



Circulaire d'information

Sujet : Gestion de la fatigue des membres d'équipages de conduite – Réglementation normative

Bureau émetteur :	Aviation civile, Normes	Numéro de document :	CI 700-047
Numéro de classification du dossier :	Z 5000-34	Numéro d'édition :	04
Numéro du SGDDI :	19238088-V14	Date d'entrée en vigueur :	2024-03-21

Table des matières

1.0	Introduction	6
1.1	Objet.....	6
1.2	Applicabilité	6
1.3	Description des changements.....	6
2.0	Références et exigences	8
2.1	Documents de référence.....	8
2.2	Documents annulés	8
2.3	Définitions et abréviations.....	8
2.4	Contexte	11
3.0	Changements connexes à la partie VI du RAC	11
3.1	Article 602.02 du RAC – Condition physique des membres d'équipage de conduite	11
3.2	Article 602.03 du RAC – Alcool ou drogues – Membres d'équipage.....	12
3.3	Article 602.47 du RAC – Poste de repos approprié.....	12
4.0	Partie VII du RAC, section III – Document d'orientation pour la gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite	12
4.1	Paragraphe 700.19(1) du RAC – Non-application et interprétation	12
4.2	Paragraphe 700.19(2) du RAC – Interprétation de l'heure locale.....	12
4.3	Paragraphe 700.20(1) du RAC – Système de contrôle et dossiers.....	13
4.4	Paragraphe 700.20(2) du RAC – Éléments à consigner	13
4.5	Paragraphe 700.20(3) du RAC – Registre des avis de circonstances opérationnelles imprévues	13
4.6	Paragraphe 700.20(4) du RAC – Période de conservation	13
4.7	Paragraphe 700.21(1) du RAC – Obligations de l'exploitant aérien – horaire de travail	13
4.8	Paragraphe 700.21(2) du RAC – Surveillance des dépassements	14
4.9	Paragraphe 700.21(3) du RAC – Planification déraisonnable	15
4.10	Paragraphe 700.21(4) du RAC – Planification saisonnière	16
4.11	Paragraphe 700.26(1) du RAC – Aptitude au travail – inapte au début de la période de service..	16
4.12	Paragraphe 700.26(2) du RAC – Aptitude au travail – inapte au cours de la période de service de vol.....	17

4.13	Paragraphe 700.26(3) du RAC – Aptitude au travail – inapte au cours de la période de service de vol (pilote seul)	17
4.14	Paragraphe 700.26(4) du RAC – Aptitude au travail – Signalement de dépassement	17
4.15	Paragraphe 700.26(5) du RAC – Aptitude au travail – Période de repos ou temps libre non accordé.....	17
4.16	Paragraphe 700.27(1) du RAC – Temps de vol maximal	17
4.17	Alinéa 700.27(2)a) du RAC – Autres opérations aériennes.....	19
4.18	Alinéa 700.27(2)b) du RAC – Temps de vol total d'un vol avec un équipage de conduite renforcé	19
4.19	Paragraphe 700.28(1) du RAC – Période maximale de service de vol	19
4.20	Paragraphe 700.28(2) du RAC – Durée moyenne de vol inférieure à 30 minutes	21
4.21	Paragraphe 700.28(3) du RAC – Durée moyenne de vol de 30 minutes ou plus, mais de moins de 50 minutes.....	21
4.22	Paragraphe 700.28(4) du RAC – Durée moyenne de vol de 50 minutes ou plus	22
4.23	Paragraphe 700.28(5) du RAC – Acclimatation.....	22
4.24	Alinéa 700.28(5)a) du RAC – Décalage de moins de 4 heures.....	23
4.25	Alinéa 700.28(5)b) du RAC – Décalage de quatre (4) heures ou plus	23
4.26	Alinéa 700.28(5)c) du RAC – Acclimatation quotidienne	24
4.27	Paragraphe 700.28(6) du RAC – Mise en place non considérée comme un vol.....	25
4.28	Paragraphe 700.28(7) du RAC – Fuseaux horaires	25
4.29	Paragraphe 700.28(8) du RAC – Début de la période de service de vol en attente	25
4.30	Paragraphe 700.28(9) du RAC – Vol VFR de jour.....	25
4.31	Paragraphe 700.29(1) du RAC – Nombre maximal d'heures de travail	26
4.32	Période sans service.....	27
4.33	Paragraphe 700.29(2) du RAC – Passer d'une option à l'autre pour la période sans service	29
4.34	Alinéas 700.29(3)a) et b) du RAC — Heures de travail — en réserve et en attente	30
4.35	Article 700.36 du RAC – Base d'affectation.....	30
4.36	Article 700.37 du RAC – Pause pour s'alimenter.....	31
4.37	Paragraphe 700.40(1) du RAC – Périodes de repos – Généralités	31
4.38	Paragraphe 700.40(2) du RAC – Heures de travail prolongées après une période de service de vol.....	33
4.39	Paragraphe 700.40(3) du RAC – Déterminer le temps de déplacement.....	34
4.40	Paragraphe 700.40(4) du RAC – Préavis de la période de repos	34
4.41	Paragraphe 700.41(1) du RAC – Périodes de repos – horaires perturbateurs	34
4.42	Paragraphe 700.41(2) du RAC – Non-application d'horaires perturbateurs.....	35
4.43	Paragraphe 700.42(1) du RAC – Périodes de repos – décalage horaire - Repos supplémentaire pour les vols se terminant loin de la base d'affectation	35
4.44	Paragraphe 700.42(2) du RAC – Repos supplémentaire au retour à la base d'affectation	36
4.45	Paragraphe 700.43(1) du RAC – Période de repos – Mise en place	37
4.46	Paragraphe 700.43(2) du RAC – Durée minimale de la période de repos	37
4.47	Paragraphe 700.43(3) du RAC – Mise en place prolongée – Accord du membre d'équipage de conduite.....	38
4.48	Paragraphe 700.43(4) du RAC – Période de repos après une mise en place qui n'est pas immédiatement suivie par l'assignation d'une période de service de vol	38
4.49	Paragraphe 700.50(1) du RAC – Service de vol fractionné.....	39

4.50	Paragraphe 700.50(2) du RAC – Calcul du dépassement	40
4.51	Paragraphe 700.50(3) du RAC – Utilisation limitée à trois nuits consécutives.....	40
4.52	Paragraphe 700.50(4) du RAC – Heure locale	40
4.53	Paragraphe 700.50(5) du RAC – Service de vol fractionné et en réserve	40
4.54	Paragraphe 700.51(1) du RAC – Périodes de service de vol consécutives	40
4.55	Paragraphe 700.51(2) du RAC – Conditions	41
4.56	Paragraphe 700.52(1) du RAC – Report de l'heure de présentation au travail.....	41
4.57	Paragraphe 700.52(2) du RAC – Report de l'heure de présentation au travail – quand commence la période de service de vol	42
4.58	Paragraphe 700.52(3) du RAC – Heure de présentation reportée de 10 heures ou plus	42
4.59	Paragraphe 700.52(4) du RAC – Communiquer avec les membres d'équipage	42
4.60	Paragraphe 700.60(1) du RAC – Période de service de vol maximale – équipage de conduite renforcé et poste de repos	43
4.61	Paragraphe 700.60(2) du RAC – Limites	44
4.62	Paragraphe 700.60(3) du RAC – Période de service de vol – poste de repos.....	45
4.63	Paragraphe 700.60(4) du RAC – Unité de l'équipage de conduite renforcé	45
4.64	Paragraphe 700.60(5) du RAC – Renforcer l'équipage de conduite au poste de pilotage	45
4.65	Paragraphe 700.60(6) du RAC – Déterminer le temps disponible pour le repos en vol	45
4.66	Paragraphe 700.60(7) du RAC – Prolongation d'une période de repos	45
4.67	Article 700.61 du RAC – Vols à longue distance	46
4.68	Paragraphe 700.62(1) du RAC – Vols à très longue distance – Durée maximale de la période de service de vol	46
4.69	Paragraphe 700.62(2) du RAC – Vols à très longue distance – Temps de vol maximal.....	46
4.70	Article 700.63 du RAC – Circonstance opérationnelle imprévue – Période de service de vol et période de repos	46
4.71	Paragraphe 700.63(1) du RAC – Pouvoir du commandant de bord.....	47
4.72	Paragraphe 700.63(2) du RAC – Dépassement de la prolongation de la période maximale de service de vol en raison d'autres circonstances opérationnelles imprévues	48
4.73	Paragraphe 700.63(3) du RAC – Prolongation de la période de repos	48
4.74	Paragraphe 700.63(4) du RAC – Exigence d'aviser l'exploitant aérien.....	48
4.75	Paragraphe 700.64(1) du RAC – Circonstances opérationnelles imprévues – Service de vol fractionné	49
4.76	Paragraphe 700.64(2) du RAC – Inclusion d'un service de vol fractionné	49
4.77	Article 700.70 du RAC – Membre d'équipage de conduite en réserve.....	49
4.78	Paragraphe 700.70(1) du RAC – Notification du membre d'équipage de conduite.....	50
4.79	Paragraphe 700.70(2) du RAC – Modification de l'heure du début de la période de disponibilité en réserve	50
4.80	Paragraphe 700.70(3) du RAC – Heure de début de la période de disponibilité en réserve franchissant le seuil de 2 h	51
4.81	Paragraphe 700.70(4) du RAC – Modification de l'heure de début de la période de disponibilité en réserve – empiètement sur la phase de dépression circadienne	52
4.82	Paragraphe 700.70(5) du RAC – Durée de la période de disponibilité en réserve	52
4.83	Paragraphe 700.70(6) du RAC – Période de repos requise.....	52
4.84	Paragraphe 700.70(7) du RAC – Limites de la période de service en réserve	52

4.85	Paragraphe 700.70(8) du RAC – Limites de la période de service en réserve – équipage de conduite renforcé	53
4.86	Paragraphe 700.70(9) du RAC – Prolongation de la période de service en réserve	53
4.87	Paragraphe 700.70(10) du RAC – Limite : période de service en réserve / période de service de vol.....	53
4.88	Transition du statut de membre « en réserve » à une assignation de service de vol, puis retour au statut « en réserve »	54
4.89	Paragraphe 700.71(1) du RAC – Membre d'équipage de conduite en attente	54
4.90	Paragraphe 700.71(2) du RAC – Période de repos.....	54
4.91	Article 700.72 du RAC – Repos aux commandes au poste de pilotage	55
4.92	Paragraphe 700.72(1) du RAC – Restrictions	55
4.93	Paragraphe 700.72(2) du RAC – Conditions	55
4.94	Paragraphe 700.72(3) du RAC – État d'éveil.....	55
4.95	Paragraphe 700.72(4) du RAC – Exposé opérationnel	55
5.0	Partie VII, Section IV du RAC – Gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite – Vol d'évacuation médicale	56
5.1	Article 700.100 du RAC – Application et interprétation.....	56
5.2	Paragraphe 700.101(1) du RAC – Système de contrôle et dossiers.....	56
5.3	Paragraphe 700.101(2) du RAC – Obligation d'aviser l'exploitant aérien	56
5.4	Article 700.102 du RAC – Apte au travail	57
5.5	Paragraphe 700.102(1) du RAC – Inapte au travail – À l'heure de présentation au travail	57
5.6	Paragraphe 700.102(2) du RAC – Inapte au travail pendant une période de service de vol	57
5.7	Paragraphe 700.102(3) du RAC – Inapte au travail pendant une période de service de vol (pilote seul).....	57
5.8	Paragraphe 700.102(4) du RAC – Inapte au travail – Dépassement des limites	58
5.9	Paragraphe 700.102(5) du RAC – Inapte au travail – Période de repos ou période sans service pas accordée.....	58
5.10	Article 700.103 du RAC – Temps de vol maximal	58
5.11	Paragraphe 700.103(1) du RAC – Limites.....	58
5.12	Paragraphe 700.103(2) du RAC – Ce que comprend le temps de vol	59
5.13	Article 700.104 du RAC – Durée maximale de la période de service de vol	59
5.14	Paragraphe 700.116(1) du RAC – Période de repos – Généralités	59
5.15	Paragraphe 700.116(2) du RAC – Préavis concernant la période de repos	60
5.16	Article 700.117 du RAC – Période de repos – mise en place.....	60
5.17	Article 700.118 du RAC – Service de vol fractionné	60
5.18	Paragraphe 700.118(1) du RAC – Prolongation de la période de service de vol.....	60
5.19	Paragraphe 700.118(2) du RAC – Prolongation de la période de repos	60
5.20	Article 700.119 du RAC – Période sans service	61
5.21	Paragraphe 700.119(1) du RAC – Exigences.....	61
5.22	Paragraphe 700.119(2) du RAC – Avis de période sans service	61
5.23	Article 700.120 du RAC – Périodes de service de vol consécutives	61
5.24	Article 700.121 du RAC – Heure de présentation au travail reportée	61
5.25	Article 700.131 du RAC – Durée maximale de la période de service de vol – Équipage de conduite renforcé et poste de repos	62

5.26	Paragraphe 700.131(1) du RAC – Limites	63
5.27	Paragraphe 700.131(2) du RAC – Limite du nombre de vols	63
5.28	Paragraphe 700.131(3) du RAC – Temps de vol.....	63
5.29	Paragraphe 700.131(4) du RAC – Période de repos prolongée.....	63
5.30	Article 700.132 du RAC – Vols longue distance	63
5.31	Paragraphe 700.132(1) du RAC – Restrictions	63
5.32	Paragraphe 700.132(2) du RAC – Limite du nombre de vols.....	64
5.33	Article 700.133 du RAC – Circonstances opérationnelles imprévues	64
5.34	Paragraphe 700.133(1) du RAC – Pouvoir du commandant de bord.....	64
5.35	Paragraphe 700.133(2) du RAC – Prolongation et dépassement autorisés	65
5.36	Paragraphe 700.133(3) du RAC – Tenue des dossiers.....	65
5.37	Article 700.134 du RAC – Membre d'équipage de conduite en réserve.....	65
5.38	Paragraphe 700.134(1) du RAC – Membre d'équipage de conduite en réserve – options.....	65
5.39	Paragraphe 700.134(2) du RAC – Décalage de l'heure du début de la période de repos	66
5.40	Paragraphe 700.134(3) du RAC – Période de repos non accordée.....	66
5.41	Article 700.135 du RAC – Repos aux commandes au poste de pilotage.....	66
5.42	Paragraphe 700.135(1) du RAC – Restrictions	66
5.43	Paragraphe 700.135(2) du RAC – Conditions	67
5.44	Paragraphe 700.135 (3) du RAC – État d'éveil.....	67
5.45	Paragraphe 700.135(4) du RAC – Exposé opérationnel	67
6.0	Programme de formation sur la gestion de la fatigue.....	67
6.1	Articles 703.98 / 704.115 / 705.124 du RAC – Nouveau paragraphe (4)	67
7.0	Gestion de l'information.....	68
8.0	Historique du document.....	68
9.0	Contactez-nous	69
	Annexe A – Diagramme pour les périodes de repos prolongées	70

1.0 Introduction

- 1) La présente circulaire d'information (CI) a pour objet de donner des directives pour la conformité au règlement modifiant le *Règlement de l'aviation canadien* (parties I, VI et VII – Heures de travail des membres d'équipage de conduite et périodes de repos) publié dans la partie II de la Gazette du Canada le 12 décembre 2018. Le présent document a été mis à jour et tient compte de la version finale du règlement qui a été publié dans la partie II de la Gazette du Canada et des commentaires reçus dans le cadre du processus de consultation des intervenants.
- 2) La présente circulaire d'information contient des renseignements et des conseils. Elle décrit un moyen acceptable, parmi d'autres, de démontrer la conformité aux exigences réglementaires. Elle ne peut en elle-même ni modifier, ni créer une exigence réglementaire, ni autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

1.1 Objet

- 1) Le présent document a pour objet d'expliquer le but des exigences énoncées dans la réglementation normative visant la gestion de la fatigue des équipages de conduite.

1.2 Applicabilité

- 1) Le présent document s'applique aux titulaires de certificats d'exploitation aérienne, conformément aux sous-parties 3, 4 et 5 (703, 704 et 705) de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

1.3 Description des changements

- 1) Les modifications suivantes ont été apportées à la version précédente de cette circulaire d'information :
 - a) Diverses erreurs de grammaire, d'orthographe et de ponctuation ont été corrigées dans tout le document.
 - b) Définitions :
 - i) Remaniées pour indiquer la source de ces définitions, soit dans la sous-partie 101, soit dans la sous-partie 700, ou bien définies pour les besoins de ce document.
 - ii) Définition de membre d'équipage de conduite en disponibilité ajoutée.
 - iii) Définition de transocéanique supprimée.
 - c) 700.21 – Obligations de l'exploitant aérien – Horaire de travail – une note a été ajoutée à la section 4.7(4) relativement à « en disponibilité », et la section 4.9(3)a) se lit dorénavant « Exemples de planification déraisonnable ».
 - d) 700.26 – Sections 4.14 et 4.15 ajoutées relativement aux paragraphes 700.26(4) et 700.26(5) du RAC.
 - e) 700.27 – La section 4.17(1) a été révisée pour s'harmoniser avec la publication TP 4711, volume 2, section 6.4.3.2(1)(a), et le titre de l'alinéa a été modifié.
 - f) 700.28 – Période maximale de service de vol :
 - i) Note ajoutée à la section 4.23 indiquant que l'acclimatation s'applique aux vols exécutés en règles de vol à vue (VFR) de jour.
 - ii) Orientation modifiée à la section 4.30(3) pour expliquer que dans une PSV tous les vols doivent être en VFR de jour pour que ce tableau soit applicable.

- g) 700.29 – Nombre maximal d'heures de travail :
 - i) Section 4.31(3) – Phrases supprimées, et section 4.31(5) « devrait » a été modifié pour se lire « doit ».
 - ii) Notes ajoutées à la section 4.31(9), et référence ajoutée au paragraphe 700.29(2) du RAC.
 - iii) Note concernant une erreur rédactionnelle dans les DORS 2018-269 retirée après correction dans le RAC.
 - iv) Orientation révisée aux sections 4.32(2), 4.32(6), 4.32(11), 4.32(12) et 4.32(13).
 - v) Section 4.33(1) – Orientation développée en vertu du paragraphe 700.29(2) du RAC.
 - vi) Note ajoutée à la section 4.34(4) relativement à un membre d'équipage en disponibilité.
- h) 700.40 – Orientation révisée aux sections 4.37(4), 4.37(9), 4.37(13)(b), 4.37(16), 4.37(18), 4.38(1), 4.38(2)(a), 4.39(1) et 4.40(3).
- i) 700.41 – Orientation révisée aux sections 4.41(1), 4.41(3), 4.41(4), et 4.41(5), remarque ajoutée à la section 4.41(4) et orientation révisée à la section 4.42.
- j) 700.42 – Orientation modifiée à la section 4.43(4) pour expliquer que c'est la différence d'heure locale qui sert à calculer le temps de repos supplémentaire.
- k) 700.50 – Orientation révisée à la section 4.49(2), une note y a été ajoutée pour définir « pause », et orientation révisée aux sections 4.50(4) et 4.50(5).
- l) 700.51 – Orientation révisée à la section 4.54 pour expliquer de quelle façon une mise en place ne doit pas influencer sur le nombre de périodes de service de nuit consécutives; « nuit » a été modifiée pour se lire « vol » dans le titre de l'alinéa.
- m) 700.62 – Orientation révisée à la section 4.68, paragraphe supprimé, et à la section 4.69 – référence aux circonstances opérationnelles imprévues supprimée.
- n) 700.70 – Membres d'équipage de conduite en réserve :
 - (i) Orientation modifiée à la section 4.84(3) pour expliquer les facteurs limitants dans le calcul de la durée maximale d'une période de service de réserve.
 - (ii) La note à propos d'une erreur éditoriale dans cette section a été retirée. Corrigé dans le RAC.
- o) 700.72 – Orientation révisée à la section 4.79(2). Phrase supprimée.
- p) 700.116 – Orientation révisée à la section 5.14(4) – « devrait » a été modifié pour se lire « doit ».
- q) Article 700.119 – Période sans service :
 - i) Orientation modifiée à la section 5.21 et note concernant une erreur rédactionnelle dans les DORS 2018-269 retirée. Ce point a été corrigé dans le RAC.
- r) 700.120 – Exemple de la section 5.23 corrigé.
- s) 700.134 – Membres d'équipage de conduite en réserve :
 - i) Notes ajoutées aux sections 5.37 et 5.40.
 - ii) Orientation modifiée – la section 5.38(2) fait référence à la section 5.37(1)(c).

- iii) La section 5.38(1)(b) – préavis de période de repos modifié pour se lire « assignation en réserve ». Note explicative ajoutée.
- t) 700.135 – Orientation modifiée à la section 5.42(1)(d).
- u) Annexe A – Diagramme sur l'augmentation des périodes de repos et description du diagramme – modification aux critères de décision à la Boîte 1.

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) Règlement modifiant le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) (parties I, VI et VII – Heures de travail des membres d'équipage de conduite et périodes de repos) publié le 12 décembre 2018, dans la *Gazette du Canada*, Partie II, volume 152, numéro 25;
 - b) Règlement modifiant le *Règlement de l'aviation canadien* (modifications diverses, 2021), publié dans la *Gazette du Canada*, Partie II, volume 156, n° 25, le 7 décembre 2022; et
 - c) Publication de Transports Canada (TP) 14573 – Système de gestion des risques liés à la fatigue pour le milieu aéronautique canadien – Stratégies de gestion de la fatigue pour les employés.

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 qui figurent dans la sous-partie 101 du RAC s'appliquent aux fins du présent document :
 - a) **Apte au travail** : une personne dont la capacité à agir en qualité de membre d'équipage de conduite d'un aéronef n'est pas affaiblie par la fatigue, la consommation d'alcool ou de drogues ou par un problème de santé mentale ou physique.
 - b) **Base d'affectation** : l'endroit d'où un membre d'équipage de conduite part normalement pour se présenter pour une période de service de vol ou une mise en place.
 - c) **Circonstance opérationnelle imprévue** :
 - i) désigne un événement qui est indépendant de la volonté de l'exploitant aérien ou de l'exploitant privé, comme le mauvais temps non prévu, un défaut de fonctionnement de l'équipement ou un retard dans le contrôle de la circulation aérienne.
 - ii) Dans le cadre du présent document d'orientation, les termes « imprévu », « inattendu » ont la même signification.
 - d) **Membre d'équipage** : désigne une personne à qui des fonctions ont été assignées à bord d'un aéronef pendant le temps de vol.

- e) **Membre d'équipage de conduite** : membre d'équipage chargé d'agir à titre de pilote ou de mécanicien navigant à bord d'un aéronef pendant le temps de vol.
 - f) **Membre d'équipage de conduite en attente** : membre d'équipage de conduite que l'exploitant aérien a désigné pour demeurer à un endroit précis et ainsi être disponible pour se présenter au travail pour le service de vol avec un préavis d'une heure ou moins.
 - g) **Membre d'équipage de conduite en disponibilité** : membre d'équipage de conduite que l'exploitant aérien a désigné comme étant disponible pour se présenter au travail pour le service de vol à une heure ou moins de préavis. (Ne s'applique qu'à la sous-partie II – Opérations de travail aérien, et à la section IV – Gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite – vols d'évacuation médicale).
 - h) **Mise en place** : transfert, effectué à la demande de l'exploitant aérien, d'un membre d'équipage de conduite d'un endroit à un autre, à l'exclusion du déplacement à partir ou à destination d'un poste de repos approprié ou du lieu d'hébergement du membre.
 - i) **Période de repos** : période continue au cours de laquelle le membre d'équipage de conduite n'est pas en service, à l'exclusion du temps de déplacement à partir ou à destination d'un poste de repos approprié fourni par l'exploitant privé ou par l'exploitant aérien.
 - j) **Période de service de vol** : période qui se termine à l'arrêt des moteurs ou des hélices à la fin d'un vol et commence dès que :
 - i) le membre d'équipage de conduite effectue toute fonction assignée par l'exploitant aérien privé, l'exploitant aérien ou déléguée par le ministre avant de se présenter au travail pour un vol;
 - ii) il se présente au travail pour un vol ou, si la période de service de vol comprend plus d'un vol, pour le premier vol;
 - iii) il se présente pour la mise en place;
 - iv) il se présente à titre de membre d'équipage de conduite en attente.
 - k) **Poste de repos approprié** : chambre pour une personne qui est exposée à un bruit minimal, bien ventilée et dotée de dispositifs de contrôle de la température et de la lumière ou, lorsqu'une telle chambre n'est pas disponible, local qui est approprié au lieu et à la saison, est exposé à un bruit minimal et offre un confort et une protection convenables contre les éléments. (Voir également l'article 602.47 du RAC).
 - l) **Temps de vol** : le temps calculé à partir du moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.
 - m) **Vol d'évacuation médicale** : signifie un vol en vue de faciliter une assistance médicale et le transport de :
 - i) personnel médical;
 - ii) personnes malades ou blessées;
 - iii) produits sanguins humains ou d'organes;
 - iv) fournitures médicales.
- 2) Les **définitions** suivantes, tirées de la sous-partie 700 du RAC, sont utilisées dans le présent document:
- a) **Acclimaté** : l'état du membre d'équipage de conduite dont le biorythme est en phase avec l'heure locale.

- b) **Journée isolée sans service** : période sans service comprise entre la fin de la première nuit de repos locale et le début de la nuit de repos locale suivante.
- c) **Membre d'équipage de conduite en réserve** : membre d'équipage de conduite que l'exploitant aérien a désigné pour être disponible pour se présenter au travail pour le service de vol avec un préavis de plus d'une heure.
- Note** : ce qui signifie au moins douze (12) heures avant le début de la période de disponibilité en réserve, si aucun segment de la période de disponibilité en réserve ne se déroule pendant la phase de dépression circadienne du membre d'équipage de conduite; ou avec un préavis d'au moins 32 heures, si un segment de la période de disponibilité en réserve se déroule pendant la phase de dépression circadienne du membre d'équipage de conduite.
- d) **Nuit de repos locale** : désigne une période d'au moins neuf (9) heures comprise entre 22 h 30 et 9 h 30, heure locale de l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté. Le temps de déplacement à partir ou à destination du poste de repos approprié est exclu.
- Note** : L'endroit où est prise une nuit de repos locale n'est pas précisé. Dans ce cas, on fait référence à l'heure locale du lieu où le membre d'équipage de conduite est acclimaté. Voir le paragraphe 700.19(2) du RAC.
- e) **Période de disponibilité en réserve** : période comprise dans une période de 24 heures consécutives au cours de laquelle le membre d'équipage de conduite en réserve est disponible pour se présenter au travail pour le service de vol.
- f) **Période de service en réserve** : période commençant au moment où le membre d'équipage de conduite en réserve est disponible pour se présenter au travail pour le service de vol et se terminant au moment où la période de service de vol prend fin.
- g) **Phase de dépression circadienne** : période commençant à 2 h et se terminant à 5 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté.
- h) **Service de début de journée** : s'entend du service qui commence entre 2 h et 6 h 59, heure locale de l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté.
- i) **Service de fin de journée** : s'entend des heures de travail qui se terminent entre minuit et 1 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté.
- j) **Service de nuit** : s'entend des heures de travail qui commencent entre 13 h et 1 h 59 et qui se terminent après 1 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté.
- 3) Les **définitions** suivantes s'appliquent spécifiquement au présent document :
- a) **Jours consécutifs** : séquence ininterrompue de plus d'une période de vingt-quatre heures.
- b) **Service** : toute tâche assignée à un membre d'équipage de conduite par un exploitant aérien, à une heure particulière, dont, entre autres, la gestion, le service de vol, les tâches administratives, la formation, la mise en place, la période en réserve et en attente (synonyme d'heures de travail).
- c) **Service de vol** : service assigné à un membre d'équipage de conduite pendant la période de service de vol.
- 4) Les **abréviations** suivantes sont utilisées dans le présent document :
- a) **CI** : Circulaire d'information
- b) **COI** : Circonstances opérationnelles imprévues

- c) **IFR** : Règles de vol aux instruments
- d) **PDC** : Phase de dépression circadienne
- e) **PDR** : Période de disponibilité en réserve
- f) **PSR** : Période de service en réserve
- g) **PSV** : Période de service de vol
- h) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*
- i) **SAE ARP** : Pratique aéronautique recommandée de la Society of Automotive Engineers
- j) **TCAC** : Transports Canada, Aviation civile
- k) **VFR** : Règles de vol à vue

2.4 Contexte

- 1) À la suite de la publication récente dans la partie II de la *Gazette du Canada* des nouvelles dispositions réglementaires pour la gestion de la fatigue des équipages de conduite, Transports Canada, Aviation Civile (TCAC) s'est engagée à fournir un document d'orientation facilitant leur interprétation.

3.0 Changements connexes à la partie VI du RAC

- 1) Des changements apportés à la partie VI du RAC (articles 602.02, 602.03 et 602.47) concernent l'aptitude au travail et le poste de repos approprié.

3.1 Article 602.02 du RAC – Condition physique des membres d'équipage de conduite

- 1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'enjoindre à une personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite ou d'effectuer des services avant vol, si l'exploitant aérien ou la personne a des raisons de croire qu'elle n'est pas ou ne sera probablement pas apte au travail.
- 2) Si une personne a des raisons de croire qu'elle n'est pas ou ne sera probablement pas apte au travail, il lui est interdit d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite ou d'effectuer des services avant vol. L'exploitant aérien ne peut non plus lui assigner de tels services.
- 3) Cela s'applique généralement aux facultés affaiblies par la fatigue (c.-à-d., la personne est trop fatiguée ou deviendra probablement trop fatiguée au cours de la période de service de vol en question), l'alcool (la personne est intoxiquée ou a consommé de l'alcool dans les 12 heures précédant la période de service de vol), des médicaments ou des drogues (p. ex., des médicaments sur ordonnance, en vente libre ou des substances illicites), ou un problème de santé mentale ou physique (p. ex., une fracture au bras empêchant de manipuler les commandes).
- 4) Membres d'équipage observant une situation évidente de déficience physique sont tenus d'agir. Exemples :
 - a) Lorsqu'une personne remarque qu'un membre d'équipage de conduite sent l'alcool, est incapable de marcher droit ou dont l'élocution est pâteuse, toute personne raisonnable en conclura que le membre n'est pas apte au travail.
 - b) Si, de toute évidence, un membre d'équipage de conduite est en pleine crise psychologique et que la personne qui observe la situation sent que quelque chose ne va pas, elle se doit d'empêcher le membre d'équipage de voler jusqu'à ce qu'il soit possible de confirmer que ce dernier est apte au travail.

- 5) Un test de facultés affaiblies pour cause de fatigue n'a pas encore été validé et, en attendant, un seuil de facultés affaiblies dues à la fatigue ne peut être établi.

3.2 Article 602.03 du RAC – Alcool ou drogues – Membres d'équipage

- 1) L'article 602.03 du RAC interdit à toute personne d'agir en qualité de membre d'équipage :
 - a) dans les douze heures qui suivent l'ingestion d'une boisson alcoolisée;
 - b) lorsqu'elle est sous l'effet de l'alcool; ou
 - c) lorsqu'elle fait usage de toute drogue qui affaiblit les facultés de la personne au point de mettre en danger la sécurité de l'aéronef ou des personnes à bord de l'aéronef de quelque manière que ce soit.

3.3 Article 602.47 du RAC – Poste de repos approprié

- 1) L'exploitant privé ou l'exploitant aérien, selon le cas, doit fournir au membre d'équipage de conduite un poste de repos approprié, tel que défini dans l'article 101.01 du RAC, pour les périodes de repos à l'extérieur de la base d'affectation.

4.0 Partie VII du RAC, section III – Document d'orientation pour la gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite

4.1 Paragraphe 700.19(1) du RAC – Non-application et interprétation

- 1) La section III ne s'applique pas :
 - a) aux exploitants aériens ou aux membres d'équipage de conduite conformément à la sous-partie 2 de la partie VII (voir l'article 702.91 du RAC); ou
 - b) aux exploitants aériens ou aux membres d'équipage de conduite réalisant des vols d'évacuation médicale (voir la section IV de la sous-partie 700).
- 2) Si un exploitant aérien détient un certificat d'exploitation aérienne sous le régime de plus d'une sous-partie, pour chaque vol effectué en vertu d'une sous-partie différente, les règles de gestion de la fatigue de l'équipage de conduite applicables à cette sous-partie s'appliquent à tout moment du vol.

4.2 Paragraphe 700.19(2) du RAC – Interprétation de l'heure locale

- 1) Selon le libellé de la présente section, toute référence à une heure de la journée s'entend :
 - a) de l'heure locale de l'endroit où se trouve le membre d'équipage de conduite si ce dernier est acclimaté à cet endroit;
 - b) de l'heure locale du dernier endroit où il était acclimaté si le membre d'équipage de conduite n'est pas acclimaté à l'endroit où il se trouve.
- 2) L'acclimatation se produit au taux d'une heure par période de 24 heures dans le nouvel endroit et signifie que le membre d'équipage de conduite se trouve à un endroit depuis assez longtemps pour que la perturbation du rythme circadien résultant du passage dans un autre fuseau horaire (c.-à-d., le décalage horaire) soit terminée, ce qui signifie qu'il dort la nuit et reste éveillé pendant la journée.
- 3) D'autres directives sur la signification de l'acclimatation et sur la façon dont elle est appliquée sont indiquées au paragraphe 700.28(5) du RAC et la section 4.23 de la CI 700-047.

4.3 Paragraphe 700.20(1) du RAC – Système de contrôle et dossiers

- 1) L'objectif de la modification des heures de travail et des périodes de repos des membres d'équipage de conduite consiste à réduire au minimum le risque que la fatigue ait un effet négatif sur les membres d'équipage de conduite. La raison d'être du système de contrôle est de veiller à ce que les exploitants aériens supervisent leurs propres systèmes de contrôle afin de veiller à ce qu'un membre d'équipage de conduite ne soit pas affecté à un service (et à ce que le membre d'équipage de conduite refuse tout service) qui dépasse les limites, et à assurer que les membres des équipages de conduite obtiennent les périodes de repos et les périodes sans service requises.

4.4 Paragraphe 700.20(2) du RAC – Éléments à consigner

- 1) L'exigence concernant un système de surveillance et d'enregistrement reste inchangée par rapport aux versions précédentes du règlement. Seule l'étendue des éléments à surveiller et à consigner a changé.
- 2) Un système de surveillance et d'enregistrement pour la gestion de la fatigue de l'équipage de conduite est requis par toutes les sous-parties. Lorsqu'un exploitant aérien effectue des vols en vertu de différentes sous-parties, il doit inclure tous les temps de vol, les périodes de service de vol, les services de vol (heures de travail), les périodes de repos et les périodes sans service effectuées en vertu de toutes les sous-parties.

4.5 Paragraphe 700.20(3) du RAC – Registre des avis de circonstances opérationnelles imprévues

- 1) L'exploitant aérien doit conserver un dossier contenant tous les avis que lui a transmis le commandant de bord concernant l'application des dispositions relatives à une circonstance opérationnelle imprévue dans le but de prolonger ou de réduire une période de service en vol ou de prolonger une période de repos. La méthode de communication de l'utilisation de cette disposition n'est pas spécifiée. Toutefois l'exploitant doit tenir un registre dans lequel sont indiqués quand, pourquoi et comment la disposition relative à une circonstance opérationnelle imprévue a été utilisée.

4.6 Paragraphe 700.20(4) du RAC – Période de conservation

- 1) L'exploitant aérien doit conserver les dossiers mentionnés dans l'article 700.20 du RAC pendant une période de 24 mois à compter du jour où ils sont constitués. Par exemple, un dossier constitué le 12 février 2021 devra être conservé jusqu'au 11 février 2023 (il ne pourra être détruit qu'après le 12 février 2023).

4.7 Paragraphe 700.21(1) du RAC – Obligations de l'exploitant aérien – horaire de travail

- 1) Bien que le règlement ne prévoise pas de période minimale de préavis, il convient de fournir à chaque membre d'équipage de conduite son horaire de travail suffisamment à l'avance pour que ce dernier puisse prévoir un repos approprié avant le début du service. La période de préavis doit être plus longue si l'horaire implique des périodes de service perturbatrices (telles que des services de début de journée, de fin de journée ou de nuit) ou des services qui empiètent sur la phase de dépression circadienne.
- 2) L'article 700.70 du RAC exige certaines périodes de préavis pour les membres d'équipage de conduite en réserve; cela peut être adopté comme exemple de ce qui peut être jugé comme un préavis suffisant.
 - a) Par exemple, selon l'article 700.70 du RAC :

- i. Préavis de 12 heures avant le début de la période de service de vol, si aucune partie de cette période ne tombe pendant la phase de dépression circadienne du membre; ou
 - ii. Préavis de 32 heures avant le début de la période de service de vol, si toute partie de cette période tombe pendant la phase de dépression circadienne du membre.
- 3) La possibilité d'obtenir, si la situation le permet, une (1) nuit de repos locale avant la période de service de vol pourrait satisfaire cette exigence.
 - a) Par exemple :
 - i. Si le membre d'équipage de conduite s'est présenté à 7 h 30 pour une période de service de vol et est informé à 15 h qu'il devra reprendre le service à 7 h 30 le lendemain; si son cycle sommeil veille n'a pas été perturbé et qu'il peut obtenir la période de repos requise, ce sera raisonnable.
 - ii. Toutefois, dans la même situation, si la reprise du service a lieu à 3 h le lendemain et que le membre d'équipage de conduite en est informé à 15 h, la norme relative au « préavis suffisant » n'est pas respectée.

Remarque : L'utilisation du terme « membre d'équipage en disponibilité » n'est pas permise dans la présente section parce qu'il est impossible de satisfaire aux exigences du paragraphe 700.21(1) lorsqu'il est utilisé. Les termes « membre d'équipage de conduite en attente » et « membre d'équipage de conduite en réserve » sont les options offertes.

4.8 Paragraphe 700.21(2) du RAC – Surveillance des dépassements

- 1) La « règle des 10 % » signifie qu'un exploitant aérien est en mesure de démontrer que, pendant toute période de 90 jours consécutifs, la période de service de vol maximal d'un membre d'équipage de conduite pour un vol n'est pas dépassée dans plus de 10 % des cas.
 - a) Exemple : Au cours d'une période de 90 jours consécutifs, un membre d'équipage de conduite est programmé pour 30 périodes de service de vol et, à trois reprises, il utilise la disposition de circonstance opérationnelle imprévue (COI) pour prolonger une période de service de vol au-delà du maximum autorisé. Cela est conforme au paragraphe 700.21(2) du RAC, car le nombre d'occasions ne dépasse pas 10 % du nombre de périodes de service de vol.
- Remarque :** Une période de service de vol qui n'implique pas de vol n'est pas incluse dans le calcul ci-dessus.
- 2) L'objectif de la modification du RAC en ce qui concerne les heures de travail et les périodes de repos des membres d'équipage de conduite consiste à réduire au minimum le risque que la fatigue ait un effet négatif sur les membres d'équipage de conduite. Le système de surveillance est destiné à permettre aux exploitants de superviser leurs propres systèmes de contrôle opérationnel afin de s'assurer que les membres d'équipage de conduite ne se voient pas assigner un horaire qui entraînerait un dépassement à tout moment des limites de temps de vol et de service.
- 3) Le paragraphe permet à l'exploitant aérien de déterminer si le processus de planification est réaliste et s'il fonctionne correctement. Il servira aussi à déterminer si l'exploitant aérien a recours à la disposition de circonstance opérationnelle imprévue. L'utilisation de cette disposition pour une période de service de vol particulière qui excède 10 % des cas indiqueraient qu'il n'est pas raisonnable de supposer que la période de service de vol prévue soit effectuée dans la période de service de vol permise et qu'une modification au processus de planification est requise.

- 4) Il est recommandé aux exploitants aériens d'établir et de consigner un processus pour effectuer le suivi des dépassements de périodes de service de vol prévues.
- 5) L'exploitant aérien devra revoir, sur une base périodique, les vols réellement effectués par rapport à ce qui était prévu, et il est recommandé que ce processus soit documenté.
 - a) Par exemple, on peut avoir prévu trois (3) vols au cours d'une journée, ce qui entraîne une période de service de vol de 13 heures. Si des vols supplémentaires sont ajoutés à l'horaire de la journée, la période de service de vol maximale pourrait être réduite. L'exploitant aérien devra déterminer si la période de service de vol permise a été dépassée et si c'était en raison de circonstances opérationnelles imprévues.

4.9 Paragraphe 700.21(3) du RAC – Planification déraisonnable

- 1) Si l'exploitant aérien détermine que la période maximale de service de vol d'un membre d'équipage de conduite est dépassée, en raison d'une circonstance opérationnelle imprévue (comme dans l'exemple du paragraphe 700.21(2) du RAC), pour plus de dix pour cent des périodes de services de vol, il doit modifier l'horaire ou l'appariement des membres d'équipage de conduite pour le vol. L'exploitant aérien aura 28 jours, à compter du jour suivant la date à laquelle la détermination a été faite de planifier de nouveau la période de service de vol, l'horaire ou l'appariement.
- 2) Les exploitants aériens pourraient examiner toutes les périodes de service de vol liées à leurs opérations afin de s'assurer que les dépassements n'excèdent pas les 10 % des périodes de service de vol maximal du membre d'équipage de conduite.
- 3) Exemples pour déterminer si la planification est déraisonnable :
 - a) Les vols associés à une période de service de vol sont toujours les mêmes :
 - i. Exemple : Toronto vers l'Asie (aller simple) ou Toronto vers l'Amérique centrale (aller-retour). Ces deux exemples présentent un nombre réduit de variables et il est facile de déterminer si la planification des vols est réaliste. Est-ce que le vol aller simple et les vols aller-retour se déroulent à l'intérieur de la période de service de vol permise? Des modifications doivent être apportées dans les 28 jours de la constatation et pourraient être utilisées pour la planification future (notamment pour la même saison de l'année suivante).
 - b) Les vols composant la période de service de vol changent chaque mois :
 - i. C'est plus compliqué, parce que plusieurs vols distincts ont une incidence sur la période de service de vol. Il faut déterminer si le temps prévu pour aller de A à B est réaliste, en tenant compte des retards au sol.
 - ii. Par exemple, un vol aller-retour Montréal-La Guardia devrait prévoir une période raisonnable pour les délais attribuables au contrôle aérien, à la circulation sur l'aire de trafic, etc. Puis il faut aussi étudier séparément chacun des autres vols composant la période de service de vol afin de déterminer si la planification de la période de service de vol a été réaliste.
 - c) Les vols se répètent rarement :
 - i. En général, les vols et les périodes de service de vol sont planifiés de manière réaliste.
 - ii. Par exemple, les vents sont pris en considération et du temps supplémentaire est prévu pour le dégivrage (le cas échéant); le battement prévu entre les atterrissages et les décollages dans des aéroports différents est réaliste.

4.10 Paragraphe 700.21(4) du RAC – Planification saisonnière

- 1) C'est une disposition dont peut se prévaloir un exploitant aérien à la place de celle énoncée au paragraphe (3), si l'exploitant aérien établit ses horaires sur une base saisonnière (par exemple en se basant sur les données historiques sur les vents en hiver, au printemps, en été et en automne) et que cela occasionne des dépassements de plus de 10 % de la période de service de vol maximale, il peut apporter les modifications requises à l'horaire au début de la même saison l'année suivante.

4.11 Paragraphe 700.26(1) du RAC – Aptitude au travail – inapte au début de la période de service

- 1) Si, au moment de commencer une période de service de vol, un membre d'équipage de conduite avise l'exploitant aérien qu'il ne se sent pas apte au travail, ce dernier doit lui interdire de commencer sa période de service de vol.
- 2) Si un membre d'équipage de conduite réalise qu'il n'est pas apte au travail avant de devoir se présenter au travail, il doit en aviser l'exploitant aérien le plus tôt possible.
 - a) Par exemple, un membre d'équipage de conduite se présente pour une période de service de vol (la période de service de vol commence) et informe peu après l'exploitant aérien qu'il n'est pas apte au travail. L'exploitant aérien doit le retirer de la période de service de vol assignée. C'est là la séquence des événements voulue. Les quelques minutes pendant lesquelles le membre d'équipage de conduite a travaillé (et pourrait avoir commencé la période de service de vol) n'importent pas.
- 3) Advenant que le membre d'équipage de conduite informe l'exploitant aérien qu'il n'est pas apte au service assigné, mais qu'il est apte à un autre service, il serait raisonnable que l'exploitant aérien lui assigne le service en question. Lorsqu'un membre d'équipage de conduite signale qu'il n'est pas apte au travail en raison de la fatigue, l'exploitant aérien devrait enquêter sur les circonstances qui ont rendu le membre d'équipage de conduite inapte au travail.
 - a) Par exemple, est-ce en raison de l'horaire assigné par l'exploitant aérien, de l'horaire que le membre d'équipage de conduite a choisi ou d'autres facteurs?
- 4) L'acclimatation n'est pas un facteur servant à déterminer si un membre d'équipage de conduite est apte au travail, à moins que cette personne soit fatiguée au point où cela influe sur sa condition physique pour se présenter au travail. Si l'acclimatation des membres d'équipage de conduite est tellement perturbée par leur horaire, ils devraient se demander s'ils se conforment ou non à l'article 602.02 du RAC.
 - a) Par exemple, un membre d'équipage de conduite peut se déclarer inapte au travail en raison de la fatigue causée par une période de service précédente s'il n'a pas eu suffisamment de temps pour s'acclimater à l'heure locale au dernier endroit où il se trouvait ou causée par la mise en place dans plusieurs fuseaux horaires.
- 5) Seul le membre d'équipage de conduite peut décider s'il est fatigué au point que cela affecte son aptitude au travail.
- 6) Un membre d'équipage de conduite ne doit pas être dérangé pendant une période de repos obligatoire ou une période sans service. Le RAC n'aborde pas la question de la durée prévue du sommeil pendant une période de repos ou une période sans service, ni la méthode de communication entre les exploitants aériens et les membres d'équipage de conduite.

4.12 Paragraphe 700.26(2) du RAC – Aptitude au travail – inapte au cours de la période de service de vol

- 1) Si pendant la période de service de vol, un membre d'équipage de conduite se rend compte qu'il souffre de fatigue au point de ne pas être apte au travail, il doit aviser tous les autres membres d'équipage de conduite et l'exploitant aérien dès que possible.
- 2) Dans les cas où un membre d'équipage de conduite devient inapte au travail pendant la période de service de vol, il doit en aviser le ou les autres membres d'équipage de conduite et l'exploitant aérien. Si l'aéronef est au sol, le membre d'équipage de conduite qui n'est plus apte au travail sera retiré du service de vol.
- 3) Si l'un des membres d'un équipage de conduite composé de deux personnes devient inapte au travail pendant un vol, l'autre membre de l'équipage de conduite devra gérer la situation et faire atterrir l'aéronef en toute sécurité.
- 4) Si l'un des membres d'un équipage de conduite composé de plusieurs membres devient inapte au travail pendant un vol (vols avec équipage de conduite renforcé comprenant un total de 3 ou 4 personnes), le membre d'équipage de conduite qui n'est plus apte au travail devrait être remplacé par l'un des membres supplémentaires de l'équipage de conduite.

4.13 Paragraphe 700.26(3) du RAC – Aptitude au travail – inapte au cours de la période de service de vol (pilote seul)

- 1) Dans le cas d'exploitations pilote seul, lorsque le pilote se rend compte au cours d'une période de service de vol qu'il souffre de fatigue au point de n'être pas apte au travail, le pilote doit se retirer dès que possible du service de vol et en aviser l'exploitant aérien.
- 2) Si, en cours de vol, le pilote devient fatigué au point de ne plus être apte à assumer ses fonctions, le pilote devrait faire atterrir l'aéronef en toute sécurité, se retirer du service de vol et en aviser l'exploitant aérien.

4.14 Paragraphe 700.26(4) du RAC – Aptitude au travail – Signalement de dépassement

- 1) Si l'affectation risque d'entraîner un dépassement du temps de vol maximal, de la période maximale de service de vol ou du nombre maximal d'heures de travail, le membre d'équipage de conduite ou toute autre personne doit en informer l'exploitant aérien dès que possible.

4.15 Paragraphe 700.26(5) du RAC – Aptitude au travail – Période de repos ou temps libre non accordé

- 1) Si l'on omet d'accorder une période de repos ou une période sans service, le membre d'équipage de conduite ou toute autre personne doit en aviser l'exploitant aérien dès que possible.

4.16 Paragraphe 700.27(1) du RAC – Temps de vol maximal

- 1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, si les limites sont dépassées.
- 2) Les limites de temps de vol pour les opérations avec un seul pilote qui sont précisées à l'alinéa 700.27(1)d) du RAC comprennent les vols effectués en VFR et en IFR.
- 3) Les limites de temps de vol sont de :
 - a) 112 heures par période de 28 jours consécutifs;
 - b) 300 heures par période de 90 jours consécutifs;

- c) 1 000 heures par période de 365 jours consécutifs;
 - d) dans le cas d'un aéronef à un seul pilote, 8 heures par période de 24 heures consécutives.
- 4) Ces limites sont des totaux cumulatifs pour la période précisée. Afin de déterminer combien d'heures de vol un membre d'équipage de conduite peut effectuer aujourd'hui, il faut calculer le nombre total d'heures volées au cours des 27, 89 et 364 jours précédents (en excluant la journée d'aujourd'hui). On soustrait ensuite le nombre total d'heures volées au cours des 27, 89 et 364 jours précédents des limites susmentionnées et la différence représente le nombre d'heures de vol disponibles aujourd'hui.
- a) Exemples :
 - i) Au cours des 27 jours précédents, le membre d'équipage de conduite a volé 103,4 heures. Le nombre d'heures de vol disponibles aujourd'hui est : $112 - 103,4 = 8,6$ heures.
 - ii) Au cours des 89 jours précédents, le membre d'équipage de conduite a volé 290,2 heures. Le nombre d'heures de vol disponibles aujourd'hui est : $300 - 290,2 = 9,8$ heures.
 - iii) Au cours des 364 jours précédents, le membre d'équipage de conduite a volé 986,7 heures. Le nombre d'heures de vol disponibles aujourd'hui est : $1\ 000 - 986,7 = 13,3$ heures.
- 5) Dans le cas d'un aéronef piloté par un seul pilote, la limite de 8 heures par période de 24 heures consécutives comprend tout le temps de vol du membre d'équipage de conduite au cours de la période et s'applique dès qu'il agit comme pilote seul.
- a) Par exemple, le membre d'équipage de conduite fait partie d'un équipage composé de deux personnes et vole cinq heures au cours de la première partie d'une période de service de vol. Ce membre d'équipage de conduite pourrait ensuite être seul pilote pendant trois heures de vol supplémentaires au cours de la période de 24 heures consécutives (en tenant compte des 24 heures précédentes).
 - b) À l'inverse, le membre d'équipage de conduite pourrait être seul pilote pendant une période allant jusqu'à huit heures de vol, puis faire partie d'un équipage de conduite de deux personnes pour le reste de la période de service de vol. Les heures de vol supplémentaires ne se font pas dans le cadre d'un vol effectué par un pilote seul, donc les limites de temps de vol définies aux alinéas 700.27(1)a) à c) du RAC sont applicables. Le jour suivant, il faudra tenir compte des 24 heures précédentes pour déterminer si le membre d'équipage de conduite a encore des heures disponibles pour voler en tant que seul pilote.
- 6) L'enregistrement de ces limites de temps de vol peut commencer le jour où ces règles sont entrées en vigueur pour la sous-partie correspondante du RAC, bien que les exploitants aériens doivent faire tout leur possible pour s'assurer qu'ils se conforment aux nouvelles limites dès que possible après la date d'entrée en vigueur.
- a) Par exemple, le 27^e jour après l'entrée en vigueur du règlement, les exploitants doivent se conformer à la limite de 28 jours consécutifs; le 89^e jour après l'entrée en vigueur du règlement, les exploitants doivent se conformer à la limite de temps de vol de 90 jours consécutifs; le 364^e jour après l'entrée en vigueur du règlement, ils doivent se conformer à la limite de temps de vol de 365 jours consécutifs.

4.17 Alinéa 700.27(2)a) du RAC – Autres opérations aériennes

- (1) L'exploitant aérien et le membre d'équipage de conduite sont tenus d'inclure tous les temps de vol dans le temps de vol total. Lorsque cet alinéa est combiné à l'article 700.20 du RAC, cela signifie que le membre d'équipage de conduite doit informer l'exploitant aérien de tous les temps de vol (p. ex., y compris les temps de vol accumulés avec un autre exploitant aérien public ou privé, tout temps de vol privé ou militaire et tout temps de vol en tant que membre d'un équipage de conduite renforcé) qu'il a accumulé. L'exploitant aérien est tenu d'inclure ce temps de vol lorsqu'il assigne du temps de vol à des membres d'équipage de conduite.

4.18 Alinéa 700.27(2)b) du RAC – Temps de vol total d'un vol avec un équipage de conduite renforcé

- 1) Pour les équipages de conduite renforcés, le temps de vol total du vol doit être consigné pour chaque membre d'équipage de conduite, et pas seulement le temps que le membre d'équipage de conduite passe aux commandes de vol.

4.19 Paragraphe 700.28(1) du RAC – Période maximale de service de vol

- 1) Il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner une période de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, si les limites liées aux périodes de service de vol seront dépassées. Il existe donc une responsabilité partagée pour garantir que la période de service de vol maximale est calculée avec précision.
- 2) Trois variables ont une incidence sur les limites de la durée de la période de service de vol :
- la durée moyenne du vol ou des vols planifiés/complétés; On entend par durée moyenne des vols le « temps de vol moyen ».
 - le nombre de vols (planifiés/complétés).
 - la partie de la journée dans laquelle commence la période de service de vol, ce qui correspond à l'heure locale du lieu où le membre d'équipage de conduite est acclimaté. (paragraphe 700.19(2) du RAC).
- 3) Tout d'abord, déterminer le temps de vol moyen (temps de vol total ÷ nombre de vols). Sélectionnez le tableau approprié en fonction du temps de vol moyen. Il y a quatre tableaux :

Temps de vol moyen	Tableau du RAC
Moins de 30 minutes	700.28(2)
30 minutes ou plus, mais moins de 50 minutes	700.28(3)
50 minutes ou plus	700.28(4)
VFR de jour	700.28(9)

- La durée moyenne des vols résulte de l'horaire de la période de service de vol en question.
- En raison de la variété des constructions statistiques qui pourraient être utilisées pour déterminer la durée moyenne des vols, il n'y a pas de mandat pour l'utilisation d'une méthode plutôt qu'une autre. L'exploitant aérien doit être en mesure de démontrer que, lors du calcul de la durée moyenne des vols, il a utilisé des données appropriées dans ses calculs et que tous les facteurs saisonniers, physiques et opérationnels ont été pris en considération.

- 4) Deuxièmement, le nombre de vols à effectuer est déterminé.
- a) Lorsque des changements sont envisagés ou apportés à l'horaire (c.-à-d., des vols sont ajoutés), il faut tenir compte de l'incidence sur la période maximale de service de vol. L'ajout d'un ou de plusieurs vols peut réduire la période maximale de service de vol.
 - b) Si le temps résiduel de la période de service de vol est insuffisant pour effectuer un vol supplémentaire à l'intérieur de la période de service de vol réduite, le membre d'équipage de conduite ne pourra pas effectuer ce vol.
 - c) Si le calcul indique que le vol supplémentaire peut être effectué à l'intérieur de la période de service de vol réduite, il pourra avoir lieu comme prévu.
 - d) Lorsque des modifications sont apportées pour des raisons d'opportunité opérationnelle, qui entraînent un changement de l'une de ces variables, la durée maximale de la période de service de vol peut devoir être recalculée.
 - e) Exemples : (pour simplifier, la durée de tous les vols est supérieure à 50 minutes)
 - i. Exemple 1 :
 - A) La période de service de vol commence à 7 h 30 et 5 segments sont prévus – Maximum 12 heures
 - B) Un segment est supprimé, le nombre de vols effectués est maintenant réduit à 4
 - C) Cela entraîne un déplacement vers la gauche dans le tableau, vers la colonne 2, et la période de service maximale est maintenant portée à 13 heures
 - ii. Exemple 2 :
 - A) La période de service de vol commence à 7 h 30 et 6 segments sont prévus – Maximum 12 heures
 - B) Un segment est ajouté, le nombre de vols effectués passe à 7
 - C) Cela entraîne un déplacement vers la droite dans le tableau, vers la colonne 4, et la période de service maximale est maintenant réduite à 11 heures
- 5) Enfin, il convient de déterminer l'heure de début de la période de service de vol en utilisant la définition trouvée dans le règlement et en partant du principe que l'heure de début de la période de service de vol correspond à l'heure locale à l'endroit où le membre de l'équipage de conduite est acclimaté.
- a) Lorsque le membre d'équipage de conduite est acclimaté à l'endroit où commence la période de service de vol, l'heure de début de la période de service de vol est l'heure locale.
 - b) Lorsque le membre d'équipage de vol n'est pas acclimaté à l'endroit où commence la période de service de vol, l'heure de début de la période de service de vol est l'heure locale de l'endroit auquel le membre d'équipage de vol est acclimaté.
 - c) Exemples :
 - i) Le membre d'équipage de conduite est à Halifax et est acclimaté à l'heure normale de l'Atlantique (HNA). Si ce membre d'équipage de conduite commence une période de service de vol à Vancouver à 7 h, heure normale du Pacifique (HNP), l'heure de début de la période de service de vol pour lui est 11 h (7 h + 4 fuseaux horaires = 11 h).

- ii) Le membre d'équipage de conduite est à Calgary et est acclimaté à l'heure normale des Rocheuses (HNR). Si ce membre d'équipage de conduite commence une période de service de vol à Toronto à 7 h, heure normale de l'Est (HNE), l'heure de début de la période de service de vol pour lui est 5 h (7 h - 2 fuseaux horaires = 5 h).
- 6) La disposition de circonstance opérationnelle imprévue, lorsqu'elle est utilisée de bonne foi, n'est pas destinée à affecter la durée moyenne des vols ou le nombre de vols. Toutefois, lorsqu'elle est utilisée, toutes les conditions de conformité aux articles 700.28 et 700.63 du RAC doivent être respectées.
- 7) Lorsqu'un aéronef ne « se déplace pas par ses propres moyens dans le but de décoller », cela ne peut être considéré comme un vol. Par conséquent, une fois la période de service de vol terminée, le repositionnement d'un aéronef de l'« aérogare » à l'« aire de stationnement » constitue un service, mais pas une continuation de la période de service de vol.
 - a) La période de service de vol « se termine à l'arrêt des moteurs ou des rotors à la fin d'un vol », mais tout service effectué après la fin d'une période de service de vol doit être comptabilisé dans les heures de travail du membre d'équipage de conduite.
- 8) Si un membre d'équipage de conduite se présente pour une période de service de vol et repositionne un aéronef de l'aire de stationnement à l'aérogare, la période de service de vol a commencé lorsque le membre d'équipage de conduite s'est présenté au travail.
- 9) Un membre d'équipage de conduite ne doit pas effectuer de travail pendant une période de repos ou pendant une période sans service.

4.20 Paragraphe 700.28(2) du RAC – Durée moyenne de vol inférieure à 30 minutes

- 1) Ce paragraphe présente le tableau des périodes maximales de service de vol pour une durée moyenne des vols inférieure à 30 minutes.
 - a) La colonne 1 du tableau indique l'heure de début de la période de service de vol.
 - b) La colonne 2 indique la période maximale de service de vol pour 1 à 11 vols.
 - c) La colonne 3 indique la période maximale de service de vol pour 12 à 17 vols.
 - d) La colonne 4 indique la période maximale de service de vol pour 18 vols ou plus.
- 2) Il faut sélectionner la colonne appropriée en fonction du nombre de vols prévus.
- 3) Il convient de sélectionner ensuite la rangée appropriée contenant l'heure de début de la période de service de vol.
- 4) La case se trouvant à l'intersection de la colonne et de la rangée indique la période maximale de service de vol.

4.21 Paragraphe 700.28(3) du RAC – Durée moyenne de vol de 30 minutes ou plus, mais de moins de 50 minutes

- 1) Ce paragraphe présente le tableau des périodes maximales de service de vol pour une durée moyenne des vols de 30 minutes ou plus, mais de moins de 50 minutes.
 - a) La colonne 1 du tableau indique l'heure de début de la période de service de vol.
 - b) La colonne 2 indique la période maximale de service de vol pour 1 à 7 vols.
 - c) La colonne 3 indique la période maximale de service de vol pour 8 à 11 vols.
 - d) La colonne 4 indique la période maximale de service de vol pour 12 vols ou plus.

- 2) Il faut sélectionner la colonne appropriée en fonction du nombre de vols prévus.
- 3) Il convient de sélectionner ensuite la rangée appropriée contenant l'heure de début de la période de service de vol.
- 4) La case se trouvant à l'intersection de la colonne et de la rangée indique la période maximale de service de vol.

4.22 Paragraphe 700.28(4) du RAC – Durée moyenne de vol de 50 minutes ou plus

- 1) Ce paragraphe présente le tableau des périodes maximales de service de vol pour une durée moyenne des vols de 50 minutes ou plus.
 - a) La colonne 1 du tableau indique l'heure de début de la période de service de vol.
 - b) La colonne 2 indique la période maximale de service de vol pour 1 à 4 vols.
 - c) La colonne 3 indique la période maximale de service de vol pour 5 à 6 vols.
 - d) La colonne 4 indique la période maximale de service de vol pour 7 vols ou plus.
- 2) Il faut sélectionner la colonne appropriée en fonction du nombre de vols prévus.
- 3) Il convient de sélectionner ensuite la rangée appropriée contenant l'heure de début de la période de service de vol.
- 4) La case se trouvant à l'intersection de la colonne et de la rangée indique la période maximale de service de vol.

4.23 Paragraphe 700.28(5) du RAC – Acclimatation

- 1) Hypothèse générale : L'exploitant aérien peut présumer que le membre d'équipage de conduite est acclimaté au fuseau horaire de sa base d'affectation à moins qu'une période de service antérieure l'ait acclimaté à un autre fuseau horaire.
- 2) Seule une période de service peut acclimater le membre d'équipage de conduite à un autre fuseau horaire (c.-à-d. il a exploité un aéronef ou s'est rendu dans un autre fuseau horaire et il est resté à cet endroit suffisamment longtemps pour s'y être acclimaté). Toutefois, si le membre d'équipage de conduite effectue un vol vers un nouvel endroit et revient à son point de départ la journée suivante, il reste acclimaté à son point de départ (c.-à-d. qu'il n'a pas passé assez de temps dans le nouvel endroit pour s'acclimater au fuseau horaire du lieu).
- 3) En règle générale, les personnes s'acclimatent à un nouveau fuseau horaire à raison d'une heure par période de 24 h passée dans le nouveau fuseau horaire. Une personne qui traverse trois fuseaux horaires pour se rendre à un endroit sera acclimatée au nouveau fuseau horaire après avoir passé 72 heures dans cet endroit. Le fait que le membre d'équipage de conduite a peut-être traversé plusieurs fuseaux horaires dans différentes directions n'a aucune incidence sur le rythme d'acclimatation.
- 4) Le règlement n'aborde pas spécifiquement le passage de l'heure avancée à l'heure normale, ou l'inverse. Il serait raisonnable pour l'exploitant aérien de présumer que le premier jour d'un changement d'heure, le membre de l'équipage de conduite n'est pas acclimaté à l'heure de différence et d'en tenir compte pour déterminer la période de service de vol permise. Le membre de l'équipage de conduite sera acclimaté le surlendemain du changement d'heure.
- 5) Lors du calcul des périodes de service de vol et de repos pour un membre d'équipage de conduite, les exploitants devraient utiliser l'heure locale de l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté au lieu de l'heure locale de l'endroit où le membre d'équipage de conduite est situé.

- 6) Il existe plusieurs options qui peuvent être utilisées pour acclimater un membre d'équipage de conduite.

Option	Référence du RAC
Le membre d'équipage de conduite peut rester sur le fuseau horaire de sa base d'affectation.	
72 heures dans le même fuseau horaire	700.28(5)a)
96 heures dans le même fuseau horaire	700.28(5)b)
24 heures dans le même fuseau horaire	700.28(5)c)

Remarque : Même s'il ne fait que référence aux paragraphes (2) à (4), le paragraphe 700.28(5) (acclimatation) du RAC s'applique aussi au paragraphe (9) (vols exécutés en VFR de jour)

4.24 Alinéa 700.28(5)a) du RAC – Décalage de moins de 4 heures

- 1) Le membre d'équipage de conduite est considéré comme étant acclimaté au nouvel endroit s'il a traversé moins de quatre fuseaux horaires entre l'heure locale et l'heure du dernier endroit où il était acclimaté (décalage de moins de 4 heures), que toutes les périodes de repos prévues au présent règlement ont aussi été accordées et s'il a passé 72 heures dans le nouvel endroit.

a) Exemple : Le membre d'équipage de conduite part le lundi matin de Vancouver pour Toronto et volera à partir de Toronto pendant six (6) jours. Il traverse trois fuseaux horaires, donc il y a un décalage de trois heures. Si le membre d'équipage de conduite arrive à Toronto lundi à 18 h HNE, il ne sera pas considéré comme étant acclimaté à Toronto avant jeudi à 18 h HNE (72 heures après son arrivée). Pour chaque période de service de vol assignée au cours de ces 72 heures (mardi, mercredi et jeudi) l'heure locale de Vancouver sera utilisée pour déterminer l'heure de début de la période de service de vol :

- i) une heure de début du travail de 7 h HNE correspondra à une heure de début du travail de 4 h HNP, et la rangée du tableau à utiliser indiquera 4 h comme heure de début de la période de service de vol;
- ii) une heure de début du travail de 23 h 30 HNE correspondra à une heure de début du travail de 20 h 30 HNP, et la rangée du tableau à utiliser indiquera 20 h 30 comme heure de début de la période de service de vol.

Le vendredi, le membre d'équipage de conduite sera acclimaté à Toronto, donc l'heure de début de la période de service de vol correspondra à l'heure locale.

4.25 Alinéa 700.28(5)b) du RAC – Décalage de quatre (4) heures ou plus

- 1) Lorsque le membre d'équipage de conduite quitte un endroit où il est acclimaté pour arriver dans un nouveau fuseau horaire où il y a un décalage de quatre heures ou plus (4 heures de différence ou plus) entre l'heure locale et l'heure du point de départ, il sera considéré comme étant acclimaté au nouvel endroit après y avoir passé 96 heures. Le membre d'équipage de conduite doit bénéficier des périodes de repos requises pendant cette période de 96 heures.
- 2) L'heure locale est utilisée pour les exemples ci-dessous. Si cela suscite une certaine confusion, notamment en raison du passage de l'heure normale à l'heure avancée, il est suggéré d'utiliser le temps universel coordonné (UTC) pour tous les calculs, puis de convertir à l'heure locale.
- a) Exemple : Le membre d'équipage de conduite quitte Vancouver pour Londres lundi matin et volera à partir de Londres pendant trois (3) semaines. Il traverse huit fuseaux horaires (décalage de huit heures). En supposant que le membre d'équipage de conduite arrive à

Londres le mardi à 11 h UTC, il ne sera pas considéré comme étant acclimaté à Londres avant samedi, 11 h UTC (96 heures après l'arrivée). L'heure locale de Vancouver sera utilisée pour déterminer l'heure de début de la période de service de vol assignée au cours de ces 96 heures (soit mercredi, jeudi et vendredi) :

- i) une heure de début du travail de 15 h UTC correspondra à une heure de début du travail de 7 h HNP, et la rangée du tableau à utiliser indiquera 7 h comme heure de début de la période de service de vol;
- ii) une heure de début du travail de 8 h UTC correspondra à une heure de début du travail de 0 h (minuit) HNP, et la rangée du tableau à utiliser indiquera 0 h (minuit) comme heure de début de la période de service de vol.

Le membre d'équipage de conduite sera acclimaté à Londres à partir de samedi, 11 h UTC, ainsi l'heure de début de la période de service de vol correspondra à l'heure locale.

4.26 Alinéa 700.28(5)c) du RAC – Acclimatation quotidienne

- 1) Lorsque le membre d'équipage de conduite quitte un endroit où il était acclimaté pour un endroit situé dans un autre fuseau horaire, il sera considéré comme étant acclimaté s'il a passé 24 heures dans le même fuseau horaire pour chaque heure de décalage entre l'heure locale et l'heure du dernier endroit où il était acclimaté.
 - a) Exemple : Le membre d'équipage de conduite part le lundi matin de Vancouver pour Toronto et volera à partir de Toronto pendant six (6) jours. Comme il traverse trois fuseaux horaires (décalage de trois heures) et en supposant que le membre d'équipage de conduite arrive à Toronto lundi à 18 h HNE.
 - i) Si le membre d'équipage de conduite est assigné au service de vol le mardi matin (avant 18 h HNE), l'heure locale de Vancouver doit être utilisée pour déterminer l'heure de début de la période de service de vol :
 - A) une heure de début du travail de 7 h HNE correspondra à une heure de début du travail de 4 h HNP, et la rangée du tableau à utiliser indiquera 4 h comme heure de début de la période de service de vol.
 - ii) Si le membre d'équipage de conduite est assigné au service de vol le mercredi matin (avant 18 h HNE), son acclimatation aura progressé d'une heure vers le temps local de Toronto (progressé d'un fuseau horaire vers l'Est (HNR) : on utilisera l'équation $UTC - 8 + 1 = UTC - 7$) pour déterminer l'heure de début de la période de service de vol :
 - A) une heure de début du travail de 7 h HNE correspondra à une heure de début du travail de 5 h HNR, et la rangée du tableau à utiliser indiquera 5 h comme heure de début de la période de service de vol.
 - iii) Si le membre d'équipage de conduite est assigné au service de vol le jeudi matin (avant 18 h HNE), son acclimatation aura progressé de deux heures vers le temps local de Toronto (progressé de deux fuseaux horaires vers l'Est (HNC) : on utilisera l'équation $UTC - 8 + 2 = UTC - 6$) pour déterminer l'heure de début de la période de service de vol :
 - A) une heure de début du travail de 7 h HNE correspondra à une heure de début du travail de 6 h HNC, et la rangée du tableau à utiliser indiquera 6 h comme heure de début de la période de service de vol.
 - iv) Si le membre d'équipage de conduite est assigné au service de vol le vendredi matin (avant 18 h HNE), son acclimatation aura progressé de trois heures vers le temps local de Toronto (progressé de trois fuseaux horaires vers l'Est (HNE) :

UTC - 8 + 3 = UTC - 5) pour déterminer l'heure de début de la période de service de vol.

- A) Le membre d'équipage de conduite est maintenant acclimaté à Toronto et l'heure de début de la période de service de vol correspondra à l'heure locale (HNE).

4.27 Paragraphe 700.28(6) du RAC – Mise en place non considérée comme un vol

- 1) Le paragraphe prévoit qu'aux fins de l'application des paragraphes (2), (3) et (4) la mise en place n'est pas considérée comme un vol pour le « nombre de vols » servant à déterminer quelle colonne du tableau utiliser.
 - a) Par exemple, le membre de l'équipage de conduite doit effectuer une mise en place avant le service de vol. En supposant que la durée moyenne des vols est supérieure à 50 minutes et que quatre (4) vols sont planifiés, cela signifie que le tableau du paragraphe 700.28(4) du RAC s'applique et qu'on utilisera la colonne 2 (1 à 4 vols) de ce tableau. On n'ajoutera pas le vol de mise en place au nombre total de vols et donc on n'utilisera pas la colonne 3 (5 ou 6 vols).
- 2) La mise en place après la période de service de vol n'est pas comptée comme un vol, mais la mise en place est un service et doit être comptabilisée dans les heures de travail du membre d'équipage de conduite.

4.28 Paragraphe 700.28(7) du RAC – Fuseaux horaires

- 1) Le paragraphe prévoit qu'aux fins de l'application du paragraphe (5) le Canada compte cinq fuseaux horaires :
 - a) Pacifique
 - b) Rocheuses
 - c) Centre
 - d) Est
 - e) Atlantique (le fuseau horaire de l'Atlantique couvre Terre-Neuve-et-Labrador)
- 2) Les fuseaux horaires sont définis pour que l'application soit claire.

4.29 Paragraphe 700.28(8) du RAC – Début de la période de service de vol en attente

- 1) La période de service de vol d'un membre d'équipage de conduite en attente commence au moment où il se présente pour le travail à l'endroit désigné par l'exploitant aérien. Par extension, le membre d'équipage de conduite en attente ne peut pas dépasser la durée maximale d'une période de service de vol prévue au moment de l'heure de début de la période de service de vol.

4.30 Paragraphe 700.28(9) du RAC – Vol VFR de jour

- 1) Lorsque le membre d'équipage de conduite pilote l'aéronef dans des conditions de vol VFR de jour, la période maximale de service de vol est déterminée à partir du tableau de ce paragraphe.
- 2) Les réductions de la période de service de vol disponible en raison de la durée moyenne de vol et le nombre de vols ne s'appliquent pas aux vols VFR de jour.
- 3) Pour bénéficier de la PSV plus longue prévue au paragraphe 700.28(9) du RAC, tous les vols concernés doivent se dérouler dans des conditions VFR de jour. Il n'est pas possible de les combiner avec des vols en conditions IFR ou des vols de nuit.

4.31 Paragraphe 700.29(1) du RAC – Nombre maximal d'heures de travail

- 1) Les définitions de « nuit de repos locale » et de « journée sans service » sont tirées du règlement.
 - a) **Nuit de repos locale** : désigne une période d'au moins 9 heures comprise entre 22 h 30 et 9 h 30, heure locale de l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté. Voir le paragraphe 700.19(2) du RAC.
 - b) **Journée isolée sans service** : période sans service comprise entre la fin de la première nuit de repos locale et le début de la nuit de repos locale suivante.
- 2) Par travail, on entend toute forme de service et vice versa.
- 3) Les heures de début et de fin ainsi que la durée des périodes de service doivent faire l'objet d'un suivi et être consignées conformément à l'article 700.20 du RAC.
- 4) Le suivi du nombre d'heures de travail d'un membre d'équipage de conduite peut commencer à partir de l'entrée en vigueur des sous-parties pertinentes du RAC et il n'est pas nécessaire de faire le suivi des heures de travail précédentes d'un membre d'équipage de conduite, si ce n'est pour se conformer aux règles précédentes.
- 5) « Temps de service » est synonyme d'heures de travail et tous les temps de service doivent être surveillés et consignés. Un exploitant aérien n'est pas tenu de faire le suivi du temps de vol et de service d'un membre d'équipage de conduite qui travaille aussi pour un autre exploitant aérien. Toutefois, il incombe au membre d'équipage de conduite de ne pas se présenter pour, ni d'accepter un temps de service de vol s'il risque de dépasser les limites de temps de service, et ce, en tout temps.
- 6) Le temps total de service (nombre total d'heures de travail) assigné aux membres des équipages de conduite ne doit pas dépasser les limites prescrites. Par conséquent, il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner à un membre d'équipage de conduite du temps de service et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation s'il en résulte les limites du temps de service de ce membre seront dépassées. Les règles visant les heures de travail sont considérées comme étant fermes et le nombre d'heures ne doit pas être dépassé.
- 7) Dans le contexte d'une période de service de vol, le temps de service débute au même moment que la période de service de vol (voir la définition dans le RAC ou dans la présente CI). La période de service de vol se termine à l'arrêt des moteurs ou des hélices à la fin d'un vol. Par contre, le temps de service se termine lorsque le membre d'équipage de conduite est libéré de toutes ses fonctions.
- 8) Limites : le nombre d'heures de services d'un membre d'équipage de conduite ne doit pas dépasser les limites de 7 et 28 jours associées aux options de période sans service.
 - a) 2 200 heures par période de 365 jours consécutifs
 - b) 192 heures par période de 28 jours consécutifs
 - c) 60 heures par période de 7 jours consécutifs si les périodes sans services suivantes sont accordées :
 - i) une journée isolée complète sans service qui doit être comprise dans la période indiquée de 168 heures consécutives;
 - ii) quatre (4) journées isolées complètes sans service qui doivent être comprises dans la période indiquée de 672 heures consécutives.
 - d) 70 heures en 7 jours consécutifs, si l'exploitant aérien a fourni 120 heures consécutives exemptes de service incluant 5 nuits consécutives de repos locales comprises dans une

période indiquée de 504 heures consécutives et si les conditions suivantes sont satisfaites :

- i) aucune assignation à un service de début de journée, à un service de fin de journée ou à un service de nuit;
- ii) aucune période de service de vol assignée d'une durée du plus de 12 heures;
- iii) le nombre maximal d'heures de travail du membre est de 24 heures par période de 48 heures consécutives.

- 9) Cette disposition a pour but d'inciter l'exploitant aérien à se conformer aux alinéas 700.29(1)a) et 700.29(1)b) du RAC ainsi qu'à l'un ou l'autre des alinéas 700.29(1)c) ou 700.29(1)d) du RAC.

Remarque : Les limites relatives aux heures de travail en vertu de l'alinéa 700.29(1)c) interdisent de dépasser 60 heures par période de 7 jours consécutifs. Un exploitant aérien peut dépasser cette limite jusqu'à un maximum de 70 heures par période de 7 jours consécutifs seulement lorsque toutes les exigences décrites à l'alinéa 700.29(1)d) et au paragraphe 700.29(2) du RAC sont respectées.

Remarque : Si l'horaire prévisionnel d'un membre d'équipage de conduite respecte la limite des heures de travail, un dépassement sera permis en cas de circonstances opérationnelles imprévues, à condition que tous les critères permettant d'invoquer des COI (article 700.60 du RAC) sont respectés.

4.32 Période sans service

- 1) Au cours d'une période sans service, le membre d'équipage de conduite n'est pas tenu de faire quoi que ce soit pour l'exploitant aérien et il est interdit à l'exploitant aérien de demander au membre d'équipage de conduite de faire quoi que ce soit pour l'exploitant aérien.
- 2) Par exemple : le membre d'équipage de conduite n'est pas tenu de répondre au téléphone, de vérifier la météo, de planifier un vol ou d'être disponible.
- 3) Option 1 :
 - a) une (1) journée isolée sans service en 168 heures consécutives avant la fin de la période de 168 heures consécutives;
 - b) quatre (4) journées isolées sans service en 28 jours consécutifs ou en 672 heures consécutives.
- 4) Option 2 :
 - a) 120 heures consécutives sans service incluant cinq (5) nuits de repos locales consécutives pendant une période de 504 heures consécutives (5 jours consécutifs en 21 jours consécutifs) et aucune assignation :
 - i) à un service de début de journée, à un service de fin de journée ou à un service de nuit;
 - ii) à une période de service de vol de plus de 12 heures;
 - iii) le nombre maximal d'heures de service est de 24 heures en 2 jours consécutifs.

- 5) Exemple : 60 heures en 7 jours consécutifs et période sans service conformément à l'alinéa 700.29(1)c) du RAC.

Jour	1	2	3	4	5	6	7	8
Heures de travail par jour	10	10	10	10	10	10	0	10
Cumulatif des heures de travail	10	20	30	40	50	60	50	60
En service ou sans service	En service	En service	En service	En service	En service	En service (jusqu'à entre 22 h 30 et 0 h 30)	Jour isolé sans service	En service (à 7 h 30 jusqu'à 9 h 30)

- a) Au jour 7, le cumulatif des heures de travail passe à 50 (60 heures au jour 6 – 10 heures (au jour 1) = 50 heures (jours 2 à 8, 7 jours au total), puis, au jour 8 arrive la journée isolée sans service (après 7 h 30 ou 9 h 30) et reste une disponibilité de 10 heures de travail à accumuler.
- 6) Une journée isolée sans service correspond à bien plus qu'un jour de repos. Lorsque le membre d'équipage de conduite commence une journée sans service à 22 h 30 le jour 6 (en fait au plus tard à 00 h 30 le jour 7) qui se termine au plus tôt à 07 h 30 le jour 8, il se conforme au sous-alinéa 700.29(1)c)(i) du RAC. Veuillez noter qu'en outre, la conformité au sous-alinéa 700.29(1)c)(ii) du RAC est requise et qu'aucun service ne peut être assigné au membre d'équipage de conduite pendant toute période sans service.
- 7) Le nombre maximum d'heures de travail du membre d'équipage de conduite est considéré comme le nombre total d'heures de toutes les formes de travail effectuées par le membre d'équipage de conduite pour un employeur. Les membres d'équipage de conduite effectueront probablement la plupart de leurs travaux à l'intérieur d'une période de service de vol, mais cette exigence consistant à surveiller et à consigner toutes les formes de travail conformément à l'article 700.20 du RAC est introduite dans la nouvelle section III de la sous-partie 700 du RAC.
- 8) Lorsqu'il est établi que le nombre d'heures de travail dans une période donnée est limité, cela signifie que toutes les formes de travail doivent être comptabilisées.
- 9) L'exploitant aérien doit être en mesure de fournir la preuve (article 700.20 du RAC) que pour toute tranche de 672 heures consécutives dans l'horaire d'un membre d'équipage de conduite, il a bénéficié d'un minimum de 4 journées isolées sans service. En outre, l'exploitant aérien doit également être en mesure de produire la preuve que pour toute période de 168 heures consécutives, le membre d'équipage de conduite a bénéficié d'au moins d'une journée isolée sans service. Les exigences des sous-alinéas 700.29(1)c)(i) et (ii) du RAC sont inclusives.
- 10) Il n'y a pas d'exigences ou d'obligations réglementées pour un membre d'équipage de conduite pendant la période sans service. Un membre d'équipage de conduite qui bénéficie d'une période de repos ou d'une période sans service doit utiliser ce temps pour récupérer des effets de la fatigue, ce qui peut impliquer ou non le sommeil. Toutefois, l'exploitant aérien ne peut pas assigner un service à un membre d'équipage de conduite lorsqu'il est affecté à une période de repos ou à une période sans service. Malgré cela, il existe des circonstances dans lesquelles un

exploitant aérien peut communiquer avec un membre d'équipage de conduite ou lui faire parvenir une notification pendant une période sans service.

- 11) Tout dépend de la façon dont on entend le terme communiquer ou faire parvenir une notification. Voici quelques exemples de communications acceptables, sans toutefois s'y limiter :
 - (a) Recevoir une notification d'horaire par courriel ou par message texte (le membre d'équipage de conduite n'est pas obligé de répondre);
 - (b) Appeler par téléphone le membre d'équipage de conduite en dehors des heures où l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'il soit endormi (il est important de se rappeler que le membre de l'équipage de conduite n'est pas obligé de répondre au téléphone ou de répondre de quelque manière que ce soit – la réponse est volontaire).
- 12) Il y a également la question de savoir comment cette notification est envoyée. Il existe des dispositions qui traitent des notifications adressées au membre d'équipage de conduite. En fin de compte, l'exploitant aérien et le membre d'équipage de conduite doivent tous deux agir de bonne foi lorsque la notification d'une affectation est requise.
- 13) Toute période sans service ou de repos dépassant le minimum requis est bienvenue, mais n'est pas réglementée. Le membre d'équipage de conduite ne peut pas effectuer un travail ou un service pendant la période de repos minimale ou la période sans service requise par le règlement, mais si un service est assigné à un membre d'équipage de conduite pendant une période sans service qui dépasse ce qui est requis par le règlement, cela ne peut pas être considéré comme une période sans service et doit être reflété dans les heures de travail du membre d'équipage de conduite. En tout temps, le sous-alinéa 700.29(1)c)(ii) du RAC s'applique.
- 14) Selon la définition à la section 2.3 de la CI 700-047, on entend par « jours consécutifs » une « séquence ininterrompue de plus d'une période de vingt-quatre heures ». Dans ce cas, 7 jours consécutifs correspondent à 7 périodes consécutives de vingt-quatre heures, soit 168 heures consécutives.
- 15) En ce qui concerne les définitions de « journée isolée sans service » et de « nuit de repos locale », 36 ou 38 heures de repos peuvent ne pas correspondre à une journée isolée sans service. En outre, dans la nouvelle réglementation, les notions de remise à zéro ne constituent plus un facteur.
- 16) L'importance d'une nuit de repos locale ne peut être sous-estimée. Afin de récupérer des effets de la fatigue, le membre d'équipage de conduite a la possibilité de se reposer et la période présentant le plus grand potentiel d'effet réparateur est évaluée comme étant une période de neuf heures entre 22 h 30 et 9 h 30. Par conséquent, une nuit de repos locale ne peut pas commencer après 00 h 30 ni se terminer avant 07 h 30. Si le membre d'équipage de conduite commence sa période de repos à 00 h 30 le mardi matin, cela répond à la définition de la nuit de repos locale. Si ce membre d'équipage de conduite a ensuite le reste du mardi sans service, suivi d'une nuit de repos locale le mardi soir, il a obtenu une journée isolée sans service et serait prêt pour le service suivant qui commencerait à 7 h 30 ou plus tard le mercredi.

4.33 Paragraphe 700.29(2) du RAC – Passer d'une option à l'autre pour la période sans service

- 1) Le nombre maximum d'heures de travail par période de 7 jours consécutifs est de 60 heures et toutes les exigences de l'alinéa 700.29(1)c) doivent être respectées. Si toutes les exigences de l'alinéa 700.29(1)d) du RAC sont respectées, le nombre maximal d'heures de travail dans toute période de 7 jours consécutifs peut passer de 60 à 70 heures. Cela signifie que pour passer de l'une à l'autre des options de périodes sans service [de 700.29c) à 700.29d)] l'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite 120 heures consécutives sans service, y compris 5 nuits de repos locales consécutives, avant de dépasser les limites indiquées à l'alinéa 700.29(1)c) du RAC.

4.34 Alinéas 700.29(3)a) et b) du RAC — Heures de travail — en réserve et en attente

- 1) Pour le calcul du nombre maximal d'heures de service, 33 % du temps passé en tant que membre d'équipage de conduite en réserve (période de disponibilité en réserve) est pris en considération.
- 2) Pour le calcul du nombre maximal d'heures de service, l'intégralité (100 %) du temps passé en tant que membre d'équipage de conduite en attente est prise en considération.
- 3) Un membre d'équipage de conduite en réserve est affecté à un service et, à ce titre, il ne peut être affecté à un service qui dépasse 60 heures de travail sur une période de 7 jours consécutifs s'il est affecté à un service de début de journée, à un service de fin de journée ou à un service de nuit. Une période de disponibilité en réserve dont le début est prévu à 6 heures répondrait à la définition du service de début de journée.
- 4) Un membre d'équipage de conduite en réserve exerce un service, qui est pris en compte à 33 % dans le nombre maximal d'heures de travail du membre d'équipage de conduite. Un membre d'équipage de conduite qui est affecté à une période de service de vol accomplit un service, qui est pris en compte à 100 % dans le nombre maximal d'heures de travail du membre d'équipage de conduite.

Remarque : l'intégralité (100 %) du temps passé comme membre d'équipage de conduite en disponibilité lors d'exploitation selon la sous-partie II – Opérations de travail aérien, ou la section IV – Vols d'évaluation médicale, doit être prise en considération dans le calcul du nombre maximal d'heures de travail, en vertu de l'article 700.29 du RAC lors d'exploitation dans le cadre de la section III.

4.35 Article 700.36 du RAC – Base d'affectation

- 1) L'exploitant aérien doit assigner à chacun de ses membres d'équipage de conduite une base d'affectation qui doit avoir une certaine permanence, c'est-à-dire ne pas changer à une fréquence quotidienne, hebdomadaire ou mensuelle.
- 2) Un membre d'équipage de conduite ne peut être affecté qu'à une seule base d'affectation, qui peut être ou non le lieu où le membre d'équipage de conduite est domicilié.
- 3) La base d'affectation est l'endroit vers lequel le membre d'équipage de conduite se déplace normalement afin de se présenter au travail pour une période de service de vol ou pour d'autres services et où l'exploitant aérien n'est pas responsable de l'hébergement du membre d'équipage de conduite ou de son transport en provenance ou à destination de son lieu de travail. On parle de mise en place, lorsque le membre d'équipage de conduite doit quitter sa base d'affectation afin de se rendre à un autre endroit d'où il effectuera son service de vol (p. ex., dans le cas d'une rotation aux 2 semaines) ou d'autres services. Le temps consacré à la mise en place pour un service de vol est comptabilisé comme une période de temps de service, alors que la remise en place à la base d'affectation pour cause de maladie est considérée comme faisant partie du service et les deux doivent être consignés comme tel.
- 4) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite est domicilié à une certaine distance de sa base d'affectation, les trajets aller-retour entre la base d'affectation et le domicile n'entrent pas dans le champ d'application de ce règlement. Le membre d'équipage de conduite est présumé être acclimaté à sa base d'affectation lorsqu'il commence un appariement, un horaire ou se présente pour une mise en place. Par exemple, un membre d'équipage de conduite domicilié à Vancouver et dont la base d'affectation est Calgary est présumé s'être acclimaté à l'heure locale de Calgary lorsqu'il s'y rend pour son travail.
- 5) Un membre d'équipage de conduite est tenu de se présenter apte au travail, et le retour de vacances passées dans un fuseau horaire différent doit être pris en considération par le membre d'équipage de conduite lorsqu'il s'adapte au fuseau horaire de sa base d'affectation.

- 6) L'exploitant aérien ne fournit pas d'ordinaire un poste de repos approprié au membre d'équipage à la base d'affectation de ce dernier. Toutefois, l'exploitant aérien peut fournir un poste de repos approprié au membre d'équipage de conduite avec l'accord de celui-ci.

4.36 Article 700.37 du RAC – Pause pour s'alimenter

- 1) L'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite une pause-repas d'au moins une période de 15 minutes toutes les 6 heures au cours d'une période de service de vol.
- 2) Bien que l'obligation de fournir une pause-repas soit inscrite dans le règlement, la fourniture de nourriture et de boissons à consommer pendant la pause est à la discrétion de l'exploitant aérien. L'obligation de fournir de l'eau potable est prescrite dans la partie II, article 125(1j) du Code canadien du travail – Santé et sécurité au travail.
- 3) La pause-repas peut se faire à l'étape de croisière (lorsque l'aéronef compte deux membres d'équipage de conduite) et lorsque la charge de travail permet qu'un membre d'équipage de conduite prenne les commandes et la responsabilité de l'aéronef pendant que l'autre membre de l'équipage de conduite prend une pause pour s'alimenter.
- 4) Dans le cas d'un équipage de conduite comptant un seul pilote ou effectuant plusieurs vols de courte durée, la pause pour s'alimenter devra avoir lieu au sol, entre deux vols. TCAC ne recommande pas que le commandant de bord laisse les commandes pour prendre une pause-repas lorsqu'il est seul à piloter l'aéronef.

4.37 Paragraphe 700.40(1) du RAC – Périodes de repos – Généralités

- 1) La **période de repos** est définie dans la réglementation comme la « période continue au cours de laquelle le membre d'équipage de conduite n'est pas en service, à l'exclusion du temps de déplacement à partir ou à destination d'un poste de repos approprié fourni par l'exploitant privé ou par l'exploitant aérien ».
- 2) L'exploitant aérien doit accorder la période de repos suivante à la fin d'une période de service de vol :
 - a) si la période de service de vol se termine à la **base d'affectation** :
 - i) soit 12 heures, ou 11 heures auxquelles s'ajoute le temps de déplacement à partir ou à destination de l'endroit où est prise la période de repos,
 - ii) ou, si l'exploitant aérien fournit un poste de repos approprié, 10 heures à ce poste de repos approprié;
 - b) et si la période de service de vol se termine **ailleurs qu'à la base d'affectation**, 10 heures à un poste de repos approprié.
- 3) La première option, **à la base d'affectation**, est une période de 12 heures à partir de la fin de la période de service de vol et jusqu'à ce que le membre d'équipage de conduite pourrait être appelé à se présenter pour une prochaine période de service de vol.
- 4) La seconde option, **à la base d'affectation**, est de 11 heures à l'endroit où a lieu le repos.
- 5) La troisième option, **à la base d'affectation**, permet à l'exploitant aérien de fournir un poste de repos approprié si le membre d'équipage de conduite est d'accord. Cette option est au choix de l'exploitant aérien lorsque le temps de battement entre deux périodes de service de vol est insuffisant ou pour garantir la présence de l'équipage de conduite. Par exemple, lorsqu'une tempête de neige est annoncée, une chambre d'hôtel est fournie près de l'aérodrome afin d'assurer que le membre d'équipage de conduite arrive à temps pour le vol.
- 6) Lorsqu'un poste de repos approprié est fourni, la période de repos de 10 heures débute lorsqu'il arrive au poste de repos approprié ou lorsque le membre d'équipage de conduite a accès au

poste de repos approprié (c.-à-d. qu'il a la clé de la chambre en main et se trouve tout au plus quelques minutes de la chambre). Cela laisse au membre d'équipage de conduite le choix de gagner la chambre immédiatement pour dormir ou de prendre un repas avant. S'il y a un délai pour l'accès au poste de repos approprié, le membre d'équipage de conduite et l'exploitant aérien devraient convenir des options possibles pour augmenter la durée de la période de repos, si nécessaire.

- 7) La période de repos de 10 heures permet au membre d'équipage de conduite de disposer de 8 heures pour dormir et de 2 heures pour les repas et son hygiène personnelle. Le membre d'équipage de conduite n'est pas obligé de dormir pendant une durée quelconque au cours d'une période de repos ou d'une période sans service.
- 8) L'exploitant aérien doit tenir compte de la disponibilité de repas pour les membres des équipages de conduite. S'il y a un restaurant près de l'endroit où se trouve le poste de repos approprié (et s'il est ouvert au moment où les membres d'équipage de conduite en ont besoin), il est raisonnable de présumer que des repas seront disponibles au cours de la période de repos de 10 heures. S'il n'y a pas d'endroit où obtenir un repas ou si le membre d'équipage de conduite doit se déplacer (et perdre un temps considérable) pour obtenir un repas, l'exploitant aérien doit augmenter la durée de la période de repos afin de permettre au membre d'équipage de conduite de prendre un repas, ou lui accorder plus de temps pour lui donner la possibilité de prendre un repas avant de se présenter pour la prochaine période de service de vol.
- 9) L'exploitant aérien ne doit pas interrompre une période de repos. S'il désire informer le membre d'équipage de conduite d'un changement d'horaire pendant la période de repos, il le fera de manière passive, en lui adressant un message texte ou un courriel ou en laissant un message à la réception de l'hôtel, ainsi le membre d'équipage de conduite recevra le message à son réveil.
- 10) Si la période de battement entre la fin de la dernière période de service de vol et le début de la suivante est plus longue que la période minimale de repos requise, l'exploitant aérien ne devrait pas communiquer activement avec le membre d'équipage de conduite afin d'éviter de le réveiller.
- 11) Il ne faut pas confondre cet article avec l'article 700.52 du RAC qui décrit en détail les circonstances dans lesquelles il est permis à un exploitant aérien de déranger un membre d'équipage de conduite pendant une période de repos pour l'informer du fait que l'heure à laquelle il doit se présenter pour le service a été reportée.
- 12) Le paragraphe 700.40(1) du RAC ne représente que la période de repos suivant une période de service de vol, et il existe de multiples dispositions dans la section III qui peuvent augmenter la durée d'une période de repos. L'exploitant aérien doit être en mesure de démontrer qu'il y a une période de repos appropriée pour chaque période de service de vol qui peut avoir été affectée par de multiples facteurs tels que, sans s'y limiter, le service supplémentaire, une circonstance opérationnelle imprévue, la mise en place, les différences de fuseaux horaires, les horaires perturbés, etc.
- 13) Si la période sans service attribué à un membre d'équipage de conduite dépasse la période de repos requise en prenant en considération tous les facteurs indiqués dans la section III, il est raisonnable de supposer que cela représente sa période de repos requise.
 - a) Exemple : suite à une série de périodes de service de vol, une nuit de repos locale est assignée à un membre d'équipage de conduite comme l'exige la réglementation. Cette période répond également aux exigences de la période de repos suivant la période de service de vol.
 - b) Attention : Ne pas confondre cette interprétation avec les exigences relatives à une période de repos qui comprend une nuit de repos locale entre des périodes de service perturbatrices, comme le prévoit l'article 700.41 du RAC.

- 14) Lorsque l'exploitant aérien fournit un poste de repos approprié, la période de repos de 10 heures commence lorsque le membre d'équipage de conduite se trouve dans le poste de repos approprié et se termine lorsqu'il quitte le poste de repos approprié.
- 15) Le membre d'équipage de conduite ne peut pas être affecté à un service pendant une période de repos ou une période sans service. Si le membre d'équipage de conduite est affecté à un service quelconque entre la fin d'une période de service de vol et le début d'une période de repos ou d'une période sans service, cela doit être indiqué dans le registre des heures de travail du membre d'équipage de conduite.
 - a) Exemples : repositionnement d'un aéronef de l'aérogare à l'aire de stationnement, inspections par les douanes, l'immigration ou les forces de l'ordre, tâches administratives, formation, nettoyage, entretien ou maintenance de l'aéronef.
- 16) Un membre d'équipage de conduite ne doit pas être dérangé pendant une période de repos. Le RAC n'aborde pas la question de la durée prévue du sommeil pendant une période sans service, ni la méthode de communication entre les exploitants aériens et les pilotes. Le pilote est tenu de se présenter au travail en étant apte au travail au sens des articles 602.02 et 700.26 du RAC.
- 17) Un exploitant aérien peut fournir un poste de repos approprié à la base d'affectation du membre d'équipage de conduite pour une multitude de raisons. Il est suggéré que, bien qu'il n'existe aucune obligation pour le membre d'équipage de conduite de donner son accord, il devrait y avoir un accord entre l'employé et l'employeur pour l'utilisation de cette installation.
- 18) Les périodes de repos peuvent être augmentées dans certaines circonstances et un diagramme, qui peut aider à comprendre quelle disposition s'applique, figure à l'annexe A de la présente circulaire d'information.

4.38 Paragraphe 700.40(2) du RAC – Heures de travail prolongées après une période de service de vol

- 1) Si l'exploitant aérien demande à un membre d'équipage de conduite de continuer à travailler après une période de service de vol (pour un autre service que le service de vol) et que ce temps additionnel de service dépasse la période de service de vol d'une heure (1h) ou plus, une période de repos doit être accordée au membre d'équipage de conduite dont la plus longue des durées sont les suivantes :
 - a) la durée de la période de service de vol maximale plus le nombre d'heures travaillées au-delà de la période de service de vol maximale;
 - b) la période de repos visée au paragraphe (1).
- 2) L'exploitant aérien devrait libérer les membres des équipages de conduite du service, dès que possible à la fin de la période de service de vol.
 - a) Exemples :
 - i) À la suite d'une période de service de vol de 12 heures alors que la période maximale permise était de 13 heures, l'exploitant aérien fait nettoyer l'aéronef par le membre d'équipage de conduite pendant 2,5 heures. La période totale de service du membre d'équipage de conduite a été de 14,5 heures (12 heures + 2,5 heures). La période de repos requise du membre d'équipage de conduite est maintenant de 14,5 heures.
 - ii) À la suite d'une période de service de vol de nuit de 8 heures se terminant à la base d'affectation, alors que la période maximale de service de vol permise était de 9 heures, l'exploitant aérien fait nettoyer l'aéronef par le membre d'équipage de conduite pendant 2,5 heures. La période totale de service du membre d'équipage de conduite a été de 10,5 heures (8 heures + 2,5 heures). Comme la

période de repos normalement requise pour le membre d'équipage de conduite est de 12 heures et que la durée de la période de service précédente a été moindre (10,5 heures), une période de repos de 12 heures est requise.

- 3) Les périodes de repos peuvent être augmentées dans certaines circonstances et un diagramme, qui peut aider à comprendre quelle disposition s'applique, figure à l'annexe A de la présente circulaire d'information.

4.39 Paragraphe 700.40(3) du RAC – Déterminer le temps de déplacement

- 1) L'exploitant aérien doit accorder une période de repos de 11 heures de repos, plus le temps de déplacement à la base d'affectation (du paragraphe (1)), il doit donc avoir un moyen d'établir le temps de déplacement. Le temps de déplacement établi doit correspondre à la réalité.

4.40 Paragraphe 700.40(4) du RAC – Préavis de la période de repos

- 1) Un exploitant aérien doit préalablement aviser les membres d'équipage de conduite de l'horaire et de la durée de la période de repos. Le préavis de la période de repos peut être communiqué par n'importe quel moyen convenu entre l'exploitant et le membre d'équipage de conduite.
- 2) L'exploitant aérien doit veiller à assurer un suivi de l'horaire et de la durée de la période de repos conformément à la présente circulaire d'information et à l'article 700.20 du RAC.
- 3) Le membre d'équipage de conduite doit être avisé à l'avance de la période de repos et de sa durée; il n'est donc pas permis d'assigner rétrospectivement des périodes de repos.

4.41 Paragraphe 700.41(1) du RAC – Périodes de repos – horaires perturbateurs

- 1) L'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite une nuit de repos locale, en plus de la période de repos exigée à l'article 700.40 du RAC entre les périodes de service suivantes :
 - a) le moment où un service de fin de journée ou un service de nuit se termine et le moment où le prochain service de début de journée commence; ou
 - b) le moment où un service de début de journée se termine et le moment où le prochain service de fin de journée ou le prochain service de nuit commence.
- 2) Dans ce contexte, « service » s'entend de toute activité de travail compris dans la définition de service.
- 3) Le paragraphe 700.41(1) du RAC exige qu'un membre d'équipage de conduite ait une période de repos comprenant une nuit de repos locale entre un service de fin de journée et un service de début de journée. Veuillez noter que la mise en place suivie immédiatement d'une période de service de vol est considérée comme un service, mais, aux fins du calcul des périodes de repos, la mise en place qui n'est pas immédiatement suivie d'une période de service de vol est également considérée comme une période de service de vol, comme l'indique le paragraphe 700.43(4) du RAC.
- 4) Cette disposition vise à accorder une nuit de repos locale qui comprend la période de repos exigée à l'article 700.40 du RAC entre la fin d'un service de fin de journée ou de nuit et le début d'un service de début de journée et la fin d'un service de début de journée et le début d'un service de fin de journée ou de nuit.
 - a) Exemple : Une période de service de vol qui commence à 7 h ne répond pas à la définition de service de début de journée. Par conséquent, seule une période de repos (article 700.40 du RAC) est requise entre la fin d'un service de fin de journée ou d'un

service de nuit et une période de service de vol qui ne répond pas à la définition de service de début de journée.

- b) Exemple : Une période de service de vol commence à 6 h 30 et se termine à 15 h 30 le 1^{er} août (service de début de journée). Avant l'assignation d'une période subséquente de service de nuit ou de fin de journée le 2 août, il faut accorder au membre d'équipage de conduite une période de repos minimale, conformément à l'article 700.40 du RAC, y compris une nuit de repos locale.
- c) Exemple : Une période de service de vol se termine à 1 h le 3 août (service de fin de journée). Avant toute période subséquente de service de début de journée, une période de repos minimale comprenant une nuit de repos locale est requise selon l'article 700.40 du RAC. Cela signifie que la prochaine période subséquente de service de début de journée (entre 2 h et 6 h 59) ne pourrait commencer avant le 5 août à 2 h.

Remarque : L'article 700.51 du RAC pourrait également s'appliquer aux périodes de service de vol consécutives qui empiètent sur la phase de dépression circadienne.

- 5) Lorsqu'une période de service non perturbatrice (pas de service de début de journée, de fin de journée ou de nuit) suit ou précède une période de service perturbatrice, il n'y a aucune exigence dans le règlement pour autre chose qu'une période de repos requise par l'article 700.40 du RAC.

a) Exemples

Service	Prochain service	Repos requis
Fin de journée ou nuit	Fin de journée ou nuit	Période de repos
Début de journée	Début de journée	Période de repos
Fin de journée ou nuit	Début de journée	Période de repos comprenant une nuit de repos locale
Début de journée	Fin de journée ou nuit	Période de repos comprenant une nuit de repos locale
Début de journée	Pas de service de début de journée, de fin de journée ou de nuit	Période de repos
Pas de service de début de journée, de fin de journée ou de nuit	Nuit	Période de repos

4.42 Paragraphe 700.41(2) du RAC – Non-application d'horaires perturbateurs

- 1) Le paragraphe prescrit que les exigences énoncées au paragraphe (1) ne s'appliquent pas si le décalage entre l'heure locale de l'endroit où se trouve le membre d'équipage de conduite et l'heure du dernier endroit où il était acclimaté est de plus de 4 heures.

4.43 Paragraphe 700.42(1) du RAC – Périodes de repos – décalage horaire - Repos supplémentaire pour les vols se terminant loin de la base d'affectation

- 1) Le paragraphe 700.42(1) du RAC s'applique aux périodes de service de vol qui se terminent **loin de la base d'affectation**.
- 2) L'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite une période de repos supplémentaire en raison du décalage horaire, notamment :
- 3) Lorsque la période de service de vol se termine loin de la base d'affectation, et :

- a) s'il y a un décalage de 4 heures entre l'endroit où la période de service de vol a commencé et l'heure locale de l'endroit où la période de service de vol se termine, la période minimale de repos sera de 11 heures consécutives dans un poste de repos approprié;
 - b) s'il y a un décalage de plus de 4 heures entre l'endroit où la période de service de vol a commencé et l'heure locale de l'endroit où la période de service de vol se termine, la période minimale de repos sera de 14 heures consécutives dans un poste de repos approprié.
- 4) Si le décalage horaire local est de moins de 4 heures, les exigences normales relatives au repos s'appliquent (article 700.40 du RAC).
 - 5) Le présent paragraphe couvre l'effet de fatigue des vols long-courriers (perturbation du sommeil causée par les déplacements transmériidiens [Est-Ouest]). Plus qu'un membre d'équipage de conduite traverse de fuseaux horaires, plus la période de repos requise est longue.

4.44 Paragraphe 700.42(2) du RAC – Repos supplémentaire au retour à la base d'affectation

- 1) Le paragraphe 700.42(2) du RAC s'applique aux périodes de service de vol qui commencent loin de la base d'affectation et se terminent à la base d'affectation.
- 2) L'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite les périodes de repos supplémentaire en raison du décalage horaire lorsque la période de service de vol commence dans un fuseau horaire différent de celui de la base d'affectation :
- 3) Le paragraphe couvre les exigences de repos au retour à la base d'affectation qui varient selon la longueur du séjour du membre d'équipage de conduite loin de la base d'affectation, le nombre de fuseaux horaires traversés à partir de la base d'affectation et si le vol de retour est effectué pendant la phase basse du rythme circadien du membre d'équipage de conduite.
- 4) Le temps est compté à partir du moment où le membre d'équipage de conduite quitte la base d'affectation et se termine au moment où il revient à sa base d'affectation, aux fins du présent paragraphe.
- 5) Lorsque la période de service de vol se termine à la base d'affectation et que le décalage horaire est :
 - a) de 4 heures par rapport à l'endroit où la période de service de vol a commencé et que le membre d'équipage de conduite était loin de la base d'affectation pendant plus de 36 heures consécutives, la période de repos doit être d'au moins 13 heures consécutives;
 - b) de plus de 4 heures, mais de moins de 10 heures par rapport à l'endroit où la période de service de vol a commencé et que le membre d'équipage de conduite était loin de la base d'affectation pendant :
 - i) une durée inférieure ou égale à 60 heures consécutives ou que la période de service de vol de retour n'empiète pas sur la phase de dépression circadienne du membre d'équipage de conduite, ce dernier obtiendra au moins une (1) nuit de repos locale avant le début de la prochaine période de service de vol;
 - ii) plus de 60 heures consécutives ou que la période de service de vol de retour empiète sur la phase de dépression circadienne du membre d'équipage de conduite, ce dernier obtiendra au moins deux (2) nuits de repos locales avant le début de la prochaine période de service de vol;
 - c) de plus de 10 heures par rapport à l'endroit où la période de service de vol a commencé et que le membre d'équipage de conduite était loin de la base d'affectation pendant :

- i) une durée inférieure ou égale à 60 heures consécutives, le membre d'équipage de conduite obtiendra au moins deux (2) nuits de repos locales avant le début de la prochaine période de service de vol;
- ii) une durée de plus de 60 heures consécutives, le membre d'équipage de conduite obtiendra au moins trois (3) nuits de repos locales avant le début de la prochaine période de service de vol.

4.45 Paragraphe 700.43(1) du RAC – Période de repos – Mise en place

- 1) Le mode de déplacement utilisé pour la mise en place n'est pas défini dans le règlement.
- 2) Lorsque l'exploitant aérien exige du membre d'équipage de conduite qu'il se déplace pour la mise en place immédiatement après la fin d'une période de service de vol et que la durée totale de ces deux périodes de travail dépasse la durée maximale de la période de service de vol, l'exploitant aérien doit accorder une période de repos d'une durée égale aux indications suivantes avant la prochaine période de service de vol :
 - a) si la période maximale de service de vol est dépassée d'au plus 3 heures, la période de repos requise sera égale au nombre d'heures de service (période de service de vol plus temps de mise en place);
 - b) si la période maximale de service de vol est dépassée de plus de 3 heures, la période de repos requise sera égale au nombre d'heures de service auquel s'ajoute la période qui a dépassé la période maximale de service de vol (période de service de vol plus temps de mise en place plus période qui a dépassé la période maximale de service de vol).
- 3) Le paragraphe couvre les périodes prolongées d'éveil résultant de la mise en place; une période de service de vol suivie d'une mise en place dépassant la période maximale de service de vol permise.
 - a) Exemples :
 - i) À la suite d'une période de service de vol de 12 heures alors que la période maximale de service de vol était de 13 heures, le membre d'équipage de conduite est tenu de se déplacer pendant 3,5 heures pour une mise en place. La période de service totale est de 15,5 heures (12 + 3,5). La période dépassant la période maximale de service est de 2,5 heures (15,5 - 13). La période de repos requise est de 15,5 heures.
 - ii) À la suite d'une période de service de vol de 12 heures alors que la période maximale de service de vol était de 13 heures, le membre d'équipage de conduite est tenu de se déplacer pendant 6,5 heures pour une mise en place. La période de service totale est de 18,5 heures (12 + 6,5). La période dépassant la période maximale de service est de 5,5 heures (18,5 - 13). La période de repos requise est de $18,5 + 5,5 = 24$ heures.
- 4) Dans les cas où plusieurs règles sont applicables, l'exploitant aérien devrait appliquer la disposition qui accordera la plus longue période de repos au membre d'équipage de conduite.
- 5) Les périodes de repos peuvent être augmentées dans certaines circonstances et un diagramme, qui peut aider à comprendre quelle disposition s'applique, figure à l'annexe A de la présente circulaire d'information.

4.46 Paragraphe 700.43(2) du RAC – Durée minimale de la période de repos

- 1) Cet article prescrit qu'en dépit des calculs indiqués au paragraphe 700.43(1) du RAC, la durée de la période de repos ne doit pas être inférieure à ce qui est exigé en vertu du paragraphe 700.40(1) du RAC.

4.47 Paragraphe 700.43(3) du RAC – Mise en place prolongée – Accord du membre d'équipage de conduite

- 1) L'exploitant aérien doit obtenir l'accord du membre d'équipage de conduite si sa période de service total dépasse de plus de 3 heures la période maximale de service de vol lorsqu'on inclut la durée de la mise en place.
 - a) Exemple : Un jour que la période maximale de service de vol serait de 11 heures, un membre d'équipage de conduite effectue une période de service de vol de 10 heures, puis on lui demande de faire une mise en place de 3,5 heures (10 heures plus 3,5 heures = 13,5 heures). Ce nombre d'heures ne dépassant pas la période maximale de service de vol de plus de 3 heures (13,5 h – 11 h = 2,5 h), il n'est pas nécessaire d'obtenir l'accord du membre d'équipage de conduite pour la mise en place prolongée.
- 2) Nonobstant l'entente du membre d'équipage de conduite, la période de service de vol ne doit pas être dépassée de plus de 7 heures.

4.48 Paragraphe 700.43(4) du RAC – Période de repos après une mise en place qui n'est pas immédiatement suivie par l'assignation d'une période de service de vol

- 1) L'exploitant aérien est tenu d'attribuer au membre d'équipage de conduite une période de repos après une mise en place qui n'est pas immédiatement suivie par l'assignation d'une période de service de vol. L'exploitant aérien doit considérer la mise en place comme une période de service de vol et donc accorder une période de repos appropriée conformément à l'article 700.40 du RAC.
 - a) Exemples :
 - i) (Décalage horaire de moins de quatre heures) Le membre d'équipage de conduite est mis en place de Vancouver à Calgary avec l'intention d'effectuer immédiatement un vol vers Montréal, mais ce vol est annulé. L'exploitant aérien a deux possibilités : affecter le membre d'équipage de conduite à une période de repos de 10 heures dans un poste de repos approprié (alinéa 700.40(1)b) du RAC) ou affecter le membre d'équipage de conduite à un autre service, étant entendu que la durée de la période de service de vol serait calculée à partir du moment où le membre d'équipage de conduite s'est présenté pour la mise en place.
 - ii) (Décalage horaire d'exactly quatre heures) Si un exploitant aérien devait mettre en place le membre d'équipage de conduite de Vancouver à Halifax avant une affectation de service de vol, il devrait s'assurer que le membre d'équipage de conduite arrive à Halifax et dispose de suffisamment de temps avant l'affectation de service de vol pour obtenir la période de repos appropriée – 11 heures dans un poste de repos approprié (alinéa 700.42(1)a) du RAC).
 - iii) (Décalage horaire supérieur à quatre heures) Si le membre d'équipage de conduite est mis en place de Toronto à Paris et que le décalage horaire est de 6 heures, le membre d'équipage de conduite bénéficiera d'une période de repos d'au moins 14 heures dans un poste de repos approprié après la mise en place (alinéa 700.42(1)b) du RAC).
 - iv) Si un exploitant aérien doit envoyer un membre d'équipage de conduite de Toronto à Vancouver le jour avant une affectation de service de vol, l'exploitant aérien doit s'assurer que le membre d'équipage de conduite arrive à Vancouver et qu'il dispose de suffisamment de temps avant l'affectation de service de vol pour bénéficier d'une période de repos appropriée, 10 heures à un poste de repos approprié.

- v) Si le membre d'équipage de conduite est envoyé de Toronto à Tokyo, une période de repos d'au moins 14 heures lui serait fournie après la mise en place.
- 2) Même si la mise en place est définie comme un service et doit toujours être consignée comme tel, les règles envisagent des situations où il est plus logique, notamment du point de vue des membres d'équipage de conduite, de permettre la mise en place à la base à la fin d'un appariement ou d'un horaire.
- a) Exemples :
 - i) Lorsqu'un vol est effectué de IST à YUL et que l'équipage de conduite doit se rendre à sa base d'affectation à YYZ pour commencer la période sans service. Si l'escale à YUL est inférieure à une période de repos, il est possible de l'intégrer dans un service de vol fractionné qui comprend le secteur IST – YUL et la mise en place YUL -YYZ. Veuillez noter que si tel est le cas, toutes les exigences de l'article 700.50 du RAC doivent être respectées.
 - ii) Si la base d'affectation du membre d'équipage de conduite est Whitehorse et il se rend à Old Crow pour un appariement pour trois services de nuit. À la fin de l'appariement, il a une escale, qui est plus courte qu'une période de repos, avant de retourner à Whitehorse pour une période sans service. La nuit de repos locale exigée par l'article 700.51 du RAC après trois services de nuit consécutifs ne peut pas commencer avant que le membre d'équipage de conduite ne soit libéré de tout service (dans ce cas, de retour à Whitehorse) et le membre d'équipage de conduite ne peut pas être affecté à un service avant que la nuit de repos locale ne soit terminée.

4.49 Paragraphe 700.50(1) du RAC – Service de vol fractionné

- 1) La durée maximale de la période de service de vol prévue à l'article 700.28 du RAC peut être dépassée si l'exploitant aérien accorde au membre d'équipage de conduite une pause d'au moins 60 minutes dans un poste de repos approprié pendant la période de service de vol. La durée maximale de la période de service de vol peut être augmentée d'une durée égale à :
- a) cent pour cent (100 %) de la durée de la pause accordée au cours de la période commençant à minuit (0 h) et se terminant à 5 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté;
 - b) cinquante pour cent (50 %) de la durée de la pause accordée au cours de la période commençant à 6 h et se terminant à 23 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté;
 - c) cinquante pour cent (50 %) de la durée de la pause accordée en cas de réaménagement à court terme, en raison d'une circonstance opérationnelle imprévue, de la période de service de vol après qu'elle a débuté.
- 2) Il n'y a pas de limite à la durée d'une période de service de vol prolongée par un service fractionné, comme le stipule l'article 700.50 du RAC.

Remarque : Pour l'application de l'article 700.50 du RAC, une « pause » est définie comme une période au sol, plus courte qu'une période de repos, pendant laquelle l'équipage de conduite est libre de toute tâche, mais qui est toujours considérée comme faisant partie d'une période de service de vol. Elle est prise en compte dans le cadre de la période de service de vol, mais n'est pas comptabilisée dans les heures travaillées.

4.50 Paragraphe 700.50(2) du RAC – Calcul du dépassement

- 1) Pour calculer le dépassement permis de la durée de la période maximale de service de vol, on soustrait d'abord 45 minutes de la durée de la période de repos accordée au membre d'équipage de conduite, et on multiplie la différence par 100 % ou 50 % selon le moment de la journée.
- 2) Ces 45 minutes correspondent au temps requis pour :
 - a) se préparer au coucher;
 - b) s'endormir;
 - c) se réveiller, secouer l'inertie du sommeil et se préparer pour le service.
- 3) Deux de ces éléments impliquent qu'ils sont réalisés au début de la pause et le dernier à la fin de la pause, mais la manière dont les 45 minutes sont réparties entre les trois éléments est entièrement à la discrétion de l'exploitant aérien.
- 4) La durée minimale de la pause de 60 minutes n'inclut pas le temps de déplacement pour se rendre et revenir du poste de repos approprié ni les 45 minutes prescrites aux paragraphes (1 et 2) ci-dessus. Dans le cas d'une pause d'une durée minimale de 60 minutes, la période maximale de service de vol pourrait être prolongée de 15 minutes (facteur de 100 %) ou de 7,5 minutes (facteur de 50 %). La pause doit être d'au moins 60 minutes, mais l'exploitant aérien peut accorder une pause plus longue.
- 5) À la suite d'une période de service de vol prolongée par un service de vol fractionné, il n'est pas nécessaire de prolonger la période de repos au-delà de ce que prévoit l'article 700.40(1) du RAC.

4.51 Paragraphe 700.50(3) du RAC – Utilisation limitée à trois nuits consécutives

- 1) Un membre d'équipage de conduite peut voir sa période de service de vol prolongée au cours du service de nuit à l'aide d'une disposition visant la période de service de vol fractionné pendant un maximum de 3 nuits consécutives.

4.52 Paragraphe 700.50(4) du RAC – Heure locale

- 1) L'heure mentionnée au paragraphe (1) correspond à l'heure locale à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté.

4.53 Paragraphe 700.50(5) du RAC – Service de vol fractionné et en réserve

- 1) Si un membre d'équipage de conduite en réserve se voit assigner un service de vol qui comprend un service de vol fractionné, sa période de service en réserve peut être prolongée de deux (2) heures si une pause lui est accordée conformément au présent article. La période de service de vol suivant la pause ne doit pas comprendre plus de deux (2) vols.

4.54 Paragraphe 700.51(1) du RAC – Périodes de service de vol consécutives

- 1) Il est interdit à un exploitant aérien d'assigner au membre d'équipage de conduite plus de trois périodes consécutives de service de nuit, si une partie de celles-ci tombe entre 2 h et 5 h 59 (la phase de dépression circadienne), à moins qu'il ne lui accorde une nuit de repos locale à la fin de la troisième période de service de vol.
- 2) Le nombre de périodes de service de vol consécutives qui empiètent sur la phase de dépression circadienne est limité à 3.
- 3) Il est possible d'utiliser le service de vol fractionné pour prolonger une période de service de vol si le membre d'équipage de conduite est affecté au service de nuit à trois occasions consécutives

(paragraphe 700.50(3) du RAC). Par définition, un service de nuit empiète sur la phase de dépression circadienne.

- 4) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite fait une mise en place qui n'est pas immédiatement suivie d'une PSV, la mise en place n'est traitée comme une PSV que pour le calcul de la durée de la période de repos en application du paragraphe 700.43(4) du RAC. En pareil cas, la mise en place qui n'est pas immédiatement suivie d'une PSV n'est pas prise en compte dans le calcul de la période de repos de trois nuits consécutives.

4.55 Paragraphe 700.51(2) du RAC – Conditions

- 1) Un membre d'équipage de conduite peut se voir assigner plus de trois et jusqu'à cinq périodes consécutives de service de vol, même si une partie de celles-ci tombe entre 2 h et 5 h 59, si on lui accorde :
 - a) une période de repos de trois heures dans un poste de repos approprié au cours de chaque période de service de vol;
 - b) une période sans service de 56 heures consécutives à la fin de la dernière des périodes de service de vol consécutives.
- 2) La limite de 3 périodes de service de vol consécutives qui empiètent sur la phase de dépression circadienne peut être étendue jusqu'à un maximum de 5 si les conditions sont remplies.
- 3) Après avoir accompli plus de trois et jusqu'à cinq périodes de service de vol consécutives qui empiètent sur la phase de dépression circadienne, un membre d'équipage de conduite ne peut être affecté à un service avant d'avoir effectué 56 heures consécutives sans service.
- 4) Étant donné que l'exploitant aérien doit fournir au membre d'équipage de conduite un minimum de 56 heures consécutives sans service à la fin de la dernière période de service de vol consécutive et que la mise en place répond à la définition du service, aucun service ne peut avoir lieu pendant la période sans service ou pendant une période de repos. La période de repos ou la période sans service peut avoir lieu à un endroit autre que la base d'affectation du membre d'équipage de conduite ou après le retour du membre d'équipage de conduite à la base d'affectation une fois que tous les services ont été accomplis.
- 5) La période de repos prise dans un poste de repos approprié pendant chaque période de service de vol ne prolonge pas la période de service de vol. Toutefois, si toutes les conditions requises par l'article 700.50 du RAC sont remplies, la disposition relative au service de vol fractionné peut être utilisée pour prolonger la période de service de vol pour un maximum de trois services de nuit consécutifs.
- 6) La disposition de circonstance opérationnelle imprévue peut être utilisée si toutes les conditions des dispositions pertinentes sont remplies.

4.56 Paragraphe 700.52(1) du RAC – Report de l'heure de présentation au travail

- 1) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite est avisé d'un changement d'horaire avant de quitter son poste de repos approprié pour se présenter au travail, la durée maximale de la période de service de vol sera calculée à partir de l'heure initiale de prise de service ou de l'heure de prise de service reportée, selon celle qui établira la période de service de vol la plus courte.
 - a) Par exemple, cela s'applique lorsqu'un événement qui empêchera le départ d'avoir lieu comme prévu, se produit pendant la période de repos, mais avant le début de la période de service de vol (p. ex., retard dû à la météo ou à des problèmes techniques).
- 2) La période maximale de service de vol ne peut pas être prolongée en raison d'un report de l'heure de présentation au travail même si le membre d'équipage de conduite est attiré à une

route ou à un appariement différent, à moins d'avoir respecté le paragraphe 700.52(2) du RAC et d'avoir accordé la période de repos appropriée conformément au paragraphe 700.52(3) du RAC.

a) Exemples :

- i) Selon les tableaux des périodes maximales de service de vol, si l'heure de présentation initiale était 6 h et que le nombre de vols de moins de 30 minutes est inférieur à onze (11), la période maximale de service de vol serait de 12 heures. Si l'heure de présentation est reportée à 9 h, la période maximale de service de vol selon le tableau des périodes maximales de service de vol serait de 13 heures. Toutefois, la période de service de vol la plus courte étant celle permise à 6 h; la période maximale de service de vol demeurera donc de 12 heures.
- ii) Dans les mêmes circonstances, si l'heure de présentation initiale était 22 h 30, la période maximale de service de vol serait de 11 heures. Si l'heure de présentation est reportée à 2 h, la période maximale de service de vol selon le tableau des périodes maximales de service de vol passe à 9 heures. Toutefois, la période de service de vol la plus courte étant celle permise à 2 h, la période maximale de service de vol demeurera donc de 9 heures.

4.57 Paragraphe 700.52(2) du RAC – Report de l'heure de présentation au travail – quand commence la période de service de vol

- 1) Lorsque le report de l'heure de présentation est de moins de 4 heures, l'heure de début de la période de service de vol est l'heure de présentation reportée.
- 2) Lorsque l'heure de présentation est reportée de 4 heures ou plus, mais de moins de 10 heures, l'heure de début de la période de service de vol est 4 heures après l'heure de présentation initiale.

a) Exemples :

- i) Si l'heure de présentation initiale était 6 h et que l'heure de présentation reportée est 9 h, la période de service de vol commencera à 9 h.
- ii) Si l'heure de présentation initiale était 6 h et que l'heure de présentation reportée est 12 h, la période de service de vol commencera à 10 h.

4.58 Paragraphe 700.52(3) du RAC – Heure de présentation reportée de 10 heures ou plus

- 1) Une heure de présentation reportée de 10 heures ou plus peut être considérée comme une période de repos si :
 - a) le membre d'équipage de conduite est avisé du délai avant de quitter le poste de repos approprié;
 - b) l'exploitant aérien ne dérange pas le membre avant une heure qu'ils ont convenue;
 - c) l'exploitant aérien se conforme à toutes les conditions énoncées dans l'article 700.52 du RAC.

4.59 Paragraphe 700.52(4) du RAC – Communiquer avec les membres d'équipage

- 1) L'exploitant aérien peut communiquer avec le membre d'équipage de conduite au cours du délai visé au paragraphe (3) s'ils conviennent tous deux d'une autre heure à laquelle l'exploitant aérien peut contacter le membre d'équipage :

- a) s'il se trouve dans un poste de repos approprié, l'exploitant aérien peut contacter le membre de l'équipage de conduite 30 minutes avant l'heure à laquelle le membre devait initialement quitter un poste de repos approprié;
 - b) l'exploitant aérien peut contacter le membre d'équipage de conduite dans les 60 minutes qui précèdent l'heure de présentation initiale prévue.
 - c) L'exploitant aérien peut choisir l'option a) ou b) s'il a besoin de contacter le membre d'équipage de conduite.
- 2) Ces critères définissent quand l'exploitant aérien peut effectivement déranger le membre d'équipage de conduite (p. ex., un appel téléphonique). L'envoi d'un message texte ou d'un courriel (méthode passive) qui ne dérange pas le membre d'équipage de conduite permis en tout temps.
- 3) Il est recommandé au membre d'équipage de conduite qu'il mette son téléphone en sourdine (ne pas déranger) lorsqu'il va dormir.
- 4) Aucune différence concernant la communication avec un membre d'équipage de conduite se trouvant à sa base d'affectation et loin de cette dernière n'est précisée dans le règlement.

4.60 Paragraphe 700.60(1) du RAC – Période de service de vol maximale – équipage de conduite renforcé et poste de repos

- 1) Généralités : Nonobstant la durée maximale de la période de service de vol prescrite à l'article 700.28 du RAC, une période de service de vol peut être prolongée jusqu'à la durée maximale indiquée dans le tableau figurant au paragraphe 700.60(1) du RAC, si l'exploitant affecte à un vol le nombre additionnel de membres d'équipage de conduite et met à leur disposition des postes de repos à bord.
- 2) Un **poste de repos de classe 1** s'entend d'une couchette ou d'une autre surface horizontale située dans un endroit qui est :
 - a) isolé du poste de pilotage et de la cabine-passagers;
 - b) doté d'un dispositif du contrôle de la température et de la lumière;
 - c) exposé à un niveau minimal de bruit et d'autres dérangements.
- 3) Pour s'assurer du caractère approprié d'un poste de repos, il faut se référer au document SAE ARP 4101/3, Crew Rest Facilities (Poste de repos des membres d'équipage de conduite) conjointement avec ARP 4101, Flight Deck Layout and Facilities (Configuration et installations du poste de pilotage) pour la conception et l'installation des postes de repos des membres d'équipage de conduite. Les documents SAE suivants peuvent aussi être utiles et peuvent être achetés auprès de :
 - a) SAE World Headquarters
400 Commonwealth Drive
Warrendale, PA 15096
1-877-606-7323 (États-Unis et Canada)
1-724-776-4970 (International)
CustomerService@sae.org
 - b) SAE ARP 1323, Type Measurements of Aircraft Interior Sound Pressure Levels during Cruise.
 - c) SAE ARP 4245, Quantities for Description of the Acoustical Environment in the Interior of the Aircraft.
- 4) Un **poste de repos de classe 2** désigne un siège qui permet de dormir en position horizontale dans un endroit qui :

- a) est isolé des passagers par un rideau ou une autre forme de séparation qui atténue la lumière et le bruit;
 - b) est équipé d'un équipement d'oxygène portatif;
 - c) minimise le dérangement par les passagers et les membres d'équipage.
 - d) Une couchette qui permet de dormir à l'horizontale, mais qui n'est pas un siège et qui ne peut pas être qualifiée de poste de repos de classe 1 est considérée comme un poste de repos de classe 2.
- 5) Un **poste de repos de classe 3** désigne un siège inclinable à au moins 40 degrés par rapport à la verticale et doté d'un appui pour les jambes et les pieds.
- 6) La période maximale de service de vol peut être prolongée lorsque l'équipage de conduite est renforcé d'un ou deux membres additionnels et qu'un poste de repos est fourni. Un poste de repos doit être fourni pour chacun des membres supplémentaires de l'équipage de conduite.
- 7) Avec un membre d'équipage de conduite additionnel et :
- a) un poste de repos de classe 3 : la période maximale de service de vol serait de 14 heures;
 - b) un poste de repos de classe 2 : la période maximale de service de vol serait de 15 heures;
 - c) un poste de repos de classe 1 : la période maximale de service de vol serait de 15 heures.
- 8) Avec deux membres d'équipage de conduite additionnels et :
- a) un poste de repos de classe 3 : la période maximale de service de vol serait de 15,25 heures;
 - b) un poste de repos de classe 2 : la période maximale de service de vol serait de 16,50 heures;
 - c) un poste de repos de classe 1 : la période maximale de service de vol serait de 18 heures.

4.61 Paragraphe 700.60(2) du RAC – Limites

- 1) Des conditions entourant l'utilisation d'un équipage de conduite renforcé s'appliquent et restreignent l'utilisation des périodes de service de vol prolongées mentionnées aux paragraphes (2) et (3) à trois vols ou moins.
- 2) Pour une période de service de vol comprenant un seul vol, les périodes de repos en vol dans les postes de repos sont accordées à tous les membres d'équipage de conduite. Les périodes de repos sont réparties également entre les membres d'équipage de conduite.
- 3) Pour une période de service de vol comprenant deux ou trois vols, le membre d'équipage de conduite qui sera aux commandes lors de l'atterrissage final se voit accorder au moins 2 heures consécutives de repos en vol au poste de repos. Les autres membres d'équipage de conduite bénéficieront d'au moins 90 minutes consécutives de repos en vol au poste de repos.
- 4) L'exploitant aérien qui nécessite un équipage de conduite renforcé pour prolonger légèrement la période de service de vol maximale peut soumettre un dossier de sécurité concernant le système de gestion des risques liés à la fatigue, aux fins de prise en considération.

4.62 Paragraphe 700.60(3) du RAC – Période de service de vol – poste de repos

- 1) La période de service de vol du membre d'équipage de conduite comprend tout le temps passé au poste de repos.
- 2) Le temps de vol total d'un vol renforcé par des membres d'équipage de conduite supplémentaires doit être inclus dans les enregistrements du temps de vol de chaque membre d'équipage de conduite. (alinéa 700.27(2)b) du RAC).

4.63 Paragraphe 700.60(4) du RAC – Unité de l'équipage de conduite renforcé

- 1) La période de service de vol de tous les membres d'un équipage de conduite renforcé doit commencer et se terminer au même endroit.
- 2) Si plus d'un vol est prévu, le paragraphe permet à un ou des membres additionnels de se joindre à l'équipage de conduite après le premier vol s'il est d'une durée prévue de moins de 105 minutes. Tous les membres d'équipage de conduite doivent terminer leur période de service de vol au même endroit.
 - a) Exemples :
 - i) La période de service de vol commence à Toronto et se termine à Abu Dhabi pour tous les membres d'équipage de conduite.
 - ii) La période de service de vol commence à Toronto, se poursuit après une escale à Montréal, et se termine à Abu Dhabi pour tous les membres d'équipage de conduite. En présumant que le temps de vol de Toronto à Montréal est de moins de 105 minutes, un membre additionnel d'équipage de conduite peut se joindre au vol à Montréal.

4.64 Paragraphe 700.60(5) du RAC – Renforcer l'équipage de conduite au poste de pilotage

- 1) Au moins un membre d'équipage de conduite additionnel doit être présent dans le poste de pilotage au cours de tous les décollages et atterrissages.
- 2) Ce paragraphe ne s'applique pas lorsque le membre d'équipage de conduite supplémentaire se joint au vol après le premier vol (tel qu'indiqué au paragraphe 4).

4.65 Paragraphe 700.60(6) du RAC – Déterminer le temps disponible pour le repos en vol

- 1) L'exploitant aérien doit déterminer le temps disponible pour le repos en vol se basant sur la période comprise entre le moment où l'aéronef atteint 10 000 pieds (3 048 m) au-dessus de l'altitude de l'aérodrome et 15 minutes avant le début prévu de la descente, conformément au paragraphe (3).

4.66 Paragraphe 700.60(7) du RAC – Prolongation d'une période de repos

- 1) À la suite d'une prolongation de la période de service de vol par l'assignation de membres d'équipage de conduite supplémentaire et la disponibilité de postes de repos en vol, la période de repos accordée doit correspondre à la plus longue des durées suivantes :
 - a) la durée de la période de service qui vient de se terminer;
 - b) 16 heures lorsque la période de service de vol se termine à la base d'affectation;
 - c) 14 heures dans un poste de repos approprié.
- 2) Exemples

- i) Une période de service de vol de 18 heures nécessite une période de repos de 18 heures si la période de service de vol se termine à la base d'affectation ou une période de repos de 18 heures dans un poste de repos approprié.
 - ii) Une période de service de vol de 15 heures nécessite une période de repos de 16 heures si elle se termine à la base d'affectation ou une période de repos de 15 heures dans un poste de repos approprié.
 - iii) Une période de service de vol de 14 heures nécessite une période de repos de 16 heures si elle se termine à la base d'affectation ou une période de repos de 14 heures dans un poste de repos approprié.
- 3) Les périodes de repos peuvent être augmentées dans certaines circonstances et un diagramme, qui peut aider à comprendre quelle disposition s'applique, figure à l'annexe A de la présente circulaire d'information.

4.67 Article 700.61 du RAC – Vols à longue distance

- 1) Pour les vols effectués par des équipages de conduite non renforcés et lorsqu'une partie de la période de service de vol empiète sur la phase de dépression circadienne, aucun vol ne peut suivre un vol régulier de plus de 7 heures.
- 2) Afin d'effectuer un vol de plus de 7 heures suivi par un autre vol (avec le même équipage de conduite) qui empiète sur la phase de dépression circadienne d'un membre d'équipage de conduite, un système de gestion des risques liés à la fatigue serait requis.
- 3) Toutes les activités qui correspondent à la définition de « service » (dont entre autres la « mise en place » et les « déplacements haut le pied ») doivent être prises en considération pour le calcul de la période de service du membre d'équipage de conduite.

4.68 Paragraphe 700.62(1) du RAC – Vols à très longue distance – Durée maximale de la période de service de vol

- 1) Il est interdit aux exploitants aériens d'assigner à un membre d'équipage de conduite une période de service de vol de plus de 18 heures et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation.

4.69 Paragraphe 700.62(2) du RAC – Vols à très longue distance – Temps de vol maximal

- 1) Il est interdit à un exploitant aérien d'assigner à un membre d'équipage de conduite un vol dont la durée prévue est de plus de 16 heures et au membre d'accepter une telle assignation.
- 2) Un système de gestion des risques liés à la fatigue est requis afin d'effectuer un vol à très longue distance (c.-à-d. un vol de plus de 16 heures).

4.70 Article 700.63 du RAC – Circonstance opérationnelle imprévue – Période de service de vol et période de repos

- 1) Définition : (d'après l'article 101.01 du RAC) Événement qui est indépendant de la volonté de l'exploitant aérien ou de l'exploitant privé, comme le mauvais temps non prévu, un défaut de fonctionnement de l'équipement ou un retard dans le contrôle de la circulation aérienne.
- 2) Afin d'être considéré comme une circonstance opérationnelle imprévue, l'événement doit se produire au cours des 60 premières minutes après le début du vol ou pendant la période de service de vol, et l'événement doit être hors du contrôle de l'exploitant aérien.
 - a) Exemple : De mauvaises conditions météorologiques annoncées au cours des 60 minutes qui précèdent le début de la période de service de vol ou qui se développent

pendant la période de service de vol et causent une prolongation au-delà de la durée maximale répondraient aux critères de désignation de circonstances opérationnelles imprévues.

- 3) Un événement se produisant plus de 60 minutes avant que le membre d'équipage de conduite se présente au travail n'est pas un imprévu et la période de service de vol ne peut pas être prolongée pour cette raison.
- 4) Une fois la période de service de vol terminée (moteurs ou hélices arrêtés), des retards résultants de problèmes opérationnels de l'aéroport, d'inspections imprévues par les services de douanes, d'immigration, d'organisme d'application de la loi ou l'autorité nationale de l'aviation, doivent être consignés comme du temps de service (heures de travail), le cas échéant, mais ne sont pas considérés comme des circonstances opérationnelles imprévues.
- 5) Une période de service en réserve peut être prolongée si les conditions précisées à l'article 700.70 du RAC sont remplies.

4.71 Paragraphe 700.63(1) du RAC – Pouvoir du commandant de bord

- 1) Si le commandant de bord est d'avis qu'une circonstance opérationnelle imprévue qui a lieu au cours des 60 premières minutes de la période de service risque d'entraîner un niveau de fatigue qui peut compromettre la sécurité du vol,
- 2) Il peut, après s'être informé auprès de tous les membres d'équipage de leur niveau de fatigue :
 - a) réduire la période de service de vol d'un membre d'équipage de conduite;
 - b) prolonger la période de service de vol d'un membre d'équipage de conduite au-delà de la période maximale de service de vol, comme suit :
 - i) d'une (1) heure si l'aéronef est piloté par un seul pilote,
 - ii) de deux (2) heures, si l'équipage de conduite est composé de deux pilotes;
 - iii) de trois (3) heures, si l'équipage de conduite est renforcé et que la période de service de vol prévue comprend un seul vol,
 - iv) de deux heures, si l'équipage de conduite est renforcé et si la période de service de vol prévue comprend deux ou trois vols;
 - c) prolonger la période de repos du membre d'équipage de conduite.
- 3) L'autorité pour l'utilisation de la disposition de circonstance opérationnelle imprévue relève uniquement du commandant de bord et les limites pour la réduction d'une période de service de vol (alinéa 700.63(1)a) du RAC) ou la prolongation de la durée d'une période de repos (alinéa 700.63(1)c) du RAC) ne sont pas définies dans le règlement. L'exploitant aérien peut fournir des conseils raisonnables sur la réduction d'une période de service de vol ou la prolongation d'une période de repos et peut établir des limites qui sont plus restrictives que les limites liées à la prolongation d'une période de service de vol précisées à l'alinéa 700.63 (1)b) du RAC.
- 4) Toute utilisation de la disposition de circonstance opérationnelle imprévue doit être faite de bonne foi, est entièrement à la discrétion du CdB et les circonstances qui peuvent conduire à l'utilisation de la disposition de circonstance opérationnelle imprévue doivent être indépendantes de la volonté de l'exploitant aérien.
- 5) La disposition de circonstance opérationnelle imprévue ne doit être utilisée pour prolonger une période de service de vol que si la période de service de vol maximale en vertu de l'article 700.28 du RAC risque d'être dépassée.

- a) Exemple : une période de service de vol de 9 heures est programmée alors que la durée maximale d'une période de service de vol calculée en vertu de l'article 700.28 du RAC est de 11 heures. Pendant la période de service de vol, des retards exigent que la période de service de vol de 9 heures soit prolongée à 10 heures. La disposition de circonstance opérationnelle imprévue n'est pas nécessaire, car la période de service de vol maximale ne sera pas dépassée.
- 6) Les options disponibles pour un commandant de bord concernant la disposition de circonstance opérationnelle imprévue peuvent être utilisées jusqu'à 60 minutes avant le début et à n'importe quel moment pendant une période de service de vol. Le CdB doit également tenir compte des affectations de service de tous les membres de l'équipage lorsqu'il prend la décision de prolonger une période de service de vol en raison d'une circonstance opérationnelle imprévue.

4.72 Paragraphe 700.63(2) du RAC – Dépassement de la prolongation de la période maximale de service de vol en raison d'autres circonstances opérationnelles imprévues

- 1) Si un commandant de bord a prolongé la période de service de vol en raison d'une circonstance opérationnelle imprévue et qu'une autre circonstance opérationnelle imprévue survient après le décollage, le commandant de bord peut, nonobstant le paragraphe précédent, poursuivre le vol jusqu'à l'aérodrome de destination ou jusqu'à un aérodrome de dégagement.
 - a) Exemple :
 - i) Un équipage de conduite de deux personnes, une période maximale de service de vol de 12 heures pour la journée et des vols qu'il est prévu d'effectuer en 11 heures.
 - ii) Une circonstance opérationnelle imprévue se produit au cours de 60 premières minutes de la période de service de vol ce qui entraîne un retard de 2,5 heures.
 - iii) En supposant que le commandant de bord décide d'appliquer la prolongation permise au paragraphe (1), la période maximale de service de vol sera dépassée de 1,5 heure (la limite permise étant de 2 heures).
 - iv) Une deuxième circonstance opérationnelle se produit due à la météo au point de destination de sorte que le vol final est dérouté vers un aérodrome de dégagement se trouvant à 1 heure de vol.
 - v) Cela entraînera un dépassement de 2,5 heures de la période maximale de service de vol, ce qui en vertu du paragraphe (2) est permis.

4.73 Paragraphe 700.63(3) du RAC – Prolongation de la période de repos

- 1) Après une prolongation de la période de service de vol en raison de circonstances opérationnelles imprévues, la période de repos doit être prolongée d'une durée au moins égale à la prolongation de la période de service de vol.
 - a) Exemple : Si la période de service de vol a été prolongée au-delà du maximum de 1,5 heure, la durée de la période de repos suivante sera prolongée de 1,5 heure.
- 2) Les périodes de repos peuvent être augmentées dans certaines circonstances et un diagramme, qui peut aider à comprendre quelle disposition s'applique, figure à l'annexe A de la présente circulaire d'information.

4.74 Paragraphe 700.63(4) du RAC – Exigence d'aviser l'exploitant aérien

- 1) Il incombe au commandant de bord de s'assurer que l'exploitant aérien est informé de toute modification de la période de service de vol ou de la période de repos apportée en application du

présent article. Aucune méthode n'est spécifiée pour la transmission de l'information, mais une fois informé, l'exploitant aérien peut contrôler les dossiers et affecter le membre d'équipage de conduite à une période de service appropriée (voir l'article 700.21 du RAC).

4.75 Paragraphe 700.64(1) du RAC – Circonstances opérationnelles imprévues – Service de vol fractionné

- 1) En cas de circonstance opérationnelle imprévue qui a lieu **après le début de la période de service de vol**, l'exploitant aérien peut modifier la période de service de vol d'un membre d'équipage de conduite afin d'y inclure un service de vol fractionné, conformément à l'article 700.50 du RAC, si le commandant y consent. La modification peut avoir lieu seulement si elle se produit avant le début de la pause au sol et que celle-ci commence après que la décision a été prise d'inclure un service de vol fractionné. La période passée à attendre la décision d'inclure un service de vol fractionné ne compte pas dans la durée de la pause.
 - a) Exemple : Après le premier de plusieurs vols prévus, l'aéronef connaît un problème mécanique qui devrait être réglé en 30 minutes. Une (1) heure plus tard, il est clair qu'il faudra 4 heures pour effectuer la réparation. À ce moment-là, un service de vol fractionné pourrait être instauré. La première heure au sol n'est pas comprise dans la pause prévue. Toutefois, la pause peut faire partie du délai prévu de 4 heures (après la première heure du délai).

4.76 Paragraphe 700.64(2) du RAC – Inclusion d'un service de vol fractionné

- 1) Le commandant de bord ne doit pas accepter l'inclusion d'un service de vol fractionné si, après consultation auprès de tous les autres membres d'équipage, il en conclut qu'une période de service de vol fractionné pourrait entraîner un niveau de fatigue apte à compromettre la sécurité du vol.

4.77 Article 700.70 du RAC – Membre d'équipage de conduite en réserve

- 1) L'article établit les paramètres de la désignation d'un membre d'équipage de conduite en réserve. La période de service de vol du membre d'équipage de conduite peut être modifiée pendant la période de disponibilité en réserve pourvu que les périodes d'avis et le nombre d'heures de vol de la période de service de vol respectent ce qui est énoncé dans l'article. Lorsqu'un membre d'équipage de conduite en période de disponibilité en réserve est affecté à une période de service de vol, la période allant du début de la période de disponibilité en réserve jusqu'à la fin de la période de service de vol est appelée période de service en réserve.
- 2) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite en période de disponibilité en réserve est assigné à une période de service de vol, la longueur maximale de la période de service en réserve indiquée au paragraphe 700.70(7) du RAC peut être plus restrictive que la longueur maximale d'une période de service de vol déterminée en vertu de l'article 700.28 du RAC.
- 3) Selon le paragraphe 700.19(2) du RAC, les références à une heure de la journée sont :
 - a) de l'heure locale de l'endroit où se trouve le membre d'équipage de conduite si ce dernier est acclimaté à cet endroit;
 - b) de l'heure locale du dernier endroit où il était acclimaté, si le membre d'équipage de conduite n'est pas acclimaté à l'endroit où il se trouve.
- 4) L'un des facteurs les plus fatigants dans les fonctions d'un membre d'équipage de conduite correspond à la nature souvent dynamique et perturbatrice de l'horaire de travail de cette personne. Cette disposition, parmi d'autres, vise à fournir une base pour qu'un membre d'équipage de conduite reçoive le niveau de préavis approprié afin de se reposer pour se préparer à ce service.

- 5) Lorsque le début de la période de disponibilité en réserve ou une partie de celle-ci se situe dans la phase de dépression circadienne, des périodes de préavis variables sont nécessaires pour donner au membre d'équipage de conduite la possibilité de prendre un repos supplémentaire.

4.78 Paragraphe 700.70(1) du RAC – Notification du membre d'équipage de conduite

- 1) L'exploitant aérien doit fournir un avis au membre d'équipage de conduite avant de le désigner comme membre d'équipage de conduite en réserve. L'avis doit indiquer le lieu, l'heure du début et de la fin de la période de disponibilité en réserve. Le membre d'équipage de conduite doit recevoir cette information au plus tard :
- a) 12 heures avant le début de la période de disponibilité en réserve, si aucune partie de cette période ne tombe pendant la phase de dépression circadienne du membre;
 - b) 32 heures avant le début de la période de disponibilité en réserve, si toute partie de cette période tombe pendant la phase de dépression circadienne du membre.
- 2) L'heure de début d'une période de disponibilité en réserve notifiée à un membre d'équipage de conduite en vertu de ce paragraphe devient le point de référence pour tout changement futur de l'heure de début de cette période de disponibilité en réserve.
- 3) Il n'est pas nécessaire que des périodes de disponibilité en réserve commencent toutes au même moment de la journée.

4.79 Paragraphe 700.70(2) du RAC – Modification de l'heure du début de la période de disponibilité en réserve

- 1) Les restrictions imposées à l'exploitant aérien en ce qui a trait aux modifications pouvant être apportées à l'heure du début de la période de disponibilité en réserve indiquée dans l'avis fourni au membre d'équipage de conduite en vertu du paragraphe (1). L'exploitant aérien ne peut modifier l'heure du début de la période de disponibilité en réserve du membre d'équipage de conduite :
- a) de plus de 2 heures avant ou 4 heures après le début de la période de disponibilité en réserve indiqué au membre d'équipage de conduite conformément au paragraphe (1);
 - b) de plus de 8 heures avant ou après l'heure du début de la période de disponibilité en réserve indiquée au membre d'équipage de conduite conformément au paragraphe (1), durant toute période de 168 heures consécutives, à moins que deux (2) jours consécutifs de période sans service ne soient accordés au membre d'équipage de conduite pendant la période de 168 heures consécutives.

Remarque : Les deux conditions de cette sous-section sont destinées à être lues inclusivement.

- 2) Les périodes de préavis précisées au paragraphe 700.70(1) du RAC s'appliquent toujours lorsqu'un exploitant aérien souhaite modifier l'heure de début de la période de disponibilité en réserve d'un membre d'équipage de conduite.
- 3) Le nombre d'heures de changement à l'intérieur de la période de 168 heures consécutives est cumulatif.
- a) Exemple : Si une période de disponibilité en réserve est modifiée de deux heures aujourd'hui, modifiée à nouveau le lendemain pour revenir à l'heure initialement prévue, et si ces changements sont compris dans la période de 168 heures consécutives, cela est considéré comme une modification de 4 heures.
- 4) Limites et conditions pour modifier l'heure de début d'une période de disponibilité en réserve :
- a) Scénario 1

- i) Pour un membre d'équipage de conduite affecté à une période de disponibilité en réserve commençant à 6 h, un préavis de 12 heures est requis (alinéa 700.70(1)a) du RAC) parce qu'aucune partie de la période de disponibilité en réserve ne correspond à la phase de dépression circadienne.
 - ii) Si l'heure de début de la période de disponibilité en réserve est avancée de 6 h à 4 h, il faut donner un préavis de 24 heures avant l'heure de début révisée, car cela empiète sur la phase de dépression circadienne (paragraphe 700.70(4) du RAC). Ce scénario est sans objet si le membre d'équipage de conduite n'a reçu qu'un préavis de 12 heures pour l'heure de début à 6 h.
- b) Scénario 2
- i) Pour un membre d'équipage de conduite affecté à une période de disponibilité en réserve commençant à 4 h, un préavis de 32 heures est requis (alinéa 700.70(1)b) du RAC) parce qu'une partie de la période de disponibilité en réserve empiète sur la phase de dépression circadienne.
 - ii) Si l'heure de début de la période de disponibilité en réserve est avancée de 4 h à 2 h, étant donné qu'un préavis de 32 heures a déjà été donné, un préavis de 24 heures est nécessaire avant l'heure de début révisée, car cela reste dans les limites de la phase de dépression circadienne (paragraphe 700.70(4) du RAC).
 - iii) Si l'heure de début de la période de disponibilité en réserve est reportée de 4 h à 7 h, un préavis de 12 heures seulement par rapport à l'heure de début révisée est requis (alinéa 700.70(1)a) du RAC), car cela ne relève plus de la phase de dépression circadienne et un préavis de 32 heures (alinéa 700.70(1)b) du RAC) avait été donné auparavant.
- c) Scénario 3
- i) Pour un membre d'équipage de conduite affecté à une période de disponibilité en réserve de 14 heures qui débute à 11 h et se termine à 1 h, un préavis de 12 heures est requis (alinéa 700.70(1)a) du RAC).
 - ii) Si l'heure de début de la période de disponibilité en réserve est retardée de deux heures et que la période de disponibilité en réserve correspond maintenant à la phase de dépression circadienne, un préavis de 24 heures est requis avant l'heure de début révisée (paragraphe 700.70(4) du RAC). Encore une fois, ceci est sans objet si le membre d'équipage de conduite n'a reçu qu'un préavis de 12 heures avant l'heure de début de la période de disponibilité en réserve à 11 h.
- 5) L'article 700.70 du RAC est clair sur les exigences relatives à la modification de l'heure de début d'une période de disponibilité en réserve spécifique qui a été assignée conformément au paragraphe 700.70(1) du RAC et une déclaration générale dans le manuel d'exploitation de la compagnie de l'exploitant aérien avise le membre d'équipage de conduite qu'un changement de l'heure de début ne répondrait pas à cette exigence.

4.80 Paragraphe 700.70(3) du RAC – Heure de début de la période de disponibilité en réserve franchissant le seuil de 2 h

- 1) Si un exploitant aérien modifie l'heure de début de la période de disponibilité en réserve pour une heure qui franchit le seuil de 2 h, il doit accorder au membre d'équipage de conduite deux (2) journées isolées consécutives de période sans service avant le début de la prochaine période de disponibilité en réserve. La définition d'une « journée isolée sans service » se trouve à l'article 700.01 du RAC.

4.81 Paragraphe 700.70(4) du RAC – Modification de l'heure de début de la période de disponibilité en réserve – empiètement sur la phase de dépression circadienne

- 1) L'exploitant aérien doit donner un préavis d'au moins 24 heures s'il veut modifier l'heure du début de la période de disponibilité en réserve du membre d'équipage de conduite et si la nouvelle heure de début tombe dans la phase de dépression circadienne du membre d'équipage de conduite. La phase de dépression circadienne correspond à la période comprise entre 2 h et 5 h 59 heure locale à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté.

4.82 Paragraphe 700.70(5) du RAC – Durée de la période de disponibilité en réserve

- 1) L'exploitant aérien peut assigner au membre d'équipage de conduite une période de disponibilité en réserve d'une durée maximale de 14 heures consécutives.

4.83 Paragraphe 700.70(6) du RAC – Période de repos requise

- 1) L'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite une période de repos d'au moins 10 heures consécutives entre les périodes de disponibilité en réserve.

4.84 Paragraphe 700.70(7) du RAC – Limites de la période de service en réserve

- 1) La durée de la période de service en réserve correspond à la durée totale à partir du début de la période de disponibilité en réserve jusqu'à la fin de la période de service de vol assignée. (En résumé : période de disponibilité en réserve + période de service de vol = période de service en réserve).
- 2) La durée maximale de période de service en réserve ne doit pas dépasser :
 - a) 18 heures consécutives, si la période commence entre 2 h et 17 h 59;
 - b) 17 heures consécutives, si la période commence entre 18 h et 18 h 59;
 - c) 16 heures consécutives, si la période commence entre 19 h et 20 h 59;
 - d) 15 heures consécutives, si la période commence entre 21 h et 22 h 59;
 - e) 14 heures consécutives, si la période commence entre 23 h et 1 h 59.
- 3) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite en réserve est assigné à une période de service de vol, la durée maximale de la période de service en réserve est limitée conformément au paragraphe 700.70(7) du RAC. Toutefois, si la période de service en réserve est plus courte que la limite fixée au paragraphe 700.70(7), la durée maximale d'un service de vol calculée à partir des tableaux à l'article 700.28 du RAC constitue une limite, à moins que les conditions prévues au paragraphe 700.70(10) ne soient remplies
 - a) Exemples :
 - i) Si le membre d'équipage de conduite dans une période de disponibilité en réserve commençant à 8 h 00 était affecté à une période de service de vol qui commence à 8 h 00 – la période de service de vol maximale serait de 13 heures (1 à 4 vols de 50 minutes ou plus). La période de service de vol doit se terminer au plus tard à 21 h 00. Dans ce cas, la période de service de vol est limitative.
 - ii) Si le membre d'équipage de conduite dans une période de disponibilité en réserve commençant à 8 h était affecté à une période de service de vol qui commence à 20 h – la période de service de vol maximale serait de 12 heures (1 à 4 vols de 50 minutes ou plus), se terminant potentiellement à 8 h. Dans ce cas, selon l'alinéa 700.70(7)a) du RAC, la période de service en réserve doit se terminer à 2 h (18 heures).

4.85 Paragraphe 700.70(8) du RAC – Limites de la période de service en réserve – équipage de conduite renforcé

- 1) Dans le cas d'un membre d'équipage de conduite en réserve qui est assigné à une période de service de vol avec un équipage de conduite renforcé, la période maximale de service en réserve du paragraphe (7) peut être prolongée de la façon suivante :
 - a) d'au plus 20 heures, si l'équipage de conduite est renforcé d'un membre d'équipage de conduite additionnel et qu'un poste de repos de classe 1 ou de classe 2 est lui est fourni;
 - b) d'au plus 22 heures, lorsque la période de disponibilité en réserve commence entre 21 h et 3 h à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté et si l'équipage de conduite est renforcé de deux membres d'équipage de conduite additionnels et qu'un poste de repos de classe 1 ou de classe 2 est fourni pour chaque membre d'équipage de conduite additionnel;
 - c) d'au plus 26 heures, lorsque la période de disponibilité en réserve commence avant 21 h et après 3 h, à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté et si l'équipage de conduite est renforcé de deux membres d'équipage de conduite additionnels et qu'un poste de repos de classe 1 ou de classe 2 est fourni pour chaque membre d'équipage de conduite additionnel.

4.86 Paragraphe 700.70(9) du RAC – Prolongation de la période de service en réserve

- 1) La période de service en réserve indiquée au paragraphe (7) peut être prolongée si la période de disponibilité en réserve débute entre 2 h et 5 h 59 à l'endroit où le membre d'équipage de conduite est acclimaté et si l'exploitant aérien ne communique pas avec le membre au cours de cette période (entre 2 h et 5 h 59). La période de service en réserve peut être prolongée d'un maximum de 2 heures ou de cinquante pour cent (50 %) de la période de disponibilité en réserve qui a eu lieu entre 2 h et 5 h 59, selon la durée la plus courte.
 - a) Exemple : La période de disponibilité en réserve débute à 4 h et l'exploitant aérien ne communique pas avec le membre d'équipage de conduite avant 6 h. La période de service en réserve peut être prolongée d'une (1) heure (50 % des deux heures comprises entre 2 h et 5 h 59) conformément au paragraphe (7). La période de service en réserve ainsi prolongée sera de 19 heures (18 heures plus 1 heure = 19 heures). Dans ce cas, la période de service en réserve pourrait se terminer à 23 h au plus tard (4 h plus 19 heures).

4.87 Paragraphe 700.70(10) du RAC – Limite : période de service en réserve / période de service de vol

- 1) Sous certaines conditions, l'exploitant aérien peut assigner un membre d'équipage de conduite à une période de service de vol qui dépasse la période de service en réserve si :
 - a) le membre d'équipage de conduite est informé de l'affectation au moins 24 heures à l'avance avant le début de la période de service de vol;
 - b) cet avis n'est pas donné entre 22 h 30 et 7 h 30, ce qui permet d'avoir une possibilité ininterrompue d'obtenir une nuit de repos locale;
 - c) aucun service n'est assigné au membre d'équipage de conduite entre le moment où l'avis est donné et le début de la période de service de vol.
- 2) Nonobstant le fait que l'avis ait pu être donné au membre d'équipage de conduite plus de 24 heures à l'avance, l'intention n'est pas d'empêcher le membre d'équipage de conduite d'être affecté à un service, sauf dans les 24 heures précédant immédiatement le début de la période de service de vol.

- 3) Les conditions de conformité contenues dans le paragraphe 700.70(10) du RAC sont inclusives, c'est-à-dire que toutes les conditions doivent être respectées.
- a) Exemple : l'exploitant aérien veut affecter le membre d'équipage de conduite à une période de service de vol qui commence à 18 h 00 et utiliser la période de service de vol maximale disponible de 12 heures (1 à 4 vols de 50 minutes ou plus). La période de service de vol commencerait à 18 heures et se terminerait le lendemain à 6 heures. Si l'exploitant aérien informe le membre d'équipage de conduite avant 18 h aujourd'hui, demain il pourra commencer cette période de vol de service à 18 h – ceci est autorisé (tant que les deux autres conditions sont respectées).

4.88 Transition du statut de membre « en réserve » à une assignation de service de vol, puis retour au statut « en réserve »

- 1) Il peut arriver qu'un membre d'équipage de conduite dans une période de disponibilité en réserve soit affecté à une période de service de vol et que la période de repos qui s'ensuit empiète sur la période de disponibilité en réserve suivante.
- a) Exemple :
- i) Dans le cas d'un membre d'équipage de conduite qui a été assigné à une période de disponibilité en réserve (une semaine ou un mois), l'horaire de la période de disponibilité en réserve commence à 5 h et se termine à 19 h au plus tard (durée maximale de 14 heures).
- ii) Lorsque le membre d'équipage de conduite est assigné à une période de service de vol qui débute à 8 h et se termine à 21 h suivie de la période de repos requise, supposons de 12 heures à la base d'affectation. La période de repos se terminerait à 9 h le lendemain.
- iii) L'exploitant aérien pourrait alors réassigner une période de disponibilité en réserve au membre d'équipage de conduite, tel qu'initialement prévu. La période de disponibilité en réserve recommencerait à 9 h, mais se terminerait à 19 h, tel que prévu au départ. L'heure de début prévue, soit 5 h, serait utilisée pour calculer la durée maximale de la période de service en réserve.
- iv) L'exploitant aérien ne peut modifier l'heure de début de la prochaine période de disponibilité en réserve que si toutes les conditions et les périodes de préavis énoncées à l'article 700.70 du RAC sont respectées.

4.89 Paragraphe 700.71(1) du RAC – Membre d'équipage de conduite en attente

- 1) L'exploitant aérien doit fournir au membre d'équipage de conduite en attente un endroit qui offre une protection convenable contre les éléments, où il est possible de s'asseoir et de se procurer de la nourriture et des boissons, et qui, si possible, n'est pas accessible au public.

4.90 Paragraphe 700.71(2) du RAC – Période de repos

- 1) L'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite en attente qui n'a été assigné à aucun service de vol, les périodes de repos suivantes :
- a) à la base d'affectation, soit :
- i) 12 heures, ou 11 heures auxquelles s'ajoute le temps de déplacement à partir ou à destination de l'hébergement du membre,
- ii) 10 heures, si l'exploitant aérien fournit un poste de repos approprié.

- b) si le membre se trouve à l'extérieur de la base d'affectation, 10 heures à un poste de repos approprié.

4.91 Article 700.72 du RAC – Repos aux commandes au poste de pilotage

- 1) Le repos aux commandes au poste de pilotage est l'occasion pour le membre d'équipage de conduite d'obtenir un peu de repos au cours d'une période de service de vol. Comme il n'existe aucune garantie qu'il sera possible d'obtenir du repos aux commandes au poste de pilotage pendant une période de service de vol, le membre d'équipage de conduite doit se présenter au travail apte au service.

4.92 Paragraphe 700.72(1) du RAC – Restrictions

- 1) Les restrictions s'appliquant au repos aux commandes au poste de pilotage sont les suivantes :
 - a) la durée de chaque repos aux commandes au poste de pilotage est de 45 minutes, ou moins;
 - b) le repos doit être pris pendant la partie du vol de croisière et se terminer au moins 30 minutes avant l'heure prévue pour la descente;
 - c) un seul membre d'équipage de conduite se repose à la fois;
 - d) au moins deux membres d'équipage demeurent dans le poste de pilotage.

4.93 Paragraphe 700.72(2) du RAC – Conditions

- 1) Les conditions nécessaires pour commencer une période de repos aux commandes au poste de pilotage sont les suivantes :
 - a) le membre d'équipage de conduite doit transférer ses tâches à un membre d'équipage de conduite qui ne prend pas un repos;
 - b) les membres d'équipage de conduite revoient l'état du vol, prenant note de toute tâche particulière que le membre d'équipage de conduite qui ne prend pas de repos devra effectuer;
 - c) le membre d'équipage de conduite passe en revue les critères de réveil;
 - d) les autres membres d'équipage sont avisés de l'heure du début et de la fin du repos; le but étant que les autres membres vérifient à la fin de la période de repos que le membre d'équipage de conduite est bien réveillé.

4.94 Paragraphe 700.72(3) du RAC – État d'éveil

- 1) Le membre d'équipage de conduite qui a pris le repos ne doit assumer aucune fonction pendant une période de 15 minutes après la fin du repos et aucun autre membre de l'équipage de conduite ne doit lui transférer des tâches. Cela permet d'assurer que le membre d'équipage de conduite est bien réveillé et prêt à assumer ses fonctions.

4.95 Paragraphe 700.72(4) du RAC – Exposé opérationnel

- 1) Lorsque le membre d'équipage de conduite qui a pris un repos aux commandes au poste de pilotage reprend ses fonctions, un autre membre d'équipage de conduite lui fait un exposé opérationnel afin de le mettre au courant de qui s'est produit pendant sa période de repos.

5.0 Partie VII, Section IV du RAC – Gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite – Vol d'évacuation médicale

5.1 Article 700.100 du RAC – Application et interprétation

- 1) Un vol d'évacuation médicale, tel que défini à l'article 101.01 du RAC, s'entend d'un vol en vue de faciliter une assistance médicale.
- 2) Les exploitants aériens et les membres d'équipage de conduite qui effectuent des vols d'évacuation médicale sont tenus de se conformer aux exigences énoncées dans la présente section.
- 3) La présente section ne s'applique pas à l'exploitant aérien qui exploite un aéronef en vertu de la sous-partie 2 de la partie VII, ni au membre d'équipage de conduite qui utilise un aéronef en vertu de cette sous-partie.
- 4) Un vol effectué pour la mise en place d'un aéronef avant ou après un vol d'évacuation médicale est considéré comme un vol d'évacuation médicale.
- 5) Un aéronef dépêché pour le transport de fret, même s'il s'agit de fournitures médicales, n'est pas considéré comme un vol d'évacuation médicale.
- 6) Un service aérien régulier transportant des personnes pour des rendez-vous, des consultations, des traitements ou des chirurgies électives de routine chez le médecin ou le dentiste ne constitue pas un vol d'évacuation médicale.
- 7) Lorsqu'un exploitant aérien peut démontrer qu'il existe des circonstances atténuantes et qu'un service aérien régulier doit être reconfiguré en vol d'évacuation médicale afin de transporter du personnel médical et une personne gravement malade ou blessée et nécessitant un traitement d'urgence, par exemple, les règles d'évacuation médicale peuvent être appliquées dans ce cas.

5.2 Paragraphe 700.101(1) du RAC – Système de contrôle et dossiers

- 1) L'exploitant aérien est tenu de se doter d'un système qui lui permet de contrôler les temps de vol, les périodes de service de vol et les périodes de repos de chaque membre d'équipage de conduite. Il doit consigner les détails de ce système dans le manuel d'exploitation de la compagnie (p. ex., le fonctionnement et le mode d'emploi du système).
- 2) Le but du système de contrôle est d'assurer non seulement que l'exploitant aérien n'assigne pas de fonction à un membre d'équipage de conduite et que le membre d'équipage de conduite n'accepte pas une assignation qui l'amènerait à dépasser les limites, mais aussi que les membres d'équipage de conduite bénéficient des périodes de repos et de périodes sans services requises.
- 3) Lorsqu'un exploitant aérien utilise ses équipages de conduite pour des vols autres que des vols d'évacuation médicale, il est tenu, au même titre que les membres d'équipage de conduite, de rendre compte de toutes les heures de service de vol (heures de travail), que le travail soit visé par la présente section ou non.

5.3 Paragraphe 700.101(2) du RAC – Obligation d'aviser l'exploitant aérien

- 1) Si un membre d'équipage de conduite, ou toute autre personne, se rend compte que le service de vol assigné entraînerait le dépassement de la période de service de vol ou du temps de vol maximal prescrites à l'article 700.103 du RAC, la personne ou le membre d'équipage de conduite est tenu d'en informer l'exploitant aérien dès que possible.

5.4 Article 700.102 du RAC – Apté au travail

5.5 Paragraphe 700.102(1) du RAC – Inapte au travail – À l'heure de présentation au travail

- 1) Il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à un membre d'équipage de conduite de commencer une période de service de vol si, au moment de se présenter au travail, ce dernier se l'avise qu'il est fatigué au point d'être inapte à exercer ses fonctions.
- 2) Lorsque le membre d'équipage de conduite se présente au travail au début de la période de service de vol et avise l'exploitant aérien qu'il est inapte à exercer ses fonctions, ce dernier doit immédiatement le relever de ses fonctions pour la période de service de vol et ne pas lui permettre de continuer à travailler.
- 3) Si le membre d'équipage de conduite réalise qu'il n'est pas apte au travail avant de se présenter au travail, il doit en aviser l'exploitant aérien par le moyen le plus rapide.
 - a) Exemple : Le membre d'équipage de conduite est assigné à une période de service de vol de 12 heures comprenant 6 vols et avise l'exploitant qu'il n'est pas apte pour cette assignation, mais qu'il le serait pour les prochaines cinq (5) heures et deux vols. Réassigner le membre d'équipage de conduite uniquement aux deux premiers vols et trouver un remplaçant pour les autres vols peut donner une certaine marge de manœuvre à l'exploitant aérien. Toutefois, si la période de service de vol assignée est de 15 heures en tant que membre d'équipage de conduite renforcé, le membre d'équipage est ou n'est pas apte à assumer ses fonctions.
- 4) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite signale qu'il n'est pas apte à assumer ses fonctions en raison de la fatigue, l'exploitant aérien se doit d'enquêter sur les causes de la fatigue qui ont rendu le membre d'équipage de conduite inapte au travail. S'agit-il, par exemple, de l'horaire que l'exploitant aérien lui a assigné, de l'horaire que le membre d'équipage de conduite a choisi ou d'autres facteurs?

5.6 Paragraphe 700.102(2) du RAC – Inapte au travail pendant une période de service de vol

- 1) Si pendant la période de service de vol, un membre d'équipage de conduite se rend compte qu'il souffre de fatigue au point de ne pas être apte au travail, il doit aviser tous les autres membres d'équipage de conduite et l'exploitant aérien dès que possible.
- 2) Dans les cas où un membre d'équipage de conduite devient inapte au travail pendant la période de service de vol, il doit en aviser le ou les autres membres d'équipage de conduite et l'exploitant aérien. Si cela se produit pendant que l'aéronef est au sol, le membre d'équipage de conduite qui est inapte au travail serait retiré du service de vol.
- 3) Si l'un des membres d'un équipage de conduite composé de deux personnes devient inapte au travail pendant un vol, l'autre membre de l'équipage de conduite devra gérer la situation et faire atterrir l'aéronef en toute sécurité.
- 4) Si un membre d'équipage de conduite, qui fait partie d'un équipage de conduite renforcé (comprenant au total 3 ou 4 membres), devient inapte au travail pendant le vol, un des membres supplémentaires de l'équipage de conduite devrait remplacer celui qui n'est plus apte au travail.

5.7 Paragraphe 700.102(3) du RAC – Inapte au travail pendant une période de service de vol (pilote seul)

- 1) Ce paragraphe décrit les étapes à suivre advenant le cas décrit au paragraphe (2), mais pour un aéronef piloté par un seul pilote.
- 2) Lorsqu'un pilote seul devient inapte au travail plus tard pendant une période de service de vol, il doit dès que possible en informer l'exploitant aérien et se retirer de ses fonctions.

- 3) Si le pilote seul aux commandes devient fatigué au point de ne plus être apte au travail pendant que l'aéronef est en vol, il se doit d'atterrir l'aéronef en toute sécurité, cesser ces fonctions de pilote et aviser l'exploitant aérien.

5.8 Paragraphe 700.102(4) du RAC – Inapte au travail – Dépassement des limites

- 1) Toute personne qui se rend compte que l'exploitant aérien a assigné à un membre d'équipage de conduite une période de service de vol qui entraînerait le dépassement du temps de vol maximal ou de la période maximale de service de vol, doit en informer l'exploitant aérien dès que possible.

5.9 Paragraphe 700.102(5) du RAC – Inapte au travail – Période de repos ou période sans service pas accordée

- 1) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite ou toute autre personne se rend compte qu'une période de repos ou une période sans service n'a pas été accordée au membre d'équipage de conduite, le membre ou la personne doit en aviser l'exploitant aérien dès que possible.

5.10 Article 700.103 du RAC – Temps de vol maximal

5.11 Paragraphe 700.103(1) du RAC – Limites

- 1) Le temps de vol des membres d'équipage de conduite ne doit pas dépasser les limites prescrites. Cette limite s'applique au temps de vol total effectué par un membre d'équipage de conduite. Par conséquent, il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, s'il en résulte que le temps de vol total de ce membre d'équipage de conduite dépasse les limites indiquées dans le présent paragraphe.
- 2) Le temps de vol total des membres d'équipage de conduite ne doit pas dépasser :
- a) 40 heures par période de 7 jours consécutifs, si le vol est effectué en application des sous-parties 704 ou 705 au moyen d'un aéronef autre qu'un hélicoptère;
 - b) 60 heures par période de 7 jours consécutifs si le vol est effectué en application de la sous-partie 703 ou s'il est effectué en hélicoptère;
 - c) 120 heures par période de 30 jours consécutifs ou, dans le cas d'un membre d'équipage de conduite en disponibilité, 100 heures en 30 jours consécutifs;
 - d) 300 heures par période de 90 jours consécutifs;
 - e) 1 200 heures par période de 365 jours consécutifs;
 - f) 8 heures par période de 24 heures consécutives, dans le cas d'un aéronef piloté par un seul pilote.
- 3) Ces limites sont des totaux cumulatifs pour la période précisée. Pour déterminer le nombre d'heures de vol disponibles aujourd'hui, il faut calculer le total des heures de vol effectuées au cours de la période précédente de 6 jours, de 29 jours, de 89 jours et de 364 jours (excluant aujourd'hui). Le nombre total d'heures de vol effectuées pendant ces périodes est déduit des limites susmentionnées et la différence est le nombre d'heures de vol que le membre d'équipage de conduite peut effectuer aujourd'hui.
- a) Exemples :
 - i) Au cours des 29 jours précédents, le membre d'équipage de conduite a volé 109,4 heures. Le temps de vol disponible aujourd'hui est donc : $120 - 109,4 = 10,6$ heures.

- ii) Au cours des 89 jours précédents, le membre d'équipage de conduite a volé 290,2 heures. Le nombre d'heures de vol disponibles aujourd'hui est : $300 - 290,2 = 9,8$ heures.
 - iii) Au cours des 364 jours précédents, le membre d'équipage de conduite a volé 1 186,7 heures. Le nombre d'heures de vol disponibles aujourd'hui est : $1\ 200 - 1\ 186,7 = 13,3$ heures.
- 4) Dans le cas d'un aéronef piloté par un seul pilote, la limite de 8 heures par période de 24 heures consécutives comprend tout le temps de vol du membre d'équipage de conduite au cours de la période et s'applique dès qu'il agit comme pilote seul.
- a) Par exemple, un membre d'équipage de conduite fait partie d'un équipage composé de deux pilotes et effectue un vol de 5 heures pendant la première partie de sa période de service de vol. Ce membre d'équipage de conduite pourrait effectuer un autre vol de trois (3) heures la même période de 24 heures consécutives (selon les 24 heures précédentes).
- 5) Inversement, le membre d'équipage de conduite pourrait être pilote seul pour temps de vol de huit (8) heures, puis se joindre à un équipage de conduite de 2 pilotes pour le reste du temps de vol disponible. Les heures de vol supplémentaires ne font pas partie du temps de vol en tant que pilote seul, et donc ne sont pas assujetties à des limites de temps de vol. Par contre, le jour suivant, une rétrospective des 24 heures précédente doit être faite pour déterminer s'il reste du temps de vol pour le pilote seul.

5.12 Paragraphe 700.103(2) du RAC – Ce que comprend le temps de vol

- 1) Le temps de vol d'un membre d'équipage de conduite comprend :
- a) le temps de vol accumulé lors de tous les autres vols;
 - b) le temps de vol total d'un vol effectué avec un équipage de vol renforcé.

5.13 Article 700.104 du RAC – Durée maximale de la période de service de vol

- 1) Il est interdit à un exploitant aérien d'assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, s'il en résulte que la limite de 14 heures sera dépassée.

5.14 Paragraphe 700.116(1) du RAC – Période de repos – Généralités

- 1) Cet article prescrit la durée et à quel moment un exploitant aérien doit accorder une période de repos à un membre d'équipage de conduite une fois la période de service de vol terminée.
- 2) À la fin d'une période de service de vol, l'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite une période de repos de 10 heures auxquelles s'ajoute le temps de déplacement à destination et à partir de l'endroit où est prise la période de repos.
- a) Exemple : si le temps de déplacement à destination et à partir du poste de repos approprié ou du logement du membre d'équipage de conduite est de 2 heures pour chaque trajet, la durée minimale entre le début et la fin de la période de repos serait de 14 heures (10 heures + 2 heures + 2 heures = 14 heures).
- 3) La période de repos de 10 heures donne au membre d'équipage de conduite la possibilité d'avoir huit (8) heures de sommeil et d'avoir du temps pour les repas et les soins d'hygiène personnelle.
- 4) Il est interdit à l'exploitant aérien d'interrompre une période de repos. Lorsqu'un exploitant aérien désire informer un membre d'équipage de conduite d'un changement d'horaire pendant une période de repos, il le fera de manière passive, en lui adressant un message texte ou un courriel

ou en laissant un message à la réception de l'hôtel. Ainsi, le membre d'équipage de conduite recevra le message à son réveil.

- 5) Si la période entre la fin de la dernière période de service de vol et le début de la suivante est plus longue que la période minimale de repos requise, l'exploitant aérien ne devrait pas communiquer activement avec le membre d'équipage de conduite afin d'éviter de le réveiller.

5.15 Paragraphe 700.116(2) du RAC – Préavis concernant la période de repos

- 1) L'exploitant aérien doit préalablement aviser le membre d'équipage de conduite du début et de la fin de la période de repos.
- 2) Le préavis peut être donné par n'importe quel moyen et le délai de préavis commence au moment de l'envoi de la communication.

5.16 Article 700.117 du RAC – Période de repos – mise en place

- 1) Lorsque le membre d'équipage de conduite est tenu par l'exploitant aérien de se déplacer pour la mise en place après avoir terminé une période de service de vol, l'exploitant doit lui accorder une période de repos supplémentaire d'une durée au moins égale à la moitié du temps de déplacement s'il y a dépassement de la durée maximale de la période de service de vol (c.-à-d., 14 heures).
 - a) Exemple : Un membre d'équipage de conduite a fini une période de service de vol de 12 heures, puis consacre un autre 7 heures pour une mise en place. La période totale est donc de 19 heures ce qui représente un dépassement de 5 heures de la durée maximale de la période de service de vol. La période de repos devrait donc être prolongée de la moitié de cette période de 5 heures et serait alors de 10 heures + 2,5 heures = 12,5 heures, plus le temps de déplacement à destination et en provenance du lieu où est pris le repos.

5.17 Article 700.118 du RAC – Service de vol fractionné

5.18 Paragraphe 700.118(1) du RAC – Prolongation de la période de service de vol

- 1) La durée maximale de la période de service de vol prescrite à l'article 700.104 peut être prolongée de la moitié de la durée de la période de repos, jusqu'à un maximum de trois (3) heures, lorsque le membre d'équipage de conduite peut bénéficier d'une période de repos d'au moins quatre (4) heures consécutives dans un poste de repos approprié, et ce, pendant une période de service de vol.
- 2) L'exploitant aérien doit aviser le membre d'équipage de conduite de la prolongation de la période de service de vol avant le début de la période.
- 3) Il est interdit à l'exploitant aérien d'interrompre la période de repos du membre d'équipage de conduite.

5.19 Paragraphe 700.118(2) du RAC – Prolongation de la période de repos

- 1) La période de repos qui suit une période de service de vol fractionné doit être prolongée d'une durée égale à celle de la prolongation de la période de service de vol.
- 2) Par conséquent, une prolongation de 2 heures de la période de service de vol doit être suivie d'une période de repos de 12 heures, plus le temps de déplacement.

5.20 Article 700.119 du RAC – Période sans service

5.21 Paragraphe 700.119(1) du RAC – Exigences

- 1) Pendant une période sans service, le membre d'équipage de conduite n'est pas tenu de faire quoi que ce soit pour l'exploitant aérien et il est interdit à l'exploitant aérien de demander au membre d'équipage de conduite de faire quoi que ce soit.
 - a) Par exemple, le membre d'équipage de conduite n'est pas tenu de répondre au téléphone, de vérifier la météo, le plan de vol ou d'être disponible.
- 2) Pendant une période sans service, il est interdit au membre d'équipage de conduite d'être « en disponibilité », « en réserve » ou « en attente ».
- 3) L'exploitant aérien est tenu d'accorder à chaque membre d'équipage de conduite l'une des périodes sans service suivantes :
 - a) Au moins 36 heures consécutives au cours de chaque période de 7 jours consécutifs;
 - b) Au moins 3 jours consécutifs au cours de chaque période de 17 jours consécutifs;
 - c) Au moins 4 jours consécutifs au cours de chaque période de 19 jours consécutifs

5.22 Paragraphe 700.119(2) du RAC – Avis de période sans service

- 1) L'exploitant aérien doit préalablement aviser le membre d'équipage de conduite du début et de la fin de la période sans service.
- 2) Le préavis peut être communiqué par n'importe quel moyen et la période sans service commence au moment de l'envoi de l'avis.

5.23 Article 700.120 du RAC – Périodes de service de vol consécutives

- 1) L'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite au moins 24 heures sans service à la suite de trois (3) périodes de service de vol consécutives d'une durée dépassant 12 heures consécutives.
- 2) Lorsqu'une période sans service d'au moins 24 heures consécutives est accordée au membre d'équipage de conduite entre chaque période de service de vol, celles-ci ne sont pas considérées comme étant consécutives.
 - a) Exemples : Période de service de vol de XX heures / Période de repos de XX heures
 - i) 13/11, 13/11, 13/11, 00/24;
 - ii) 13/11, 12/12, 13/11, 13/11, 13/11, 00/24;
 - iii) 13/11, 12/12, 13/11, 13/11, 12/12, 13/11 – etc.

5.24 Article 700.121 du RAC – Heure de présentation au travail reportée

- 1) Cet article s'applique aux situations où l'horaire est modifié juste quelques heures avant l'heure de présentation au travail d'un membre de l'équipage de conduite.
 - a) Par exemple, un événement se produit pendant la période de repos, avant le début de la période de service de vol, qui empêche le départ d'avoir lieu comme prévu, mais ceci ne s'applique pas à un changement d'horaire qui se produira dans deux jours.
- 2) Cet article établit les critères à appliquer pour déterminer quand doit commencer la période de service de vol d'un membre d'équipage de conduite à la suite du report de son heure de présentation au travail. L'exploitant aérien avise le membre d'équipage de conduite du report de

son heure de présentation au travail avant que ce dernier ne quitte son hébergement ou son poste de repos approprié.

- 3) Si l'heure de présentation au travail est reportée de plus de trois (3) heures, la nouvelle heure du début de la période de service de vol sera l'heure de présentation au travail initiale plus trois (3) heures.
- 4) Si l'heure de présentation au travail est reportée de trois (3) heures ou moins, la nouvelle heure du début de la période de service de vol sera l'heure à laquelle le membre d'équipage de conduite se présentera au travail.
 - a) Exemples :
 - i) La période de service de vol devait commencer à 8 h, mais elle a été reportée jusqu'à 12 h. La période de service de vol commencera à 11 h.
 - ii) La période de service de vol devait commencer à 8 h, mais elle a été reportée jusqu'à 10 h. La période de service de vol commencera 10 h, lorsque le membre d'équipage de conduite se présente au travail.

5.25 Article 700.131 du RAC – Durée maximale de la période de service de vol – Équipage de conduite renforcé et poste de repos

- 1) Les différentes classes de postes de repos sont définies dans ce paragraphe.
- 2) Un **poste de repos de classe 1** s'entend d'une couchette ou d'une autre surface horizontale située dans un endroit :
 - a) isolé du poste de pilotage et de la cabine-passagers;
 - b) doté d'un dispositif de contrôle de la température;
 - c) où le membre d'équipage de conduite peut contrôler la lumière;
 - d) où le bruit est atténué et où le membre d'équipage de conduite est peu susceptible d'être dérangé.
- 3) Pour s'assurer du caractère approprié d'un poste de repos, il faut se référer au document SAE ARP 4101/3, Crew Rest Facilities (Poste de repos des membres d'équipage de conduite) conjointement avec ARP 4101, Flight Deck Layout and Facilities (Configuration et installations du poste de pilotage) pour la conception et l'installation des postes de repos des membres d'équipage de conduite. Les documents SAE suivants peuvent aussi être utiles et peuvent être achetés auprès de :
 - a) SAE World Headquarters
400 Commonwealth Drive
Warrendale, PA 15096
1-877-606-7323 (États-Unis et Canada)
1-724-776-4970 (International)
CustomerService@sae.org
 - b) SAE ARP 1323, Type Measurements of Aircraft Interior Sound Pressure Levels during Cruise.
 - c) SAE ARP 4245, Quantities for Description of the Acoustical Environment in the Interior of the Aircraft.
- 4) Un **poste de repos de classe 2** désigne un siège qui permet de dormir en position horizontale dans un endroit qui :
 - a) est isolé des passagers par un rideau ou autre forme de séparation qui atténue la lumière et le bruit;

- b) est équipé d'un équipement d'oxygène portatif;
 - c) minimise le dérangement par les passagers et les membres d'équipage.
 - d) Une couchette qui permet de dormir à l'horizontale, mais qui n'est pas un siège et qui ne peut pas être qualifiée de poste de repos de classe 1 est considérée comme un poste de repos de classe 2.
- 5) Aux fins de la présente section, un siège d'observateur dans le poste de pilotage est considéré comme un poste de repos.

5.26 Paragraphe 700.131(1) du RAC – Limites

- 1) Cet article prescrit la durée maximale de la période de service de vol lorsque l'équipage de conduite est renforcé d'un membre d'équipage de conduite supplémentaire et en fonction de la classe du poste de repos fourni. Si l'équipage de conduite est renforcé de plus d'un membre d'équipage de conduite, un poste de repos doit être fourni pour chacun des membres d'équipage de conduite supplémentaire. Si des postes de repos de deux classes différentes sont fournis, la durée maximale de la période de service est celle qui est associée au poste de repos de classe inférieure (la période de service de vol de moindre durée).
- 2) Avec au moins un membre d'équipage de conduite supplémentaire et :
- a) un siège d'observateur au poste de pilotage : la durée maximale de la période de service de vol serait de 15 heures;
 - b) un poste de repos de classe 2 : la durée maximale de la période de service de vol serait de 17 heures; ou
 - c) un poste de repos de classe 1 : la durée maximale de la période de service de vol serait de 20 heures.

5.27 Paragraphe 700.131(2) du RAC – Limite du nombre de vols

- 1) Ce paragraphe prescrit que l'équipage de conduite renforcé et les périodes de vols prolongées ne peuvent pas être utilisés si plus de trois vols sont effectués.

5.28 Paragraphe 700.131(3) du RAC – Temps de vol

- 1) Ce paragraphe prescrit que tous les temps de service de vol effectués en tant que membre d'équipage de conduite renforcé comptent comme temps de service de vol pour chacun des membres de l'équipage de conduite. Le temps passé dans le poste de repos compte comme temps de service de vol.

5.29 Paragraphe 700.131(4) du RAC – Période de repos prolongée

- 1) Si la période de service de vol a été prolongée, une période de repos d'une durée égale à celle de la durée de la période de service de vol qui vient de se terminer doit être accordée.

5.30 Article 700.132 du RAC – Vols longue distance

5.31 Paragraphe 700.132(1) du RAC – Restrictions

- 1) Cette disposition ne s'applique pas aux vols effectués entièrement à l'intérieur de l'espace aérien intérieur du Nord.
- 2) Lorsqu'un vol ou une série de vols traverse plus de quatre fuseaux horaires à partir du point de départ, cette série de vols ne doit pas comprendre plus de trois (3) vols.

- 3) La période de repos qui suit doit être d'une durée au moins égale à la durée de la période de service de vol.
 - a) Exemple : Pour un vol qui traverse dix (10) fuseaux horaires et pour lequel la durée de la période de service de vol est de 13,5 heures, la période de repos exigée doit être d'une durée de 13,5 heures, excluant le temps de déplacement pour se rendre et revenir du poste de repos approprié.

5.32 Paragraphe 700.132(2) du RAC – Limite du nombre de vols

- 1) Si le vol traverse plus de quatre fuseaux horaires et comprend un vol transocéanique, un seul autre vol peut être effectué après le vol transocéanique. Cette restriction ne s'applique pas si une escale technique non prévue est faite au cours du vol.

5.33 Article 700.133 du RAC – Circonstances opérationnelles imprévues

- 1) Une période de service de vol peut, à la suite de circonstances opérationnelles imprévues, être prolongée au-delà de la durée maximale.
- 2) Pour être considéré comme une circonstance opérationnelle imprévue, l'événement doit s'être produit à moins de 60 minutes du début ou pendant la période de service de vol.
 - a) Exemple : De mauvaises conditions météorologiques annoncées au cours des 60 minutes qui précèdent le début de la période de service de vol ou qui se développent pendant la période de service de vol et causent une prolongation au-delà de la durée maximale répondraient aux critères de désignation de circonstances opérationnelles imprévues.
- 3) Un événement que se produit plus de 60 minutes avant l'heure à laquelle le membre d'équipage de conduite doit se présenter pour une période de service de vol n'est pas considéré comme une circonstance opérationnelle imprévue et donc ne peut pas donner lieu à une prolongation de la période de service de vol.
- 4) Une fois la période de service de vol terminée (moteurs ou hélices arrêtés), des retards résultants de problèmes opérationnels de l'aéroport, d'inspections imprévues par les services de douanes, d'immigration, d'organisme d'application de la loi ou l'autorité nationale de l'aviation, doivent être consignés comme du temps de service (heures de travail), le cas échéant, mais ne sont pas considérés comme des circonstances opérationnelles imprévues.

5.34 Paragraphe 700.133(1) du RAC – Pouvoir du commandant de bord

- 1) Seul le commandant de bord peut prolonger la période de service de vol ou le temps de vol au-delà de la limite prescrite et en raison d'une circonstance opérationnelle imprévue après avoir consulté tous les membres de l'équipage sur leur niveau de fatigue.

Remarque : Le commandant de bord a toujours le pouvoir de se déclarer ou de déclarer un membre de l'équipage de conduite inapte au travail et de ne pas prolonger la période de service de vol.
- 2) Les documents de la compagnie de l'exploitant aérien devraient contenir des directives destinées aux commandants de bord concernant l'exercice de ce pouvoir.
- 3) Il est important de tenir compte du niveau de fatigue des autres membres d'équipage qui sont là pour s'acquitter de fonctions liées à la sécurité.
- 4) Seul le commandant de bord, et non pas l'exploitant aérien, a le pouvoir de prolonger la période de service de vol ou de dépasser la limite du temps de vol en raison de circonstances opérationnelles imprévues. Toutefois, il n'est pas dans l'obligation de prolonger une période de

service de vol ou dépasser les limites de temps de vol à la suite de circonstances opérationnelles imprévues.

5.35 Paragraphe 700.133(2) du RAC – Prolongation et dépassement autorisés

- 1) Le commandant de bord peut prolonger la période maximale de service de vol d'un maximum de trois (3) heures.
- 2) Le commandant de bord peut dépasser le temps de vol maximal d'un maximum de trois (3) heures.
- 3) Le commandant de bord doit aviser l'exploitant aérien de la durée et de la raison de la prolongation.
- 4) En cas de prolongation de la période de service de vol, la période de repos subséquente doit être prolongée d'une durée égale à cette prolongation.

5.36 Paragraphe 700.133(3) du RAC – Tenue des dossiers

- 1) L'exploitant aérien est tenu de consigner tous les avis indiqués au paragraphe (2) [sur la longueur et les raisons de la prolongation] dans un dossier qu'il doit garder pendant 24 mois à compter du jour où le commandant de bord l'a avisé de la prolongation.
- 2) C'est au commandant de bord qu'il incombe de s'assurer que l'exploitant aérien est avisé de toute modification de la période de service de vol, du temps de vol ou de la période de repos apportée en vertu du présent article. La méthode utilisée pour aviser l'exploitant aérien n'est pas spécifiée.

5.37 Article 700.134 du RAC – Membre d'équipage de conduite en réserve

Remarque : L'utilisation du terme « membre d'équipage de conduite en disponibilité » est permise dans cette section. En plus d'un membre d'équipage de conduite en réserve, les options de « membre d'équipage de conduite en attente » et « membre d'équipage de conduite en disponibilité » sont aussi offertes pour l'établissement des horaires des membres d'équipage de conduite.

5.38 Paragraphe 700.134(1) du RAC – Membre d'équipage de conduite en réserve – options

- 1) L'exploitant aérien doit accorder à chaque membre d'équipage de conduite en réserve une période de repos d'au moins 10 heures consécutives par période de 24 heures consécutives si, selon le cas :
 - a) il donne au membre d'équipage de conduite un préavis de 24 heures l'informant du début et de la durée de la période de repos;
 - b) il donne au membre d'équipage de conduite un préavis d'au moins 10 heures l'informant du début et de la durée de l'assignation en réserve (disponibilité pour assignation de temps de service de vol). L'exploitant aérien n'est pas autorisé à lui assigner de service pendant cette période de repos de 10 heures; ou
 - c) il n'assigne aucune période de service de vol au membre d'équipage de conduite, et n'interrompt pas sa période de repos entre 22 h et 6 h, heure locale.
- 2) La période de repos dont il est question ci-dessus à la section 5.38(1)(c) devrait être d'au moins 10 heures et comprendre la période entre 22 h et 6 h.

Remarque : Il y a une erreur dans le texte de l'alinéa 700.134(1)b) du RAC – un préavis doit être donné de l'heure de début et de la durée de l'assignation en réserve et non pas l'heure de début

et la durée de la période de repos. Cela figure à l'orientation ci-dessus et une modification sera apportée au règlement.

5.39 Paragraphe 700.134(2) du RAC – Décalage de l'heure du début de la période de repos

- 1) Une fois que le début de la période de repos est établi, conformément au paragraphe 700.134(1) du RAC, le début de la prochaine période de repos ne peut pas être décalé de plus de 3 heures par rapport à l'heure précédente, ou par plus d'un total de huit (8) heures pendant une période donnée de sept (7) jours consécutifs.
- 2) L'heure de début d'une période de repos ne peut pas être décalée de plus de huit (8) heures au cours d'une période de sept (7) jours consécutifs. Cette limite de huit (8) heures est simplement le nombre total d'heures de décalage qui peut avoir lieu en deçà de sept (7) jours.

5.40 Paragraphe 700.134(3) du RAC – Période de repos non accordée

- 1) Si l'exploitant aérien n'est pas en mesure d'accorder au membre d'équipage de conduite une période de repos conformément au paragraphe 700.134(1) du RAC, et que ce dernier est avisé qu'il doit se présenter pour une période de service de vol ou qu'il doit se présenter au travail entre 22 h et 6 h, heure locale :
 - a) la durée maximale de la période de service de vol est limitée à 10 heures;
 - b) la période de repos suivant la période de service de vol est prolongée de la moitié de la durée de la période de service de vol précédente.
- 2) Exemple : Si la durée de la période de service de vol était le maximum de 10 heures, la période de repos serait de 15 heures, excluant le temps de déplacement à partir de ou à destination du poste de repos approprié.

Remarque : Cette disposition ne s'applique que dans des circonstances exceptionnelles. Si elle est invoquée, le membre d'équipage de conduite ne doit pas être assigné à une PSV tant que la période de repos décrite à l'alinéa 700.134(3)b) du RAC n'est pas terminée.

5.41 Article 700.135 du RAC – Repos aux commandes au poste de pilotage

- 1) Le repos aux commandes au poste de pilotage permet au membre d'équipage de conduite de se reposer un peu pendant une période de service de vol. Sachant qu'il n'y a pas de garantie qu'il puisse obtenir du repos aux commandes au poste de pilotage, le membre de l'équipage de conduite doit se présenter apte au travail pour sa période de service de vol, conformément à l'article 700.102 du RAC.

5.42 Paragraphe 700.135(1) du RAC – Restrictions

- 1) Ce paragraphe prescrit les limites visant le repos aux commandes au poste de pilotage :
 - a) la durée du repos aux commandes au poste de pilotage ne doit pas dépasser 45 minutes;
 - b) le repos doit être pris au cours de la partie du vol effectuée à l'altitude de croisière et prendre fin au moins 30 minutes avant la descente;
 - c) un seul membre d'équipage de conduite se repose à la fois;
 - d) au moins deux membres d'équipage de conduite doivent demeurer dans le poste de pilotage pendant le repos.

5.43 Paragraphe 700.135(2) du RAC – Conditions

- 1) Ce paragraphe prescrit les conditions visant le début d'une période de repos aux commandes au poste de pilotage :
 - a) le membre d'équipage de conduite doit transférer ses tâches à un membre d'équipage de conduite qui ne prend pas un repos;
 - b) les membres d'équipage de conduite revoient l'état du vol, prenant note de toute tâche particulière que le membre d'équipage de conduite qui ne prend pas de repos devra effectuer;
 - c) le membre d'équipage de conduite passe en revue les critères de réveil;
 - d) les autres membres d'équipage sont avisés de l'heure du début et de la fin du repos; le but étant que les autres membres vérifient à la fin de la période de repos que le membre d'équipage de conduite est bien réveillé.

5.44 Paragraphe 700.135 (3) du RAC – État d'éveil

- 1) Le membre d'équipage de conduite qui a pris le repos ne doit assumer aucune fonction pendant une période de 15 minutes après la fin du repos et aucun autre membre de l'équipage de conduite ne doit lui transférer des tâches.
- 2) Cela permet d'assurer que le membre d'équipage de conduite est bien réveillé et prêt à assumer ses fonctions.

5.45 Paragraphe 700.135(4) du RAC – Exposé opérationnel

- 1) Lorsqu'un membre d'équipage de conduite reprend ses fonctions après un repos, l'autre membre d'équipage de conduite qui n'était pas de repos doit lui faire un exposé opérationnel pour s'assurer qu'il est au courant de ce qui s'est passé pendant sa période de repos.

6.0 Programme de formation sur la gestion de la fatigue

6.1 Articles 703.98 / 704.115 / 705.124 du RAC – Nouveau paragraphe (4)

- 1) **Paragraphe (4)** – L'exploitant aérien doit avoir un programme de formation sur la gestion de la fatigue pour ses membres d'équipage de conduite qui comprend les éléments suivants :
 - a) les stratégies personnelles de gestion de la fatigue concernant :
 - i) l'hygiène du sommeil
 - ii) le mode de vie, l'exercice et l'alimentation
 - iii) la consommation d'alcool et de drogues
 - b) l'incidence de la fatigue sur la sécurité aérienne;
 - c) le besoin de sommeil et les connaissances scientifiques sur la fatigue;
 - d) les causes et les conséquences de la fatigue;
 - e) comment reconnaître les signes de fatigue chez soi-même et chez les autres;
 - f) les troubles du sommeil, leur incidence sur la sécurité et les différentes possibilités de traitement;
 - g) les facteurs humains et organisationnels qui peuvent entraîner la fatigue, notamment :

- i) la qualité et la durée du sommeil
 - ii) l'incidence du travail par quart et des heures supplémentaires
 - iii) le rythme circadien
 - iv) l'incidence du changement de fuseaux horaires
- 2) Deux sources d'informations sur les éléments susmentionnés :
- a) TP 14573 – Système de gestion des risques de la fatigue pour le milieu aéronautique canadien – Stratégies de gestion de la fatigue pour les employés (<https://tc.canada.ca/fr/aviation/publications/systeme-gestion-risques-lies-fatigue-milieu-aeronautique-canadien-strategies-gestion-fatigue-employes-tp-14573>).
 - b) Le site Web de Transports Canada offre aussi une présentation intitulée **Gestion des risques liés à la fatigue pour les employés** : (<https://tc.canada.ca/fr/aviation/services-aeriens-commerciaux/gestion-risques-lies-fatigue/gestion-risques-lies-fatigue-employes>)

7.0 Gestion de l'information

- 1) Sans objet.

8.0 Historique du document

- 1) Circulaire d'information (CI) 700-047 **Édition 03**, SGDDI : 17335249 (F), 16889490 (A), en date du 2021-09-20 – Gestion de la fatigue des membres d'équipages de conduite – Réglementation normative.
- 2) CI 700-047 **Édition 02**, SGDDI : 16658020 (F), 14381744 (SGDDI : 14005356 précédemment) (A), en date du 2020-07-10 – Gestion de la fatigue des membres d'équipages de conduite – Réglementation normative.
- 3) CI 700-047 **Édition 01**, SGDDI : 13058171 (F), 12672610 (A), en date du 2017-07-21 – Gestion de la fatigue des équipages de conduite – Limites normatives.

9.0 Contactez-nous

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Équipe de gestion de la fatigue des équipages de conduite

Courriel : TC.FCFM-GFEC.TC@tc.gc.ca

Chef, Division des normes de l'aviation commerciale (AARTF)

Courriel : AARTFInfo-InfoAARTF@tc.gc.ca

Nous vous invitons à nous faire part de vos suggestions de modification du présent document.

Soumettez vos commentaires à :

Services de documentation - Direction des normes

Courriel : AARTDocServices-ServicesdocAART@tc.gc.ca

Document original signé par Charles Lanning pour

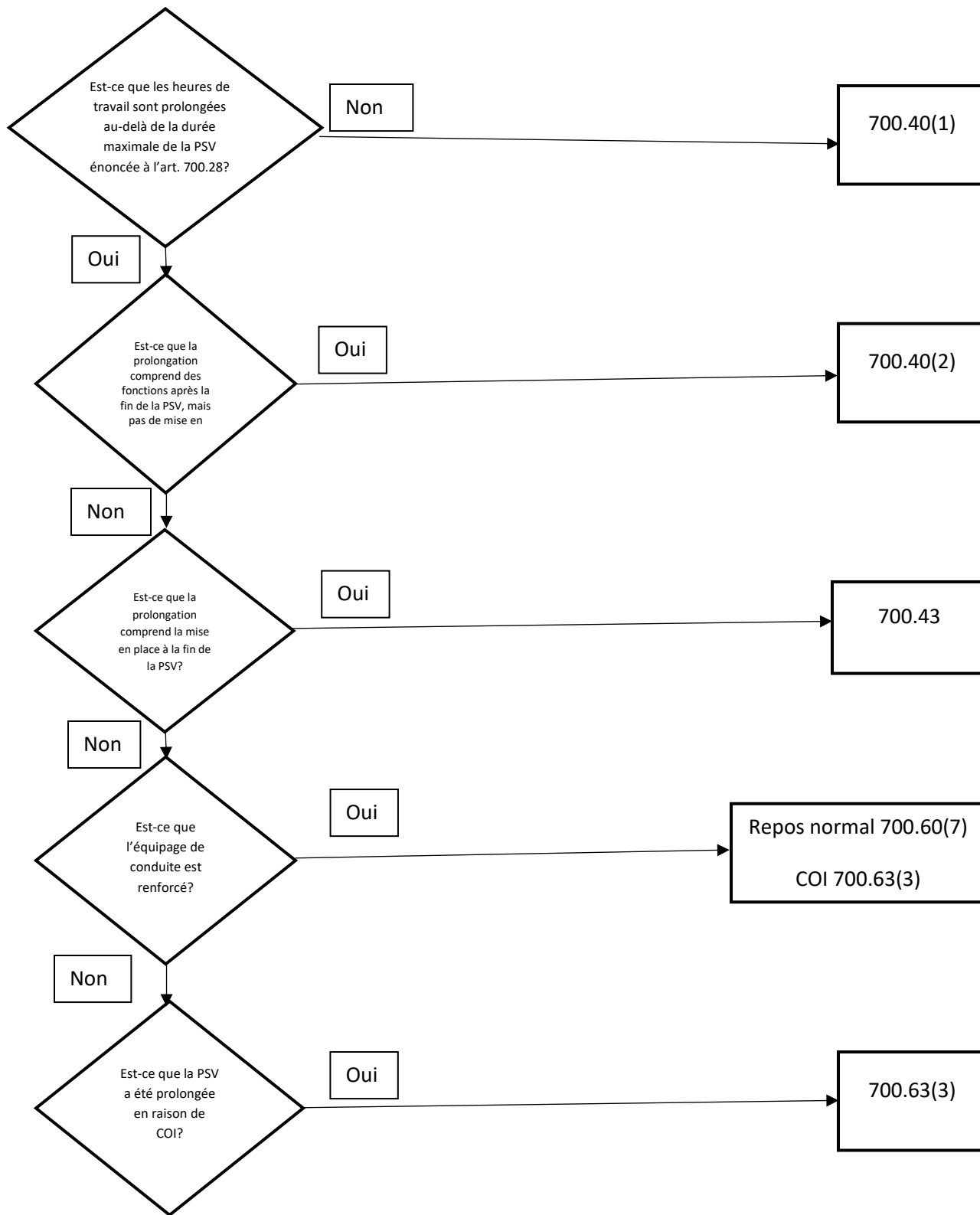
Stacey Mason

Directeur, Normes

Aviation civile

Annexe A – Diagramme pour les périodes de repos prolongées

Les commentaires adressés à TCAC jusqu'ici montrent que certains éléments ne sont pas bien compris et offrent des possibilités d'interprétation. La présente liste n'est pas exhaustive et les interprétations pourraient changer au fur et à mesure que la compréhension organisationnelle de la réforme de la réglementation s'approfondit.



Description du diagramme à l'annexe A

- 1) Titre : Annexe A – Diagramme pour les périodes de repos prolongées
 - a) À la question : « Est-ce que les heures de travail sont prolongées au-delà de la durée maximale de la PSV énoncée à l'article 700.28 du RAC? »
 - i) Si la réponse est « non », pour le dépassement de la limite énoncée à l'article 700.28, il faut alors consulter le paragraphe 700.40(1) du RAC.
 - b) Si la réponse est « oui », répondre alors à la question suivante : « Est-ce que la prolongation comprend des fonctions après la fin de la période de service de vol, mais pas de mise en place? »
 - i) Si la réponse est « oui », consulter alors le paragraphe 700.40(2) du RAC.
 - c) Si la réponse est « non », répondre alors à la question suivante : « Est-ce que la prolongation comprend la mise en place à la fin de la période de service de vol? »
 - i) Si la réponse est « oui », consulter alors l'article 700.43 du RAC.
 - d) Si la réponse est « non », répondre alors à la question suivante : « Est-ce que l'équipage de conduite est renforcé? »
 - i) Si la réponse est « oui », alors il y a 2 options :
 - A) pour le repos normal, consulter le paragraphe 700.60(7) du RAC
 - B) pour les circonstances opérationnelles imprévues (COI), consulter le paragraphe 700.63(3) du RAC
 - e) Si la réponse est « non », répondre alors à la question suivante : « Est-ce que la période de service de vol a été prolongée en raison de COI? »
 - i) Si la réponse est « oui », consulter alors le paragraphe 700.63(3) du RAC.

Aucune autre option, fin du diagramme.