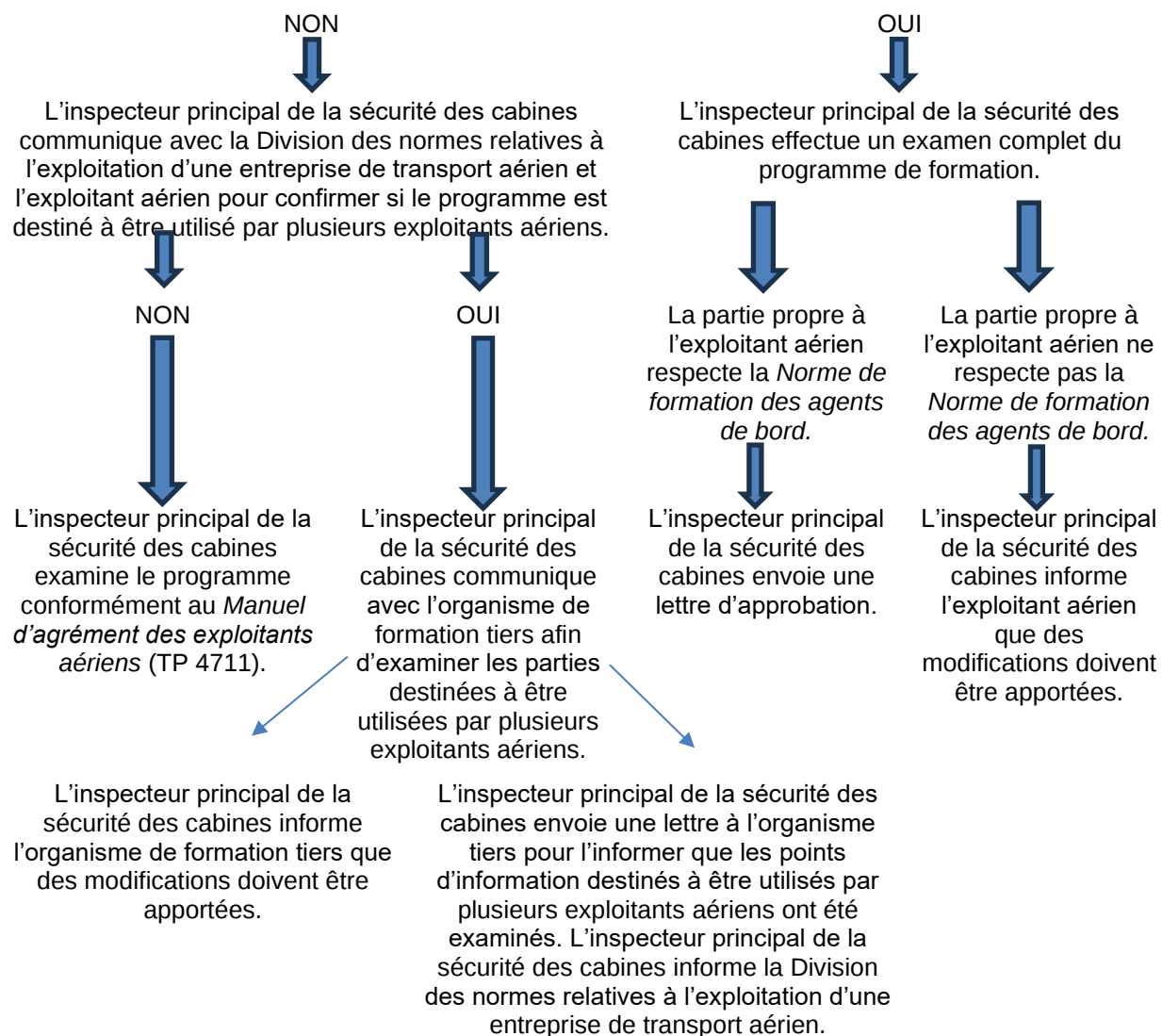
Annexe A — Guide de référence rapide

- 1) Processus d'approbation des programmes de formation initiale d'agent de bord destinés à être utilisés par plusieurs exploitants aériens

L'exploitant aérien fournit, pour examen et approbation, le programme complet de formation initiale d'agent de bord à son inspecteur principal de la sécurité des cabines et un des documents suivants :

- une copie du rapport de conformité qui précise que des parties du programme de formation de plusieurs exploitants aériens ont été jugées identiques;
- une lettre qui identifie l'organisme de formation tiers auquel l'exploitant a fait appel pour élaborer le programme de formation, y compris le consentement à discuter de la formation avec cet organisme, et qui fournit le nom et les coordonnées du responsable du programme de formation.

L'inspecteur principal de la sécurité des cabines confirme si la Division des normes relatives à l'exploitation d'une entreprise de transport aérien a été informée du programme de formation d'un tiers en vérifiant le contenu du programme de formation.



Annexe B — Points d'information de la formation initiale destinés à être utilisés par plusieurs exploitants aériens

Renvoi à la Norme de formation des agents de bord	Portée	Points d'information destinés à être utilisés par plusieurs exploitants aériens	Points d'information propres à un exploitant aérien
Formation initiale partie un – Initiation à l'aviation			
1.0 Exploitant aérien – Familiarisation			
1.1	Aspect particulier à l'exploitant aérien		1.1(1) 1.1(2) 1.1(3) 1.1(4)
1.2	Aspect particulier à l'agent de bord		1.2(1)
2.0 Vue d'ensemble de la réglementation			
2.1	Vue d'ensemble de la réglementation	2.1(1) 2.1(2) 2.1(3) 2.1(4)	
2.2	Lois et règlements	2.2(1) 2.2(2) 2.2(3) 2.2(4)	
3.0 Terminologie aéronautique			
3.1	Terminologie	3.1(2)	3.1(1)
3.2	Paramètres	3.2(1) 3.2(2) 3.2(3) 3.3(4) 3.3(6)	3.3(5)
4.0 Théorie du vol			
4.1	Description générale de l'aéronef	4.1(1) 4.1(2)	
4.2	Aérodynamique	4.2(1) 4.2(2) 4.2(3) 4.2(4) 4.2(6) 4.2(7) 4.2(8)	4.2(5)
4.3	Météorologie	4.3(1)	

Processus d'approbation des programmes de formation initiale d'agent de bord
destinés à être utilisés par plusieurs exploitants aériens

		4.3(2)	
4.4	Contrôle de la circulation aérienne	4.4(1) 4.4(2) 4.4(3)	
5.0 Physiologie du vol			
5.1	Généralités	5.1(1) 5.1(2) 5.1(3) 5.1(4)	
5.2	Effets de l'altitude	5.2(1) 5.2(2) 5.2(3) 5.2(4)	
Formation initiale partie deux – Rôles et responsabilités			
6.0 Exploitant aérien			
6.1	Exigences opérationnelles	6.1(2) 6.1(5) 6.1(7) 6.1(8)	6.1(1) 6.1(3) 6.1(4) 6.1(6) 6.1(9)
6.2	Manuel d'exploitation/Manuel de l'agent de bord	6.2(1) 6.2(2)	6.2(3)
7.0 Membres d'équipage			
7.1	Généralités	7.1(1) 7.1(2) 7.1(3) 7.1(4) 7.1(5) 7.1(6) 7.1(7) 7.1(8) 7.1(9) 7.1(10) 7.1(11) 7.1(13) 7.1(14) 7.1(15)	7.1(12) 7.1(16) 7.1(17)
8.0 Inspecteurs de Transports Canada Aviation			
8.1	Généralités	8.1(1) 8.1(2) 8.1(3)	

		8.1(4) 8.1(5) 8.1(6) 8.1(7)	
Formation initiale partie trois – Procédures de sécurité			
9.0 Coordination d'équipage			
9.1	Généralités	9.1(1) 9.1(2) 9.1(3)	
9.2	Coordination d'équipage	9.2(1) 9.2(2)	
10.0 Communication			
10.1	Généralités	10.1(3) 10.1(4)	10.1(1) 10.1(2)
10.2	Communications	10.2(1)	
10.3	Annonces passagers	10.3(2) 10.3(4)	10.3(1) 10.3(3)
11.0 Contamination des surfaces			
11.1	Généralités	11.1(1) 11.1(3) 11.1(4)	11.1(2)
11.2	Responsabilités de l'équipage	11.2(1) 11.2(2) 11.2(3)	11.2(4) 11.2(5)
11.3	Dégivrage et antigivrage	11.3(1) 11.3(2) 11.4(4)	11.3(3)
12.0 Breffages/Exposés			
12.1	Breffages de l'équipage	12.1(1) 12.1(2) 12.1(3) 12.1(4) 12.1(5) 12.1(6)	
12.2	Exposés aux passagers	12.2(1) 12.2(3) 12.2(5) 12.2(6)	12.2(2) 12.2(4) 12.2(7) 12.2(8) 12.2(9)

13.0 Vérifications de sécurité			
13.1	Généralités	13.1(3) 13.1(4)	13.1(1) 13.1(2) 13.1(5)
14.0 Traitement des passagers			
14.1	Généralités	14.1(1) 14.1(2)	14.1(3) 14.1(4) 14.1(5)
14.2	Embarquement des passagers	14.2(2)	14.2(1)
15.0 Sièges et ceintures de sécurité – Passagers et membres d'équipage			
15.1	Sièges – Passagers	15.1(1) 15.1(6)	15.1(2) 15.1(3) 15.1(4) 15.1(5) 15.1(7) 15.1(8) 15.1(9)
15.2	Sièges – équipage	15.2(6) 15.2(7) 15.2(8)	15.2(1) 15.2(2) 15.2(3) 15.2(4) 15.2(5) 15.2(9) 15.2(10)
16.0 Bagages de cabine			
16.1	Bagages de cabine – Passagers	16.1(2) 16.1(4) 16.1(11) 16.1(13) 16.1(16) 16.1(17) 16.1(18) 16.1(19)	16.1(1) 16.1(3) 16.1(5) 16.1(6) 16.1(7) 16.1(8) 16.1(9) 16.1(10) 16.1(12) 16.1(14) 16.1(15)
16.2	Bagages de cabine – Équipage		16.2(1) 16.2(2)
17.0 Appareils électroniques			
17.1	Généralités	17.1(1)	17.1(4)

		17.1(2) 17.1(3) 17.1(5) 17.1(7)	17.1(6)
18.0 Service passagers au sol			
18.1	Généralités		18.1(1) 18.1(2)
18.2	Responsabilités de l'équipage	18.2(1) 18.2(2) 18.2(3)	
19.0 Ravitaillement avec passagers à bord			
19.1	Généralités	19.1(1) 19.1(2) 19.1(3)	19.1(4) 19.1(5)
19.2	Responsabilités de l'équipage		19.2(1) 19.2(2) 19.2(3)
20.0 Mesures pré-décollage et pré-atterrissage			
20.1	Préparation cabine		20.1(1) 20.1(2) 20.1(3) 20.1(4)
20.2	Responsabilités de l'équipage	20.2(3) 20.2(4) 20.2(5) 20.2(6) 20.2(7)	20.2(1) 20.2(2) 20.2(8) 20.2(9)
20.3	Situations anormales		20.3(1) 20.3(2)
21.0 Hélices – Anomalies			
21.1	Généralités	21.1(1) 21.1(2)	21.1(3) 21.1(4)
22.0 Sécurité sur l'aire de trafic			
22.1	Dangers sur l'aire de trafic	22.1(1) 22.1(2)	
22.2	Responsabilités de l'équipage	22.2(3)	22.2(1) 22.2(2)
22.3	Exploitants d'hélicoptères	22.3(1) 22.3(2) 22.3(3)	

		22.3(4) 22.3(5)	
23.0 Turbulences			
23.1	Généralités	23.1(1) 23.1(2) 23.1(3)	
23.2	Responsabilités de l'équipage	23.1(2) 23.1(5)	23.1(1) 23.1(3) 23.1(4)
24.0 Membres d'équipage frappés d'incapacité soudaine			
24.1	Généralités	24.1(1)	24.1(2) 24.1(3) 24.1(4) 24.1(5)
24.2	Incapacité soudaine – Pilote	24.2(1)	24.2(2) 24.2(3) 24.2(4)
24.3	Incapacité soudaine – Agent de bord		24.3(1) 24.3(2) 24.3(3)
25.0 Protocole – Poste de pilotage			
25.1	Généralités		25.1(1) 25.1(2) 25.1(3) 25.1(4) 25.1(5)
26.0 Vidange de carburant			
26.1	Généralités	26.1(1) 26.1(2) 26.1(3) 26.1(4)	
27.0 Tâches à accomplir après le vol			
27.1	Formulaires et registres		27.1(1)
27.2	Communications		27.2(1)
28.0 Administration d'oxygène			
28.1	Généralités	28.1(1) 28.1(2) 28.1(3)	28.1(4)
28.2	Procédures		28.2(1) 28.2(2)

			28.2(3) 28.2(4) 28.2(5) 28.2(6) 28.2(7)
Formation initiale partie quatre – Procédures d'urgence			
29.0 Lutte contre l'incendie			
29.1	Généralités	29.1(1) 29.1(2) 29.1(3) 29.1(4) 29.1(5) 29.1(6) 29.1(7) 29.1(8) 29.1(9) 29.1(10)	29.1(11)
29.2	Responsabilités de l'équipage	29.2(1) 29.2(4) 29.2(5) 29.2(6)	29.2(2) 29.2(3)
29.3	Procédures – Cabine	29.3(3) 29.3(4)	29.3(1) 29.3(2)
29.4	Procédures – Extérieur	29.4(1)	29.4(2) 29.4(3)
30.0 Fumée/Vapeurs nocives dans la cabine			
30.1	Généralités	30.1(1) 30.1(2) 30.1(3)	
30.2	Responsabilités de l'équipage	30.2(1) 30.2(6) 30.2(7)	30.2(2) 30.2(3) 30.2(4) 30.2(5)
31.0 Décompression rapide et problèmes de pressurisation de cabine			
31.1	Généralités	31.1(1) 31.1(2) 31.1(3) 31.1(4) 31.1(5) 31.1(8)	31.1(6) 31.1(7)

		31.1(9) 31.1(10)	
31.2	Responsabilités de l'équipage (PNT/PNC)		31.2(1) 31.2(2) 31.2(3) 31.2(4) 31.2(5)
32.0 Évacuations			
32.1	Généralités	32.1(1) 32.1(3) 32.1(4) 32.1(5)	32.1(2)
32.2	Responsabilités de l'équipage	32.2(1) 32.2(2) 32.2(3) 32.2(6) 32.2(7)	32.2(4) 32.2(5)
32.3	Facteurs externes	32.3(1) 32.3(2) 32.3(5)	32.3(3) 32.3(4)
32.4	Communications		32.4(1) 32.4(2) 32.4(3)
32.5	Position de protection	32.5(1) 32.5(2) 32.5(3)	32.5(4) 32.5(5)
32.6	Procédures des issues	32.6(1) 32.6(8)	32.6(2) 32.6(3) 32.6(4) 32.6(5) 32.6(6) 32.6(7)
32.7	Procédures en matière d'évacuation	32.7(3) 32.7(4)	32.7(1) 32.7(2) 32.7(5)
32.8	Préparation d'évacuation		32.8(1)
32.9	Procédures d'évacuation		32.9(1)
32.10	Débarquement rapide		32.10(1)
32.11	Post-évacuation	32.11(4)	32.11(1)

			32.11(2) 32.11(3)
33.0 Formation en cas d'incendie du compartiment cargo			
33.1	Généralités		33.1(1) 33.1(2) 33.1(3) 33.1(4)
33.2	Responsabilités de l'équipage		33.2(1) 33.2(2) 33.2(3)
33.3	Procédures		33.3(1) 33.3(2) 33.3(3) 33.3(4) 33.3(5)
Formation initiale partie cinq – Matériel/Équipement de secours			
34.0 Équipement d'urgence – Revue			
34.1	Généralités	34.1(1)	34.1(2)
35.0 Examen des accidents et incidents			
35.1	Généralités	35.1(2) 35.1(3) 35.1(4) 35.1(5) 35.1(6)	35.1(1) 35.1(7)
Formation initiale partie six – Caractéristiques de l'aéronef			
36.0 Description physique			
36.1	Généralités		36.1(1) 36.1(2) 36.1(3)
36.2	Description de l'extérieur		36.2(1) 36.2(2) 36.2(3) 36.2(4) 36.2(5)
36.3	Description de l'intérieur		36.3(1) 36.3(2) 36.3(3) 36.3(4) 36.3(5) 36.3(6)

37.0 Offices			
37.1	Généralités	37.1(4)	37.1(1) 37.1(2) 37.1(3) 37.1(5) 37.1(6) 37.1(7) 37.1(8) 37.1(9) 37.1(10) 37.1(11) 37.1(12) 37.1(13) 37.1(14)
38.0 Systèmes de communication			
38.1	Généralités		38.1(1) 38.1(2)
38.2	Interphone		38.2(1)
38.3	Système d'annonces		38.3(1)
38.4	Système d'appels passagers		38.4(1) 38.4(2)
38.5	Système de divertissement de bord		38.5(1) 38.5(2) 38.5(3)
38.6	Système d'annonces automatique		38.6(1) 38.6(2) 38.6(3) 38.6(4) 38.6(5)
39.0 Systèmes d'éclairage			
39.1	Généralités		39.1(1) 39.1(2) 39.1(3) 39.1(4) 39.1(5) 39.1(6) 39.1(7) 39.1(8)
40.0 Systèmes d'eau potable et d'eau usée			
40.1	Généralités	40.1(3)	40.1(1) 40.1(2)

			40.1(4) 40.1(5)
41.0 Systèmes d'oxygène			
41.1	Généralités		41.1(1) 41.1(2) 41.1(3) 41.1(4) 41.1(5) 41.1(6) 41.1(7)
42.0 Systèmes de chauffage et de ventilation			
42.1	Généralités		42.1(1) 42.1(2) 42.1(3) 42.1(4) 42.1(5)
43.0 Sorties/Issues/Hublots			
43.1	Généralités		43.1(1) 43.1(2) 43.1(3) 43.1(4) 43.1(5)
43.2	Utilisation en situation normale		43.2(1) 43.2(2) 43.2(3) 43.2(4)
43.3	Utilisation en situation anormale		43.3(1) 43.3(2) 43.3(3) 43.3(4) 43.3(5)
43.4	Utilisation en situation d'urgence		43.4(1) 43.4(2) 43.4(3) 43.4(4) 43.4(5) 43.4(6) 43.4(7)
43.5	Escalier intégré/escamotable		43.5(1) 43.5(2) 43.5(3) 43.5(4)

			43.5(5)
44.0 Caractéristiques exclusives			
44.1	Généralités		44.1(1) 44.1(2) 44.1(3) 44.1(4)
Formation initiale partie sept – Pratiques			
Toutes les pratiques doivent être considérées comme propres à l'exploitant aérien, quel que soit l'aéronef.			