2026

GUIDE DU CONTRAT À L'EXPLOITATION PRINCIPALE

Ce document vous est remis par la composante d'Air Canada du SCFP à titre de guide, sous toutes réserves et sans établir de précédent. S'il y a des différences entre ce document et la convention collective ou toute loi ou politique en vigueur, ce sont les articles de la convention collective, les lois et les politiques qui prévalent. Le syndicat se réserve le droit de modifier, ajouter, effacer et corriger les erreurs et les omissions sans préavis. Si vous relevez des erreurs ou des omissions, nous vous prions de nous en aviser par écrit à contact@accomponent.ca.

NOTE IMPORTANTE : les informations contenues dans ce document ne s'appliquent qu'aux MEMBRES DE L'EXPLOITATION PRICNIPALE. Si vous êtes membre de Rouge, veuillez contacter le bureau de votre section locale Rouge afin d'obtenir des clarifications.

Composante d'Air Canada du SCFP
25 Chemin Belfield
Etobicoke, ON
M9W 1E8

octobre 2026

TABLE DES MATIÈRES

Limitations et prévisions de dépassement 3

Repos réglementaire et mises à jour sur l'arbitrage 13

Repos à bord – Vols outre-mer R5 couverts par L28 19

Défaillance de l'aire de repos, rapports sur les ensembles de literie manquants/incomplets 20

Sièges d'équipage réservés - Vols outre-mer R5 - A330 et A321XLR
Mises à jour de la lettre d'entente 61 21

Affectation d'office 22

Réaffectation 25

Prime de sécurité au sol et de la cabine, 4 heures de crédits lors pour déplacement à l'aéroport et aucun vol opéré, et repos couché 29

Vol hors programme, jours de repos minimum, demande préavis de 6 heures 32

Réclamations de salaire, griefs et mesures disciplinaires 34

Graphiques et documents pratiques :

Vols long courrier : Limitations de temps de service en journée/vol et repos de l'équipage 37

Annexe II – Périodes de service - Sommaire 38

Annexe III – Repos réglementaire - Sommaire 41

Limitations et prévisions de dépassement

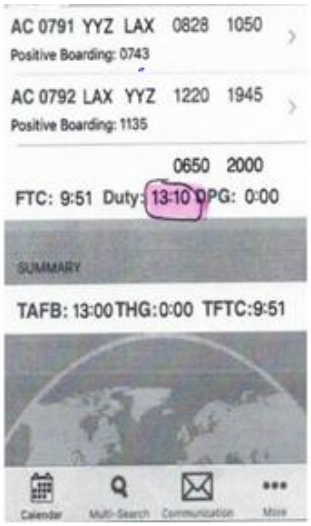
LIMITATIONS ET PRÉVISIONS DE DÉPASSEMENT

Quelle est ma période de service maximale ? (R5.02 et Annexe II)

- La période de service maximale pour les vols intérieurs est des treize (13) heures.
- La période de service maximale pour les vols outre-mer est de quatorze (14) heures.
- La période de service maximale pour les vols intérieurs avec retour à la base d'affectation par mise en place programmée est de quinze (15) heures.
- La période de service maximale pour les vols outre-mer avec retour à la base d'affectation par mise en place programmée est de seize (16) heures.

Comment calculer/trouver ma période de service ?

Vous calculez votre période de service en consultant l'heure à laquelle vous devez vous présenter à votre poste et l'heure prévue d'arrivée plus 15 minutes pour le dernier vol de votre période de service. Si possible, conserver des captures d'écran de votre application Globe affichant votre période de service prévue avant votre départ de votre escale d'origine et des suivantes, si votre période de service comporte plus d'un vol.



Nota : La période de service est calculée à partir de l'heure à laquelle vous devez vous présenter à votre poste jusqu'à l'arrivée plus 15 minutes. Si vous devez effectuer des tâches liées aux passagers ou à la sécurité avant ou après votre période de service, nous vous recommandons de soumettre une réclamation de salaire pour service au sol avant/après période de service. (5.08/5.09)

** Veuillez noter que des écarts ont été signalés entre le système NetLine et Globe et d'Air Canada concernant l'heure de présentation. Veuillez toujours vérifier votre heure de présentation dans ePub et la section « Quoi de neuf » des demandes de programmes de vols.

Oups. Il semble que je vais dépasser ma période de service maximale. Quelles sont mes options ? (R5.02)

À la base d'affectation :

1. Si possible, appelez le Centre de ressources PNC et demander un repos d'équipage (être libéré de votre vol), et vous pourrez faire un vol plus tard au cours du mois (selon art. R7).

2. Vous pouvez aussi demander une réaffectation au centre de ressources (sous réserve de l'article R5.02.03.04 et de R6, Règles de réaffectation.
3. Vous pouvez opter pour le dépassement de votre période de service en échange de la prime de dépassement de la période de service (temps supplémentaire de service).

Si vous êtes hors de votre base d'affectation et que votre période de service est dépassée ou qu'il est prévu qu'elle dépassera la limite :

- Vous pouvez demander un repos d'équipage et effectuer un vol plus tard au cours du mois (sous réserve de R7).
- Vous pouvez opter pour le dépassement de votre période de service en échange de la prime de dépassement de la période de service (temps supplémentaire de service) (R5.02.03.03.04)
- Il n'y a pas de possibilité de réaffectation à moins d'être à la base d'affectation.

*Si votre appareil a quitté la barrière (freins relâchés), doit revenir à la barrière pour une raison ou une autre (freins appliqués) et que vous dépassez par la suite votre période de service, vous pouvez choisir de demander un repos d'équipage. Vous toucherez le crédit du vol sortant, avec une garantie minimum de 4 heures de crédit. Par exemple, YYZ-LHR quitte et revient à la barrière en raison d'un problème mécanique. S'il est prévu que vous dépasserez votre période de service maximale et que l'équipage choisit de demander un repos réglementaire, tous les membres ont droit aux heures du vol sortant YYZ-LHR. Dans ces situations, assurez-vous que le centre de ressources applique vos crédits correctement (Article 6.03.01).

*Prenez note qu'en vertu de R5.02.03.04, le Centre de ressources PNC a le droit de décider à quelle escale ou à quelle base s'effectuera la relève du service. Ceci doit être fait dans le respect de la limitation applicable de la période de service.

*Si votre période de service exclut un retour à la base d'affectation et que vous passez la nuit, l'affectation des équipages doit vous placer sur un vol de mise en place vers votre base le jour suivant et ne pas vous faire assurer le vol.

*Rappelez-vous que chaque fois que vous demandez un repos réglementaire, vous abandonnez des crédits de temps de vol et vous ne serez payé que pour les vols assurés. Votre minimum mensuel garanti (MMG) ne sera pas touché. Si vous effectuez un vol de mise en place le lendemain vers votre base d'affectation, vous toucherez un crédit minimum de quatre (4) heures pour la journée.

Que se passe-t-il si je demande à être réaffecté et qu'il n'y a rien de disponible ?

À votre base d'affectation, le Centre de ressources peut exiger que vous restiez à l'aéroport pendant une (1) heure, le temps de voir s'il est en mesure de trouver un vol respectant votre classe. Si vous choisissez la réaffectation et ne voulez pas dépasser votre période de service, c'est le Directeur du service qui doit aviser le centre de ressources de la décision de chacun. Le syndicat recommande de toujours parler au centre de ressources et de ne jamais accepter un avis de réaffectation ou un autre changement à votre horaire par Globe. Si le centre de ressources n'est pas en mesure de vous affecter à un vol, vous serez payé quatre (4) heures et serez relevé de votre service. Vous ne pourrez pas être réaffecté pendant le reste de votre horaire original. Toutefois, vous pouvez opter pour un vol différentiel. (R5.02.03.03.01) (R5.02.03.03.02)

À qui et quand dois-je dire que je veux dépasser ma période de service, demander une réaffectation ou prendre un repos réglementaire ?

Dès qu'il est prévu que votre période maximale de service sera dépassée, vous devez aviser le directeur de bord de votre décision de dépasser la limitation, de choisir la réaffectation ou de prendre un repos réglementaire. Le directeur de bord informera par la suite le centre de ressources. (R5.02.03.03.01 et R5.02.03.03.02)

La décision de prendre un repos réglementaire est entièrement la vôtre. Elle n'a pas à être prise par l'ensemble de l'équipage ou approuvée par le directeur de bord. Chacun des membres de l'équipage dispose de ce même droit.

J'ai choisi de dépasser ma période maximale de service, est-ce que je peux changer d'avis ?

Oui. Une fois que vous avez décidé de dépasser votre période maximale de service, vous pouvez revenir sur votre décision seulement s'il y a une autre prolongation de la période de service. Lorsque vous décidez de prendre un repos réglementaire, vous ne pourrez prendre un vol de mise en place vers votre base d'affectation, à moins d'arriver à la base à l'intérieur de la limite de treize/quatorze (13/14) heures. (R5.02.03.03.03)

Pouvez-vous expliquer la clause de temps supplémentaire automatique négociée en 2015 et devons-nous toujours appeler le centre de ressources lorsque nous pensons avoir dépassé notre période de service ?

Maintenant que nous connaissons les options qui s'offrent aux membres d'équipage lorsqu'il est prévu qu'ils dépasseront leur période de service, voyons plus attentivement l'application de la *prime pour dépassement de la période de service*. La prime est basée sur les limitations de la période de service, soit pour les vols intérieurs, soit pour les vols outre-mer. Il existe différents scénarios pour lesquels la prime de temps supplémentaire s'impose :

1. **Il est prévu avant le départ que la période de service dépassera** les limitations maximales des vols intérieurs ou outre-mer Dans ce cas, **il est nécessaire d'appeler** le centre de ressources afin de leur dire qui va demeurer sur le vol et combien de membres du personnel de cabine devront être remplacés :
    a. La période de service dépasse la limitation maximale.
    b. La période de service est conforme et respecte la limitation maximale.

    Dans ces cas, (1-a et 1-b), que la période de service ait été dépassée ou pas n'a pas d'importance, parce qu'au moment du départ, il était prévu que la période de service serait dépassée et que l'équipage a choisi d'assurer le vol en échange de la prime. Les membres assurent le vol parce qu'ils ont choisi de ne pas exercer leur droit de demander le repos réglementaire.

2. Il n'est **pas** prévu que la période de service dépassera la limitation maximale des vols intérieurs ou outre-mer au moment du départ. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire d'appeler le centre de ressources, puisque les membres du personnel de cabine n'ont pas d'autre choix que d'assurer le vol tel que prévu à l'horaire :
    a. La période de service dépasse la limitation maximale.
    b. La période de service est conforme et respecte la limitation maximale.

Dans le scénario 2-a, c'est la véritable signification du « temps supplémentaire automatique ». La prime s'appliquera sur tous les crédits de temps de vol (incluant le minimum garanti par période de service) pour les vols assurés pendant la période de service touchée, même si aucun contact préalable n'a été établi avec le centre de ressources. Le scénario 2-b n'entraîne pas le versement de la prime.

PÉRIODE DE SERVICE - SOMMAIRE

La limitation de la période de service est basée sur la période de service maximale absolue et est régie par la différence entre un vol partant de la base d'affectation (Article **R5.02.03.01**) ou hors de la base d'affectation (Article **R5.02.03.02**).

Intérieurs :	À une base de PNC = 13 h.	Hors d'une base de PNC = 15 h.
Outre-mer (R5) :	À une base de PNC = 14 h.	Hors d'une base de PNC = 16 h.
R14 :	À une base de PNC = 15 h.	Hors d'une base de PNC = 16 h.
L18 :	À une base de PNC = 16h15	Hors d'une base de PNC = 16h15
L22A :	À une base de PNC = 18h00	Hors d'une base de PNC = 18h00
L22B :	À une base de PNC = 19h30	Hors d'une base de PNC = 19h30

La clause de temps supplémentaire automatique négociée en 2015 : **R5.02.03.03.04** – Prime de prolongation de la période maximale de service est à Nota 5 :

> ***NOTA 5****: La période de service de tout courrier pour lequel l'employé revient à son escale d'origine est régie par les limitations de la période de service de l'escale de départ. Par exemple, dans le présent article et pour établir l'admissibilité de la prime à verser, un courrier pour l'itinéraire YYZ– LAX–YYZ devrait comporter une période de service de treize (13) heures. Plus précisément, si ce courrier quittait YYZ à l'heure, mais revenait à la porte de débarquement de YYZ à la fin de la journée de service, mais plus de treize (13) heures après le départ, la prime devra être versée.*

'NOTA 5' fait référence à l'application de la prime seulement et **non** aux limitations de la période de service aux fins d'une prise de repos de l'équipage. Dans cette Nota, le terme « escale d'origine » fait référence à une base de PNC, incluant la base d'affectation, là où les membres d'équipage commencent et terminent leur période de service (soit un courrier d'un jour ou une période de service incluse à un courrier). En conséquence, lorsqu'une période de service commence et prend fin à une base PNC, incluant la base d'affectation et contient un aller-retour comprenant **deux tronçons de vol ou plus** retournant à l'escale d'origine, la prime est régie par les limitations à une base PNC, sans égard aux autres atterrissages faits pendant la période de service.

Certaines périodes de service peuvent contenir un passage d'une escale d'origine qui n'est pas à une base PNC (ex. YOW-YVR-YOW). Les membres du personnel de cabine obtiendront les limitations à une base PNC aux fins du temps supplémentaire automatique pour toute période de service retournant à l'escale d'origine et contenant des vols transitant par une base PNC. Ceci est dû au fait que vous pouvez toujours choisir de prendre un repos de l'équipage en vertu des limitations de la période de service à une base PNC à votre arrivée à cette base PNC (voir les exemples).

Cet ajout à l'article Prime de prolongation de la période maximale de service **ne modifie en aucune façon** les limitations de la période de service, pas plus qu'elle ne touche votre capacité de prendre un repos de l'équipage. Elle ne fait que régir la façon dont la prime est appliquée aux crédits de temps de vol (incluant le minimum garanti par période de service) prévus à cette période de service.

Dans une situation de prévision de dépassement de la limitation mensuelle, la prime sera appliquée soit avant le départ (si le membre du personnel de cabine choisit l'option temps supplémentaire automatique) **ou** automatiquement à la fin de la période de service, au retour à l'escale d'origine une fois les limitations maximales dépassées.

Exemples :

1. **YYZ-LAX-YYZ:** Ce courrier sera régi par la limitation à une base de PNC pour un vol intérieur aux fins du temps supplémentaire automatique.
   Droit d'opter pour un repos réglementaire :
   - À YYZ: 13h
   - À LAX: 15h

   Droit au temps supplémentaire automatique :
   - Appeler le Centre de ressources PNC chaque fois qu'il est prévu que la période de service sera de plus de 13 h avant le départ à une base de PNC/base d'affectation.
   - Automatiquement si la période de service est de plus de 13 h à l'arrivée à une base de PNC/base d'affectation (ce qui élimine de ce fait le débat portant sur le lieu où le délai est survenu).

2. **YYZ-BGI-YYZ:** Ce courrier sera régi par la limitation à une base de PNC pour un vol outre-mer aux fins du temps supplémentaire automatique.
   Droit d'opter pour un repos réglementaire :
   - À YYZ: 14h
   - À BGI: 16h

   Droit au temps supplémentaire automatique :
   - Appeler le Centre de ressources PNC chaque fois qu'il est prévu que la période de service sera de plus de 14 h avant le départ à une base de PNC/base d'affectation.
   - Automatiquement si la période de service est de plus de 14 h à l'arrivée à une base de PNC/base d'affectation (ce qui élimine de ce fait le débat portant sur le lieu où le délai est survenu).

3. **YYZ-YEG-YOW-YYZ:** Ce courrier sera régi par la limitation à une base de PNC pour un vol intérieur aux fins du temps supplémentaire automatique.
   Droit d'opter pour un repos réglementaire :
   - À YYZ : 13h
   - À YEG et à YOW : 15h

   Droit au temps supplémentaire automatique :
   - Appeler le Centre de ressources PNC chaque fois qu'il est prévu que la période de service sera de plus de 13 h avant le départ à une base de PNC/base d'affectation
   - Automatiquement si la période de service est de plus de 13 h à l'arrivée à une base qui n'est pas une base de PNC (ce qui élimine de ce fait le débat portant sur le lieu où le délai est survenu).

4. **YOW-YVR-YOW:** Ce courrier sera régi par la limitation à une base de PNC pour un vol intérieur aux fins du temps supplémentaire automatique, parce qu'il ne passe pas par une base de PNC.

Droit d'opter pour un repos réglementaire :

- À YVR: 13h
- À YOW: 15h

Droit au temps supplémentaire automatique

- Appeler le Centre de ressources PNC chaque fois qu'il est prévu que la période de service sera de plus de 13 h avant le départ à une base de PNC/base d'affectation
- Automatiquement si la période de service est de plus de 13 h à l'arrivée à une base qui n'est pas une base de PNC (ce qui élimine de ce fait le débat portant sur le lieu où le délai est survenu).

Bien que YOW est l'escale d'origine et n'est pas considérée comme une base de PNC, cette période de service sera régie par les limitations à YVR aux fins du temps supplémentaire automatique. En conséquence, si vous atterrissez à YVR et qu'il est prévu que votre période de service dépassera 13 h, vous aurez le choix entre opter pour un repos réglementaire ou continuer à assurer le vol avec la prime de temps supplémentaire automatique. Atterrir à YOW alors que votre période de service a dépassé 13 h vous donnera aussi le droit de recevoir la prime de temps supplémentaire automatique.

Exemple de périodes de service pour lesquelles la Nota 5 ne s'applique pas parce que le courrier ne comprend **pas** une période de service commençant, se terminant ou passant par une base de PNC/base d'affectation et est donc considéré comme une pratique relevant de la période d'avant la négociation :

5. **YEG-YOW-YEG:** Cette période de service sera régie par la limitation hors d'une base de PNC aux fins du temps supplémentaire automatique.
   Droit d'opter pour un repos réglementaire :
   - À YEG et à YOW : 15h

   Droit au temps supplémentaire automatique :
   - Appeler le Centre de ressources PNC chaque fois qu'il est prévu que la période de service sera de plus de 15 h avant le départ hors d'une base de PNC.
   - Automatiquement si la période de service est de plus de 15 h à l'arrivée à une base qui n'est pas une base de PNC.

Est-ce que je peux prolonger mon temps de vol mensuel ?

Oui. Vous pouvez volontairement dépasser votre limitation de temps de vol mensuel jusqu'à cent (100) heures à condition de satisfaire aux normes de temps de travail et de repos. (R5.01.02). Satisfaire aux normes signifie :

- Vous devez avoir pris un repos réglementaire avant et après chacun de vos courriers (voir l'Annexe III de la convention collective).
- Votre repos n'interfère pas avec l'un ou l'autre de vos courriers suivants.
- Vous devez respecter l'exigence minimale de douze (12) jours de congé pendant votre programme de vols.

(Si vous êtes agent de réserve, référez-vous au Guide de la réserve pour plus d'information).

Si je prends un congé, comment ma limitation de temps de vol mensuel et mon minimum mensuel garanti seront-ils affectés ?

Titulaires de programme réserve : la limitation de temps de vol mensuel sera réduite de 2 heures et 10 minutes (2 h 10). Le minimum mensuel garanti sera réduit de 2 heures 25 minutes (2 h 25) pour chaque journée de congé et ce, jusqu'au prochain jour C ou R programmé. (R5.01.03 Réduction proportionnelle; 5.11.04.03)

Titulaires d'un programme de vols normal : le minimum mensuel garanti est retiré. La limitation de temps de vol mensuel est réduite de 2 heures et 10 minutes (2 h 10) pour chaque journée de congé et ce, jusqu'au prochain courrier programmé.

Remarque : Lorsque vous demandez un congé, assurez-vous de pleinement comprendre l'impact qu'aura ce congé sur votre salaire.

Quelle est ma limitation de temps de vol mensuel ?

Votre limitation de temps de vol mensuel est soit quatre-vingts (80) heures ou quatre-vingt-cinq (85) heures, selon le mois. (R5.01.01)

Qu'est-ce que la croissance d'un programme de vols ?

La croissance d'un programme de vols est du temps pris sur votre programme de vols en raison de délais ou de l'application de l'horaire ou mieux. (R5.01.04)

Combien de temps en surplus de ma limitation de temps de vol mensuel puis-je accumuler par la croissance d'un programme de vols ?

L'accumulation de temps par la croissance d'un programme de vols peut aller d'une (1) minute à deux heures et trente minutes (2 h 30) de plus que la limitation de temps de vol mensuel. (R5.01.04)

Pouvez-vous expliquer le dépassement de la limitation mensuelle pour retour à la base d'affectation ?

Il vous est permis de voler au-delà de votre limitation de temps de vol mensuel (qu'elle soit de quatre-vingts (80), quatre-vingt-cinq (85) ou cent (100) heures) si vous vous êtes rendu disponible pour cent (100) heures jusqu'à un maximum de cinquante pourcent (50 %) des crédits de votre dernier courrier programmé, mais seulement si le courrier vous ramène à votre base d'affectation au cours du même mois. Par exemple, si votre limitation de temps de vol mensuel est quatre-vingt-cinq (85) heures et que votre programme de vols vaut quatre-vingts (80) heures, vous pouvez accepter un courrier additionnel valant dix (10) heures, parce que 50 % de dix (10) heures est cinq (5) heures, ce qui vous fait passer de quatre-vingts (80) à quatre-vingt-cinq (85) heures, soit la limitation du temps de vol mensuel. Vous recevrez toutefois un crédit de quatre-vingt-dix (90) heures, soit quatre-vingts (80) heures pour votre programme de vols et dix (10) heures pour le courrier additionnel. (R5.01.05)

De la convention collective :

« Le personnel de cabine n'a le droit de dépasser la limitation mensuelle que pour effectuer un courrier le ramenant à sa base d'affectation au cours du même mois, à condition que la moitié du temps de vol et des crédits prévus pour la série entière de vols n'entraîne pas le dépassement de cette limitation. Lorsqu'un agent a assuré tous les vols de son programme de vols, le dépassement de la limitation

mensuelle les vols de son programme de vols, le dépassement de la limitation mensuelle pour retour à la base d'affectation doit s'appliquer à l'article R9 – Affectation d'office.

Donc… Comment calculer le dépassement de la limitation mensuelle pour retour à la base d'affectation ?

Vous prenez le crédit de votre dernier courrier du mois et vous le divisez par deux (1/2). Par exemple, si votre dernier courrier a un crédit d'une valeur totale de dix-huit heures (18 h 00), votre dépassement pour retour à la base d'affectation est de neuf heures (9 h 00). Par exemple, dans un programme de vols de 80 heures, vous pouvez légalement voler jusqu'à quatre-vingt-neuf heures (89 h 00). (R5.01.05)

Comment le dépassement pour retour à la base d'affectation entre dans le calcul des normes de temps de travail et de repos ?

Pour les titulaires d'un programme de vols normal : Le dépassement pour retour à la base d'affectation s'applique par le calcul du respect des normes de temps de travail et de repos à n'importe quel moment du mois, à partir du moment où vous avez atteint votre limitation de temps vol mensuel. (R5.01.04)

Pour les attributions de vols hors programme : Le dépassement pour retour à la base d'affectation ne s'applique pas tant que vous n'avez pas complété tous les vols prévus à votre programme de vols. (R7.03.01.01).

Pour l'affectation d'office : Le dépassement pour retour à la base d'affectation ne s'applique pas tant que vous n'avez pas complété tous les vols prévus à votre programme de vols. (R9.08)

Pour la réserve : Vous pouvez être affecté à votre dernier courrier de réserve du mois sur la base d'un dépassement pour retour à la base d'affectation. **Une fois attribué, le courrier ne peut être prolongé plus longtemps (R8.11.04).** Si vous choisissez de voler cent (100) heures, le dépassement pour retour à la base d'affectation s'applique et vous serez payé en surplus du minimum mensuel garanti de soixante-quinze (75) heures, même si vous n'avez pas complété vos heures pour le mois. (5.11.03.02 et 5.11.03.04)

Est-ce que le dépassement pour retour à la base d'affectation s'applique si j'ai un courrier chevauchant sur le mois suivant ?

Non. Le dépassement pour retour à la base d'affectation ne s'applique pas dans le cas d'un chevauchement d'un courrier sur le mois suivant. (R5.01.05.01)

Au moment de céder un courrier, qui choisit quel courrier est abandonné ?

Vous choisissez quel courrier est cédé et la Société doit accepter à condition que vous ayez donné un avis d'au moins vingt-quatre (24) heures et qu'un remplacement pour ce vol puisse être trouvé par la Société. Si l'affectation des équipages vous avise que le courrier ne peut être abandonné parce qu'il ne peut être assuré par une autre personne, communiquez cette information au bureau de votre section locale et le personnel vérifiera si la raison invoquée est raisonnable ou non. (R5.01.06.01)

Lorsque vous êtes en position d'abandonner un vol en raison d'une prévision de dépassement, la séquence est la suivante :

- **Cession volontaire :** Vous décidez de céder un vol ou un courrier de votre choix, mais vous devez donner un préavis d'au moins vingt-quatre heures (24 h) au Centre des ressources PNC afin qu'on puisse pourvoir à votre remplacement pour le vol. R5.01.06.01.

- **Cession imposée :** Si vous ne cédez pas volontairement un vol ou un courrier de votre mois de programme de vols et qu'il est prévu que vous dépasserez votre limitation de temps de vol mensuel, vous serez dans l'obligation de céder le dernier vol ou courrier de votre mois de programme de vols (jusqu'à concurrence du temps requis). Si votre dernier courrier passe par votre base d'affectation, vous devez assurer ce segment jusqu'à votre base d'affectation, jusqu'à concurrence des normes de temps permises. R5.01.06.02

Remarque : Lorsque vous cédez un courrier pour raison de dépassement, vous devez céder le ou les courriers nécessaires pour revenir à votre limitation de temps de vol mensuel ou moins (80 ou 85 R5.01.01).

Repos réglementaire et mises à jour sur l'arbitrage

REPOS RÉGLEMENTAIRE ET MISES À JOUR SUR L'ARBITRAGE

Si je prends un repos réglementaire, est-ce que je dois continuer à travailler ?

Si vous avez choisi de ne pas dépasser votre période de service et de prendre un repos réglementaire. **Le centre de ressources PNC peut toujours décider où s'effectuera la relève de votre service, dans la mesure où cette décision respecte la limitation applicable à votre période de service**. (R5.02.03.04)

Lors d'un vol de mise en place vers votre base d'affectation que vous devez assurer après avoir choisi de prendre un repos réglementaire, vous devez être payé en affectation d'office (à ne pas confondre avec *DH, RA* qui ne comprennent pas de paie en affectation d'office).

Est-ce que je bénéficie de la protection salariale si je prends un congé réglementaire plutôt que de dépasser ma période de service ?

Non. En résumé : pour bénéficier de la protection salariale, vous devez choisir de dépasser votre période de service.

Comment savoir si ma période de service est continue ou pas ?

Votre période de service est continue jusqu'à ce qu'elle soit interrompue par une période de repos réglementaire. (R5.05.04 Nota) (Voir les pages 32 et 33 de ce document)

MISE À JOUR SUR L'ARBITRAGE :

Le 28 janvier 2021, le syndicat a reçu une décision arbitrale positive de la part de notre arbitre en chef, William Kaplan, confirmant tous nos griefs concernant le retrait par Air Canada de la prime DOT (Duty Period Extension Premium) et des crédits CDD (Continuous Duty Day) des membres d'équipage qui ont choisi de rester en service continu en renonçant à leur droit à une période de repos légal. Air Canada supprimait les paiements DOT et CDD parce qu'elle estimait qu'un retard de vol ultérieur vous donnait désormais droit à une période de repos légal de l'équipage, et que vous n'étiez donc plus en service continu et n'aviez donc plus droit à ces deux paiements.

En fait, le syndicat a déposé de nombreux griefs au cours des dernières années concernant la suppression par Air Canada de la prime DOT et des crédits CDD et l'arbitre a donné raison au syndicat comme suit :

"... Je conclus que le droit à la prime est acquis dès qu'un membre de l'équipage de cabine est soumis à l'élection et se porte volontaire et, de plus, qu'un membre de l'équipage de cabine est tenu d'être présent au travail à moins qu'il y ait une autre prolongation après l'élection initiale, auquel moment il peut y avoir une autre entente pour travailler ou réclamer le repos légal...".

Vu sous un autre angle, il est tout à fait incompatible avec l'esprit de la disposition de dire à un membre d'équipage de cabine qui arrive à l'aéroport, après avoir renoncé à son droit, que la prime est perdue parce qu'il a maintenant amplement le temps de satisfaire à toute exigence de repos de l'équipage. Quel que soit le repos de l'équipage, rester assis à l'aéroport en attendant un départ retardé ne peut objectivement pas être considéré comme tel. De même, même un avis envoyé immédiatement avant le départ de l'hôtel pour l'aéroport, ou un texte ou un message vocal envoyé au milieu de la nuit (lorsque d'autres dispositions de la convention collective s'appliquent), ne peut annuler le droit déjà acquis..."

Pour simplifier, on peut dire que :
1. Dès qu'un membre d'équipage choisit de dépasser sa journée de travail et de renoncer au repos légal de l'équipage, cela garantit le paiement de la prime DOT et des crédits CDD. Par conséquent, même si la compagnie vous informe que votre vol suivant est retardé, cela ne signifie pas que vous avez bénéficié d'un repos légal, car votre journée de travail reste continue. Cela signifie que vous avez toujours droit aux deux paiements, quel que soit le moment où Air Canada vous informe ou découvre que votre vol suivant est retardé, c'est-à-dire pendant la nuit, au réveil, à l'arrivée à l'hôtel ou même à l'aéroport.

2. En outre, si l'on communique avec vous pour vous informer que votre vol subséquent est retardé, à ce moment-là, étant donné que votre journée de travail est toujours en cours et que l'on vous informe qu'il y a une autre prolongation de votre période de travail, vous avez le droit de changer votre décision conformément à l'article R5.02.03.03.03.

Quelles sont les deux (2) différents types de période de repos dans notre convention collective ?

Il existe, dans notre convention collective, deux (2) genres différents de période de repos :

- **Le repos programmé minimal** – Cette période détermine combien de temps durera votre période de repos (à votre base d'affectation ou à une station d'escale) lorsque le centre de ressources établit les courriers.
- **Période de repos réglementaire minimale** – Il s'agit de la limite minimale jusqu'à laquelle votre période de repos programmé (à votre base d'affectation ou à une station d'escale) peut être réduite en cas d'irrégularité d'exploitation. Si vous acceptez une période de repos d'une durée moindre que cette limite, votre période de service devient continue et chevauche votre période de repos suivante. Votre période de service sera alors calculée en utilisant la formule Période de service moins quatre heures. (Annexe III)

Quelles sont mes périodes de repos minimales ?

Le repos programmé minimal à une station d'escale (laquelle peut être réduite en cas d'irrégularité d'exploitation) est calculé de la façon suivante :

- Durée programmée minimale (à l'aéroport ou à proximité) : **10 heures**
- Après une période de service programmée d'au moins douze (12) heures : **12 heures**
- Entre deux (2) périodes de service programmées consécutives totalisant au moins vingt (20) heures : **12 heures** (R5.05.02)

Nota 1 : Lorsqu'il y a réduction du repos programmé minimal par suite d'irrégularités d'exploitation, les repos réglementaires stipulés en R5.05.01 s'appliquent.

Nota 2: Les minimums sont différents pour les vols long-courriers, conformément à R14, L18, L22 et L31.

Quelles sont mes périodes de repos réglementaires minimales ?

- Une période de repos réglementaire à la base d'affectation est :
  Titulaire d'un programme normal : **10 heures**
  Personnel de réserve : **12 heures** (R5.04)

- Une période repos réglementaire **à la base d'affectation** après un **vol outre-mer** est :
  24 heures (excepté pour les vols soumis à L18/22)

- Une période de repos réglementaire **à une station d'escale** est :
  À l'aéroport : **10 heures**
  Loin de l'aéroport : **10 heures**
  Après un vol outre-mer avec escale en Amérique du Nord : **12 heures**
  Canada–Angleterre (LHR) vol aller-retour **12 heures**

**Voir le sommaire des périodes de repos réglementaires à l'Annexe III aux pages 41 et 42 pour toutes les prolongations de vol (R5, R14, L18, L22, etc.)

** La période de repos réglementaire est calculée à partir de l'heure de l'atterrissage plus 15 minutes jusqu'à l'heure de votre prochaine prise de service.

Quelle est la durée du repos réglementaire si mon vol de Toronto à Delhi (L22) est détourné vers Londres (LHR) ? Devrais-je bénéficier du repos minimum de 18 heures lors de mon escale ? Air Canada dit qu'ils ne doivent me donner que 10 heures.

Malheureusement, nous avons déposé un grief et avons perdu en arbitrage. L'arbitre a convenu avec la Société que le tronçon de vol de Toronto à Londres, en Angleterre, n'était pas un vol long courrier. Par conséquent, la Société était uniquement tenue de vous accorder la période repos applicable au tronçon que vous venez d'effectuer, ce qui, selon les règles R5, est de 10 heures.

MISE À JOUR SUR L'ARBITRAGE : Le 15 juin 2022, le Syndicat a reçu une décision arbitrale négative de notre arbitre en chef William Kaplan rejetant tous nos griefs. Dans les cas individuels faisant l'objet d'un grief, les tronçons à courte distance ont été ajoutés dans deux circonstances : aux courriers de réserve et aux courriers réguliers dans lesquels les vols ont été déroutés.

La position du syndicat était qu'Air Canada doit offrir aux équipages un repos de 18 à 24 heures a l'équipage d'un vol long courrier après chaque tronçon dans un courrier prévu en vertu des dispositions de la convention collective relatives à l'extension des vols long courriers (articles R14, L18 et L22), y compris après les tronçons à courte distance qui ont été ajoutés au courrier.

Malheureusement, l'arbitre en chef Kaplan a rejeté les griefs du syndicat. Bien que de tels courriers doivent être programmés conformément aux dispositions d'extension à longue distance de la convention collective, l'arbitre en chef a conclu que lorsqu'un tronçon à courte distance prévu par l'article R5 est ajouté à un tel courrier, l'équipage se repose en escale après ce tronçon de vol régi par l'article R5, qui prévoit seulement 10 à 12 heures de repos.

La convention collective exige toujours qu'Air Canada se conforme à des règles strictes en matière d'horaires pour les extensions de vols long courrier en vertu des articles R14, L18 et L22. De plus, les circonstances dans lesquelles Air Canada peut ajouter des vols court-courriers à des extensions de vols long courrier restent limitées par la convention collective. Le Syndicat continuera de surveiller les pratiques d'Air Canada concernant les extensions de vols long courrier et déposera d'autres griefs, le cas échéant.

Est-ce que ma période de repos recommence si la Société l'a interrompue par un appel téléphonique ? (R5.04.05 Note 2)

Oui, mais seulement pour un titulaire de programme réserve à la base d'affectation, **à sa demande**.

R5.04.05 Généralités – On ne contactera l'agent sous aucun prétexte au cours des dix (10) premières heures de repos, s'il est titulaire d'un programme normal, ou des douze (12) premières heures, s'il est de réserve.

NOTA 1: Une affectation faite en violation de la règle énoncée en R5.04.05 n'est pas valide.

NOTA 2 : En cas de violation de la période de repos du titulaire d'un programme réserve à la base d'affectation, sa période de repos, à sa demande, reprend à partir de l'heure du dérangement.

Est-ce que le centre de ressources PNC peut m'appeler quand il veut pendant ma période de repos ?

À la base d'affectation

Le centre de ressources ne peut appeler (R5.04.05):

- Le titulaire d'un programme normal, sous aucun prétexte, pendant les dix (10) heures de sa période de repos réglementaire et
- Le titulaire d'un programme réserve, sous aucun prétexte, pendant les douze (12) premières heures de sa période de repos réglementaire.

Nota : Une affectation faite pendant cette période **n'est pas valide**.

En escale

La Société ne peut communiquer directement avec vous (R5.05.01):

- Pendant votre période de repos minimal réglementaire ;
- Plus de deux heures trente minutes (2 h 30) avant le départ de votre vol ;
- Plus de trois (3) heures avant un départ de LHR.

Pendant la période de repos minimale réglementaire, la Société peut laisser un message silencieux au lieu de repos du membre du personnel de cabine afin de l'informer de toute modification à son horaire.

MISE À JOUR SUR L'ARBITRAGE :

Le 25 janvier 2021, le Syndicat a reçu une décision arbitrale positive de la part de l'arbitre Elizabeth J McIntyre confirmant un grief collectif selon lequel Air Canada a directement contacté les membres d'équipage pendant leur repos minimum légal à une station d'escale.

Le syndicat a fait valoir que le libellé de la convention collective à l'article R5.05.01 Note I, (négocié lors de la ronde de négociations de 2015) est très clair, et que pendant la période de repos légale minimale, la compagnie ne peut pas communiquer directement avec les membres d'équipage pour quelque raison que ce soit. Et de plus, la compagnie est seulement autorisée à laisser un message silencieux dans les chambres des membres d'équipage les informant de tout changement à leur horaire pendant la période minimale légale de repos.

La compagnie a fait valoir que, pendant la période de repos minimale légale, elle pouvait appeler directement les membres d'équipage 2 h 30 ou moins avant le départ du vol si ces 2 h 30 ou moins se situaient dans la période de repos minimale légale.

Heureusement, l'arbitre a accepté la position du syndicat et a maintenu le grief comme suit :
"... Conclusion
- Après un examen attentif de la preuve et des observations, et pour les raisons exposées ci-dessus, les griefs sont accueillis.
- Je déclare donc que la Société a violé la convention collective lorsqu'elle a contacté directement les plaignants pendant leurs périodes de repos le 27 septembre 2018.
- Je déclare en outre que les plaignants ont droit à une rémunération continue pour le courrier en question et aux primes applicables..."

Pour vous assurer de bien comprendre vos droits :
Lors d'une escale, et à tout moment pendant votre période minimale légale de repos équipage, la compagnie ne peut PAS vous contacter directement. Par exemple, elle ne peut pas vous appeler sur votre téléphone portable ni sur le téléphone de l'hôtel. Elle peut uniquement demander à l'hôtel de laisser un message silencieux dans votre chambre.

Les vols R14, L 18 et L 22 ont des périodes de service et des périodes minimales de repos différentes (Voir les périodes de services et les périodes minimales de repos aux annexes II et III de notre convention collective).

Nota : Globe n'est pas considéré comme un outil de notification officiel accepté par le syndicat. Ce n'est que par une conversation directe avec un agent d'affectation que vous pouvez être avisé.

Nota : Liaisons de données : en vertu de la décision rendue par l'arbitre Martin Teplitsky, les liaisons de données sont une forme acceptable de communication. Toutefois, Air Canada ne peut utiliser les liaisons de données pour contourner le processus d'attribution prévu à l'article R7.04 (par exemple, Air Canada ne peut vous faire parvenir un lien de données à 10 h 00 aujourd'hui afin de vous signifier une affectation d'office pour un vol prévu demain, à moins d'avoir épuisé la séquence d'attribution). Si vous recevez un lien de données, prenez contact avec le centre de ressources à votre arrivée à la station suivante.

Quand ai-je droit à un hôtel au centre-ville ?

Pour une escale d'une durée de seize (16) heures ou moins, le choix de l'hôtel demeure à la discrétion de la Société et pour une escale de seize (16) heures ou plus l'hébergement est assuré dans un hôtel du centre-ville. (R5.05.03)

Ai-je droit à une chambre d'hôtel en cas d'arrêt entre deux vols ?

Oui. Si vous avez un arrêt à l'aéroport entre deux vols d'une durée de cinq (5) heures ou plus, vous pouvez demander une chambre d'hôtel. Si le centre de ressources répond qu'il n'y a aucune chambre de disponible, prenez contact avec votre section locale. (R5.05.05)

Combien de tronçons de vol dois-je assurer pendant une période de service qui a lieu la nuit ?

L'article R2.10 l'explique ainsi :

R2.10 Une période de service prévue pour prendre fin après 03 h 00 heure locale d'arrivée et :

i. contient des tronçons de vol dont le départ est prévu sur deux (2) jours civils différents ou,

ii. contient un tronçon assuré pendant une portion de la période comprise entre 00 h01 et 04 h 30

ne comprend pas plus de deux (2) tronçons de vol.

La présente disposition s'applique aux titulaires d'un programme normal ou réserve. La Société s'efforce de garantir une zone de repos appropriée à chaque escale canadienne pour tout courrier correspondant aux paramètres susmentionnés.

Nota : Aux fins de création de programmes de vols, le Comité mixte de programmation préférentielle (CPP) détermine tous les courriers qui correspondent aux paramètres susmentionnés et collabore avec la Société afin de les remanier.

Par souci de clarté :

- Même si une période de service contient un tronçon de mise en place, il comptera comme tronçon aux fins de cet article.
- R2.10 s'applique à TOUTES les périodes de services, aux courriers de TOUTES les durées et n'est PAS limité aux courriers d'une journée.
- S'applique à la construction de courriers et à l'attribution des vols pour les titulaires de programme normal et les titulaires de programme réserve.
- Ne s'applique pas si le troisième tronçon est le résultat d'une dérivation.

Repos de l'équipage à bord – voir les informations à la page 37

Repos à bord – Vols outre-mer R5 couverts par L28

Cet article a connu de nombreux ajouts et changements au cours des ans y compris quelques changements supplémentaires lors de la dernière série de négociations collectives (2025), et c'est pourquoi il peut être difficile de s'y retrouver. Ce qui suit est une simplification de L28.01, Nota 1, Nota 2, Nota 3, et Nota 4. Les membres du personnel de cabine peuvent dormir pendant leur pause sous réserve des conditions suivantes :

Les vols prévus ou révisés le jour du départ pour une durée de **7 h 01 à 11 h 29** du départ à l'arrivée

- Les membres du personnel de cabine peuvent dormir pendant une (1) heure.
- Les membres du personnel de cabine peuvent dormir dans les derniers sièges vendus s'il y en a de disponibles
- Si une aire de repos de l'équipage est disponible, les membres du personnel de cabine peuvent dormir dans l'aire de repos de l'équipage/*OFAR*
- La séquence de service peut être modifiée afin d'accorder à l'équipage sa pleine période de pause.
- Des trousses de couchettes seront fournies sur les appareils dotés d'une aire de repos/*OFAR* comprenant les éléments suivants :
  - 2 draps propres, 1 taie d'oreiller propre, 1 couverture propre et 1 oreiller par membre de l'équipage de cabine (montés séparément)

Les vols prévus ou révisés le jour du départ pour une durée de **4 h 01 à 7 h 00** du départ à l'arrivée, départ entre 22h00 et 04h59 heure locale, qui font partie d'une période de service supérieure à > 6h30

- Les membres d'équipage peuvent dormir pour une période allant jusqu'à trente (30) minutes

- Les membres du personnel de cabine peuvent dormir dans les derniers sièges vendus s'il y en a de disponibles
- Si une aire de repos de l'équipage est disponible, les membres du personnel de cabine ne peuvent dormir que dans l'aire de repos de l'équipage/OFAR
- La séquence de service ne peut **pas** être modifiée
- Les kits de couchettes ne seront **pas** équipés sur les avions équipés d'un CRU/OFAR

Depuis le 4 juin 2024, en raison de modifications au Code du travail du Canada, les employés ont droit à une pause de 30 minutes pendant chaque période de 5 heures consécutives de travail. La pause peut être divisée en deux périodes de 15 minutes.

- Veuillez noter que ce nouveau changement législatif ne s'appliquera qu'aux vols **dont le repos d'équipage n'est pas déjà prévu par la convention collective.**
- Le personnel de cabine pourra utiliser l'unité de repos de l'équipage pour leur pause sur les types d'aéronefs où elle est disponible.

Les kits de couchettes ne seront **pas** équipés sur les avions équipés d'un CRU/OFAR

Défaillance de l'aire de repos, rapports sur les ensembles de literie manquants/incomplets

**Les directeurs de service doivent toujours appeler le STOC (ou le directeur de la station à l'étranger) au moins 30 minutes avant le départ pour demander les kits de couchettes manquants ou incomplets avant de soumettre une réclamation.

Lorsque vous soumettez un rapport ACF623B pour une défaillance de l'aire de repos ou des ensembles de literie manquants/incomplets, le directeur de bord doit :

● remplir le rapport de défaillance de l'aire de repos (ACF623B). Les informations et la signature du chef de la base du service en vol ne sont plus nécessaires. Laissez cette section du rapport vide.

● Lorsque vous remplissez l'ACF623B pour une inopération ou une défaillance de l'aire de repos, prenez une photo si possible de l'inscription dans le carnet d'anomalies cabine pour vos dossiers.

● Lorsque vous remplissez l'ACF623B pour un ensemble de literie manquant/incomplet, indiquez dans la section "description des événements" le nombre total d'ensembles de literie manquants/incomplets ou les détails précis sur la pièce manquante du kit superposé, c'est-à-dire qu'il manquait une couverture et une taie d'oreiller, devraient être 2 couvertures et 2 taies d'oreiller. Énumérez les membres de l'équipage concernés dans la section appropriée. **Veuillez vous assurer que vous avez appelé « STOC » pour demander les ensembles de literie manquants au moins 30 minutes avant le départ et noter que la demande a été refusée dans la section "description des événements".

● Le rapport doit être scanné et envoyé à Paola.Campacci@aircanada.ca dans un délai recommandé de 10 jours.

● Une copie papier du rapport peut être soumise au coordinateur du centre de communication à l'attention de Paola Campacci YYZ ZIP 2222.

● Fournir des copies au bureau de votre section locale et au comité de repos de l'équipage de la Composante.

● L'ACF623B ne se trouve plus dans le sac de bord, mais dans le système Globe, dans les bureaux des section locaux et dans les centres de communication (demandez au coordinateur de service).

● Il n'est plus nécessaire de joindre un rapport de service en vol (eOBR) à tout rapport de défaillance de l'aire de repos.

Lors de cette dernière série de négociations (2025), un changement de formulation de la convention collective a été apporté au contenu des kits de couchettes d'équipage sur **les vols LOU 28 (B5) SEULEMENT**, exigeant que chaque kit contienne les éléments suivants :

- **deux (2) draps**
- **Un (1) taie d'oreiller**
- **Une (1) couverture**
- **Un (1) oreiller (monté séparément)**

Veuillez noter qu'il n'y a eu aucun changement de langage dans la convention collective pour B14, L18 et L22 reflétant une réduction du contenu des kits de couchettes pour l'équipage, et aucune déclaration n'a été faite à la table de négociation que les modifications apportées au contenu des kits de couchettes pour les vols LOU 28 s'appliqueraient aux vols longue courrier (R14, L18, L22).

En attendant, si les membres d'équipage opérant sous R14, L18 et L22 remarquent qu'ils ne reçoivent pas deux (2) draps propres, **deux (2) taies d'oreiller propres, deux (2) couvertures propres** et un (1) oreiller (placés séparément), veuillez suivre la procédure mentionnée ci-dessus.

S'il n'y a pas de solution ou si vous ne recevez pas de réponse dans un délai de 3 à 4 semaines, veuillez contacter votre bureau syndical local pour enquêter et déposer une plainte individuelle ou collective si nécessaire.

Sièges d'équipage réservés - Vols outre-mer R5 - A330 et A321XLR Mises à jour de la lettre d'entente 61

Sur les A330 et A321XLR non équipés de couchettes pour l'équipage et effectuant des vols dont le temps de vol programmé d'un bloc à l'autre est supérieur à 7h30 mais inférieur à 11h30, la Société réservera une banque de sièges en classe économique pour le repos de l'équipage. De plus, sur les avions A330 sans couchettes d'équipage opérant des vols avec un bloc horaire de plus de 7 h 30 mais inférieur à 11 h 30, la compagnie veillera à ce qu'une banque supplémentaire de sièges en classe économique soit détenue comme dernier siège vendu. L'emplacement de ces sièges sera déterminé par la Société. Le personnel de cabine peut dormir sur les sièges réservés à la classe économique pendant un maximum d'une (1) heure par membre d'équipage. L'utilisation de ces sièges pour dormir ne doit en aucun cas interférer avec le service de cabine.

Pas plus de deux (2) membres du personnel de cabine ne peuvent dormir à la fois. Sur l'A330, pas plus de quatre (4) membres du personnel de cabine peuvent dormir en même temps lorsque les sièges Dernier Vendu sont disponibles. La Société fait de son mieux pour installer un rideau autour des sièges dédiés, que le personnel de cabine doit tirer lorsqu'il utilise les sièges pour se reposer. Il n'est pas permis de poser des affiches ou des rideaux improvisés.

Les lettres d'entente 27 et 28 ne s'appliquent pas lorsque des sièges réservés au repos de l'équipage ont été installés conformément à ce qui précède.

**Ces sièges réservés à l'équipage entreront en vigueur pour l'A330 pour le mois programmé de juin 2023 et à l'arrivée du A321 XLR.

Affectation d'office

AFFECTATION D'OFFICE

D'où viennent les affectations d'office ? (R9.01)

Les affectations d'office sont des vols hors programme qui n'ont pas été pourvus par la séquence d'attribution. Ils sont attribués conformément aux modalités d'affectation d'office décrites à l'article R9.

Est-ce qu'on peut refuser une affectation d'office ? Qu'arrive-t-il si je suis affecté d'office un jour de congé, que je me présente à l'aéroport et que j'apprends que ma présence n'est plus nécessaire ? (6.03.06)

L'affectation d'office est obligatoire. Il arrive que les agents qui établissent les horaires vous donnent le choix, mais en vertu de notre contrat, ce n'est pas une exigence.

Si vous faites l'objet d'une affectation d'office un jour de congé normal ou garanti **et** que vous vous présentez à l'aéroport (6.03.06) :

- Vous serez payé pour la moitié (1/2) de la période de service ou un minimum de quatre (4) heures, le nombre d'heures le plus élevé étant retenu, même si vous n'assurez aucun vol.

Si je suis affecté d'office, ai-je le droit de céder n'importe quel courrier au cours du mois ou suis-je forcé de céder le courrier qui me permettra de ramener mon programme de vols au minimum mensuel garanti ?

Si vous êtes affecté d'office, vous devez abandonner un nombre suffisant de courriers pour ramener votre programme de vols au minimum mensuel garanti. Voir la page 11 de ce document objet : céder un courrier.

Si je suis affecté d'office et que je cède un courrier prévu à mon horaire, combien suis-je payé ?

Lorsque vous cédez un courrier, vous êtes toujours payé pour le courrier cédé à la suite de votre affectation d'office ou pour le courrier assuré, le chiffre le plus élevé étant retenu. (R9.06) Cette règle s'applique aussi si l'affectation d'office comprend un chevauchement de courriers. Vous obtenez le courrier versus protection salariale pour le courrier.

En plus de la protection salariale (article R9.06), une prime de cinquante pourcent (50 %) de votre taux régulier sera versée sur la base des crédits de temps de vol prévus à R9.07 :

- Les crédits réellement accumulés sur les tronçons de vol pour lesquels il a été affecté d'office et qui ne font pas partie des vols programmés, reprogrammés ou affectés précédemment.
- Tous les crédits de temps de vol dans le cas d'une affectation d'office sur un courrier (revoir l'article R9.07 de la convention collective pour plus de détails).

Nota : Les primes d'affectation d'office ne s'appliquent pas aux limitations de temps de vol.

L'affectation d'office doit vous être annoncée de vive voix au téléphone par un appel initié par l'agent d'affectation. N'acceptez pas de notifications sur globe.

Nota : Liaisons de données : en vertu de la décision rendue par l'arbitre Martin Teplitsky, les liaisons de données sont une forme acceptable de communication. Toutefois, Air Canada ne peut utiliser les liaisons de données pour contourner le processus d'attribution prévu à l'article R7.04 (par exemple, Air Canada ne peut vous faire parvenir un lien de données à 10 h 00 aujourd'hui afin de vous signifier une

affectation d'office pour un vol prévu demain, à moins d'avoir épuisé la séquence d'attribution). Si vous recevez un lien de données, prenez contact avec le centre de ressources à votre arrivée à la station suivante.

Réaffectation

RÉAFFECTATION

Qu'est-ce qu'une réaffectation ?

La réaffectation est une attribution de remplacement de vol. Elle survient le plus souvent lors d'irrégularités d'exploitation (R10). Une irrégularité d'exploitation survient lorsqu'un titulaire de programme normal perd un vol ou un courrier programmé par suite d'annulation, de regroupement, de substitution, de correspondance manquée ou pour respecter les normes de temps de travail et de repos à la base d'affectation. Exception faite des cas prévus à R6, il doit y avoir irrégularité d'exploitation pour qu'une réaffectation puisse s'appliquer.

Qu'est-ce qu'une irrégularité d'exploitation ?

La seule irrégularité d'exploitation reconnue est due à une annulation, un regroupement, une substitution, une correspondance manquée ou pour respecter les normes de temps de travail et de repos à la base d'affectation. Contrairement à la position de la Société, un retard n'est **pas** une irrégularité d'exploitation à moins qu'il soit attribuable à une annulation, un regroupement, une substitution, une correspondance manquée ou pour respecter les normes de temps de travail et de repos à la base d'affectation. (R10.01; R10.03; R10.10.03.01)

Comment la protection salariale s'applique-t-elle à la réaffectation ?

Lorsque vous êtes réaffecté, calculez votre protection salariale en comparant le nombre total de crédits du courrier que vous avez assuré au nombre total de crédits du courrier original. Vous bénéficiez de la protection salariale au moins pour le nombre total de crédits du courrier original. Si le nombre de crédits du courrier obtenu par réaffectation est plus élevé, c'est ce que vous toucherez.

Combien de temps durera ma réaffectation ?

Tout dépend du courrier original. Si le courrier était un courrier d'un (1) jour, la réaffectation ne sera que d'un (1) jour. Si le courrier était un courrier de plusieurs jours, vous seriez réaffecté pour chacun des jours. La réaffectation s'appliquera à tous les jours civils pendant lesquels vous deviez être de service.

En cas d'irrégularité d'exploitation, combien de temps la Société peut-elle exiger que je reste en disponibilité à l'aéroport ?

La Compagnie peut vous exiger d'être à disposition pendant deux (2) heures, tant à la base d'attache qu'à l'extérieur de la base d'attache. (R6.03.01.06 and R6.03.02)

À quel moment le temps commence à être compter dans l'attente d'une réaffectation ?

Pour une attente de réaffectation à l'aéroport, le temps commence à être compté dès que vous avez reçu une confirmation orale du Centre de ressources PNC que vous avez perdu vos vols. Le Chef de cabine doit appeler le centre de ressources le plus rapidement possible afin de lui communiquer un numéro de téléphone ou un lieu (Centre des communications) où joindre les membres du personnel de cabine pendant la période de disponibilité.

Lorsque je suis en disponibilité, est-ce que je dois appeler le centre de ressources ou est-ce eux qui doivent m'appeler ?

C'est le travail du centre de ressources de vous contacter. Comme le contact doit s'établir par téléphone (et non par Globe), vous êtes responsable de vous assurer que le Directeur du service ou vous-même avez communiqué au centre de ressources un numéro où vous joindre pendant la période de disponibilité. Si le centre de ressources vous demande de les rappeler, nous vous recommandons de leur dire de vous rappeler, parce que nous avons eu connaissance de nombreux rapports portant sur le fait qu'il est difficile de joindre le personnel du centre. Vous n'avez la responsabilité de joindre le centre de ressources que si vous avez accepté de le faire. La position du syndicat est que vous n'êtes pas dans l'obligation d'appeler le centre de ressources à moins d'avoir accepté de le faire à la fin de votre période de disponibilité de deux (2) heures à votre base d'affectation. (R6.03.01.06)

Vous devez appeler le centre de ressources à l'heure convenue chaque soir de votre réaffectation, en prévision de votre prochaine journée de réaffectation. Si le moment convenu de l'appel arrive pendant votre repos réglementaire, prenez contact avec le centre de ressources dans l'heure précédant la fin de votre repos réglementaire. (R6.03.01.03)

Je suis hors de ma base d'affectation, mes deux (2) heures de disponibilité sont passées et je n'ai pas été réaffecté. Que se passe-t-il maintenant ?

Vous pourrez effectuer un vol de mise en place vers votre base d'affectation sur le premier vol disponible, tel que déterminé par le centre de ressources (vous devez respecter les normes de temps de travail et de repos pour effectuer ce vol de mise en place). Vous devez appeler le centre de ressources à votre arrivée à la base d'affectation et vous pourrez être affecté à un vol. (R6.03.02.02)

Qu'est-ce que la réaffectation pendant la mise en place ?

Si vous devez gagner votre destination par vol de mise en place, il se peut que vous soyez tenu d'assurer ce vol (ou tout autre vol) vers cette destination, sous réserve que les normes de temps de travail et de repos soient respectées. La réaffectation pendant la mise en place se fait par ordre inverse d'ancienneté – du moins ancien vers le plus ancien. (R6.03.03)

Est-ce que je peux être réaffecté un jour qui n'est pas un de mes jours de services programmés ?

Toute réaffectation doit continuer de s'effectuer à l'intérieur des jours calendrier initialement prévus à votre bloc, à moins que vous ne choisissiez d'exercer les options prévues aux articles R3.07 ou R6.03.04. (R6.03.05)

Toutefois, il existe une exception : en cas d'opération irrégulière, la Compagnie peut vous réaffecter afin d'opérer le vol de retour à la base d'attache un jour qui n'était pas initialement prévu comme jour de service. (R6.03.04)

**** Nouveau libellé : R6.03.05 NOTA : Un membre du PNC qui doit initialement arriver à sa base d'affectation avant 3 h le dernier jour prévu de son courrier ne sera pas réaffecté à un vol dont l'arrivée est prévue après 3 h ce jour-là.**

Si je suis réaffecté sur un vol de mise en place, est-ce que le vol doit être direct ?

Non. La Société peut vous placer sur un vol de mise en place comprenant des arrêts.

Quand une réaffectation devient-elle une affectation d'office ?

En règle générale, toute modification à une réaffectation déjà établie constitue une affectation d'office à moins que cette modification ne soit permise en vertu d'une autre disposition de la convention collective, comme les opérations irrégulières prévues à l'article R10 ou la réaffectation pour un déplacement haut-le-pied prévue à l'article R6.03.03.

Par example : si vous êtes réaffecté et que votre vol est annulé vous pourrez être à nouveau réaffecté. Toutefois, si le vol auquel vous avez été réaffecté est assuré et que vous respectez les normes de temps de travail et de repos, tout changement à votre courrier/vol devient une affectation d'office.

Est-ce que je peux transiter par ma base d'affectation lors d'une réaffectation ?

Oui, il est possible de transiter par la base d'affectation lors d'une réaffectation, mais la Société doit respecter toutes les procédures prévues à R6.

Est-ce que je peux être réaffecté à un vol comportant un plus grand nombre de crédits de vol que ce qui était originalement prévu à votre courrier ?

Oui, sous réserve des limitations mensuelles des temps de vol.

Est-ce que je peux refuser une affectation d'office ?

Oui, à votre base d'affectation, vous pouvez demander à ne pas être réaffecté avant d'entreprendre votre courrier ou au moment de transiter par votre base d'affectation. La demande peut être acceptée ou refusée par le centre de ressources PNC et si elle est acceptée, il n'y aura protection salariale que pour les vols assurés. La demande sera refusée si votre libération de la réaffectation vous amène sous la barre des 65 heures (minimum mensuel garanti). (R.6.03.01.07)

Prime de sécurité au sol et de la cabine, 4 heures de rémunération lors du report à l'aéroport et aucun vol opéré, et repos couché

PRIME DE SÉCURITÉ AU SOL ET DE LA CABINE, 4 HEURES DE SALAIRE LORS DU DÉPLACEMENT À L'AÉROPORT ET AUCUN VOL EST OPÉRÉ, ET REPOS COUCHÉ

Prime de sécurité au sol et cabine (Article 5.07.02)

- Une prime sera payée pour chaque segment de vol embarqué, y compris les situations de retour à la porte où les passagers doivent descendre, en compensation des tâches liées à la sécurité au sol et en cabine pendant une période de service, incluant, sans s'y limiter, toutes les tâches liées à la sécurité.
- La prime est de 60 minutes si le segment embarqué était sur un fuselage étroit, et de 70 minutes si le segment embarqué était sur un fuselage large, et doit être calculé en fonction du pourcentage du taux horaire applicable tel que prévu dans cette section et dans le tableau ci-dessous.
- Pour les Pursers, cette prime doit être calculée en fonction du taux horaire applicable aux aéronefs exploités sur ce segment de vol.
- Cette prime servira uniquement à la rémunération et ne s'applique pas aux vols de convoyage ni lors de mise en place.

Pourcentage du taux horaire applicable			
Au 19 août 2025	**Au 1er avril 2026**	**Au 1er avril 2027**	**Au 1er avril 2028**
50%	60%	65%	70%

4 heures payées lors du report à l'aéroport et aucun vol n'est opéré, y compris les mises en place (Article 6.03.07)

- Lorsqu'un membre d'équipage se présente à l'aéroport pour le service de vol et n'a droit à aucun crédit de temps de vol, il sera crédité uniquement aux fins de la paie, avec le plus grand entre la période totale de service ou quatre (4) heures, à la moitié (1/2) de son taux horaire, moins tout paiement reçu en vertu de l'article 5.07.02 (prime de sécurité au sol et en cabine). Pour plus de clarté, cela ne s'applique que :

  a.) lorsqu'un membre d'équipage réserve opte pour le repos de l'équipage et n'a pas opéré de vol (y compris un vol de mise en place) pendant cette période de service; ou

  b.) lorsqu'un courrier comprend plus d'une période de service et qu'un vol est annulé, ne sont pas réaffectés et n'ont pas opéré de vol (y compris les vols mise en place) durant cette période de service.

Repos allongé (Article 19.05.01)

- Un employé a droit à un minimum de huit (8) heures de repos couché (dans sa chambre d'hôtel en escale).
- Le repos allongé commence dès la réception de la clé de la chambre d'escale de l'hôtel et prend fin à l'heure du départ de l'hôtel, tel qu'établi par le directeur de service ou l'agent de bord s'il n'y a pas de directeur de service à l'hôtel d'escale.

- Dans le cas où le temps prévu entre la clé en main et le départ de l'hôtel ne corresponde pas au minimum de huit (8) heures de repos couché pendant la période prévue et que l'employé choisit de prolonger son repos, il devra contacter immédiatement l'équipe de planification après avoir reçu sa clé de chambre pour l'informer de la nécessité de prolonger sa période d'escale afin d'accommoder les huit (8) heures de repos couché.
- Si l'escale prolongée demandée leur fournit le repos minimal d'équipage applicable lors de l'escale, le membre d'équipage ne sera pas considéré comme étant en période de service continue et n'aura pas droit aux crédits et primes associés.
- Si un employé manque un vol régulier afin d'obtenir son repos couché, il sera soumis à une réaffectation en vertu de l'article R6.03.

Vol hors programme, jours de repos minimum, demande de préavis de 6h

VOL HORS PROGRAMME, JOURS DE REPOS MINIMUM, DEMANDE DE RETENUE DE VOL

Qu'est-ce qu'un vol hors programme ?

Les vols hors programme sont des vols qui deviennent disponibles pour une raison ou une autre. Des listes des vols hors programme sont disponibles pour consultation.

Qu'est-ce qu'un vol différentiel ?

Le vol différentiel est un terme utilisé lorsqu'un titulaire de programme normal fait une demande de programme et reçoit une attribution de vols hors programme parce qu'il est sous sa limitation mensuelle de temps de vol (soit quatre-vingts (80) ou quatre-vingt-cinq (85) heures, selon le mois). Les vols différentiels et les vols réserve relèvent de l'attribution de vols hors programme et sont les premiers dans l'ordre d'attribution (R7.04.01).

Quel est le processus de demande et d'attribution des vols hors programme ?

Avant le début du mois de programme de vols, les titulaires de programme réserve et de programme normal peuvent faire des demandes de vols hors programme à partir de la liste de vols hors programme publiée sur Globe. La Société prendra toutes les demandes reçues avant 10 h 00 le jour précédant le début du mois de programmes de vols suivant et les classera par ordre d'ancienneté (Les demandes des titulaires de programme réserve et de programme normal seront réunis et les vols hors programme leur seront attribués par ordre d'ancienneté). À la suite de cette première attribution de vols hors programme et après le début du mois de programme de vols, les titulaires de programme de vol normal et de réserve peuvent demander un (1) vol hors programme ou plus. (R7.03)

Comment les demandes de vols hors programme sont-elles soumises ?

Les demandes de vols hors programme des agents de réserve, de vols préférentiels, de dépassement volontaire et d'affectation d'office volontaire doivent être soumises en format électronique sur Globe. Nous vous recommandons de conserver la trace de vos demandes.

Quel est le nombre minimum de jours de repos garantis auquel j'ai droit chaque mois ? (R5.06)

- Titulaires de programme normal **12 jours**
- Agent de réserve : **13 jours** (un minimum de dix (10) jours si trois (3) jours ont été abandonnés suite à une demande de vols hors programme) (R8.09.03)

Qu'est-ce qu'un préavis de 6h (maladie) ?

Lorsque vous demandez un congé pour maladie ou blessure, vous pouvez faire retenir le vol suivant ou les vols ultérieurs jusqu'à six (6) heures avant le départ. Si vous n'avez pas confirmé la reprise du service six (6) heures avant le départ, le vol est considéré comme hors programme. (R7.01.01)

Si la demande de préavis de six (6) heures ne porte pas sur votre prochain vol, tous les vols qui ont lieu entre le moment où vous prévenez de votre inaffectabilité et le vol retenu sont automatiquement considérés comme hors programme et attribués en conséquence.

Rappelez-vous :

- Si vous demandez un congé de maladie et que vous faites retenir votre prochain vol, vous avez jusqu'à six (6) heures avant ce sol pour déterminer votre capacité à assurer le vol et reprendre le service.
- Si vous ne faites pas retenir votre prochain courrier, il sera attribué comme vol hors programme à 10 h 00 le jour précédant le vol programmé.

Réclamations de salaire, griefs et mesures disciplinaires

Réclamations de salaire, griefs et mesures disciplinaires

Quelles sont les limites de temps pour déposer une réclamation de salaire ?

Toutes les réclamations de salaire portant sur une erreur d'attribution de vols hors programme doivent être déposées dans les quatorze (14) jours suivant le départ prévu du vol. Toutes les autres réclamations de salaire doivent être déposées dans les quatorze (14) jours après que l'erreur a été raisonnablement connue. Si vous déposez une réclamation, la limite de temps de soixante (60) jours (Article 13.02) commence à la date à laquelle vous avez reçu la réponse de la Société à votre demande.

Nota 1 : Si vous n'avez pas reçu de réponse de la Société dans les trente (30) jours suivant le dépôt de votre demande, déposez un grief. Si vous ne déposez pas de réclamation salariale, le délai de soixante (60) jours commence à la date à laquelle vous vous êtes rendu compte de l'erreur alléguée.

Nota 2 : Les limites de temps décrites à l'article 13.02 n'incluent pas le samedi, le dimanche et les jours fériés.

Je dispose de combien de temps pour faire une réclamation de frais de repas manquante ou erronée ?

Les griefs portant sur les frais de repas sont gérés en vertu d'un processus de résolution de différends distinct et les limites de temps pour le dépôt de ces griefs sont de douze (12) mois après la date du paiement insuffisant.

Tous les autres griefs

Si vous croyez que vos droits prévus à la convention collective ont été violés et que vous êtes dans l'incapacité de résoudre le problème avec un superviseur, vous disposez de soixante (60) jours (excluant les fins de semaine et les jours fériés) pour déposer un grief. (Article 13.02)

Les griefs qui ne sont pas déposés à l'intérieur des délais décrits plus haut risquent d'être rejetés par les arbitres.

De quoi ai-je besoin pour déposer un grief ?

Il est absolument nécessaire de fournir au syndicat tous les faits, les informations et les documents liés à l'incident pour que le syndicat puisse étudier votre réclamation.

Nous avons besoin que vous apportiez les informations et les documents suivants au bureau de votre section locale :

- Votre déclaration écrite de l'événement ou des événements qui ont mené au dépôt de votre demande (qui, quoi, où, pourquoi et comment).
- Votre programme de vols original à partir du SPP (c'est essentiel, parce que les programmes de vols ne sont pas publiés).
- Votre horaire tiré de Globe
- Votre courrier original et révisé (le cas échéant).
- Votre relevé de paie pour le ou les mois en question (le cas échéant).
- Votre réclamation de salaire et le refus (le cas échéant).
- Votre feuille de demande (le cas échéant).
- Quelle clause de la convention collective a été violée.
- Tout autre document ou information demandé par la section locale.
- Toute la correspondance liée à l'enjeu ou la réclamation.

Rappelez-vous de conserver une copie de tous les documents remis au bureau de votre section locale et à la Société.

Que faire si je suis en désaccord avec le Centre de ressources PNC à propos de mes droits ?

Expliquez votre droit et citez l'article de la convention collective qui s'applique à votre cas. Demandez que le préposé à l'affectation respecte la convention collective. Prenez toujours note de la date, de l'heure et du nom du représentant de la Société. Si vous êtes incapable de vous entendre, les membres du personnel de cabine sont tenus de travailler maintenant et de déposer un grief plus tard. Gardez en tête que le Centre de ressources PNC n'est pas l'autorité ultime en matière de convention collective et que vos représentants syndicaux vont débattre de tous les cas de violation avec la direction.

Que faire si j'ai des ennuis avec la Société ?

Si vous vous rendez compte que des mesures disciplinaires vous sont imposées par la Société (incluant, mais sans être limitées au congédiement) vous devez déposer un grief dans les dix (10) jours après avoir reçu la décision de la Société, en excluant les fins de semaine et les jours fériés. Les griefs sont déposés au bureau de votre section locale avec l'aide des dirigeants de la section locale. (Article 14.05)

RAPPELEZ-VOUS : **Vous avez le droit d'être accompagné d'un représentant syndical lors de toutes les rencontres avec la direction.**

Délais pour le dépôt de griefs

Mesures disciplinaires	Réglementation de programmes de vols	Réglementation ne portant pas sur les programmes de vols	Repas
Le grief doit être déposé dans les dix (10) jours après avoir reçu la décision de la Société. (Le délai n'inclut pas les fins de semaine et les jours fériés)	Les réclamations de salaire doivent être déposées dans les quatorze (14) jours après vous être rendu compte du manquement/erreur. Si une réclamation de salaire est déposée, un grief doit être déposé dans les soixante (60) jours après réception de la réponse de la Société. Si vous ne recevez pas de réponse de la Société dans les trente (30) jours après le dépôt de la demande, déposez un grief. Si vous ne déposez pas de réclamation de salaire, un grief doit être déposé dans les soixante (60) jours après vous être rendu compte du manquement/erreur. (N'inclut pas les fins de semaine et les jours fériés)	Les griefs doivent être déposés dans les soixante (60) jours après que le problème/manquement ait été raisonnablement connu. (N'inclut pas les fins de semaine et les jours fériés)	Les réclamations de salaire doivent être déposées dans les douze (12) mois après la date du paiement insuffisant. Il s'agit du dix-septième (17e) jour de chaque mois, lorsque l'employé reçoit son paiement de l'employeur. La Société doit répondre dans les trente (30) jours après la réception de la demande. Si la demande est rejetée et/ou si le membre ne reçoit pas de réponse dans les trente (30) jours suivants, un grief devrait être déposé. (Référez-vous au paragraphe treize (13) de L43 - Droit à indemnité de repas vols outre-mer)

Vols long courrier : Limitations de temps de service en journée/vol et repos de l'équipage

Article ou LOU	R14	LOU 18	LOU 22 « A »	LOU 22 « B »
Segments de vol (si applicable)	11h30 ou plus **Temps de vol**	N/A	N/A	N/A
Journée de service prévue	15h00	16h15	18h00	19h30
Limitation des jours de service	15h00 dans une base d'équipage 16h00 pas dans une base d'équipage	16h15	18h00	19h30
Escale	Minimum – 12h00	Prévu : 24h00 Minimum : 18h00		
Repos équipage au retour à la base d'affectation	24h00	Blockholder : 36h00 Réserve : 72h00		
Repos de l'équipage à bord	02h00 repos	Jusqu'à 14h59 par jour de service : **minimum** 02h30 repos 15h00 jusqu'au jour de service Limite : 04h00 repos	Jusqu'à 17h10 jour de service : 04h00 repos 17h11 jusqu'au jour de service limite : 04h30 repos	Jusqu'à 18h45 jour de service : 05h00 repos 18h46 jusqu'au jour de service limite : 05h30 repos
NOTES	Les pauses repas sont prises séparément des périodes de repos de l'équipage mentionnées ci-dessus. Une carte contenant les vols et l'article/LOU désigné est publiée mensuellement sur Aeronet. Une fois les enchères terminées, la Compagnie ne peut pour aucune raison modifier l'article désigné ou la LOU. Les spécifications de service peuvent devoir être modifiées pour que l'équipage obtienne leurs heures de repos contractuelles lors de l'exploitation d'un des vols désignés ci-dessus. Les horaires mentionnés ci-dessus sont des délais contractuels et vous avez droit à l'allocation complète. Un rapport de service en vol (OBR) doit être rempli par le SD et soumis à la compagnie avec un rapport à votre section locale. Toutes les conditions d'un article désigné ou LOU s'appliquent à l'ensemble de l'appariement. Pour plus de clarté concernant le repos à bord : si, par exemple, un appariement a été désigné comme LOU22B, les périodes de repos négociées à bord de 05h00 ou 05h30 (pour LOU22B) s'appliquent à la fois aux vols aller et retour.			

Annexe II
PÉRIODES DE SERVICES – SOMMAIRE

DURÉE DE LA PÉRODE DE SERVICE	À UNE BASE PNC	HORS D'UNE BASE PNC
Vols intérieurs		
• Temps programmé de service	13 heures	13 heures
• Dépassement	Nil	15 heures
• Lorsque la période de service prend fin par un vol de mise en place programmé vers la base d'affectation	Ne s'applique pas	15 heures
Vols outre-mer		
• Temps programmé de service	14 heures	14 heures
• Dépassement	Nil	16 heures
• Lorsque la période de service prend fin par un vol de mise en place programmé vers la base d'affectation	Ne s'applique pas	16 heures
Exploitation sur Mirabel (Co-terminal)		
• Vols intérieurs	Ne s'applique pas	12:30 heures
• Vols outre-mer	Ne s'applique pas	13:30 heures
• Lorsque la période de service prend fin par un **vol de mise en place programmé vers la base d'affectation seulement**		
- après un vol intérieur	Ne s'applique pas	14:30 heures
- après un vol outre-mer	Ne s'applique pas	15:30 heures
Vols nolisés L12		
• Hors du Canada et des États-Unis continentaux.	14 heures	14 heures
• Prolongement	15 heures	16 heures

ANNEXE II
PÉRIODES DE SERVICES – SOMMAIRE (suite)

DURÉE DE LA PÉRODE DE SERVICE	À UNE BASE PNC	HORS D'UNE BASE PNC
Tronçon de vol de 11 h 30 **R14** • Temps programmé de service • Dépassement • Prend fin avec un **vol de mise en place vers la base d'affectation seulement**	15 heures Nil Ne s'applique pas	15 heures 16 heures 16 heures
Période de service de 15 h 01- 16 h 15 **L 18** • Temps programmé de service • Dépassement • Prend fin avec un vol de mise en place	16 h 15 Nil Ne s'applique pas	16 h 15 Nil Ne s'applique pas
Période de service de 16 h 16 – 18 h 00 **Tronçon de vol unique** **L 22 – Partie A** • Temps programmé de service • Dépassement • Prend fin avec un vol de mise en place	18 h 00 Nil Ne s'applique pas	18 h 00 Nil Ne s'applique pas
Période de service de 18 h 01 – 19 h 30 **Tronçon de vol unique** **L22 – Partie B** • Temps programmé de service • Dépassement • Prend fin avec un vol de mise en place	19 h 30 Nil Ne s'applique pas	19 h 30 Nil Ne s'applique pas

ANNEXE II
PÉRIODES DE SERVICES – SOMMAIRE (suite)

DÉBUT/FIN DES PÉRIODES DE SERVICES	À UNE BASE PNC	HORS D'UNE BASE PNC
Début de la période de service avant le vol assuré	1 heure minimum (peut être plus, conformément à la Publication 123)	1 heure minimum (peut être plus, conformément à la Publication 123)
Début de la période de service avant le vol de mise en place vers la base d'affectation	30 minutes avant l'heure programmée de départ du vol	À l'heure programmée de départ du vol
Début de la période de service pour les chefs de cabine sur des vols de convoyage	30 minutes avant l'heure programmée de départ du vol	À l'heure programmée de départ du vol
Début de la période de service pour disponibilité à l'aéroport d'un agent de réserve	L'heure d'arrivée demandée pour disponibilité à l'aéroport	Ne s'applique pas
Fin de la période de service après un vol assuré	15 minutes	15 minutes
Fin de la période de service après un vol de mise en place ou de convoyage	À l'heure d'arrivée du vol	À l'heure d'arrivée du vol
Fin de la période de service après disponibilité à l'aéroport	À l'heure de la relève du service à l'aéroport ou comme plus haut, après un vol ou un vol de mise en place assuré	15 minutes après l'arrivée du vol assuré ou à l'arrivée du vol s'il s'agissait d'un vol de mise en place

ANNEXE III
PÉRIODES DE REPOS RÉGLEMENTAIRE – SOMMAIRE

À LA BASE D'AFFECTATION	PÉRIODES DE REPOS PRÉVUES/PROGRAMMÉES	DURÉE MINIMALE DES PÉRIODES DE REPOS
Après les vols intérieurs (incluant BDA)		
Titulaires de programme normal	10 heures	10 heures
Titulaire de programme réserve	12 heures	12 heures
Titulaires de programme réserve après un courrier de nuit	18 heures OU 24 heures (Conformément à R8.02 et R8.17)	18 heures OU 24 heures
Après un vol outre-mer (excluant BDA) Vols R14 – R5.04.04	24 heures	24 heures
Après des vols L18 et L22 • Titulaire de programme normal • Titulaire de programme réserve	36 heures 72 heures	36 heures 72 heures

ANNEXE III
PÉRIODES DE REPOS RÉGLEMENTAIRE – SOMMAIRE (suite)

HORS DE LA BASE D'AFFECTATION	PÉRIODES DE REPOS MINIMUM PRÉVUES/PROGRAMMÉES	DURÉE MINIMALE DES PÉRIODES DE REPOS IRRÉGULARITÉ D'EXPLOITATION
À l'hôtel de l'aéroport-R5.05.01	10 heures	10 heures
Loin de l'aéroport-R5.05.01	10 heures	10 heures
Escale à une station d'Amérique du Nord après un vol outre-mer -R5.05.01	12 heures	12 heures
Après une période de service de 12 heures (en une seule période de service) R5.05.02	12 heures	10 heures à l'aéroport 10 heures loin de l'aéroport
Entre deux périodes de service consécutives totalisant vingt (20) heures ou plus -R5.05.02	12 heures	10 heures à l'aéroport 10 heures loin de l'aéroport
Canada-Londres (Angleterre-Canada) aller-retour-R5.05.01	12 heures	12 heures à LHR
Arrivée à YMX Départ de YUL ou vice versa L7.04	10 heures	10 heures
R14	12 heures ou 18 heures (L31.3)	12 heures ou 18 heures (L31.3)
Après des vols L18 et L22 Station d'escale	24 heures	18 heures