

Transportation Safety Board  
of Canada



Bureau de la sécurité des transports  
du Canada

# **Bureau de la sécurité des transports du Canada**

## **Politique sur l'actualisation des compétences professionnelles en aviation des CAI**

## **TABLE DES MATIÈRES**

<b>SECTION 1 – GÉNÉRALITÉS .....</b>	<b>3</b>
1.1 DÉFINITIONS .....	3
1.2. CONTEXTE .....	5
1.3 OBJECTIF .....	5
1.4 APPLICATION .....	5
<b>SECTION 2 – COMITÉ DU MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE EN AVIATION.....</b>	<b>6</b>
2.1 STRUCTURE DU COMITÉ.....	6
2.2 FONCTIONNEMENT DU COMITÉ .....	6
2.3 RAPPORT .....	6
<b>SECTION 3 – EMPLOYÉS CAI MÉDICALEMENT APTES.....</b>	<b>8</b>
3.1 GÉNÉRALITÉS .....	8
3.2 VERSEMENT DES INDEMNITÉS POUR FONCTIONS SUPPLÉMENTAIRES.....	9
<b>SECTION 4 – INSPECTEURS DE L'AVIATION CIVILE TEMPORAIREMENT INAPTES MÉDICALEMENT .....</b>	<b>12</b>
4.1 GÉNÉRALITÉS .....	12
4.2 PAIEMENT DE L'INDEMNITÉ POUR FONCTIONS SUPPLÉMENTAIRES.....	13
<b>SECTION 5 – AFFECTATIONS AU PROGRAMME DE MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE EN AVIATION .....</b>	<b>14</b>
5.1 GÉNÉRALITÉS .....	14
5.2 PROCESSUS.....	14
5.3 LISTE PRIORITAIRE.....	15
5.4 DISPOSITIONS TRANSITOIRES .....	17
<b>SECTION 6 – Formulaires du PMCPA .....</b>	<b>18</b>
<b>APPENDICE A – PROGRAMMES PARALLÈLES DE MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE EN AVIATION .....</b>	<b>19</b>
<b>APPENDICE B – PRINCIPES DE GESTION DU BST PROPRES AU PMCPA.....</b>	<b>24</b>
<b>APPENDICE C – TRANSPORT DE PASSAGERS ET DE MARCHANDISES.....</b>	<b>26</b>

**POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES  
PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

**SECTION 1 – GÉNÉRALITÉS**

**1.1 DÉFINITIONS**

Dans le cadre de la présente politique :

« Association » désigne l'Association des pilotes fédéraux du Canada Association (APFC);

« Annuellement » désigne le cadre de l'exercice financier du gouvernement fédéral, c'est-à-dire du 1<sup>er</sup> avril au 31 mars;

« Groupe AO » désigne le groupe Navigation aérienne;

« PPMCPA » désigne un programme parallèle de maintien de la compétence professionnelle en aviation;

« Programme parallèle de maintien de la compétence professionnelle en aviation approuvé » signifie un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation qui répond aux exigences de la section 3 ou 4 de la présente politique et qui a été approuvé conformément à la section 2;

« Inspecteur d'aviation civile (CAI) » désigne tout employé du sous-groupe des inspecteurs d'aviation civile, groupe Navigation aérienne;

« Convention collective » désigne la convention collective conclue entre le Conseil du Trésor et l'APFC;

« Indemnités pour fonctions supplémentaires » désigne le montant d'argent indiqué dans l'article 46 de la Convention collective de l'APFC conclue avec le Conseil du Trésor;

« Maintien de la compétence professionnelle en aviation » désigne, à tout le moins, la possession et le maintien d'une licence de pilote de ligne ainsi qu'une qualification de vol aux instruments du groupe I ou IV et un contrôle de la compétence pilote le cas échéant, ou d'une licence de pilote d'hélicoptère commercial ainsi qu'une qualification de vol aux instruments du groupe IV et un contrôle de la compétence pilote, le cas échéant;

« PMCPA » désigne tout programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation;

« Politique » signifie la politique sur l'actualisation des compétences professionnelles en aviation des inspecteurs d'aviation civile.

« Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation » (le Comité) désigne le comité défini à la section 2;

« PRMCPA » désigne un programme régulier de maintien de la compétence professionnelle en aviation;

**POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES  
PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

« BST » désigne le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

# **POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

## **1.2. CONTEXTE**

Conformément à l'article 47 « MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE EN AVIATION » de la « Convention entre le Conseil du Trésor et l'Association des pilotes fédéraux du Canada » :

47.04 L'employeur doit affecter chaque employé, conformément aux critères et aux procédures établis par l'Employeur et l'Association, à un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation.

47.05 À l'exception du paragraphe 47.04 qui précède, la politique de Transports Canada sur le maintien de la compétence professionnelle en aviation des inspecteurs de l'aviation civile et la politique du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) sur l'actualisation des compétences professionnelles en aviation des inspecteurs d'aviation civile (CAI) ne peuvent être modifiées que par consentement mutuel des parties.

## **1.3 OBJECTIF**

La présente politique établit les exigences et les moyens visant à déterminer si :

- a) un CAI du BST est médicalement apte à être affecté à un programme de maintien de la compétence professionnelle (PMCP) et à recevoir une indemnité de fonctions supplémentaires conformément aux articles 46 et 47 de la convention collective;
- b) un CAI du BST temporairement inapte médicalement à recevoir une indemnité de fonctions supplémentaires.

## **1.4 APPLICATION**

La présente politique s'applique à tous les employés du BST du sous-groupe CAI du groupe Navigation aérienne (AO) qui détiennent un poste pour une durée indéterminée ou un poste pour une période déterminée de plus de un (1) an.

**POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES  
PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

**SECTION 2 – COMITÉ DU MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE EN AVIATION**

**2.1 STRUCTURE DU COMITÉ**

**2.1.1** Un comité spécial, qui est convenu d'appeler le Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation, doit être formé pour gérer la présente politique. Il sera composé des membres suivants :

- a) le directeur, Division des enquêtes (Aviation);
- b) un gestionnaire, Division des enquêtes (Aviation);
- c) le président de l'Association des pilotes fédéraux du Canada Association (APFC) ou un membre de l'APFC de la région de la capitale nationale (RCN);
- d) un employé du BST représentant l'APFC.

**2.2 FONCTIONNEMENT DU COMITÉ<sup>1</sup>**

**2.2.1** Le Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation doit être présidé par le directeur, Division des enquêtes (Aviation).

**2.2.2** Les membres du Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation doivent, de bonne foi, accomplir leurs fonctions à la demande du directeur, Division des enquêtes (Aviation).

**2.2.3** Le Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation peut exercer son rôle en personne, par l'entremise du téléphone ou d'autres moyens électroniques ou encore selon une combinaison de ces éléments.

**2.3 RAPPORT**

**2.3.1** Le Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation doit produire annuellement un rapport qui englobe au moins :

- a) une liste des CAI du BST et de leur programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation, y compris une description du programme;
- b) le cas échéant, une description des questions ou des préoccupations liées à l'ensemble du programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation, accompagnée de leurs solutions prévues.

**2.3.2** Un rapport préliminaire, rédigé par le directeur, Division des enquêtes (Aviation), sera remis à tous les membres du Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation du BST aux fins de commentaires.

**2.3.3** Si le Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation ne peut convenir du contenu du rapport préliminaire, le rapport final doit comprendre toutes les opinions divergentes.

---

<sup>1</sup> Les sections 3.1.4, 3.1.5 et 3.1.6 renferment des renseignements supplémentaires concernant le fonctionnement du Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation.

**POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES  
PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

**2.3.4** Le rapport final doit être transmis à l'APFC au plus tard le 31 juillet de chaque année.

**POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES  
PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE  
SECTION 3 – EMPLOYÉS CAI JUGÉS MÉDICALEMENT APTES**

**3.1 GÉNÉRALITÉS**

- 3.1.1** Ce volet de la politique établit les exigences et les moyens offerts à un CAI du BST médicalement apte pour maintenir sa compétence professionnelle en aviation et toucher l'indemnité pour fonctions supplémentaires.
- 3.1.2** Tous les CAI médicalement aptes du BST doivent être affectés par leur gestionnaire à un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation, notamment :
- au programme régulier de maintien de la compétence professionnelle en aviation (PRMCPA) qui consiste à piloter un aéronef de Transports Canada à raison d'au moins 48 heures au cours d'un exercice financier;
  - au programme parallèle de maintien de la compétence professionnelle en aviation (PPMCPA) approuvé par le Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation.
- 3.1.3** La direction du BST peut, le cas échéant, modifier le programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation pour lequel un CAI médicalement apte est affecté.
- 3.1.4** Le Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation doit passer en revue l'ensemble des propositions pour un nouveau PPMCPA, et la demande d'examen d'un PPMCPA existant soumise par un CAI, et peut :
- a) approuver le PPMCPA tel qu'il est soumis;
  - b) refuser un PPMCPA soumis,
  - c) retourner le PPMCPA soumis avec des modifications proposées aux fins de discussion entre le CAI concerné et son gestionnaire.
- 3.1.5** Le Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation tentera d'obtenir le consentement de tous les membres du Comité avant de prendre une décision sur un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation. Si le consensus est impossible, la majorité des membres de ce Comité doivent être autorisés à prendre des mesures.
- 3.1.6** Lorsque le Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation approuve un PPMCPA qui nécessite la location d'un aéronef du secteur privé, cette approbation exige que l'usage de l'aéronef loué soit uniquement réservé aux besoins du ministère, et devra être conforme aux « principes de gestion du BST pertinents au PMCPA » (voir l'annexe B) et au Manuel des opérations de l'exploitant du secteur privé.
- 3.1.7** La durée minimale d'un PPMCPA est de deux ans, à moins qu'une période en particulier d'au moins un (1) an soit recommandée par le gestionnaire et approuvée par le Comité. La date de l'approbation du programme par le Comité doit constituer le point de départ d'un PPMCPA. La date de fin d'un PPMCPA correspondra à la fin de l'exercice financier de la dernière année d'un PPMCPA approuvé.
- 3.1.8** Les exigences à satisfaire pour maintenir la compétence professionnelle en aviation d'un CAI sont la possession et le maintien d'une licence de pilote en ligne et d'une qualification de vol aux instruments du groupe I ou IV et du contrôle de la compétence du pilote le cas échéant, ou encore



## **POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

d'une licence de pilote d'hélicoptère commercial et d'une qualification de vol aux instruments du groupe IV et d'un contrôle de la compétence du pilote, le cas échéant.

**3.1.9** Dans le cadre de l'affectation du CAI à un programme parallèle de maintien de la compétence professionnelle en aviation, la direction du BST doit tenir compte :

- a) du besoin du BST en matière de compétence et de connaissances uniques ou spécialisées;
- b) des exigences du poste de CAI;
- c) de la visibilité que confèrera le programme à l'environnement opérationnel, que ce soit par l'entremise d'un simulateur, d'un aéronef, d'un dispositif d'entraînement au vol ou d'une combinaison satisfaisante des trois; ce qui contribuera à faire connaître le Système de transport aérien civil;
- d) de l'expérience et des compétences individuelles du CAI;
- e) des préférences et des aspirations professionnelles d'un employé.

**3.1.10** Un CAI qui a été affecté à un PPMCPA et qui croit qu'une telle affectation n'est pas conforme aux principes énoncés aux sections 3.1.5 à 3.1.9 ci-dessus peut présenter une demande au Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation afin que cette décision fasse l'objet d'un examen.

**3.1.11** Si un CAI, affecté à un PRMCPA ou à un PPMCPA, ne réussit pas la portion concernant le vol de contrôle à bord d'un aéronef ou d'un simulateur, ou si ce vol de contrôle n'est pas recommandé dans le cadre d'une formation initiale ou périodique, les modalités des « principes de gestion du BST pertinents au PMCPA » s'appliqueront.

**3.1.12** Bien qu'au cours d'un exercice financier, un CAI peut suivre à la fois un PRMCPA et un PMCPA approuvé, en aucun cas les indemnités pour fonctions supplémentaires versées à l'employé dans le cadre d'un exercice financier ne peuvent dépasser le montant annuel indiqué dans la convention collective.

### **3.2 VERSEMENT DES INDEMNITÉS POUR FONCTIONS SUPPLÉMENTAIRES**

**3.2.1** Afin de se qualifier pour le paiement des indemnités pour fonctions supplémentaires, un CAI médicalement apte doit au moins faire preuve de sa compétence professionnelle en matière d'exploitation d'aéronefs à un niveau qui permet à l'employé :

- a) qui pilote un avion de maintenir une licence canadienne valide de pilote de ligne, catégorie avion, avec une qualification valide de vol aux instruments du groupe I ou IV et, le cas échéant, la réussite d'un contrôle de la compétence pilote;
- b) qui pilote un hélicoptère de maintenir une licence canadienne valide de pilote, catégorie hélicoptère commercial valide, avec une qualification valide de vol aux instruments du groupe IV et, le cas échéant, la réussite d'un contrôle de la compétence pilote.

**3.2.2** Un CAI médicalement apte doit attester de sa compétence professionnelle en ce qui a trait à l'exploitation d'aéronefs au moyen d'une affectation à un PMCPA qui consiste en :

## **POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

- a) un programme régulier de maintien de la compétence professionnelle en aviation qui exige que le CAI cumule au moins quarante-huit (48) heures de vol annuellement à bord d'un aéronef de la Direction des services des aéronefs de Transports Canada en tant que membre d'équipage de conduite;
- b) un programme parallèle de maintien de la compétence professionnelle en aviation qui n'exige pas que le CAI pilote au moins quarante-huit (48) heures par année.

**3.2.3** Afin de se qualifier pour le paiement des indemnités pour fonctions supplémentaires, un CAI doit maintenir une licence valide conformément à ce qui suit :

- a) Un CAI affecté à un programme régulier de maintien de la compétence professionnelle en aviation doit réussir le vol de contrôle aux instruments et, le cas échéant, un contrôle de la compétence pilote qui a lieu tous les ans;
- b) Un CAI affecté à un programme parallèle de maintien de la compétence professionnelle en aviation doit réussir le vol de contrôle aux instruments en fonction de la « période de validité » (norme\* 421.48) de même que la « mise à jour des connaissances » (RAC 401.05) énoncés dans le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), et ce, tous les deux ans.

**3.2.4** Le paiement des indemnités pour fonctions supplémentaires doit être conforme à ce qui suit :

- a) L'indemnité annuelle pour fonctions supplémentaires précisée dans la convention collective conclue entre le Conseil du Trésor et l'Association des pilotes fédéraux du Canada, sera versée aux deux semaines. Ce paiement sera versé sur présentation de documents satisfaisants qui confirment la réussite du programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation par le CAI.
- b) Afin de confirmer son admissibilité à recevoir l'indemnité pour fonctions supplémentaires, le CAI doit faire parvenir à son gestionnaire au cours de chaque exercice financier les documents prouvant qu'il a réussi le programme.
- c) S'il ne reçoit pas la documentation prévue pour l'exercice financier, le gestionnaire devra prendre les mesures de recouvrement appropriées.
- d) Nonobstant les alinéas a, b et c ci-dessus, les CAI seront admissibles à recevoir sans interruption ou remise une indemnité pour fonctions supplémentaires si, sans en être responsables, ils n'ont pas été en mesure de terminer leur PMCPA durant l'exercice financier, y compris le vol de contrôle aux instruments et, le cas échéant, le contrôle de la compétence du pilote en raison d'une blessure personnelle, de troubles médicaux, de considérations opérationnelles comme la non-disponibilité d'un aéronef ou d'un simulateur, de l'affectation à un projet en particulier, de conflits dans les échéances, etc., moyennant que le programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation soit terminé dans les soixante (60) premiers jours de l'exercice financier suivant.

\*SSAC : Séminaire sur la sécurité aérienne au Canada

**POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES  
PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

**3.2.5** Si les cadres supérieurs du BST déterminent, à leur entière discrétion, qu'il est dans le plus grand intérêt du BST de procéder ainsi, le BST peut affecter un CAI en congé sans solde à un PPMCPA et prendre des dispositions pour lui permettre de terminer ledit programme. Le directeur des enquêtes informera ensuite le Comité directeur du PMCPA de la décision du ministère, et l'employé visé par cette décision sera exclu de la liste prioritaire. L'employé recevra l'indemnité pour fonctions supplémentaires sous forme de paiement forfaitaire lorsqu'il aura terminé le PPMCPA.

**POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES  
PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**  
**SECTION 4 – INSPECTEURS DE L'AVIATION CIVILE TEMPORAIREMENT INAPTES  
MÉDICALEMENT**

#### **4.1 GÉNÉRALITÉS**

**4.1.1** La présente section de la politique établit les exigences et les moyens offerts à un inspecteur de l'aviation civile (CAI) du Bureau de la sécurité des transports (BST) temporairement inapte médicalement pour qu'il maintienne sa compétence professionnelle en aviation et qu'il touche une indemnité de fonctions supplémentaires.

La section 4-7 du Manuel du BST sur la gestion des ressources humaines, Politique sur la perte de licence, décrit la situation lorsqu'un CAI du BST perd les privilèges accordés par sa licence.

La section 7-2 du manuel du BST sur la Gestion des ressources humaines, Politique sur la condition physique professionnelle, décrit la situation lorsqu'un employé a une incapacité permanente.

La Politique sur la rétrogradation ou le licenciement pour autres raisons (incapacité médicale) du Bureau de la sécurité des transports du Canada traite du licenciement pour des motifs non disciplinaires.

**4.1.2** Les dirigeants du BST affecteront un CAI du BST temporairement inapte médicalement à un programme parallèle de maintien de la compétence professionnelle en aviation (PPMCPA) qui le garde exposé au monde de l'aviation et qui lui permet de recevoir l'indemnité pour fonctions supplémentaires.

**4.1.3** Le Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation examinera chaque proposition et chaque demande à l'égard d'un PPMCPA qui concerne un CAI temporairement inapte médicalement, et il peut :

- a) approuver le PPMCPA tel qu'il est soumis;
- b) refuser le PPMCPA soumis;
- a) retourner le PPMCPA soumis en proposant des modifications aux fins de discussions entre le CAI et son gestionnaire.

**4.1.4** Le Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation tentera d'obtenir le consentement de tous les membres du comité avant de prendre une décision sur un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation. Si le consensus est impossible, la majorité des membres la majorité des membres de ce Comité doivent être autorisés à prendre des mesures.

**4.1.5** Sous réserve des alinéas 3.1.4 et 4.1.3. afin de se voir verser l'indemnité pour fonctions supplémentaires accordée par la convention collective, un CAI du BST temporairement inapte médicalement doit au moins

- a) avoir possédé une licence de pilote de ligne canadienne – Avion et une qualification de vol aux instruments du groupe I; ou
- b) avoir possédé une licence de pilote d'hélicoptère commercial et une qualification de vol aux instruments du groupe IV; ou

## **POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

- c) avoir possédé une licence de pilote de ligne canadienne, d'hélicoptère commercial et une qualification de vol aux instruments du groupe IV.

Et, en plus des points (a) ou (b) ou (c),

- d) avoir réussi la portion du PPMCPA approuvé concernant le vol de vérification de compétence, qui comprend la démonstration des compétences requises dans un simulateur ou par l'entremise de dispositifs d'entraînement au vol à un niveau permettant à un CAI en bonne santé de renouveler sa licence et sa qualification de vol aux instruments.

**4.1.6** Dans le cadre de l'affectation du CAI à un programme parallèle de maintien de la compétence professionnelle en aviation, la direction du BST doit tenir compte :

- a) des besoins du ministère en matière de compétence et de connaissances uniques ou spécialisées;
- b) des exigences du poste de CAI;
- c) de la visibilité que confèrera le programme à l'environnement opérationnel, que ce soit par l'entremise d'un simulateur, d'un aéronef, d'un dispositif d'entraînement au vol ou d'une combinaison des trois, ce qui contribuera à faire connaître le Système national de transport aérien civil;
- d) de l'expérience et des compétences du CAI avant qu'il ne devienne temporairement inapte médicalement;
- e) de la nature du problème de santé.

### **4.2 PAIEMENT DE L'INDEMNITÉ POUR FONCTIONS SUPPLÉMENTAIRES**

**4.2.1** Les CAI qui sont temporairement inaptes médicalement et qui sont autorisés par les dirigeants du BST à suivre un PPMCPA sont admissibles au versement suivant :

- a) L'indemnité annuelle pour fonctions supplémentaires précisée dans la convention collective conclue entre le Conseil du Trésor et l'Association des pilotes fédéraux du Canada, qui sera versée aux deux semaines. Ce paiement sera versé sur présentation de documents qui confirme la réussite du programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation par le CAI.
- b) Afin de confirmer son admissibilité à recevoir l'indemnité pour fonctions supplémentaires, le CAI doit faire parvenir à son gestionnaire au cours de chaque exercice financier les documents prouvant qu'il a réussi le programme.
- c) S'il ne reçoit pas les documents prévus pour l'exercice financier, le gestionnaire devra prendre les mesures de recouvrement appropriées.
- d) Nonobstant les alinéas a, b et c ci-dessus, les CAI seront admissibles à recevoir sans interruption ou remise une indemnité pour fonctions supplémentaires si, sans en être responsables, ils n'ont pas été en mesure de terminer leur PPMCPA durant l'exercice financier, y compris le vol de contrôle aux instruments et, le cas échéant, le contrôle de la compétence du pilote en raison d'une blessure personnelle, de troubles médicaux, de considérations opérationnelles comme la non-disponibilité d'un aéronef ou d'un simulateur, de l'affectation à un projet en particulier, de conflits dans les échéances, etc., moyennant que le programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation soit terminé dans les soixante (60) premiers jours de l'exercice financier suivant.

## **POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

4.2.2 Si les cadres supérieurs du BST déterminent, à leur entière discrétion, qu'il est dans l'intérêt du ministère de procéder ainsi, le ministère peut affecter un CAI actuellement en congé sans solde à un PPMCPA et prendre des dispositions pour lui permettre de terminer ledit programme. Le directeur des enquêtes informera ensuite le Comité directeur du PMCPA de la décision du ministère et l'employé visé par cette décision sera exclu de la liste prioritaire. L'employé recevra l'indemnité pour fonctions supplémentaires sous forme de paiement forfaitaire lorsqu'il aura terminé le PPMCPA.

### **SECTION 5 – AFFECTATIONS AU PROGRAMME DE MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE EN AVIATION**

#### **5.1 GÉNÉRALITÉS**

5.1.1 Les dirigeants du BST affecteront tous les CAI à un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation.

#### **5.2 PROCESSUS**

5.2.1 Le directeur des enquêtes, Aviation, en consultation avec le gestionnaire responsable et en tenant compte de la liste prioritaire, décidera si un CAI est affecté à un programme régulier ou à un programme parallèle de maintien de la compétence professionnelle en aviation.

5.2.2 Si le CAI est affecté à un programme régulier de maintien de la compétence professionnelle en aviation (PRMCPA) qui utilise des aéronefs de Transports Canada,

- a) les dirigeants du BST, après consultation auprès des opérations de vol de Transport Canada (TC), Direction générale des services des aéronefs (DGSA), décideront du type d'avion qui sera piloté par le CAI;
- b) le CAI et son gestionnaire discuteront du programme et rempliront le formulaire du programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation;
- c) le formulaire du programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation sera envoyé au gestionnaire Opérations de la coordination des enquêtes de l'Administration centrale, qui examinera le formulaire et qui communiquera les données au directeur des enquêtes, Aviation, aux fins d'approbation.

5.2.3 Si le CAI est affecté à un PPMCPA :

- a) le CAI et son gestionnaire discuteront du PPMCPA afin de veiller à ce que les critères énumérés aux alinéas 3.1.9 ou 4.1.6 de la présente politique soient pris en compte;
- b) le gestionnaire utilisera le formulaire du programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation figurant dans la section 6 de la présente politique pour effectuer une demande auprès du Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation. La demande décrira clairement le programme proposé afin de permettre au comité d'évaluer la demande;

## **POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

c) la demande sera acheminée au gestionnaire de la Direction générale de la coordination des enquêtes de l'Administration centrale, qui étudiera la demande et qui communiquera les données aux membres du Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation du BST.

**5.2.4** Les membres du Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation du BST étudieront la demande et feront parvenir leur évaluation au président du Comité dans un délai de deux semaines suivant la réception de la demande. Si un membre du Comité ne respecte pas ce délai, la décision sera prise par les autres membres du Comité, qui doit compter au moins un dirigeant du BST. Le comité tentera d'obtenir le consentement de tous les membres du comité avant de prendre une décision sur un PPMCPA. Si le consensus est impossible, la majorité des membres de ce Comité doivent être autorisés à prendre des mesures. En cas d'égalité, le vote du président du Comité aura préséance.

**5.2.5** Le président du Comité informera le gestionnaire et le CAI de la décision ou des recommandations du Comité dès qu'elles sont connues. Si le Comité propose des modifications à la demande, le gestionnaire et l'employé en tiendront compte avant d'effectuer une nouvelle demande.

**5.2.6** Le directeur des enquêtes, Aviation informera le directeur des opérations de vol de TC, Direction générale des services des aéronefs, sur le programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation auquel un CAI sera affecté, lorsque ce dernier doit piloter un aéronef ou un simulateur de la DGSA.

**5.2.7** Des exemplaires de la présente politique et des formulaires sont classés au Centre de documentation du BST et dans le dossier AIR DOCUMENTS (AIRDOCS).

### **5.3 LISTE PRIORITAIRE**

**5.3.1** L'employeur affectera les CAI à un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation à partir de la liste prioritaire dressée conformément aux critères et aux processus décrits dans la présente section. La liste prioritaire sera utilisée au moment de la sélection des employés pour le programme régulier ou parallèle de maintien de la compétence professionnelle en aviation. Les critères de sélection ont été élaborés en tenant compte des éléments suivants :

- a) Un employé qui se porte volontaire sera affecté au PPMCPA;
- b) Droit du premier refus – même si un employé est admissible pour piloter un aéronef de Transports Canada dans le cadre d'un PRMCPA, il pourrait désirer suivre le programme plus tard en raison de l'affectation à un projet spécial, d'une formation linguistique ou parce qu'il est temporairement inapte médicalement, etc. Il pourra, dans ce cas, garder son statut prioritaire;
- c) Le temps que l'employé a passé dans un PRMCPA;
- d) Le temps qui s'est écoulé depuis que l'employé a participé à un PRMCPA;
- e) L'ancienneté de l'employé, définie comme le nombre d'années de service au sein du BST;

## POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE

**5.3.2** Tous les CAI seront évalués en fonction des critères suivants et ils seront ajoutés à la liste prioritaire<sup>2</sup>. Le Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation sera tenu d'assurer l'intégrité du système prioritaire selon les principes d'ouverture et d'équité pour tous.

**5.3.3** L'employeur se servira de la matrice de pointage suivante en plus des critères de l'alinéa 5.3.1 pour dresser la liste prioritaire :

Temps passé dans un PPMCPA

Durée	Points
Hors du PPMCPA	0
Au plus 1 an	2
2 ans	4
3 ans	6
4 ans	8
Au moins 5 ans	10

Temps passé dans un PRMCPA

Durée	Points
Hors du PRMCPA	0
Au plus 1 an	5
2 ans	4
3 ans	3
4 ans	2
Au moins 5 ans	1

Ancienneté (années de service au sein du BST)

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

**5.3.4** L'employeur utilisera la matrice de pointage afin de consigner l'évaluation des employés en vue d'une affectation au programme et acheminera la liste prioritaire et les documents appuyant l'évaluation au Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation dans un délai de trente (30) jours suivant la création ou la modification de la liste prioritaire initiale.

**5.3.5** L'employeur dressera une liste prioritaire au début de chaque exercice.

**5.3.6** La liste prioritaire classera les CAI selon la note globale qu'ils auront obtenue pour les critères décrits dans la section 5.3.1. La note globale sera la somme de tous les critères pour un employé.

<sup>2</sup> Une valeur élevée indiquerait que l'employé est mieux adapté pour le PRMCPA; une valeur faible indiquerait que l'employé est mieux adapté pour le PPMCPA.



## **POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

Lorsque l'évaluation arrive à une fraction des valeurs permises, la fraction sera arrondie à la valeur supérieure. En cas d'égalité entre employés, ces derniers seront classés en ordre d'ancienneté et puis du temps écoulé depuis la participation à un PRMCPA.

**5.3.7** L'employeur décidera du nombre de pilotes affectés au PRMCPA et au PPMCPA. Une valeur élevée indiquerait que l'employé est mieux adapté pour le PRMCPA; une valeur faible indiquerait que l'employé est mieux adapté pour le PPMCPA. Un employé qui exerce son droit du premier refus conservera son rang dans la liste prioritaire en vue d'une affectation à un PRMCPA l'année suivante.

### **5.4 DISPOSITIONS TRANSITOIRES**

**5.4.1** Plusieurs CAI participent actuellement et volontairement à un PPMCPA. Si un employé participant à un PPMCPA désire prendre part à un PRMCPA, il doit en informer son gestionnaire par écrit.

**5.4.2** La liste prioritaire initiale sera dressée par l'entremise du processus de pointage décrit dans la section 5.3.

# POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE

## SECTION 6 – Formulaires du PMCPA

Transportation Safety Board  
of Canada



Bureau de la sécurité des transports  
du Canada

PROFESSIONAL AVIATION CURRENCY PROGRAM				PROGRAMME PROFESSIONNEL DE COMPÉTENCE AERONAUTIQUE			
<b>PART 1 – CANDIDATE</b> <b>PARTIE 1 – CANDIDAT(E)</b>		Name of candidate / Nom du candidat(e)		Office/Bureau:		Telephone / Téléphone:	
<b>Start Date</b> <b>Date de début</b>	Year/année	Month/mois	Day/ jour	<b>End Date</b> <b>Date de fin</b>	Year/année	Month/mois	Day/ jour
<b>Current Position</b> <b>Post actuel</b>			<b>Aircraft Type( TC) Assigned</b> <b>Type d'avion (TC) assigné</b>				
<i>Details of the proposed program (including, program period, type of aircraft supplier and cost)</i> <i>Détails du programme proposé (incluant l'étape du programme, le type d'aéronef, le fournisseur, et le coût)</i>							
<i>Justification for acceptance of proposed program as relates to Duties</i> <i>Justification pour l'acceptance du programme alternatif proposé par rapport aux tâches</i>							
<b>Comments/Commentaires</b>							
<i>Basis of Payment of Extra Duty Allowance for each period</i> <i>Base de paiement d'Allocation de devoir supplémentaire pour chaque période</i>							
_____ <i>Candidate/Candidat</i>		_____ <i>Date</i>		_____ <i>Manage/Gestionnaire</i>		_____ <i>Date</i>	
<b>PART 2 – DIRECTOR APPROVAL</b> <b>PARTIE 2 – APPROBRATION DU DIRECTEUR</b>							
<b>Comments/Commentaires</b>							
_____ <i>Director, Air Investigations Branch</i> <i>Directeur, Direction des enquêtes aéronautiques</i>				_____ <i>Date</i>			

# **POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

## **APPENDICE A – PROGRAMMES PARALLÈLES DE MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE EN AVIATION**

### **1.0 Introduction**

Les pilotes du groupe de la Navigation aérienne (AO) auront l'occasion de maintenir leur compétence professionnelle en aviation et l'employeur les appuiera à cet égard. L'employeur affectera un pilote à un programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation conformément à la présente politique. Il peut s'agir d'un programme ordinaire de maintien de la compétence professionnelle en aviation (PRMCPA) d'une durée minimale de 48 heures par an ou d'un programme parallèle de maintien de la compétence professionnelle en aviation (PPMCPA) décrit ci-dessous.

Afin de maintenir sa compétence professionnelle et de recevoir l'indemnité pour fonctions supplémentaires, un pilote médicalement apte doit renouveler sa qualification de vol aux instruments tous les deux ans. Cela peut être réalisé à bord d'un avion ou un simulateur dans le cadre d'un PRMCPA ou d'un PPMCPA.

Afin qu'un pilote temporairement inapte médicalement puisse recevoir le paiement de l'indemnité pour fonctions supplémentaires, il doit démontrer qu'il possède le degré de compétence qui lui aurait permis de renouveler sa qualification de vol aux instruments tous les deux ans s'il était médicalement apte. Cela peut se faire par l'entremise d'un simulateur ou de dispositifs d'entraînement dans le cadre d'un PPMCPA.

Il existe trois types de programmes parallèles de maintien de la compétence professionnelle en aviation :

- Des programmes fixes qui font exclusivement appel à des aéronefs et à des simulateurs de la Direction générale des services des aéronefs (DGSA) de Transports Canada;
- Des programmes combinés faisant appel aux aéronefs et aux simulateurs de la DGSA ainsi qu'aux ressources du secteur privé;
- Des programmes sous contrat faisant exclusivement appel aux ressources du secteur privé.

Un PPMCPA destiné à un pilote médicalement apte et qui fait appel à des aéronefs et à des simulateurs de la DGSA doit comprendre, au minimum, le programme de formation périodique pour le type d'aéronef en question. Des séances d'entraînement au vol supplémentaires sont fournies dans le cas des aéronefs pour lesquels un simulateur n'est pas disponible.

La DGSA fournira les instructeurs, le matériel didactique et l'école de formation au sol dans le cas des programmes ayant recours aux aéronefs de la DGSA, conformément au protocole d'entente conclu entre la DGSA et le BST concernant la « *Fourniture d'aéronefs et de services de formation destinés aux pilotes inspecteurs d'aviation civile du Bureau de la sécurité des transports du Canada* ». Les tarifs horaires des services de la DGSA (aéronef, simulateurs et école de formation au sol) sont payés par le Bureau de la sécurité des transports à partir du budget destiné aux heures de vol et réservé exclusivement à cette fin.

Les PPMCPA proposés doivent être présentés par l'entremise du formulaire approprié précisé dans la section 6 de la présente politique. Les propositions doivent comprendre les éléments suivants :

## **POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

- la description du programme;
- le coût total du programme, réparti selon les exercices financiers couverts par le programme;
- le fournisseur de l'aéronef et autres éléments de la formation;
- la comparaison avec le coût d'un programme de vol régulier auquel participerait normalement un CAI;
- les avantages du programme proposé pour le mandat du BST et pour l'enquêteur.

Lorsqu'un pilote médicalement apte ne répond pas aux normes requises pour le renouvellement de sa qualification de vol aux instruments, il faut procéder comme suit :

- Pour les pilotes du BST ayant recours aux ressources de la DGSA dans le cadre d'un programme de vol régulier ou d'un programme parallèle approuvé, la situation sera gérée conformément aux politiques de la DGSA de TC à l'égard des difficultés rencontrées durant la formation des pilotes. Si la situation ne peut pas être réglée par ces politiques, le comité de révision de la formation formulera des recommandations à l'intention du BST.
- Pour les pilotes du BST ayant recours à des ressources autres que celles de la DGSA, le BST demandera à la DGSA de TC ou à un autre formateur de réaliser une évaluation des capacités du pilote et de formuler des recommandations visant à régler la situation. Le BST tiendra compte de l'évaluation au moment d'opter pour un programme correctif.

### **2.0 Programmes à l'intention des CAI médicalement aptes**

#### **2.1 Programmes fixes ayant recours aux aéronefs de Transports Canada**

##### **2.1.1 Citation C-550 de TC**

Ce PPMCPA comportera une séance de recyclage de 3,5 heures dans un simulateur, suivie par le programme régulier à l'école de formation au sol et dans le simulateur ainsi que par une vérification de compétence pilote (PPC) et une vérification de vol aux instruments dans le simulateur. Le nombre d'heures dans le simulateur peut varier en fonction des normes de qualification de la DGSA. De plus, les pilotes pourront suivre deux autres séances en simulateur ou deux vols d'entraînement à bord d'un aéronef de la DGSA dans un délai de six mois suivant leur formation régulière. Cette formation se répète tous les ans. Il s'agit d'un programme d'une durée minimale de deux ans.

##### **2.1.2 King Air C90A de TC**

Ce PPMCPA comportera une séance de recyclage de 3,5 heures dans un simulateur, suivie par le programme régulier à l'école de formation au sol et dans le simulateur ainsi que par une vérification de compétence pilote (PPC) et une vérification de vol aux instruments dans le simulateur. Le nombre d'heures dans le simulateur peut varier en fonction des normes de qualification de la DGSA. De plus, les pilotes pourront suivre deux autres séances en simulateur ou deux vols d'entraînement à bord d'un aéronef de la DGSA dans un délai de six mois suivant leur formation régulière. Cette formation se répète tous les ans. Il s'agit d'un programme d'une durée minimale de deux ans.

##### **2.1.3 Hélicoptères de TC**

Ce PPMCPA comprend le programme régulier à l'école de formation au sol, entre deux (2) et quatre (4) vols d'entraînement dans l'appareil et une vérification de compétence pilote (PPC) et une

## **POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

vérification de vol aux instruments dans l'appareil. Cette formation se répète tous les ans. Il s'agit d'un programme d'une durée minimale de deux ans.

### **2.1.4 DHC-6 Twin Otter de TC**

Ce PPMCPA comprend le programme régulier à l'école de formation au sol, entre deux (2) et quatre (4) vols d'entraînement dans l'appareil et une vérification de compétence pilote (PPC) et une vérification de vol aux instruments dans l'appareil. Cette formation se répète tous les ans. Il s'agit d'un programme d'une durée minimale de deux ans.

## **2.2 Programmes sous contrat**

### **2.2.1 Règlements de l'aviation canadien (RAC) 705 – Programmes initiaux pour les avions**

Ce PPMCPA comprend le programme initial à l'école de formation au sol et le programme d'entraînement dans le simulateur pour les aéronefs du RAC 705 qui sont conformes aux fonctions de l'enquêteur. Il devrait préférablement comporter un vol de vérification aux instruments; si cela s'avère impossible, on peut avoir recours à un moyen moins onéreux de vérifier la compétence du pilote. En raison du coût important lié au programme de formation initiale, ce type de programme doit durer au moins trois ans.

La formation initiale occupe les deux premières années du programme. La troisième année comprendrait la formation périodique à bord du gros avion ou d'un autre bimoteur, et à bord d'un vol de vérification pour le renouvellement de la qualification de vol aux instruments. À la quatrième année, le pilote retournerait dans un PRMCPA ou participerait à un autre PPMCPA.

### **2.2.2 RAC 705 – Programmes périodiques pour les avions**

Ce PPMCPA comprend un programme périodique de formation portant sur les aéronefs du RAC 705 qui sont conformes aux fonctions de l'enquêteur. Il devrait préférablement comporter un vol de vérification aux instruments; si cela s'avère impossible, on peut avoir recours à un moyen moins onéreux de vérifier la compétence du pilote. Il s'agit d'un programme d'une durée minimale de deux ans.

La formation occupe la première année du programme. La deuxième année comprendrait la formation périodique à bord de l'avion ou d'un autre bimoteur. À la troisième année, le pilote retournerait dans un PRMCPA ou participerait à un autre PPMCPA.

### **2.2.3 Programmes initiaux pour les hélicoptères**

Ce PPMCPA comprend le programme initial à l'école de formation au sol et le programme d'entraînement dans le simulateur pour les hélicoptères biturbines qui sont conformes aux fonctions de l'enquêteur. Il devrait préférablement comporter un vol de vérification aux instruments; si cela s'avère impossible, on peut avoir recours à un moyen moins onéreux de vérifier la compétence du pilote. En raison du coût important lié au programme de formation initiale, ce type de programme doit durer au moins trois ans.

## **POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

La formation initiale occupe les deux premières années du programme. La troisième année comprendrait la formation périodique à bord de l'hélicoptère ou d'un autre hélicoptère, et d'un vol de vérification pour le renouvellement de la qualification de vol aux instruments. À la quatrième année, le pilote retournerait dans un PRMCPA ou participerait à un autre PPMCPA.

### **2.2.4 Programmes périodiques pour les hélicoptères**

Ce PPMCPA comprend un programme périodique de formation portant sur les hélicoptères biturbines qui sont conformes aux fonctions de l'enquêteur. Il devrait préférentiellement comporter un vol de vérification aux instruments; si cela s'avère impossible, on peut avoir recours à un moyen moins onéreux de vérifier la compétence du pilote. Il s'agit d'un programme d'une durée minimale de deux ans.

La formation occupe la première année du programme. La deuxième année comprendrait la formation périodique à bord de l'hélicoptère ou d'un autre hélicoptère. À la troisième année, le pilote retournerait dans un PRMCPA ou participerait à un autre PPMCPA.

### **2.2.5 Avions bimoteurs légers**

Ce PPMCPA comprend la formation au sol (y compris l'entraînement en vol à bord d'un avion ou d'un simulateur) et au plus dix (10) heures d'instructions à bord d'un avion bimoteur léger et un vol de vérification pour le renouvellement de la qualification de vol aux instruments. Cette formation se répète tous les ans. Il s'agit d'un programme d'une durée minimale de deux ans. À la troisième année, le pilote retournerait dans un PRMCPA ou participerait à un autre PPMCPA.

### **2.2.6 Programmes militaires**

Ce PPMCPA comprend des vols avec la réserve militaire, permettant à l'enquêteur de conserver l'équivalent militaire de la licence de pilote de ligne et de la qualification de vol aux instruments. Cette formation et cet entraînement en vol se répètent tous les ans. La durée de ce programme est indéterminée.

## **3.0 Programmes à l'intention des CAI temporairement inaptes médicalement**

### **3.1 Cessna Citation C-550**

Ce PPMCPA comporterait une séance de recyclage dans un simulateur suivie par le programme régulier à l'école de formation au sol et dans le simulateur ainsi que par une vérification de compétence pilote (PPC) et une vérification de vol aux instruments dans le simulateur.

### **3.2 King Air C90A**

Ce PPMCPA comporterait une séance de recyclage dans un simulateur suivie par le programme régulier à l'école de formation au sol et dans le simulateur ainsi que par une vérification de compétence pilote (PPC) et une vérification de vol aux instruments dans le simulateur.

### **3.3 Autres programmes**

**POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES  
PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

Tout autre PPMCPA approuvé par le Comité du maintien de la compétence professionnelle en aviation conformément à la section 3 de la présente politique et à la section 1 du présent appendice.

**POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES  
PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

**APPENDICE B – PRINCIPES DE GESTION DU BST PROPRES AU PMCPA**

**1.0 CONTEXTE**

- 1.1 Au sein du BST, les CAI jouent un rôle important pour assurer la sécurité des transports. Les CAI sont chargés des activités de base liées aux enquêtes portant sur les accidents aéronautiques ainsi que de l'analyse de la sécurité du système de transport aérien civil.
- 1.2 Tous les CAI du BST doivent être au courant des technologies et de l'exploitation aéronautiques, et ils doivent posséder une bonne connaissance de l'environnement et des besoins du système de transport aérien civil. Les compétences professionnelles que possède un CAI au moment de son embauche au gouvernement doivent être tenues à jour afin que le CAI demeure un enquêteur efficace dans son domaine de spécialité.
- 1.3 Le présent document tient compte des sections de la « Convention entre le Conseil du Trésor et l'Association des pilotes fédéraux du Canada », et plus précisément l'alinéa 47 – Maintien de la compétence professionnelle en aviation.
- 1.4 Le document reconnaît également que la « Politique du BST sur le maintien de la compétence professionnelle en aviation » a été élaborée conformément aux alinéas 47.04 et 47.05 de la « Convention entre le Conseil du Trésor et l'Association des pilotes fédéraux du Canada ».

**2.0 BUT**

- 2.1 Le but du présent document est de cibler les principes de gestion du BST à l'égard de la « Politique du BST sur l'actualisation des compétences professionnelles en aviation des CAI ».

**3.0 PRINCIPES**

- 3.1 Le BST exige de ses CAI, enquêteurs spécialisés dans l'exploitation, de détenir les connaissances et les aptitudes globales requises leur permettant de réaliser leurs tâches et de remplir le mandat du BST, qui est d'accroître la sécurité des transports. Ces connaissances et ces aptitudes comprennent : les politiques, les normes et les procédures en matière d'enquêtes; l'environnement et les systèmes de transport aérien; la technologie aéronautique.
- 3.2 Le niveau requis de compétence du CAI sera maintenu par l'expérience acquise en milieu de travail, à laquelle viendra s'ajouter la formation jugée nécessaire.
- 3.3 Les programmes de formation ne doivent pas violer l'indépendance du BST ou créer des conflits d'intérêts.
- 3.4 Les CAI du BST en mission ou en poste doivent détenir une licence de pilote de ligne – Avion et une qualification de vol aux instruments du groupe I, ou une licence de pilote de ligne – Hélicoptère et une qualification de vol aux instruments du groupe IV, ou une licence de pilote d'hélicoptère commercial et une qualification de vol aux instruments du groupe 4.



**POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES  
PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

- 3.5 Le maintien des compétences de vol à bord d'un aéronef n'est pas une exigence obligatoire pour l'embauche de CAI par le BST.
- 3.6 Les CAI du BST qui ne tiennent pas à jour leur licence ou qualification de vol aux instruments, sauf en cas de maladie temporaire, seront soumis à la « Politique sur la perte de licence du BST ».
- 3.7 La Politique sur la rétrogradation ou le licenciement pour autres raisons (incapacité médicale) du Bureau de la sécurité des transports du Canada traite du licenciement pour des motifs non disciplinaires.
- 3.7 Le BST reconnaît la valeur de la compétence du pilote comme étant une méthode valable pour le maintien de la compétence professionnelle en aviation.
- 3.8 D'autres méthodes de maintien de la compétence professionnelle en aviation comprennent notamment, mais non exclusivement, les vols avec la réserve militaire, dans un simulateur, dans un siège de service, des cours de formation au sol et autres cours ou colloques.
- 3.9 Le fait d'avoir des enquêteurs possédant une compétence professionnelle et actuelle en aviation ajoute à la crédibilité du BST et à sa capacité d'attirer et de garder en poste du personnel compétent.
- 3.10 Les CAI du BST participant à des projets spéciaux ou qui sont en mission à l'extérieur du BST auront l'occasion de maintenir leur compétence professionnelle en aviation.
- 3.11 Les coûts du programme de maintien de la compétence professionnelle des CAI du BST seront clairement précisés dans le budget du BST.
- 3.12 Les gestionnaires du centre de responsabilité sont tenus de mettre sur pied des programmes parallèles de maintien de la compétence professionnelle en aviation, avec l'aide de leurs CAI, et de gérer les programmes approuvés.
- 3.14 Le directeur des enquêtes, Aviation, est responsable de la gestion et de la coordination du programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation des CAI du BST.

**POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES  
PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE  
APPENDICE C – TRANSPORT DE PASSAGERS ET DE MARCHANDISES**

## **1.0 Application**

Cette politique s'applique au transport de passagers et de marchandises à bord des avions utilisés par les CAI du BST dans le but de répondre aux exigences de la Politique du BST sur le maintien de la compétence professionnelle en aviation.

### **1.1 Avion de la Direction générale des services des aéronefs de Transports Canada**

Lorsqu'ils pilotent un avion de la Direction générale des services des aéronefs, les CAI du BST sont liés par les dispositions du chapitre 8 du Manuel de politiques et de procédures de la DGSA, Transport de passagers.

### **1.2 Autre avion**

Lorsqu'ils pilotent un avion n'appartenant pas à la Direction générale des services des aéronefs, les CAI du BST sont liés par les politiques du propriétaire de l'avion concernant le transport de passagers et de marchandises ainsi que par celles précisées dans les sections suivantes de l'appendice.

### **1.3 Définitions**

Aux fins de la présente section, les définitions suivantes s'appliquent :

« Marchandise » désigne tout bien, article ou animal appartenant à l'État ou toute personne qui voyage en service commandé.

« Personne qui voyage en service commandé » désigne tout employé d'un gouvernement fédéral, provincial ou territorial, d'un comité, d'une commission, d'un tribunal ou d'un organisme, incluant Transports Canada, les Forces canadiennes et la Gendarmerie royale du Canada, qui voyage dans le cadre de ses fonctions, et tout employé du BST qui voyage dans le cadre de ses fonctions.

## **2.0 Transport de passagers et de marchandises**

Uniquement les personnes qui voyagent en service commandé ou les marchandises pourront être transportées à bord d'un aéronef dans le but de répondre aux exigences du programme de maintien de la compétence professionnelle en aviation du BST. Aucune personne voyageant en service commandé ne pourra monter à bord d'un avion durant une procédure d'urgence.

### **3.0 Autorisation donnée aux passagers et à la marchandise**

Les autorités chargées de donner l'autorisation pour le transport de passagers à bord d'un avion n'appartenant pas à TC sont le directeur des enquêtes, Aviation, ou le directeur général du BST, et le responsable ou propriétaire de l'avion.

La demande en vue du transport de passagers ou de marchandises doit être effectuée en utilisant un formulaire approprié pour le propriétaire de l'avion

**POLITIQUE SUR L'ACTUALISATION DES COMPÉTENCES  
PROFESSIONNELLES EN AVIATION DES INSPECTEURS D'AVIATION CIVILE**

La demande d'autorisation doit comprendre :

- les renseignements sur les passagers, notamment leur nom, leur poste et leur organisme;
- une autorisation écrite du supérieur hiérarchique de chaque passager.