

TRANSPORTS CANADA
PROGRAMME DE MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE
PROFESSIONNELLE EN AVIATION

1 AVRIL 2007

AVANT-PROPOS

Les inspecteurs de l'Aviation civile et les pilotes d'essai technique doivent avoir la possibilité de maintenir leur compétence professionnelle en aviation, conformément à la convention collective entre le Conseil du Trésor et l'Association des pilotes fédéraux du Canada, et c'est à l'employeur de leur offrir cette possibilité. Transports Canada doit affecter l'employé à un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation aux termes de cette politique. Le programme auquel chaque pilote est affecté peut être un programme régulier comptant au minimum 48 heures de vol par an ou un autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation (ci-après appelé « autre programme de vol ») décrit à l'annexe A.

SECTION 1 – GÉNÉRALITÉS

1.0 DÉFINITIONS

Dans la présente politique,

« APFC » signifie Association des pilotes fédéraux du Canada;

« autre programme approuvé de maintien de la compétence professionnelle » signifie un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation répondant aux exigences de la section 3 ou de la section 4 de la présente politique et ayant été approuvé aux termes de la section 5;

« chaque année » fait allusion à l'exercice financier du gouvernement fédéral (1er avril au 31 mars);

« Comité de gestion de sécurité et sûreté » signifie le comité des cadres supérieurs du Groupe de la sécurité et de la sûreté, conseillers techniques compris, présidé par le sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la sûreté;

« Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation » s'entend du comité décrit à la section 2.0;

« convention collective » s'entend de la convention collective conclue entre le Conseil du Trésor et l'APFC;

« Groupe AO » signifie le groupe de la navigation aérienne;

« indemnité de fonctions supplémentaires » signifie le montant d'argent fixé par l'article 46 de la convention collective conclue avec le Conseil du Trésor;

« inspecteur de l'aviation civile (CAI) » désigne tout employé faisant partie du sous-groupe des inspecteurs de l'aviation civile du groupe de la navigation aérienne;

« maintien de la compétence professionnelle en aviation » signifie, au minimum, la possession d'une licence de pilote de ligne et d'une qualification de vol aux instruments du groupe I ou du groupe IV/contrôle de compétence pilote, ou d'une licence de pilote professionnel d'hélicoptère et d'une qualification de vol aux instruments du groupe IV/contrôle de compétence pilote;

« pilote d'hélicoptère (PH) » désigne tout employé faisant partie du sous-groupe des surveillants et pilotes d'hélicoptères du groupe de la navigation aérienne;

« pilote d'essai technique (ETP) » désigne tout employé faisant partie du sous-groupe des pilotes d'essai technique du groupe de la navigation aérienne;

« TC » signifie Transports Canada.

1.1 OBJET

La présente politique énonce les exigences et les moyens permettant :

- a) à un CAI ou à un ETP de Transports Canada jugé médicalement apte d'être affecté à un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation et d'obtenir une indemnité de fonctions supplémentaires (IFS) conformément aux articles 46 et 47 de la convention collective;
- b) à un CAI ou à un ETP de Transports Canada jugé médicalement inapte provisoirement de maintenir sa compétence professionnelle et de toucher une IFS;
- c) le versement d'une IFS aux PH.

1.2 CHAMP D'APPLICATION

La présente politique s'applique à tous les employés de Transports Canada faisant partie des sous-groupes CAI ou ETP du groupe AO.

À l'exception du versement d'une IFS, cette politique ne s'applique pas aux PH.

SECTION 2 - COMITÉ DIRECTEUR DU MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE EN AVIATION

2.0 Un comité qui portera l'appellation de Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation sera constitué pour administrer la présente politique et il se composera :

- a) du directeur général de l'Aviation civile ou de son représentant;
- b) du directeur de la Navigation aérienne, Services des aéronefs;
- c) d'un directeur de l'Administration centrale de la Direction générale de l'Aviation civile;
- d) du président de l'Association des pilotes fédéraux du Canada (APFC);
- e) d'un directeur régional de l'Aviation civile;
- f) de trois membres de l'APFC.

2.1 COMITÉ

2.1.1 Le directeur général de l'Aviation civile ou son représentant préside le Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation.

2.1.2 Le directeur général de l'Aviation civile ou son représentant, le directeur de la Navigation aérienne et le président de l'APFC sont membres permanents du Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation. Les autres membres doivent normalement remplir un mandat de deux ans.

2.1.3 Les membres du Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation doivent remplir leurs fonctions en toute bonne foi à la demande du président du Comité.

2.1.4 Le Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation peut remplir son rôle en personne ou par l'entremise d'un secrétariat en utilisant les moyens nécessaires à cette fin.

2.2 RAPPORT ANNUEL

2.2.1 Le Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation doit préparer chaque année un rapport comportant au minimum les éléments suivants :

- a) une liste à jour des CAI et des ETP avec le type et (ou) une description du programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation auquel ils sont inscrits;

- b) une description des problèmes ou des préoccupations soulevés par le programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation, avec des recommandations de solutions, le cas échéant;
- c) une liste du statut prioritaire quant à l'affectation à un programme de vol régulier de la Direction générale des services des aéronefs (DGSA).

2.2.2 Une ébauche du rapport préparé par le président du Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation doit être remise à tous les membres au plus tard le 1er juin de chaque année.

2.2.3 Si le Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation ne peut s'entendre sur le contenu de l'ébauche de rapport, le rapport final doit faire état de tous les avis dissidents.

2.2.4 Tous les membres du Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation doivent approuver le rapport ou soumettre leur avis dissident avant le 15 juillet de chaque année. Le rapport final doit être préparé chaque année avant le 31 juillet et contenir tous les avis dissidents.

2.3 NOUVELLES PROPOSITIONS - Autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation

2.3.1 Les nouvelles propositions doivent être soumises au président du Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation sur le formulaire qui se trouve à la section 7 de la présente politique. Si la proposition est soumise par un employé, une copie doit être fournie à son gestionnaire. La demande doit être adressée au président du Comité directeur à l'adresse ci-dessous, qui examinera la demande et fournira les renseignements et formulera une recommandation à l'intention des membres du Comité directeur dans les 30 jours suivant la réception.

Directeur général, Aviation civile (AAR)
Président
Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8

2.3.2 Le Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation doit examiner toute nouvelle proposition portant sur un autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation et peut, selon le cas :

- a) approuver cet autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation tel que présenté;
- b) rejeter cet autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation tel que présenté; ou
- c) retourner cet autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation à son auteur, accompagné des modifications proposées, avec copie au gestionnaire dudit auteur.

2.3.3 Le Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation doit s'efforcer d'obtenir l'assentiment de tous les membres du Comité dans les trois semaines avant de prendre l'une des mesures mentionnées à la section 2.3.2. Si cela s'avère impossible, la majorité des membres de ce Comité doit être autorisé à prendre une telle mesure.

2.3.4 Si le Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation approuve un autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation qui nécessite la location d'un aéronef du secteur privé, l'approbation stipulera que l'avion de location doit être utilisé pour les besoins du Ministère et être conforme à la politique ministérielle sur le transport des passagers.

2.3.5 Au moment d'examiner une nouvelle proposition, le Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation doit tenir compte des éléments suivants :

- a) l'exposition à un environnement opérationnel qu'offre l'autre programme, qu'il s'agisse d'un simulateur de vol, d'un aéronef, d'un dispositif d'entraînement au vol ou d'une combinaison des trois, qui contribue à sensibiliser une personne au Réseau national de transport aérien civil;
- b) les exigences professionnelles d'un poste de CAI ou d'ETP;
- c) le besoin du Ministère en matière d'aptitudes et de connaissances spécialisées et (ou) exceptionnelles.

2.3.6 Tout nouveau programme approuvé par la majorité des membres du Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle sera inscrit sur la liste des autres programmes approuvés (voir l'annexe A).

SECTION 3 - POLITIQUE SUR LE MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE EN AVIATION À L'INTENTION DES CAI ET DES ETP JUGÉS MÉDICALEMENT APTES

3.0 POLITIQUE

3.1 La présente politique énonce les exigences et les moyens qui permettent à un CAI ou à un ETP de TC jugé médicalement apte de maintenir sa compétence professionnelle en aviation ainsi que ses connaissances professionnelles et de toucher l'indemnité de fonctions supplémentaires.

3.1.1 Tous les CAI et les ETP de TC jugés médicalement seront affectés par la direction de TC à un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation. Ce programme peut être un programme régulier comportant au minimum 48 heures de vol par exercice financier, conformément au manuel d'utilisation de la DGSA sur des aéronefs du Ministère ou un autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation approuvé par le Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation.

3.1.2 L'employeur peut modifier de temps à autre le programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation auquel un CAI ou un ETP jugé médicalement apte est affecté.

3.1.3 Cela peut résulter du changement des exigences professionnelles ou de la disponibilité d'un programme de vol régulier de la DGSA. Outre les critères énumérés à la section 5.2.2, une liste de statut prioritaire pour l'affectation à un programme de vol régulier de la DGSA peut être envisagée.

Une liste de statut prioritaire doit être dressée à l'Administration centrale et dans chaque région, conformément aux principes qui suivent :

- a) les exigences d'exploitation et de fourniture des programmes du Ministère;
- b) une personne prête à changer volontairement;
- c) le droit de premier refus selon l'ordre de priorité de la liste;
- d) le niveau de priorité décroissant selon le temps qu'une personne a passé à suivre un programme de vol régulier de la DGSA;
- e) les nouveaux employés seront en premier lieu inscrits au bas de la liste prioritaire avant de suivre l'avancement normal vers le haut.

3.1.4 Les exigences minimales auxquelles doit satisfaire un CAI ou un ETP pour maintenir sa compétence professionnelle en aviation consistent en la possession d'une licence de pilote de ligne et d'une qualification de vol aux instruments du groupe 1 ou du groupe 4/contrôle de

compétence pilote, ou d'une licence de pilote professionnel d'hélicoptère et d'une qualification de vol aux instruments du groupe 4/contrôle de compétence pilote.

3.1.5 Tout CAI ou ETP affecté par la direction de TC à un autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation qui estime qu'une telle affectation n'est pas conforme aux éléments mentionnés à la section 5.2.1 peut adresser une demande par l'entremise du président au Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation pour qu'il revienne sur sa décision.

3.1.6 Lorsqu'un employé, qu'il soit inscrit à un autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation ou à un programme de vol régulier, échoue à un vol de vérification de compétence à bord d'un aéronef ou d'un simulateur de vol ou ne fait pas l'objet d'une recommandation en vue d'un entraînement périodique ou préliminaire pour un tel vol de vérification, ce sont alors les dispositions de la politique sur les difficultés de formation et de la politique du Comité d'examen de la formation de la Direction générale des services des aéronefs de TC qui s'appliquent.

3.1.7 Au cours d'un exercice financier, si un employé suit à la fois un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation reposant sur le pilotage d'un aéronef pendant au minimum 48 heures et un autre programme approuvé de maintien de la compétence professionnelle en aviation, ledit employé n'a pas le droit de toucher plus que l'indemnité de fonctions supplémentaires maximale à laquelle il a droit chaque année en suivant un seul de ces programmes. L'indemnité de fonctions supplémentaires touchée par l'employé au cours d'un exercice quelconque ne doit pas dépasser le montant annuel prescrit dans la convention collective.

3.2 VERSEMENT D'UNE INDEMNITÉ DE FONCTIONS SUPPLÉMENTAIRES

3.2.1 Pour pouvoir toucher une IFS, un CAI ou un ETP jugé médicalement apte est tenu de démontrer chaque année au minimum sa compétence professionnelle en pilotage d'un aéronef à un niveau qui lui permet :

- a) dans le cas d'un avion, de maintenir une licence canadienne de pilote de ligne - Avion, avec une qualification de vol aux instruments du groupe I en cours de validité et, s'il y a lieu, de subir un contrôle de compétence pilote,
- b) dans le cas d'un hélicoptère, de maintenir une licence canadienne de pilote professionnel - Hélicoptère, avec une qualification de vol aux instruments du groupe IV en cours de validité, ou une licence canadienne de pilote de ligne - Hélicoptère avec une qualification de vol aux instruments du groupe IV en cours de validité et, dans l'un et l'autre cas, de subir un contrôle de compétence pilote.

3.2.2 Nonobstant la durée de validité prescrite dans le Règlement de l'aviation canadien, un vol de contrôle de la qualification de vol aux instruments et, s'il y a lieu, un contrôle de compétence pilote, doivent être réussis chaque année par tout CAI ou ETP inscrit soit à un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation reposant sur le pilotage d'un aéronef pendant au minimum 48 heures chaque année, soit à un autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation, pour avoir le droit de toucher l'indemnité de fonctions supplémentaires.

3.2.3 Le versement de l'indemnité de fonctions supplémentaires à un CAI ou à un ETP jugé médicalement apte doit se faire conformément à ce qui suit :

- a) l'indemnité annualisée totale de fonctions supplémentaires telle que prescrite dans la convention collective entre le Conseil du Trésor et l'Association des pilotes fédéraux du Canada doit être versée toutes les deux semaines. Le versement de cette indemnité est subordonné à la présentation de documents jugés satisfaisants attestant que le CAI ou l'ETP a réussi le vol de contrôle de la qualification de vol aux instruments et, s'il y a lieu, le contrôle de compétence pilote;
- b) pour confirmer qu'il a satisfait aux exigences de son programme et qu'il a le droit de toucher l'IFS, le CAI ou l'ETP doit, à chaque exercice financier, transmettre à son gestionnaire un « formulaire de confirmation de parachèvement du programme » (voir section 7);
- c) au cas où les documents ne seraient pas reçus pour l'exercice financier, le gestionnaire peut alors prendre les mesures appropriées pour récupérer l'IFS;
- d) nonobstant les alinéas a), b) et c) ci-dessus, un CAI ou un ETP a le droit de toucher l'IFS sans interruption ou remboursement si, pour des raisons hors de son contrôle, il n'a pas pu effectuer au cours de l'exercice un vol de contrôle de qualification de vol aux instruments et, s'il y a lieu, un contrôle de compétence pilote pour cause de blessure personnelle, d'état de santé ou d'éléments opérationnels comme l'indisponibilité d'un aéronef ou d'un simulateur de vol, d'une affectation à un projet spécial, de problèmes d'emploi du temps, etc., sous réserve que les exigences du programme soient satisfaites au cours des 60 premiers jours de l'exercice suivant.

SECTION 4 - POLITIQUE SUR LE MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE EN AVIATION À L'INTENTION DES CAI ET DES ETP JUGÉS MÉDICALEMENT INAPTES PROVISOIREMENT

4.1 POLITIQUE

4.1.1 La présente politique énonce les exigences et les moyens qui permettent à un CAI ou à un ETP de TC jugé médicalement inapte provisoirement de maintenir ses connaissances professionnelles et de toucher une indemnité de fonctions supplémentaires. Cette politique s'applique à tous les CAI et ETP de TC jugés médicalement inaptes provisoirement qui occupent des postes d'une durée indéterminée à temps plein ou des postes d'une durée déterminée supérieure à un an.

4.1.2 L'employeur doit affecter un CAI ou un ETP de TC jugé médicalement inapte provisoirement à un autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation. L'affectation d'un CAI ou d'un ETP jugé médicalement inapte provisoirement à un autre programme a pour but de l'exposer de manière ininterrompue à l'utilisation d'un aéronef et au milieu de l'aéronautique ainsi que de lui permettre de toucher l'IFS.

4.1.3 Tout autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation qui s'adresse à un CAI ou à un ETP jugé médicalement inapte provisoirement doit :

- a) l'exposer au milieu d'exploitation, qu'il s'agisse d'un simulateur de vol, du siège de service d'un aéronef ou un dispositif d'entraînement au pilotage qui contribue à sensibiliser la personne au Réseau national de transport aérien civil;
- b) tenir compte des exigences professionnelles du poste de CAI ou d'ETP;
- c) tenir compte de l'expérience et de la compétence de chaque CAI ou ETP avant qu'il ne devienne médicalement inapte provisoirement;
- d) tenir compte des besoins du Ministère en matière d'aptitudes et de connaissances spécialisées et (ou) exceptionnelles.

4.2 VERSEMENT DE L'INDEMNITÉ DE FONCTIONS SUPPLÉMENTAIRES

4.2.1 Pour avoir droit à l'indemnité de fonctions supplémentaires prévue dans la convention collective, un CAI ou un ETP de TC jugé médicalement inapte provisoirement est tenu à tout le moins :

- a) soit d'être titulaire d'une licence canadienne de pilote de ligne - Avion, avec qualification de vol aux instruments du groupe I;

- b) soit d'être titulaire d'une licence canadienne de pilote professionnel - Hélicoptère, avec qualification de vol aux instruments du groupe IV;
- c) soit d'être titulaire d'une licence canadienne de pilote de ligne - Hélicoptère, avec qualification de vol aux instruments du groupe IV;
- d) outre les alinéas a) b) ou c), d'avoir réussi le vol de contrôle d'un autre programme agréé de maintien de la compétence professionnelle en aviation qui oblige à démontrer chaque année ses compétences dans un simulateur ou un dispositif d'entraînement au pilotage au niveau qui, si le certificat médical du CAI ou de l'ETP était valide, autoriserait le renouvellement de sa licence et de sa qualification de vol aux instruments.

4.2.2 Le versement de l'indemnité de fonctions supplémentaires à un CAI ou à un ETP jugé médicalement inapte provisoirement doit se faire conformément à ce qui suit :

- a) l'indemnité annualisée totale de fonctions supplémentaires prescrite dans la convention collective entre le Conseil du Trésor et l'Association des pilotes fédéraux du Canada doit être versée toutes les deux semaines. Le versement de cette indemnité est subordonné à la présentation de documents jugés satisfaisants comme quoi le CAI ou l'ETP a suivi avec succès l'autre programme approuvé;
- b) pour confirmer qu'il a le droit de toucher l'IFS, le CAI ou l'ETP doit à chaque exercice financier transmettre à son gestionnaire un « formulaire de confirmation de parachèvement du programme » (voir section 7). Ce document confirmera qu'il a démontré avec succès ses compétences dans un simulateur ou un dispositif d'entraînement au pilotage au niveau qui, si son certificat médical était valide, autoriserait le renouvellement de sa licence et de sa qualification de vol aux instruments;
- c) au cas où les documents ne seraient pas reçus pour l'exercice financier, le gestionnaire peut alors prendre les mesures appropriées pour récupérer l'IFS.
- d) nonobstant les alinéas a), b) et c) ci-dessus, un CAI ou un ETP a le droit de toucher l'IFS sans interruption ou remboursement si, pour des raisons hors de son de son contrôle, il n'a pu démontrer au cours de l'exercice financier sa compétence dans un simulateur ou un dispositif d'entraînement au pilotage au niveau qui, si son certificat médical de CAI ou d'ETP avait été valide, aurait autorisé le renouvellement de sa licence et de sa qualification de vol aux instruments pour cause de blessure personnelle, de paramètres opérationnels comme l'indisponibilité d'un simulateur, l'affectation à un projet spécial, des problèmes d'emploi du temps, etc., sous réserve que les exigences du programme soient satisfaites au cours des 60 premiers jours de l'exercice suivant.

SECTION 5 - PROCÉDURE D'AFFECTATION D'UN CAI OU D'UN ETP JUGÉ MÉDICALEMENT APTE À UN PROGRAMME DE MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE EN AVIATION

5.1 POLITIQUE

5.1.1 L'employeur doit affecter tous les CAI ou ETP jugés médicalement aptes à un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation.

5.1.2 Tous les CAI sont admissibles à une affectation à un programme de vol régulier. L'employeur doit déterminer si un CAI jugé médicalement apte doit être affecté à un programme de vol régulier qui consiste à piloter un aéronef du Ministère pendant au minimum 48 heures par an, ou à un autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation qui respecte les critères du paragraphe 5.2.1 de la présente politique. Tous les ETP doivent être affectés à un programme de vol approprié à leurs tâches.

5.1.3 Nonobstant la section 5.1.2 ci-dessus, une affectation à un programme de vol régulier sur un aéronef de la DGSA ne sera pas envisagée pour les CAI :

- a) dont les tâches reliées au poste qu'ils occupent au sein de la DGSA les amènent déjà à participer pleinement à des tâches de pilotage;
- b) dont les tâches reliées directement ou indirectement à leur poste, exigent qu'ils maintiennent leur compétence sur un aéronef lourd à turboréacteurs (plus de 44 000 lb) et qu'ils soient exposés, de façon continue et d'un point de vue opérationnel, à l'exploitation de grands transporteurs aériens;
- c) qui sont employés par la Division du transport aérien de la Direction générale des opérations nationales; ou
- d) qui sont basés dans un lieu géographique qui ne permet pas l'affectation à un programme de vol régulier.

5.1.4 Si un CAI ou un ETP jugé médicalement apte change de poste d'une durée indéterminée au sein du Ministère, l'employeur doit réévaluer la situation pour savoir si, dans ses nouvelles fonctions, le CAI ou l'ETP doit être affecté à un programme de vol régulier consistant à piloter un aéronef du Ministère pendant au minimum 48 heures par an ou à un autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation qui respecte les critères du paragraphe 5.2.1 de la présente politique.

5.2 PROCÉDURE

5.2.1 L'employeur affectera un CAI à un autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation conformément aux critères suivants :

- a) tous les autres programmes doivent exposer le CAI au milieu d'exploitation, que ce soit un simulateur, un aéronef, un dispositif d'entraînement au pilotage, un siège de service d'aéronef ou une combinaison convenable de ces divers moyens, qui contribue à le sensibiliser au Réseau national de transport aérien civil;
- b) les exigences professionnelles du poste de l'AIC;
- c) l'expérience et la compétence de chaque CAI;
- d) le poste d'un CAI figurant sur la liste de statut prioritaire pour le programme de vol régulier;
- e) les besoins du Ministère en matière d'aptitudes et de connaissances spécialisées et (ou) exceptionnelles
- f) les préférences d'une personne et ses aspirations professionnelles.

5.2.2 L'employeur doit aviser le président du Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation du programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation auquel un CAI ou un ETP est affecté.

5.2.3 Si le CAI ou l'ETP est affecté à un programme de vol régulier de la DGSA, le type d'aéronef que chaque CAI ou ETP pilotera doit être déterminé par l'employeur en fonction de l'expérience et de la compétence de chacun ainsi que des besoins opérationnels.

5.2.4 Si le CAI ou l'ETP doit être affecté à un autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation ne faisant pas partie de ceux qui ont déjà été approuvés à l'annexe A, le programme en question doit être présenté au Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation conformément à la section 2.3 de la présente politique.

5.2.5 Les programmes approuvés par le Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation qui ne sont pas subventionnés par le budget de vol de l'Aviation civile doivent être soumis à un examen plus approfondi du Comité d'examen des carrières dans l'Aviation civile.

5.3 LISTE DE STATUT PRIORITAIRE

5.3.1 L'employeur affectera les CAI à un programme de vol régulier à partir de listes de statut prioritaire déterminées et tenues à jour conformément aux critères et à la procédure documentés dans la présente section. Les critères de sélection ont été élaborés en tenant compte des points suivants :

- a) une personne se portant volontaire à cette fin sera inscrite à un autre programme de vol;
- b) droit de premier refus - même si une personne peut être admissible au programme de vol régulier de la DGSA, il se peut qu'elle préfère attendre un créneau disponible plus tard en raison d'une affectation à un projet spécial, à une formation linguistique, etc. Dans ce cas, la personne conserve son statut prioritaire;
- c) la période de temps au cours de laquelle un employé a participé à un programme de vol régulier;
- d) la période de temps depuis laquelle un employé participe à un programme de vol régulier;
- e) l'ancienneté de l'employé, comme elle est définie dans la convention collective sous l'appellation « continuité d'emploi »;
- f) un employé qui est muté dans une autre Région ou à l'Administration centrale est alors inscrit sur la liste de priorité de cette Région ou de l'Administration centrale en fonction de ces critères.

5.3.2 Pour être admissibles au programme de vol régulier de la DGSA, tous les CAI admissibles seront évalués conformément aux critères de notation inscrits sur leur liste prioritaire respective qui suivent. Des listes distinctes seront dressées et tenues à jour pour chaque Région et pour l'Administration centrale. Compte tenu de l'ajout de nouveaux employés ou de la mutation d'employés dans une autre Région, la liste prioritaire devra faire l'objet de certaines modifications. Le Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation devra assurer l'intégrité du système de priorité afin qu'il reste juste et équitable pour tous.

5.3.3 L'employeur doit utiliser le tableau de notation suivant pour dresser la liste de priorité :

Période de temps depuis laquelle l'employé participe à un programme de vol régulier/temps consacré à la participation à un autre programme de vol

Temps	Points
Non participant à un autre programme de vol	0
1 an ou moins	2
2 ans	4

3 ans	6
4 ans	8
5 ans ou plus	10

Période de temps depuis laquelle un employé participe à un programme de vol régulier

Temps	Points
Non participant à un programme de vol régulier	0
1 an ou moins	5
2 ans	4
3 ans	3
4 ans	2
5 ans ou plus	1

Ancienneté (nombre d'années d'emploi continu)

Années de service	Points
4 années ou moins	1
8 ans	2
12 ans	3
16 ans	4
20 ans ou plus	5

5.3.4 L'employeur doit utiliser ce tableau de notation afin de documenter l'évaluation des employés en vue de leur affectation au programme et il doit fournir au Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation la liste de priorité résultante, ainsi que toute documentation nécessaire à l'appui de l'évaluation, dans les 30 jours suivant l'élaboration de la liste initiale de priorité ou toute modification de la liste de priorité.

5.3.5 Avant le début de chaque exercice financier, l'employeur doit dresser une liste de statut prioritaire pour chaque Région ainsi que pour l'Administration centrale. L'employeur peut subdiviser les listes de priorité selon les types d'aéronefs.

5.3.6 La liste de statut prioritaire cotera tous les CAI admissibles conformément aux critères décrits en détail à la section 5.3.2 et elle permettra de dresser une liste de priorité plaçant les employés en ordre décroissant selon leur note totale. Il y aura ajout du résultat de chaque critère de notation afin d'obtenir une note totale pour chaque employé. La date de validité servant à déterminer le temps pour chaque employé doit être le 1er avril de l'année pour laquelle la liste sera utilisée. Lorsqu'un employé obtient une note qui se situe entre deux valeurs mentionnées dans un tableau, cette note doit être arrondie à la valeur immédiatement supérieure. Lorsque des

employés obtiennent la même note, on doit les classer par ordre d'ancienneté, puis selon la période de temps depuis laquelle ils participent à un programme de vol régulier.

5.3.7 L'employeur déterminera combien de pilotes doivent être affectés à un programme de vol régulier, puis il affectera des CAI à un programme de vol régulier en se basant sur les notes figurant sur sa liste de priorité, de la note la plus élevée à la note la moins élevée. Toute personne exerçant son droit de premier refus doit conserver sa position sur la liste de priorité en vue d'une affectation à un programme de vol régulier d'une année ultérieure.

5.4 DISPOSITIONS TRANSITOIRES

5.4.1 Un nombre important d'CAI participent actuellement volontairement à un autre programme de vol. Toute personne participant à un tel programme qui ne désire pas que son nom soit retenu pour un programme de vol régulier doit aviser par écrit son gestionnaire. Sur réception d'une demande écrite, le gestionnaire retirera le nom de la personne de la procédure de la liste de priorité. Toute personne qui a demandé par écrit à être retirée de la liste de priorité peut ultérieurement demander par écrit à être replacée sur la liste de priorité au cours d'une année ultérieure.

5.4.2 L'élaboration de la liste de priorité initiale doit s'effectuer grâce à une procédure de génération aléatoire supervisée par le Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation. Par la suite, toutes les listes de priorité ultérieures doivent être élaborées grâce à la procédure de notation décrite à la section 5.3.

SECTION 6 - VERSEMENT DE L'INDEMNITÉ DE FONCTIONS SUPPLÉMENTAIRES AUX PH

6.0 POLITIQUE

6.1 L'indemnité annualisée totale de fonctions supplémentaires prescrite dans la convention collective entre le Conseil du Trésor et l'Association des pilotes fédéraux du Canada doit être versée toutes les deux semaines. Le versement de cette indemnité est subordonné à la présentation par l'employé d'une preuve satisfaisante attestant qu'il a effectué 48 heures de vol au cours de l'exercice financier.

6.2 Si un PH n'effectue pas les 48 heures de vol prescrites au cours d'un exercice financier, son gestionnaire peut prendre des mesures de recouvrement directement proportionnelles au nombre d'heures qui n'ont pas été effectuées.

SECTION 7 - FORMULAIRES

1. [Avis d'affectation à un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation](#)
2. [Proposition visant un autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation](#)
3. [Confirmation de parachèvement du programme](#)

ANNEXE A – AUTRES PROGRAMMES DE MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE EN AVIATION

1.0 Introduction

Les pilotes du groupe de la navigation aérienne (AO) doivent se voir offrir la possibilité de maintenir leur compétence professionnelle en aviation et c'est l'employeur qui en est responsable. L'employeur doit affecter un pilote à un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation conformément à cette politique. Le programme auquel chaque pilote est affecté peut être un programme de vol régulier d'au moins 48 heures de vol par an ou un autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation décrit dans la présente annexe.

Pour maintenir sa compétence professionnelle et avoir droit à l'indemnité de fonctions supplémentaires (IFS), un pilote jugé médicalement apte doit renouveler avec succès sa qualification de vol aux instruments au moins une fois par exercice financier. Cela peut se faire, à l'aide d'un aéronef ou d'un simulateur de vol approuvé, dans le cadre de l'un ou l'autre des deux programmes.

Pour qu'un pilote jugé médicalement inapte provisoirement touche une IFS, il doit prouver que, s'il était médicalement apte, il aurait obtenu le renouvellement de sa qualification de vol aux instruments une fois au cours de chaque exercice financier. Cela peut se faire, à l'aide d'un simulateur de vol approuvé ou d'un dispositif d'entraînement au pilotage, dans le cadre d'un autre programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation. Les pilotes jugés médicalement inaptes provisoirement ne possèdent pas les qualifications voulues pour agir en qualité de membres d'équipage de conduite dans un aéronef de la DGSA ou dans tout autre avion.

Il existe trois grands types d'autres programmes de maintien de la compétence professionnelle en aviation :

- les programmes internes qui font exclusivement appel à des aéronefs et (ou) des simulateurs de vol de la DGSA;
- les programmes mixtes qui font appel à un ensemble d'aéronefs et (ou) de simulateurs de la DGSA et de ressources du secteur privé;
- les programmes sous-traités qui font exclusivement appel à des ressources du secteur privé.

Tout autre programme destiné à un CAI jugé médicalement apte qui prévoit l'utilisation d'aéronefs et de simulateurs de vol de la DGSA doit comporter au minimum le programme

d'entraînement périodique régulier sur le type d'aéronef. D'autres vols d'entraînement au pilotage sont prévus dans les aéronefs pour lesquels un simulateur n'est pas facilement disponible.

La DGSA doit fournir les instructeurs, le matériel didactique et l'instruction au sol à l'appui des programmes qui utilisent des aéronefs de la DGSA, notamment le simulateur de Citation, à même ses propres ressources. Les coûts horaires des aéronefs de la DGSA sont réglés par la Direction générale de l'Aviation civile à même le budget des heures de vol prévu exclusivement à cette fin.

Lorsqu'un pilote jugé médicalement apte ne respecte pas la norme prescrite pour le renouvellement d'une qualification de vol aux instruments au moyen des ressources de la DGSA dans le cadre d'un programme de vol régulier ou d'un autre programme approuvé, il faut alors agir conformément à la politique de la DGSA sur les difficultés d'entraînement au pilotage et à la politique du Comité d'examen de la formation.

2.0 Programmes destinés aux CAI et aux ETP jugés médicalement aptes

2.1 Programmes internes

2.1.1 Citation C-550

Une séance de recyclage sur simulateur de 3,5 heures suivie d'une séance périodique régulière d'instruction au sol, d'un programme sur simulateur et d'un vol de contrôle IFC/PPC sur simulateur de vol. Les pilotes peuvent effectuer quatre vols en qualité d'observateurs au cours de chaque exercice financier pour être exposés au Réseau national de transport aérien civil et maintenir leurs connaissances opérationnelles. Ils sont censés aider l'équipage de conduite dans le cadre des opérations de planification avant et après le vol.

En outre, les pilotes sont admissibles à deux séances additionnelles sur simulateur ou à deux vols d'entraînement à bord d'un aéronef de la DGSA dans les quelque six mois suivant leur séance de recyclage.

2.1.2 King Air C90A

Une séance de recyclage sur simulateur de 3,5 heures suivie d'une séance régulière d'instruction au sol périodique, d'un programme sur simulateur et d'un vol de contrôle IFC/PPC sur simulateur de vol. Les pilotes peuvent effectuer quatre vols en qualité d'observateurs au cours de chaque exercice financier pour être exposés au Réseau national de transport aérien civil et maintenir leurs connaissances opérationnelles. Ils sont censés aider l'équipage de conduite dans le cadre des opérations de planification avant et après le vol.

En outre, les pilotes sont admissibles à deux séances additionnelles sur simulateur ou à deux vols d'entraînement à bord d'un aéronef de la DGSA dans les quelque six mois suivant leur séance de recyclage.

NOTA : Si le nouveau simulateur du C90A du centre d'entraînement de la DGSA n'est pas fonctionnel avant la mise en oeuvre de la présente politique, le programme sera constitué de la séance d'instruction au sol périodique et du programme sous contrat sur simulateur, de 2 à 4 vols d'entraînement à bord de l'aéronef et d'un vol de contrôle IFC/PPC à bord de l'aéronef ou sur simulateur. Les 4 vols en qualité d'observateurs et les 2 vols d'entraînement additionnels demeurent identiques à la description ci-dessus.

2.1.3 Hélicoptères

Le programme d'instruction au sol périodique, deux à quatre vols d'entraînement à bord de l'aéronef et un vol de contrôle IFC/PPC à bord de l'aéronef.

2.1.4 DHC-6 Twin Otter

Le programme d'instruction au sol périodique, deux à quatre vols d'entraînement à bord de l'aéronef et un vol de contrôle IFC/PPC à bord de l'aéronef.

2.1.5 Avions légers (C-182, C-206)

Le programme d'instruction au sol périodique, deux à quatre vols d'entraînement à bord de l'aéronef et un vol de contrôle de la qualification de vol aux instruments à bord de l'aéronef.

Nota : Ce programme se soldera par le renouvellement d'une qualification de vol aux instruments du groupe II qui ne valide pas une licence canadienne de pilote de ligne sur avion à voilure fixe.

Toutefois, le renouvellement ultérieur d'une qualification de vol aux instruments sur multimoteur se soldera par le renouvellement d'une qualification de vol aux instruments du groupe I, ce qui revalide d'office une licence canadienne de pilote de ligne sur aéronef à voilure fixe.

2.2 Programmes mixtes

2.2.1 Hélicoptères

Le programme est une combinaison du programme interne et d'un programme d'entraînement sur simulateur qui prévoit jusqu'à 10 heures sur simulateur chez un sous-traitant comme Flight Safety International ou un autre fournisseur. Les fournisseurs doivent être agréés par le Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation.

Nota : Pour maximiser les retombées du segment de ce programme sur simulateur, il est important que plus d'un employé suive cette formation à la fois. Cela permettra de faire profiter chacun d'entre eux d'un plus grand nombre d'heures sur simulateur.

2.2.2 Aéronefs légers

Le programme prévoit l'utilisation d'un avion léger de la DGSA pendant un maximum de 20 heures plus une instruction au sol (en utilisant un dispositif d'entraînement au pilotage ou un simulateur) et jusqu'à 10 heures d'instruction à bord d'un bimoteur léger, incluant le renouvellement de la qualification de vol aux instruments.

2.3 Programmes sous-traités

2.3.1 Programmes sur simulateur d'aéronefs régis par le RAC 705

Il s'agit d'un programme d'entraînement périodique visant des aéronefs régis par le RAC 705 adapté aux fonctions de chaque CAI ou ETP. On doit y trouver le vol de contrôle pour le renouvellement de la qualification de vol aux instruments. Les fournisseurs doivent posséder des simulateurs agréés permettant l'obtention d'une qualification de vol aux instruments.

2.3.2 Simulateurs d'hélicoptère

Jusqu'à 10 heures sur simulateur auprès d'un fournisseur sous-traitant comme Flight Safety International ou un autre. L'entraînement doit inclure un vol de contrôle pour le renouvellement de la qualification de vol aux instruments. Les fournisseurs doivent posséder des simulateurs agréés permettant l'obtention d'une qualification de vol aux instruments.

2.3.3 Avions légers

Instruction au sol (y compris dans un dispositif d'entraînement au pilotage ou un simulateur adapté) et jusqu'à 10 heures d'instruction dans un bimoteur léger, incluant le renouvellement de la qualification de vol aux instruments.

3.0 Programmes destinés aux CAI et aux ETP jugés médicalement inaptes provisoirement

3.1 Programmes internes

3.1.1 Citation C-550

Une séance de refamiliarisation sur simulateur suivie d'une séance régulière d'instruction au sol périodique, d'un programme sur simulateur et d'un vol de contrôle IFC/PPC sur simulateur de vol. Les pilotes peuvent effectuer quatre vols dans le siège de service d'un aéronef dans le cadre

de chaque exercice financier pour être exposés au Réseau national de transport aérien civil et maintenir leurs connaissances opérationnelles. Ils sont censés aider l'équipage de conduite dans le cadre des opérations de planification avant et après le vol.

3.1.2 King Air C90A

Une séance de refamiliarisation sur simulateur suivie d'une séance régulière d'instruction au sol périodique, d'un programme sur simulateur et d'un vol de contrôle IFC/PPC sur simulateur de vol. Les pilotes peuvent effectuer quatre vols dans le siège de service d'un aéronef dans le cadre de chaque exercice financier pour être exposés au Réseau national de transport aérien civil et maintenir leurs connaissances opérationnelles. Ils sont censés aider l'équipage de conduite dans le cadre des opérations de planification avant et après le vol.

3.2 Programmes mixtes

Tels qu'ils ont été approuvés le Comité directeur du maintien de la compétence professionnelle en aviation, conformément à la section 2.3 de la présente politique.

3.3 Programmes sous-traités

Programme utilisant un simulateur ou des dispositifs d'entraînement au pilotage loués auprès d'un sous-traitant et convenant à l'entraînement aux procédures de vol aux instruments et à la démonstration des normes qui se seraient soldées par le renouvellement d'une qualification de vol aux instruments.