

CONVENTION COLLECTIVE

entre

AIR TRANSAT A.T. INC.



et

LE PERSONNEL NAVIGANT TECHNIQUE

de

AIR TRANSAT A.T. INC.

représenté par

L'ASSOCIATION DES PILOTES DE LIGNES AÉRIENNES



1^{er} mai 2015

au

30 avril 2020

10250 (07)

Page blanche intentionnelle

EDSC, TRAVAIL ESDC, LABOUR

MAY 29 2017 *η*

Table des matières

SFMC FMCS

0.	PRÉAMBULE	11
0.1	Convention collective	11
0.2	Objectifs	11
0.3	Obligations	11
0.4	Obligations du successeur et changement d'opérations	11
0.5	Nouvelle classification	11
0.6	Amendements à la convention collective	12
1.	JURIDICTION ET PORTÉE DE L'ENTENTE	13
1.1	Reconnaissance Association	13
1.2	Dispense pour les besoins de l'Association	13
1.3	Dispense pour les besoins de l'Association au sein du l'exécutif du Conseil canadien (ALPA Canada)	14
1.4	Type d'avions et vols	15
1.5	Vols d'Air Transat	15
1.6	Sous-traitance ou louage avec une autre compagnie	15
2.	DÉFINITIONS	17
3.	COOPÉRATION	20
3.1	Retenue de la cotisation syndicale	20
3.2	Remise des cotisations	20
3.3	Affichage	20
3.4	Frais d'impression et de traduction	20
3.5	Transport	20
4.	ANCIENNETÉ	21
4.1	Listes d'ancienneté	21
4.2	Correction des listes d'ancienneté	21
4.3	Attribution du rang d'ancienneté	21
4.4	Mouvement de personnel	21
4.5	PNT inactif	22
4.6	Perte du rang d'ancienneté et d'emploi	22
4.7	Recrutement de PNT	22
5.	PROBATION	23
5.1	Période probatoire	23
5.2	Prolongation de la période probatoire	23

5.3	Diminution de la période probatoire.....	23
6.	RÈGLES D’AFFECTATION	24
6.1	AFFICHAGE DE POSTES	24
6.2	POSTULATION	25
6.3	ATTRIBUTION DES POSTES PERMANENTS	25
6.4	DÉPLACEMENT LORS DE RETRAIT D’APPAREIL OU DE REMPLACEMENT D’UN TYPE D’APPAREIL ..	27
6.5	PROTECTION SALARIALE	28
6.6	BASE	28
6.7	TYPE	28
6.8	PROMOTION	29
6.9	POSTES TEMPORAIRES.....	30
6.10	TRANSFERT DE BASE.....	30
7.	MISE À PIED ET RAPPEL	32
7.1	Réduction des effectifs	32
7.2	Rappel au travail	32
7.3	Refus de rappel.....	33
8.	CONGÉ ANNUEL.....	34
8.1	Général	34
8.2	Cessation d’emploi ou mise à pied.....	34
8.3	Report du congé annuel	35
8.4	Vacances.....	36
8.5	Congés fériés	37
8.6	Calendrier des semaines de congé annuel	38
8.7	Protocole pour l’élaboration de l’horaire des jours de congé annuel.....	38
8.8	Attribution des dates de vacances	39
8.9	Fractionnement des vacances et des congés fériés	39
8.10	Attribution des dates de congés fériés.....	40
8.11	Jumelage des CMG au congé annuel	40
9.	CONGÉS DE MALADIE	42
9.1	Responsabilité du PNT.....	42
9.2	Admissibilité	42
9.3	Crédits de congés de maladie.....	42
9.4	PNT absent.....	42

9.5	Déduction	42
9.6	Rémunération.....	42
9.7	Gestion de la banque de crédits de congés de maladie	43
9.8	Cessation d'emploi et préretraite.....	43
9.9	Certificat médical.....	44
9.10	Invalidité	44
9.11	Médecin	44
10.	CONGÉS SANS PERTE DE SALAIRE.....	45
10.1	Nombre de jours accordés.....	45
10.2	Prolongement du congé	45
10.3	Rapatriment du PNT en devoir	45
10.4	Congés pour fonction judiciaire.....	45
11.	CONGÉ DE MATERNITÉ ET PARENTAL	47
11.1	Uniforme.....	47
11.2	Travail durant la grossesse	47
11.3	Congé de maternité.....	47
11.4	Naissance ou adoption	47
11.5	Congé parental	47
11.6	Réaffectation et modification des tâches.....	48
11.7	Droit de retrait préventif	49
11.8	Avis.....	49
11.9	Retour du congé	49
11.10	Bénéfices.....	49
11.11	Conséquences du congé.....	50
11.12	Dispositions de la Loi	50
12.	CONGÉ SANS SOLDE	51
12.1	Général	51
12.2	Congé sans solde sans rappel	52
12.3	Congé sans solde avec rappel.....	52
13.	PLANIFICATION	54
13.1	Général	54
13.2	Élaboration et publication des courriers	55
13.3	Paramètres des programmes de vols	56

13.4	Paramètres des programmes de réserves.....	58
13.5	CMG réservés.....	59
13.6	Enregistrement des demandes et élaboration des programmes de vols.....	61
13.7	Enregistrement des demandes et attribution des programmes de réserves	61
13.8	Comité conjoint de planification	62
13.9	VOLS HORS PROGRAMME (« OPEN TIME »).....	63
13.10	ÉCHANGE OU DON DE COURRIER ENTRE LES PNT	63
13.11	ACCÈS AU SYSTÈME DE SUIVI DES ÉQUIPAGES.....	64
14.	CONDITIONS DE TRAVAIL	65
14.1	Base permanente et base d'affectation	65
14.2	Base temporaire	66
14.3	Début et fin de la période en devoir.....	66
14.4	Période en devoir et temps de service de vol	67
14.5	Prolongation de la période en devoir	68
14.6	Retard	69
14.7	Période de repos.....	70
14.8	Courrier.....	71
14.9	Modification du programme de vols	71
14.10	Disponibilité du PNT en courrier à l'extérieur du Canada	71
14.11	Programme de réserves.....	72
14.12	Travail durant un CMG.....	74
14.13	Travail durant une journée de congé annuel	76
14.14	Travail durant une journée blanche	76
14.15	Ordre d'appel pour du temps supplémentaire.....	77
14.16	Crédits d'heures de vol (CHV).....	77
14.17	ACMI, « Wet Lease » et « Damp Lease »	79
14.18	BADE	80
14.19	Réaffectation/modification de courrier	81
14.20	Retour au travail après un congé de maladie.....	83
15.	PER DIEM ET DÉPENSES ABSORBÉES PAR LA COMPAGNIE	84
15.1	Per diem.....	84
15.2	Taux horaire pour le per diem	84
15.3	ACMI, « Wet Lease » et « Damp Lease »	85

15.4	Bagages perdus, volés ou endommagés/arrêt technique imprévu	85
15.5	Admissibilité aux indemnités de déménagement	85
15.6	Indemnités de déménagement	85
15.7	Repas d'équipage	87
15.8	Documentation	88
15.9	Stationnement	88
16.	HÉBERGEMENT ET TRANSPORT	89
16.1	Hébergement.....	89
16.2	Comité d'hébergement.....	90
16.2	Comité de sélection	90
16.4	Transport	91
16.5	Nouveaux pilotes	94
17.	RÉMUNÉRATION	95
17.1	Général	95
17.2	Date d'entrée en vigueur du changement de salaire	97
17.3	Surtemps.....	97
17.4	Nouveau PNT	97
17.5	Échelle de salaire	98
17.6	Prime de nuit	102
17.7	Prime pour occupation du strapontin	102
17.8	Prime de vol transocéanique « petit porteur »	102
18.	SALAIRE COMPENSATOIRE	103
18.1	Suite à un affichage	103
18.2	Suite à l'affectation d'un PNT à un poste temporaire de commandant	103
18.3	Échelon de salaire.....	104
19.	PNT CADRE, SUPERVISEURS, INSTRUCTEURS ET PNT OCCUPANT UN POSTE DE PERSONNEL NON NAVIGANT	105
19.1	Nomination d'un PNT cadre	105
19.2	Nomination d'un PNT superviseur.....	105
19.3	Nomination d'un PNT à un poste de personnel non navigant	106
19.4	Mutation	106
19.5	Retour sur la ligne.....	106
19.6	Planification	107

19.7	Rémunération	107
19.8	Conditions de travail.....	107
20.	NOUVEAU TYPE D'AVION	109
20.1	Général	109
20.2	PNT instructeur contractuel	109
21.	FORMATION.....	110
21.1	Général	110
21.2	Échecs	111
21.3	Protocole en cas de non-recommandation ou d'échec.....	111
21.4	Examen médical.....	114
21.5	Non-qualification à un poste de commandant.....	114
21.6	Décision discrétionnaire de la Compagnie	114
21.7	Changement de PNT instructeur ou de PNT vérificateur	114
21.8	Rémunération	114
21.9	Comité d'entraînement	114
21.10	Exposé aux nouveaux PNT sur la convention collective.....	115
21.11	Vol d'essai.....	115
22.	ACCIDENT/INCIDENT	118
22.1	Déclaration	118
22.2	Enquête.....	118
22.3	Retour au travail	119
23.	ENREGISTREUR DE DONNÉES	120
24.	EXAMENS MÉDICAUX ET PROCÉDURES DE RÉVISION DE L'ÉVALUATION	122
24.1	Général	122
24.2	Procédures de révision de l'évaluation	123
25.	ASSURANCES.....	124
25.1	Général	124
25.2	Sommaire des prestations	124
25.3	Couverture d'assurance lors d'un congé sans solde	125
26.	ÂGE DE LA RETRAITE	126
26.1	Attribution de postes.....	126
27.	RÉGIME DE RETRAITE.....	127
27.1	Général	127

27.2	Comité de retraite	127
28.	PLAN DE PARTICIPATION AUX PROFITS	128
29.	PRIVILÈGES DE TRANSPORT (POLITIQUE INTERLIGNE)	129
30.	MESURE DISCIPLINAIRE ET CONGÉDIEMENT	130
30.1	Enquête.....	130
30.2	Mesure disciplinaire	130
31.	GRIEF ET ARBITRAGE	131
31.1	Général	131
31.2	Procédure de règlements des griefs.....	131
31.3	Arbitrage	131
32.	UNIFORME ET ACCESSOIRES.....	133
32.1	Description et durée	133
32.2	Prise en charge des frais et changements	133
32.3	Allocations de fournitures, de nettoyage et/ou chaussures	134
32.4	Départ d'un PNT	134
33.	GUERRE, PRISE D'OTAGE, DÉTOURNEMENT D'AVION, INTERNEMENT OU DISPARITION	135
33.1	Rémunération.....	135
33.2	Demande d'instructions	135
33.3	Formulaire de demande d'instructions	135
34.	MATIÈRE JUDICIAIRE.....	137
34.1	Défense et avis juridique	137
34.2	Dossiers de PNT	137
34.3	Matière judiciaire/Carte d'identité (RAIC).....	137
35.	PNT SAISONNIERS	139
35.1	Général	139
35.2	Surtemps.....	140
37	PROGRAMMES DE VOLS À HEURES RÉDUITES (PVHR)	141
37.1	Préambule.....	141
37.2	Admissibilité	141
37.3	Durée et demande.....	141
37.4	Disponibilité des programmes.....	141
37.5	Programmes de réserves.....	141
37.6	Paramètres des programmes de vols à heures réduites	141

37.7	Rémunération.....	141
37.8	Désistement.....	142
37.9	Programmes de vols à heures réduites (PVHR).....	142
37.10		142
38.	PROGRAMME DE TRAVAIL PARTAGÉ (PTP).....	143
38.1	Préambule.....	143
38.2	Admissibilité.....	143
38.3	Durée et demande.....	143
38.4	Prolongation du programme.....	143
38.5	Horaire de travail.....	143
38.6	Rémunération.....	144
38.7	Temps de service.....	144
38.8	Assurances.....	144
38.9	Privilèges de transport.....	144
38.10	Désistement.....	144
39.	ASIE, AFRIQUE et AMÉRIQUE DU SUD.....	145
39.1	Général.....	145
39.2	ACMI, « Wet Lease » ou « Damp Lease ».....	145
40.	DURÉE DE LA CONVENTION COLLECTIVE.....	146

0. PRÉAMBULE

0.1 Convention collective

La présente convention collective est conclue entre Air Transat A.T. inc. faisant affaire sous le nom d'Air Transat, ci-après désignée « la Compagnie », et le personnel navigant technique (PNT) à l'emploi d'Air Transat A.T. inc., tel que représenté par l'Association des pilotes de lignes aériennes (ALPA), ci-après désignée « L'Association ».

0.2 Objectifs

La présente convention collective vise à faire prendre conscience aux parties impliquées de la nécessité de reconnaître et de promouvoir le respect des normes en matière de sécurité du transport aérien, des objectifs économiques de la Compagnie et du maintien de la plus haute qualité du service à la clientèle. Les parties reconnaissent que le respect de cette convention collective et le développement d'un esprit de collaboration sont essentiels à la poursuite de l'excellence, mutuellement bénéfique pour l'intérêt du public et des parties impliquées.

0.3 Obligations

Pendant la durée de la présente convention collective, la Compagnie et l'Association s'engagent à se conformer en tout point à la procédure prévue par cette convention collective et par le Code canadien du travail en vue du règlement pacifique des différends. L'Association s'engage à ne pas déclencher de grève ni d'arrêt de travail et la Compagnie s'engage à ne procéder à aucun lock-out.

L'employeur ne saurait exercer aucune forme de discrimination basée sur des motifs interdits par la Loi canadienne sur les droits de la personne.

0.4 Obligations du successeur et changement d'opérations

Dans le cas où la Compagnie changerait de propriétaire, fusionnerait avec une autre compagnie, modifierait de quelque façon que ce soit sa personnalité juridique corporative incluant l'établissement d'une filiale ou en s'associant à une ou plusieurs compagnies aériennes, vendrait ou transférerait ses actifs en totalité ou en partie, la présente convention collective demeurerait en pleine force et effet et le certificat émis par le Conseil canadien des relations industrielles, alors en vigueur, ne serait touché d'aucune manière, sauf dispositions contraires contenues dans la législation applicable.

0.5 Nouvelle classification

Dans l'éventualité où la Compagnie voudrait introduire une nouvelle classification au sein des PNT, les modalités suivantes s'appliquent :

0.5.1 la Compagnie informera l'Association de son intention par un avis écrit;

0.5.2 la Compagnie et l'Association entameront des discussions sur l'application des sections :
2, Définitions
17, Rémunération

21, Formation

Annexe « C », Qualifications minimales requises

Toute autre section pertinente

- 0.5.3 si les parties ne peuvent s'entendre dans un délai de trente (30) jours de la date de l'avis stipulé à l'article 0.5.1, le différend est référé à l'arbitrage;
- 0.5.4 si les deux parties ne peuvent s'entendre sur le choix d'un arbitre, elles s'en remettent au ministre du Travail qui désignera l'arbitre;
- 0.5.5 la décision de l'arbitre sera finale et liera les deux parties;
- 0.5.6 la Compagnie ne pourra introduire une nouvelle classification avant que les parties en soient venues à une entente ou que la décision de l'arbitre soit rendue. Dans ce cas, la convention collective sera amendée afin de refléter la décision de l'arbitre.

0.6 Amendements à la convention collective

Tout amendement à la convention collective ne sera valable que par écrit. Il est entendu que toute modification ou lettre d'entente doit être dûment signée par le président de l'Association conformément à la Constitution de l'Association. Il est aussi convenu que toute modification ou lettre d'entente doit également être approuvée par le président-directeur général de la Compagnie.

1. JURIDICTION ET PORTÉE DE L'ENTENTE

1.1 Reconnaissance Association

- 1.1.1** En accord avec l'accréditation émise le 10 mai 1999 par le Conseil canadien des relations industrielles, la Compagnie reconnaît l'Association des pilotes de lignes aériennes comme seul agent négociateur représentant le personnel navigant technique à son emploi ayant le pouvoir de négocier et de conclure une entente avec elle.
- 1.1.2** L'Association reconnaît qu'il est du ressort exclusif de la Compagnie de gérer, diriger et administrer ses affaires, son entreprise et ses employés sous la seule réserve des dispositions particulières et des pratiques reconnues expressément par la présente convention collective. Tout droit de la Compagnie qui n'a pas été spécifiquement retranché, délégué ou limité par la présente convention collective est de son ressort exclusif. Par ailleurs, la Compagnie reconnaît qu'elle exercera ses droits de gestion de façon juste et équitable.
- 1.1.3** Toute instruction ou entente entre la Compagnie et un PNT prise conformément aux dispositions de la présente convention collective doit faire l'objet d'un document écrit avec copie à l'Association. Aucune entente individuelle relative à des conditions de travail différentes ou non prévues à la présente convention collective n'est valide.

1.2 Dispense pour les besoins de l'Association

- 1.2.1** La Compagnie reconnaît le rôle des représentants de l'Association dans leurs fonctions syndicales. Les représentants sont dûment identifiés par l'Association et un avis écrit est transmis à la Compagnie. De plus, l'Association avisera la Compagnie par écrit de tout changement à sa représentation, y compris l'addition ou le retrait de représentants.
- 1.2.2** Afin de lui permettre de remplir ses fonctions syndicales, la Compagnie attribue à l'Association au 1^{er} novembre de chaque année une banque de deux mille quarante (2 040) CHV. Le solde des heures au 31 octobre est reporté à l'année suivante. Ladite banque est gérée par le Conseil exécutif principal (CEP) de l'Association.
- 1.2.3** La Compagnie s'engage à accorder une libération complète à l'un des membres du CEP afin de lui permettre de gérer les affaires syndicales. Tout membre du CEP libéré à temps plein peut se voir assigner un maximum de trente-cinq (35) CHV par mois en fonction des besoins opérationnels de la Compagnie. En cas de circonstances opérationnelles imprévues, la Compagnie et l'Association collaboreront afin d'assurer la bonne marche des opérations. Lorsqu'ainsi libérés, les membres du CEP reçoivent leur salaire régulier et la Compagnie assume cent pour cent (100 %) des frais reliés à leur rémunération. Ils sont considérés comme des employés permanents avec tous les droits et privilèges qui s'y rattachent.
- 1.2.4** Eu égard à la banque de CHV stipulée à l'article 1.2.2, le CEP peut demander la libération, sans perte de salaire, de PNT membres de l'Association pour vaquer à diverses fonctions syndicales, jusqu'à concurrence de deux mille cinq cents (2 500) CHV par année. Toutefois, les libérations accordées aux membres du Comité de négociation dans les douze (12) mois précédant l'échéance de la convention collective ne sont pas assujetties au plafond annuel de deux mille cinq

cents (2 500) CHV. Les demandes de dispense de vol sont accordées par la Compagnie selon ses besoins opérationnels. Le PNT libéré a droit aux crédits pour activités syndicales selon l'article 14.14.1 pour chaque journée pendant laquelle il est dispensé de vol, en autant que ce crédit n'occasionne pas le paiement de temps supplémentaire audit PNT. Les CHV alloués pour activités syndicales sont comptabilisés dans le total mensuel du PNT lors de l'élaboration de son programme de vols.

- 1.2.5 Tout PNT libéré a la responsabilité d'effectuer le nombre minimal d'heures de vol nécessaire au maintien de sa qualification
- 1.2.6 Pour les fins du renouvellement de la convention collective, l'Association formera un comité de négociation. Les membres de ce comité ont droit aux crédits pour activités syndicales selon l'article 14.14.1 pour chaque journée consacrée à la préparation et à la négociation de la nouvelle convention collective. Le nombre de membres du comité de négociation admissibles aux crédits est limité à trois (3) et la Compagnie n'est pas tenue d'en libérer plus de trois (3). Tout besoin supplémentaire doit faire l'objet d'une entente entre les parties. Douze (12) mois avant l'échéance de la convention collective, la Compagnie ajoutera sept cent soixante-cinq (765) CHV à la banque stipulée à l'article 1.2.2. Les heures consacrées aux séances de négociation ne sont pas débitées de ladite banque.
- 1.2.7 Lorsque les représentants de l'Association doivent se déplacer à l'extérieur de leur base pour les besoins de l'Association, ils ont droit au transport gratuit aller-retour sur le réseau de la Compagnie suivant la disponibilité et conformément aux règlements de la Compagnie ainsi qu'à tout autre avantage Interligne normalement accessible à tout autre employé.
- 1.2.8 La Compagnie reconnaît poursuivre la pratique actuelle concernant l'espace administratif de l'Association.

1.3 Dispense pour les besoins de l'Association au sein du l'exécutif du Conseil canadien (ALPA Canada)

- 1.3.1 Afin de permettre au Conseil canadien de mener ses activités syndicales, la Compagnie accepte d'attribuer les libérations suivantes pour un maximum d'un (1) PNT d'Air Transat, associé (élu) avec le Conseil canadien de l'ALPA :
 - a. pour le président du Conseil canadien, un maximum de vingt (20) jours de libération payés pour les activités de l'Association par mois;
 - b. pour le vice-président du Conseil canadien, un maximum de dix (10) jours de libération payés pour les activités de l'Association par mois;
 - c. pour le secrétaire et/ou le trésorier, un maximum de cinq (5) jours de libération payés pour les activités de l'Association par mois;
- 1.3.2 Le PNT ainsi libéré a droit aux crédits pour activités syndicales conformément à l'article 14.14.1 de la convention collective, pour chaque journée pendant laquelle il est dispensé de voler, soit quatre (4) crédits d'heures de vol (CHV) pour chaque jour, à son taux de rémunération en vigueur,

pourvu que les paiements de ces crédits n'occasionnent pas le paiement d'heures supplémentaires audit PNT.

- 1.3.3 Les CHV alloués pour activités syndicales pour le Conseil canadien seront comptabilisés dans le total mensuel du PNT, lors de l'élaboration de son programme de vols.
- 1.3.4 Le Conseil Exécutif Principal (CEP) remboursera à la Compagnie l'équivalent de 1,5 CHV par jour, pour chaque jour de libération syndicale pris par un PNT dans une des positions énumérées ci-haut, au sein du Conseil canadien de l'ALPA.
- 1.3.5 Les représentants du Conseil canadien sont dûment identifiés par l'Association et un avis écrit est transmis à la Compagnie. De plus, l'Association avisera la Compagnie par écrit de tout changement à sa représentation, y compris l'addition ou le retrait de représentants.
- 1.3.6 Les CHV payés par la Compagnie pour une position au sein du Conseil canadien ne doivent, en aucun cas, être déduits ou pris en considération avec les CHV alloués chaque année et administrés par le Conseil Exécutif Principal (CEP) ou avec tout autre CHV alloué à tout autre comité ou au comité de négociation.

1.4 Type d'avions et vols

S'entend de tous les avions utilisés par la Compagnie Air Transat A.T. inc. dans le cadre de ses opérations aériennes.

1.5 Vols d'Air Transat

- 1.5.1 Tous les vols effectués en vertu du certificat d'exploitation aérienne (CEA ou « AOC ») de la Compagnie et dont le contrôle opérationnel est assumé par la Compagnie seront opérés par les pilotes sur la liste d'ancienneté, conformément aux termes et conditions de la présente convention collective. Ces vols comprennent, sans limitation, tous les vols-revenus, de positionnement, de formation, de vérification de maintenance.

1.6 Sous-traitance ou louage avec une autre compagnie

- 1.6.1 Nonobstant ce qui précède, un contrat de louage peut être conclu par la Compagnie dans les circonstances énumérées aux paragraphes (a), (b) et (c) ci-dessous, à condition qu'un tel contrat n'occasionne pas de mise à pied et que tout pilote mis à pied soit rappelé au travail.

a. Pour effectuer des vols sur une base temporaire en raison du manque de disponibilité d'avions, pour des raisons hors du contrôle de la Compagnie (conditions météorologiques, bris mécaniques, cas fortuits, retard de livraison d'appareil, limites liées à l'entraînement, etc.)

b. Sous réserve du paragraphe c), pour combler des besoins opérationnels pour un maximum de cent cinquante-trois (153) jours consécutifs par année.

c. Pour combler des besoins qui ne justifient pas l'utilisation d'un appareil pour un minimum de trois mille six cents (3 600) heures sur une base annuelle. La Compagnie s'engage à

partager avec l'ALPA tous les détails de tout programme de vols d'avions en sous-traitance pour fin d'analyse et de calcul des heures.

- 1.6.2** Pour chaque aéronef loué et non opéré par des PNT de la Compagnie et opéré par des pilotes étrangers (« Wet Lease » ou « Damp Lease »), une compensation de dix mille dollars (10 000 \$) par avion par mois sera versée à l'Association. Ce montant sera calculé au prorata pour tout mois incomplet.

2. DÉFINITIONS

Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente convention collective.

ACMI, « Wet Lease » et « Damp Lease »	Toute rotation opérée par les PNT d'Air Transat sur une base occasionnelle et/ou irrégulière.
Affichage	Processus par lequel la Compagnie publie la liste des postes vacants et/ou nouveaux postes afin de les pourvoir au moyen des lettres de préférence des PNT.
Année civile	Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre d'une année donnée.
Association	Association des pilotes de lignes aériennes (ALPA).
BADE	Bureau d'affectation des équipages.
Base permanente	Base d'opération située au Canada et exploitée toute l'année.
Borne	Correspond à un numéro sur la liste d'ancienneté servant à déterminer si le PNT est protégé à sa base quel que soit le poste qu'il occupe (classification et type d'avion).
CCP	Contrôle de la compétence du pilote.
CEP	Conseil exécutif principal.
Cessation d'emploi	Fait pour un PNT de quitter définitivement l'entreprise soit de sa propre initiative, soit par décision de l'employeur, soit par force majeure (fermeture de l'entreprise, maladie, accident de travail, âge) rompant ainsi le contrat de louage de services.
Circonstance opérationnelle imprévue	Évènement imprévisible et indépendant de la volonté de l'exploitation aérienne tel que mauvais temps non prévu, défaut de fonctionnement de l'équipement ou retard dans le contrôle de la circulation aérienne.
Classification	Affectation d'un PNT soit comme commandant ou commandant en second.
Classe Économie bonifiée	Classe avec une configuration de sièges « 2-2 » sur un appareil « petit porteur » et l'équivalent de la classe Club d'Air Transat. Des exemples de configuration se trouvent à l'annexe A.
CMG	Congé mensuel garanti.
CMF	Congé mensuel flottant.
Commandant	Pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'avion pendant le temps de service de vol.
Commandant en second	PNT qui assiste ou remplace le commandant pendant le temps de service de vol.
Compagnie	Air Transat A.T. inc. ayant son siège social au 5959, boul. de la Côte-Vertu, Montréal (Québec) H4S 2E6.
Congé annuel	Jour civil pendant lequel un PNT est en vacances ou en congé férié.
Congé de maladie	Période pendant laquelle un PNT est absent du travail en raison d'une maladie, d'une blessure ou d'une condition qui le rend inapte à exercer ses fonctions.
Conjoints	Les personnes : a) qui sont liées par un mariage ou une union civile et qui cohabitent; b) de sexe différent ou de même sexe, qui vivent maritalement et sont les père et mère d'un même enfant; c) de sexe différent ou de même sexe, qui vivent maritalement depuis au moins un (1) an.
Courrier	Période comprise entre l'heure à laquelle un PNT se présente au travail à sa base afin d'effectuer un vol ou une combinaison de mises en place et de vols et celle à laquelle il débute une période de repos à sa base.
Courrier de réserve	Série de périodes de réserve effectuées à l'extérieur de la base du PNT.
Crédit d'heures de vol (CHV)	Unité de rémunération des PNT.
Date d'embauche	Première journée à l'emploi de la Compagnie pour laquelle un PNT est rémunéré.

<i>Décalage horaire</i>	Différence de temps entre le fuseau horaire de l'endroit où la période en devoir débute et le fuseau horaire où elle prend fin.
<i>Déplacement</i>	Action de muter, contre son gré, un PNT d'un poste à un autre.
<i>Équipement</i>	Tous les types d'avions exploités par la Compagnie dans le cadre de ses opérations aériennes.
<i>Groupe d'embauche</i>	Les PNT ayant la même date d'embauche.
<i>Heure de vol</i>	Temps écoulé entre le retrait des cales au départ de la rampe et la pose des cales à l'arrivée à la rampe.
<i>« IOU »</i>	Journée de congé remise à une date ultérieure.
<i>Jour civil</i>	Espace de temps d'une durée de vingt-quatre (24) heures s'écoulant de minuit à minuit.
<i>Journée blanche</i>	Jour civil où un PNT est à sa base pour lequel aucune activité de quelque nature que ce soit n'est prévue à son programme de vols.
<i>Journée de travail</i>	Jour civil où un PNT est en courrier, en réserve, en formation ou exécute toute autre tâche à la demande de la Compagnie.
<i>Membre fondateur</i>	PNT ayant participé financièrement à la fondation d'Air Transat dont le nom apparaît à la convention entre actionnaires datée du 2 mai 1987.
<i>Mise à pied</i>	Perte d'emploi d'une durée indéterminée avec droit de rappel.
<i>Mise en place (MEP)</i>	Déplacement d'un PNT à titre de passager par le moyen de transport retenu par la Compagnie.
<i>Mois</i>	Unité de temps égale à chacun des douze (12) mois du calendrier à l'exception de a) janvier : 1 ^{er} au 30 janvier; b) février : 31 janvier au 1 ^{er} mars; c) mars : 2 au 31 mars.
<i>Mois travaillé</i>	Mois où un PNT a été en service actif au moins seize (16) jours.
<i>Nouveau poste</i>	Poste permanent à pourvoir à la suite d'un ajout d'avions ou à la suite de l'augmentation des effectifs sur un type d'avion.
<i>Opérations aériennes</i>	Tous les vols de quelque nature que ce soit effectués avec des avions enregistrés au Canada, propriétés d'Air Transat ou loués par Air Transat.
<i>Période probatoire</i>	Période pendant laquelle la Compagnie éprouve les aptitudes d'un nouveau PNT à occuper un poste.
<i>Période de repos</i>	Période de temps continue pendant laquelle un PNT est relevé de toute fonction ou responsabilité professionnelle de quelque nature que ce soit.
<i>Période en devoir</i>	Période de temps continue pendant laquelle un PNT effectue un vol, une MEP ou une combinaison des deux.
<i>Période en devoir de nuit</i>	Période au cours de laquelle un PNT est en devoir à 03 h 00, heure locale du point d'origine.
<i>Personnel technique (PNT) navigant</i>	Un commandant, un commandant en second ayant une connaissance fonctionnelle des deux langues officielles du Canada.
<i>Pilote</i>	Un commandant ou un commandant en second.
<i>PNT cadre</i>	PNT qui exerce la fonction de vice-président, Exploitation aérienne, directeur des Opérations aériennes, chef pilote et directeur, Sécurité, qualité et sûreté.
<i>PNT inactif</i>	<u>PNT temporairement retiré de la liste de paie pour invalidité, congé de maternité/paternité, congé sans solde, etc.</u>
<i>PNT instructeur</i>	PNT qui agit à titre d'instructeur en vol, au sol ou sur simulateur, excluant les PNT vérificateurs.
<i>PNT Personnel non navigant (PNN)</i>	<u>Commandant ou commandant en second qui exerce majoritairement des fonctions administratives.</u>
<i>PNT passif</i>	<u>PNT cadre, PNT superviseur ou PNT affecté à un poste de personnel non navigant et un des membres du Conseil exécutif principal (CEP) de l'Association.</u>
<i>PNT superviseur</i>	PNT qui occupe un poste à temps plein de pilote superviseur tel que défini dans le Manuel d'exploitation de la Compagnie.

<i>Poste</i>	Classification jumelée à un type d'avion, ou à deux types d'avions (en double qualification DQ).
<i>Poste permanent</i>	Poste en vigueur plus de six (6) mois par année civile.
<i>Poste temporaire</i>	Poste en vigueur pour une période égale ou inférieure à six (6) mois par année civile.
<i>Poste vacant</i>	Poste permanent à pourvoir à la suite de la non-qualification ou du départ d'un PNT. Par départ, s'entend une démission, une retraite, une mise à pied ou un congédiement.
<i>Premier vol revenu</i>	Vol au cours duquel un PNT exerce pour la première fois ses nouvelles fonctions selon sa classification sans être supervisé par un PNT vérificateur ou instructeur.
<i>Préretraite</i>	Situation du PNT qui utilise les crédits de congés de maladie à sa banque pour cesser de travailler jusqu'au moment de sa retraite. Au cours de cette période, le lien d'emploi n'est pas rompu et le PNT continue à bénéficier des avantages qui s'y rattachent.
<i>Programme de réserves</i>	Horaire mensuel de réserves d'un PNT.
<i>Programme de vols</i>	Horaire mensuel de vols d'un PNT constitué d'une combinaison variable d'activités telles courrier, MEP, formation, journée blanche, CMG, congé annuel ou tout autre congé autorisé.
<i>Promotion</i>	Changement de classification de commandant en second à commandant.
<i>Rétrogradation</i>	Changement de classification de commandant à commandant en second.
<i>Réaffectation technique</i>	<u>Période où les crédits de la rotation sont protégés mais où le PNT n'a pas à être disponible.</u>
<i>Service actif</i>	Période où un PNT est disponible au travail, incluant les périodes de formation, de CMG et de congé annuel.
<i>Supplantation</i>	Action par laquelle un PNT, en vertu de son rang d'ancienneté, en évince un autre de son poste.
<i>Siège en classe Affaires</i>	Siège dont la réservation est de classe J ou équivalent.
<i>Taux horaire</i>	Montant basé sur le salaire annuel stipulé à l'article 17.5 divisé par 1 020.
<i>Temps de service</i>	Temps accumulé par un PNT depuis sa date d'embauche, à l'exclusion des périodes de congé sans solde et de mise à pied. Un PNT absent en raison d'une invalidité cesse d'accumuler du temps de service après six (6) mois d'invalidité continue.
<i>Temps de service de vol</i>	Temps qui débute lorsque le PNT se présente au travail pour effectuer un vol ou une mise en place ou un entraînement sur simulateur et qui se termine quinze (15) minutes après l'arrivée du dernier vol de la période en devoir.
<i>Temps de vol</i>	Temps écoulé entre le retrait des cales au départ de la rampe et la pose des cales à l'arrivée à la rampe.
<i>Type</i>	Modèle d'avion, tel que désigné par le manufacturier (e.g. A310, A330, etc.)
<i>Vol</i>	Vol pendant lequel un PNT exerce ses fonctions de pilote.
<i>Vol continental</i>	Tout vol à l'intérieur du Canada, à destination ou en provenance des États-Unis (excepté Hawaii), des Caraïbes, du Mexique, de l'Amérique centrale, du Venezuela et de la Colombie.
<i>Vol international</i>	Tout vol autre que continental.
<i>Vol océanique</i>	Vol qui traverse le méridien 30° O. ou 150° O.

3. COOPÉRATION

3.1 Retenue de la cotisation syndicale

- 3.1.1** La Compagnie procède au prélèvement de la cotisation syndicale sur le salaire de chaque PNT, que celui-ci adhère ou non à l'Association, incluant les PNT saisonniers.
- 3.1.2** Le montant à percevoir est fixé par l'Association et demeure le même pour la durée de cette convention collective à moins que l'Association ne le modifie conformément à ses statuts et règlements. Dans ce cas, la Compagnie doit en être avisée, par écrit, au moins trente (30) jours avant la date d'entrée en vigueur du changement.
- 3.1.3** La Compagnie s'engage à ne retenir les cotisations que pour les PNT qui sont sur la liste de paie pour la période courante.

3.2 Remise des cotisations

La somme des cotisations syndicales retenues sur le salaire des PNT accompagnée d'un relevé indiquant les déductions pour chacun d'eux est remise à l'Association au plus tard le 15 du mois suivant.

3.3 Affichage

La Compagnie permet à l'Association d'afficher sur des tableaux qu'elle met à sa disposition à cette fin à chacune des bases, tout avis ou communiqué à l'intention de ses membres.

3.4 Frais d'impression et de traduction

La Compagnie assume la totalité des frais d'impression de la convention collective alors que les frais de traduction sont partagés à égalité de parts entre la Compagnie et l'Association. Les textes français et anglais ont tous deux un caractère officiel. En cas de divergence, le texte français prévaut.

3.5 Transport

Au besoin, les délégués de l'Association devant rencontrer les représentants de la Compagnie ont droit au transport gratuit aller-retour sur son réseau aérien selon la disponibilité et conformément aux règlements en vigueur ainsi qu'à tout autre avantage Interligne normalement offert à tout employé.

4. ANCIENNETÉ

4.1 Listes d'ancienneté

- 4.1.1** La Compagnie tient à jour une liste d'ancienneté pour les pilotes et la publie deux (2) fois par année, soit le premier jour de décembre et le premier jour de juillet avec copie à l'Association. Cette liste est publiée en permanence sur l'intranet et elle y demeure jusqu'à la parution d'une liste plus récente.
- 4.1.2** Seuls les pilotes dont les noms apparaissent sur la liste d'ancienneté sont autorisés à opérer les avions utilisés par la Compagnie dans le cadre de ses opérations aériennes sous réserve des articles 1.6, et 20.2.1.
- 4.1.3** La liste comporte le rang d'ancienneté, le nom, le poste permanent s'il y a lieu, la base ainsi que la date d'embauche de tous les PNT permanents ou saisonniers à l'emploi de la Compagnie.

4.2 Correction des listes d'ancienneté

- 4.2.1** Un PNT dispose d'une période de trente (30) jours suivant la publication de la liste d'ancienneté pour contester, par écrit, toute erreur ou omission à son égard. Si au moment de la publication, le PNT est absent de sa base ou en congé, il dispose alors pour le faire de trente (30) jours à compter de son retour à la base.
- 4.2.2** Les erreurs ou omissions pouvant figurer sur cette liste peuvent être contestées ultérieurement lors des affichages subséquents. Cependant, les erreurs typographiques peuvent être corrigées en tout temps.

4.3 Attribution du rang d'ancienneté

L'ancienneté des PNT est déjà établie et acceptée par la Compagnie et l'Association. Tous les nouveaux PNT s'ajoutent à la fin de la liste selon les modalités suivantes :

- 4.3.1** le PNT qui réussit sa formation initiale se voit attribuer un rang d'ancienneté en fonction de sa première journée de classe de son groupe d'embauche. Un membre de l'Association doit être présent avec la Compagnie lors de l'attribution du rang d'ancienneté;
- 4.3.2** lorsque deux (2) ou plusieurs PNT ont la même date d'embauche, leur classement dans la liste d'ancienneté est établi en fonction de leur expérience, laquelle est déterminée à l'aide d'une grille d'évaluation (Annexe « B »). Le PNT qui obtient le pointage le plus élevé occupe le meilleur rang;
- 4.3.3** si, lors de cette évaluation, deux (2) ou plusieurs PNT obtiennent le même résultat, leur classement est établi en fonction du nombre total d'heures de vol pour les pilotes.

4.4 Mouvement de personnel

Sous réserve du chapitre 6, Règles d'affectation et des qualifications minimales requises stipulées à l'Annexe « C », les mouvements de PNT sont régis par l'ancienneté dans tous les cas de promotion, de rétrogradation,

de mise à pied, de rappel, de transfert de base, de changement de type d'avion, de déplacement, de supplantation et de réintégration.

4.5 PNT inactif

4.5.1 Un PNT inactif conserve son rang d'ancienneté.

4.5.2 De retour d'une absence selon l'article 4.5.1, le PNT peut exercer son droit de supplantation envers un PNT occupant un rang d'ancienneté inférieur.

4.6 Perte du rang d'ancienneté et d'emploi

Un PNT perd son rang d'ancienneté et son emploi lorsque :

4.6.1 il est congédié, ou

4.6.2 il démissionne, ou

4.6.3 il refuse un rappel selon les termes de l'article 7.3.2, ou

4.6.4 il omet de répondre à un rappel selon les termes de l'article 7.2.3, ou

4.6.5 il ne se présente pas au travail selon les termes de l'article 7.2.6, ou

4.6.6 il ne se conforme pas aux termes de l'article 7.1.4, ou

4.6.7 les situations décrites à l'article 12.1.4 se produisent, ou

4.6.8 il est en mise à pied depuis plus de soixante (60) mois consécutifs, ou

4.6.9 il quitte à la retraite, ou

4.6.10 il est en invalidité pour plus de dix (10) ans consécutifs.

4.7 Recrutement de PNT

4.7.1 Pour le recrutement de nouveaux PNT, l'Association délègue un membre qui siège au comité de sélection. En aucun temps, la Compagnie ne peut faire d'entrevues avec des candidats sans qu'un représentant de l'Association ne soit présent.

4.7.2 La Compagnie doit aviser l'Association de la date des entrevues au moins sept (7) jours à l'avance. Le PNT délégué par l'Association a droit aux crédits pour activités syndicales selon l'article 14.14.1 pour chaque journée consacrée à ces entrevues.

5. PROBATION

5.1 Période probatoire

Tout nouveau PNT est soumis à une période probatoire de douze (12) mois de service à compter de sa date d'embauche. Durant cette période, la Compagnie se réserve le droit exclusif de le congédier. Dans ce cas, elle lui fournit par écrit avec copie à l'Association, les raisons de son congédiement. Le PNT peut alors se prévaloir des dispositions du chapitre 31, Grief et arbitrage.

5.2 Prolongation de la période probatoire

La Compagnie peut prolonger d'un maximum de six (6) mois la période probatoire d'un PNT. La Compagnie l'informe alors, par écrit avec copie à l'Association, des raisons justifiant cette prolongation. De plus, le PNT est convoqué par son supérieur immédiat pour en discuter. Un représentant de l'Association assiste à cette rencontre à moins que le PNT en décide autrement.

5.3 Diminution de la période probatoire

La Compagnie peut abrégé la période probatoire d'un PNT dont les services sont jugés satisfaisants.

6. RÈGLES D'AFFECTATION

6.1 AFFICHAGE DE POSTES

6.1.1 Tout poste permanent à pourvoir, qu'il soit vacant ou nouveau, libéré par un PNT à la retraite, en congé de maladie pour une période de six (6) mois et plus, ou dans le cadre d'un transfert de base offert par la Compagnie, sera inclus lors des deux affichages principaux. Dans le cas spécifique où un transfert de base est nécessaire en plus de l'affichage de nouveaux postes, l'affichage de transfert de base doit avoir lieu avant l'affichage de nouveaux postes.

La compagnie procède à deux (2) affichages principaux, soit en février et en août. Entre les deux affichages, l'article 6.5 (postes temporaires) de la présente convention s'applique. Dans le cas d'un ajout d'appareil permanent d'un type déjà dans la flotte, un affichage intermédiaire peut avoir lieu entre ces deux dates. Dans ce cas spécifique, le gel des postes obtenus lors du dernier affichage principal ne s'applique pas. La Compagnie s'engage à consulter l'Association.

Un « Avis de postes à pourvoir » doit être affiché sur l'intranet durant vingt (20) jours consécutifs. L'affichage prend fin le 20^e jour à 23 h 59, heure de Montréal. Il doit comprendre les éléments suivants :

- date d'ouverture et de clôture de l'avis;
- description du poste (classification et type d'avion);
- base d'affectation;
- nombre de postes à pourvoir;
- date d'entrée en vigueur du poste;
- nombre total de postes sur le type d'avion, par base;
- nombre total de postes sur tous les autres types d'avions, par base.

Une version électronique de l'avis doit être transmise à l'Association. Cette disposition n'a pas pour effet d'obliger la Compagnie à combler tout poste devenu vacant.

6.1.2 Un PNT qui s'absente et qui désire être avisé d'un éventuel affichage doit informer son supérieur immédiat de l'adresse et du numéro de téléphone de l'endroit où il peut être joint. La Compagnie fera les efforts nécessaires pour communiquer avec lui.

6.1.3 Dans le cas d'un poste vacant nécessitant un remplacement, le poste sera comblé par un poste temporaire jusqu'au prochain affichage principal.

6.1.4 L'intervalle entre la date de clôture de l'avis et la date d'entrée en vigueur du poste ne doit pas excéder cent vingt (120) jours.

6.1.5 La Compagnie doit publier les résultats de l'affichage dans les quinze (15) jours suivant la date de clôture de l'avis. Les déplacements doivent y être indiqués.

6.1.6 Le poste permanent d'un PNT qui quitte pour sa retraite doit être affiché lors de l'affichage principal qui précède son départ.

- 6.1.7 Le PNT qui se voit attribué un poste permanent suite à un affichage en raison de l'absence d'un PNT pour cause de maladie n'est pas supplanté si ce dernier redevient apte à exercer son emploi. Cependant, le nombre de postes de PNT requis sera ajusté en conséquence lors du prochain affichage.

6.2 POSTULATION

- 6.2.1 Chaque PNT doit maintenir à jour une lettre de préférence (« Lettre de préférence électronique ») servant, de façon continue, à postuler lors de tout affichage. Le PNT peut la modifier en tout temps au moyen d'une nouvelle lettre de préférence.
- 6.2.2 La Compagnie doit faire parvenir au PNT un accusé de réception de sa dernière lettre de préférence électronique dûment datée.
- 6.2.3 La Compagnie doit faire parvenir à l'Association une copie de toutes les lettres de préférence électroniques dûment datées et signées en temps réel.
- 6.2.4 Si le PNT n'a pas de lettre de préférence à son dossier, il est tenu pour acquis qu'il désire conserver son poste.
- 6.2.5 Sous réserve de l'article 6.2.5, seules les lettres de préférence déposées avant la clôture de l'avis sont prises en considération.

6.3 ATTRIBUTION DES POSTES PERMANENTS

- 6.3.1 Les postes permanents sont attribués, par ordre d'ancienneté, aux PNT qui ont soumis leur candidature par lettre de préférence, sans égard à leur base. Cependant, les restrictions suivantes s'appliquent :

6.3.1.1 L'attribution d'un poste permanent ne doit pas entraîner de supplantation.

6.3.1.2 Le PNT est maintenu sur son type d'avion durant les trois (3) premières années de son affectation. Cette période de gel débute à la date de la première journée de formation théorique.

Cette période de gel s'applique également aux PNT double qualifiés pour qui l'ancienneté leur permettrait de maintenir un poste pur « gros porteur ». Dans leur cas, la période de gel s'applique à chaque type d'appareil.

Exemple : Un commandant A310 depuis plus de trois (3) ans (qui n'est plus soumis à une période de gel) fait le choix d'un poste de commandant double qualification A310-B737 et débute sa formation B737 le 1^{er} janvier 2017. Il est admissible à un poste de commandant double qualification A330-B737 (il sera toutefois soumis à une période de gel de trois ans A330) car il n'est pas gelé sur le A310. Il sera éligible à un poste de commandant A330 (pur) à compter de janvier 2020.

6.3.1.3 Nonobstant l'article 6.3.1.2, le PNT déplacé sur un autre type d'avion bénéficie d'une période de gel réduite en fonction de sa nouvelle affectation, à savoir :

<u>A330</u>	<u>24 mois</u>
<u>A310</u>	<u>24 mois</u>
<u>B737</u>	<u>24 mois</u>
<u>Double qualifié</u>	<u>24 mois</u>

6.3.1.4 Nonobstant l'article 6.3.1.2, le PNT admissible à une promotion n'est pas visé par la période de gel.

6.3.1.5 Nonobstant l'article 6.3.1.2, le PNT admissible à un poste sur un appareil de type « gros porteur » sera assujéti à une période de gel réduite de vingt-quatre (24) mois.

6.3.1.6 Pour être admissible à un changement de type d'avion, le PNT doit avoir complété sa période de gel à la date d'entrée en vigueur du poste publiée dans l'« Avis de postes à pourvoir ».

6.3.1.7 Si l'attribution d'un poste n'entraîne pas de rappel, la Compagnie peut déroger à l'ancienneté et attribuer le poste permanent à un PNT au travail qui détient moins d'ancienneté qu'un PNT en refus de rappel.

6.3.1.8 La portée du gel s'applique à la discrétion de la Compagnie autant dans le cas de déplacement volontaire que de déplacement par la Compagnie, ainsi que pour les nouvelles embauches. Si la Compagnie décide d'utiliser son droit discrétionnaire pour réduire la période de gel, elle procède par ordre d'ancienneté.

6.3.2 Le PNT qui obtient un changement de poste en est avisé par écrit et une copie de cette lettre est transmise à l'Association.

6.3.3 Les postes dégagés au cours du processus d'attribution ne donnent pas lieu à un nouvel affichage et sont pourvus selon les lettres de préférence valides au moment de la clôture de l'« Avis de postes à pourvoir » ayant conduit à cette situation.

6.3.4 Si, au terme du processus d'attribution, certains postes n'ont pas été pourvus faute de postulants, la Compagnie se réserve le droit d'y affecter des PNT par déplacement, par rappel ou, en l'absence de PNT en mise à pied, de les pourvoir par l'embauche de nouveaux PNT. Les déplacements se font par ordre inverse d'ancienneté. Toutefois, la Compagnie n'est pas tenue d'affecter par déplacement les PNT qui n'ont pas terminé leur période probatoire ou leur période de gel réduite.

6.3.5 Lors d'un changement de poste, seule la lettre de préférence du PNT sert à déterminer s'il a été déplacé, et ce, sans égard à son rang d'ancienneté ou à la disponibilité des postes. Le PNT est considéré comme ayant été déplacé lorsque le poste qui lui est attribué correspond à un choix inférieur au maintien de son poste. Il n'y a pas déplacement si le poste obtenu répond à un choix prioritaire au poste occupé. Le PNT déplacé aura droit à la protection de son échelle salariale sur le nouveau type d'avion à condition que son ancienneté lui permette de maintenir sa classification ou son poste. Il bénéficie du gel réduit prévu à l'article 6.3.1.3.

6.3.6 Lorsqu'un appareil est temporairement retiré de la flotte pour des raisons mécaniques, pour un « Dry Lease », ou pour des raisons d'heures à la baisse, tous les PNT qui y sont affectés seront réintégrés à leur ancien poste sur l'appareil lorsque celui-ci sera de retour en service.

Le PNT maintient son salaire pour une durée maximale de six (6) mois ou la durée du « Dry Lease ». Suite à la période de six (6) mois ou la durée du « Dry Lease », la Compagnie procédera à une réduction d'effectif, si nécessaire.

Lorsqu'un appareil est définitivement retiré de la flotte et non remplacé, la Compagnie procède à une réduction d'effectif conformément à l'article 7.1.

6.4 DÉPLACEMENT LORS DE RETRAIT D'APPAREIL OU DE REMPLACEMENT D'UN TYPE D'APPAREIL.

6.4.1 Lorsqu'un type d'appareil est complètement retiré de la flotte, tous les PNT qui y sont affectés seront considérés comme déplacés sur leur nouveau type. Les PNT considérés déplacés seront assujettis au gel réduit conformément à l'article 6.3.1.3 et seront admissibles à la protection de leur échelle salariale conformément à l'article 6.3.5.

6.4.2 Lorsque le retrait du type d'appareil est graduel, le ou les mouvements de PNT seront offerts en ordre d'ancienneté avant et les PNT seront ensuite assignés. La Compagnie s'engage à consulter l'Association.

6.4.3 Les commandants qui perdent leur poste sans pour autant être mis à pied et qui peuvent maintenir leur classification seront déplacés sur un autre type d'appareil selon les besoins opérationnels de la Compagnie. Dans ce cas, la Compagnie s'efforcera de respecter les lettres de préférence des PNT.

6.4.4 Les commandants en second qui perdent leur poste sans pour autant être mis à pied seront déplacés sur un autre type d'appareil selon les besoins opérationnels de la Compagnie. Dans ce cas, la Compagnie s'efforcera de respecter les lettres de préférence des PNT.

Exemples :

1- Commandant « gros porteur » → « commandant petit porteur »

Un commandant A310 qui a l'ancienneté requise pour détenir un poste sur un appareil de type « gros porteur » (ex : A330) est affecté à un poste de commandant B737 suite à une réduction ou un retrait de son type d'appareil : il conserve son échelle salariale et sera soumis à une période de gel réduit car il est considéré déplacé.

2- Commandant « gros porteur » → commandant en second « gros porteur »

Un commandant A310 qui n'a pas l'ancienneté requise pour détenir un poste de commandant (sur aucun type d'appareil) est affecté à un poste de commandant en second sur un appareil de type « gros porteur » : il ne conserve pas son échelle salariale de commandant, est intégré à l'échelle de commandant en second « gros porteur » et sera soumis à une période de gel réduite.

3- Commandant « gros porteur » → commandant en second « petit porteur »

Un commandant A310 qui n'a pas l'ancienneté requise pour détenir un poste de commandant (sur aucun type d'appareil) est affecté à un poste de commandant en second sur un appareil de type « petit porteur » : il ne conserve pas son salaire de commandant et sera soumis à une période de gel réduit. Toutefois, si son ancienneté lui permettait d'obtenir un poste de commandant en second sur un appareil de type « gros porteur », il maintient son échelle de salaire de commandant en second « gros porteur ».

4- Commandant en second « gros porteur » → commandant en second « petit porteur »

Un commandant en second A310 qui a l'ancienneté requise pour détenir un poste sur un appareil de type « gros porteur » (ex. A330) est affecté à un poste de commandant en second B737 suite à une réduction ou un retrait de son type d'appareil : il conserve son échelle de salaire et est soumis à une période de gel réduite car il est considéré déplacé.

6.5 PROTECTION SALARIALE

- 6.5.1** Le PNT déplacé conserve son échelle de salaire actuelle, à condition que son ancienneté lui permette de maintenir sa classification ou son poste sur un appareil de type « gros porteur », pour un nombre d'années égal à son échelle salariale jusqu'à un maximum de cinq (5) ans. À la fin du gel, il est intégré à l'échelon représentant le moins d'écart négatif avec son salaire actuel.
- 6.5.2** Un PNT bénéficiant de la protection salariale décrite à l'article 6.5 qui devient admissible à un poste sur un appareil de type « gros porteur » mais qui renonce à celui-ci, sera considéré avoir postulé sur le poste qu'il détient. Conséquemment, il intègre l'échelle salariale de l'appareil de type « petit porteur ».
- 6.5.3** Le PNT qui fait le choix par l'entremise de sa lettre de préférence d'être affecté à un autre type d'appareil suite à une réduction d'effectif sera intégré dans l'échelle salariale applicable au type.
- 6.5.4** Un commandant qui, suite à une réduction, retourne à un poste de commandant en second, réintègre l'échelon salarial avec ses années de service dans la Compagnie. Deux (2) années supplémentaires sont additionnées aux années de service d'un PNT qui a été embauché avant le 1^e mai 2010 afin de compenser pour les échelons « Entrée 1 » et « Entrée 2 ».

6.6 BASE

- 6.6.1** Dans le cas d'une réduction d'effectif, le PNT qui est rétrogradé aura la possibilité de demeurer à sa base actuelle ou de retourner à la base qu'il détenait avant cette promotion.
- 6.6.2** Si le PNT décide de retourner à la base qu'il détenait avant sa promotion, les dispositions de la clause 15.6 de la présente convention s'appliqueront.

6.7 TYPE

Lorsqu'un PNT refuse d'être déplacé sur un appareil de type « petit porteur » et choisit de changer sa classification afin de demeurer sur un appareil de type « gros porteur », il ne sera pas admissible au salaire

compensatoire s'il est provoqué par un pilote ayant moins d'ancienneté qui opère comme commandant sur un appareil de type « petit porteur ».

6.8 PROMOTION

6.8.1 Afin d'être admissibles à une promotion de commandant, seuls les commandants en second suivants doivent obtenir une évaluation positive :

6.8.1.1 commandant en second n'ayant jamais été commandant chez Air Transat;

6.8.1.2 commandant en second ayant perdu leur poste de commandant en raison d'une non-qualification.

6.8.2 L'évaluation d'un commandant en second pour une promotion de commandant sera effectuée par le vice-président, Exploitation aérienne, et le ou les chefs pilotes (dans le cas des PNT double qualifiés) du type sur lequel le PNT est assigné, au moyen de l'étude de son dossier. Par la suite, ils détermineront si l'évaluation est positive et pourront au besoin référer l'évaluation au prochain contrôle de compétence (CCP) ou à une vérification en ligne. Le CCP ou la vérification en ligne devront être effectués par le chef pilote ou un pilote superviseur du type sur lequel le commandant en second est assigné. Dans le cas d'une évaluation négative, soit à l'évaluation du dossier du PNT ou lors d'un CCP ou de la vérification en ligne, la Compagnie fournit au commandant en second et au comité d'entraînement un rapport écrit justifiant la décision. Le commandant en second peut faire appel de cette décision. Une rencontre aura alors lieu dans les sept (7) jours suivant la demande de l'appel. Les personnes présentes à cette rencontre seront les personnes ayant participé à son évaluation en plus d'un membre du comité d'entraînement de l'Association et d'un membre du CEP ou son délégué.

6.8.3 Le commandant en second qui requiert une évaluation en vertu de l'article 6.8.1 doit présenter une demande à son chef pilote à l'aide du formulaire approprié.

Le commandant en second ayant subi un échec doit soumettre une nouvelle demande à l'expiration du délai prescrit au chapitre 21, Formation.

Le commandant en second dont l'évaluation a été négative doit présenter une nouvelle demande au moins trente (30) jours avant le deuxième CCP suivant son évaluation initiale.

6.8.4 Lors des affichages, la Compagnie doit s'assurer que les évaluations qui sont prévues avant la date de clôture de l'« Avis de postes à pourvoir » soient toutes complétées avant de procéder à l'attribution de postes de commandants à des commandants en second. Toutefois, si l'évaluation du commandant en second ne peut être complétée avant la date de publication des résultats d'un affichage, le candidat obtient le poste avec la mention « Conditionnel à une évaluation positive ». Si son évaluation s'avère négative, le poste est alors attribué au prochain candidat admissible à la date de clôture de l'« Avis de postes à pourvoir ».

6.9 POSTES TEMPORAIRES

6.9.1 L'ouverture de postes temporaires ne donne pas lieu à un affichage. Par conséquent, la Compagnie peut y affecter le PNT de son choix. Toutefois, lors de l'attribution de ces postes, la Compagnie doit s'efforcer de respecter l'ordre d'ancienneté sur le type d'appareil et les lettres de préférence des PNT. Lorsque l'affectation temporaire prend fin, le PNT retourne, s'il y a lieu, à son poste permanent. Un poste temporaire devient permanent après qu'il ait été occupé pendant plus de deux cent dix (210) jours consécutifs ou non-consécutifs combinés sur deux types d'appareils, au cours des douze (12) derniers mois. Les postes saisonniers, sous le chapitre 35, occupés par des PNT permanents, seront comptabilisés dans le calcul pour l'ouverture des postes permanents.

Ils doivent alors être attribués par affichage selon les dispositions pertinentes. Seuls les postes temporaires créés pour des besoins opérationnels sont comptabilisés dans le calcul de douze (12) mois. Les PNT remplacés pour fin d'entraînement ne font pas partie de ce calcul. Une liste des postes temporaires utilisés pour remplacer un PNT en maladie ou pour combler des besoins opérationnels sur les différents types d'avions, doit être présentée à l'Association au préalable à chaque mois lors de la planification des effectifs.

6.9.2 Tout poste temporaire sur un appareil de type « gros porteur » qui donne lieu à un affichage et auquel succède, la saison suivante, un poste temporaire sur « petit porteur », constituant une augmentation du nombre de postes permanents conformément au dernier affichage, devra être affiché comme poste permanent « gros porteur ».

6.10 TRANSFERT DE BASE

6.10.1 Les transferts de base sont attribués, par ordre d'ancienneté et de classification, aux PNT qui ont soumis leur candidature par lettre de préférence. Cependant, les restrictions suivantes s'appliquent :

6.10.1.1 Le PNT qui désire être transféré de base, peut devoir accepter d'être déplacé sur un autre type d'avion selon les besoins opérationnels. Le PNT doit indiquer son choix sur sa lettre de préférence.

6.10.1.2 Le PNT qui est transféré de base, ne se voit pas attribuer une période de gel supplémentaire, qu'il soit déplacé sur un autre type d'avion ou non.

6.10.1.3 Le PNT qui, suite à un transfert de base, se prévaut des indemnités prévues à l'article 15.6, ne peut s'en prévaloir de nouveau avant une période de trois (3) ans suivant la date effective de son transfert de base.

6.10.2 Le PNT qui obtient un transfert de base en est avisé par écrit et une copie de cette lettre est transmise à l'Association. Le transfert de base est effectif après le premier vol revenu.

6.10.3 La Compagnie peut à son choix transférer plus de PNT afin de couvrir ses besoins opérationnels sur un type d'avion ou déplacer des PNT qui ont donné leur accord selon l'article 6.10.1.1

- 6.10.4** Les postes dégagés au cours du processus de transfert de base ne donnent pas lieu à un nouvel affichage et sont pourvus selon les lettres de préférence valides au moment de la clôture de l'« Avis de postes à pourvoir » ayant conduit à cette situation.
- 6.10.5** Pour les trois (3) premiers mois d'affectation à sa nouvelle base, après avoir complété son premier vol revenu, un commandant en second qui obtient un poste permanent de commandant a droit à une chambre d'hôtel ainsi qu'au transport entre la nouvelle base et celle qu'il détenait avant cette promotion. Le PNT doit soumettre ses demandes au BADE au plus tard dans les cinq (5) jours suivant la publication des horaires. Cette clause s'applique à une seule reprise dans sa carrière.

7. MISE À PIED ET RAPPEL

7.1 Réduction des effectifs

7.1.1 Lors d'une réduction des effectifs, les mises à pied se font par ordre inverse d'ancienneté, sans égard à la base des PNT. Les mouvements de personnel qui s'ensuivent (changement de classification et/ou de type d'avion) sont assujettis à l'ancienneté.

La Compagnie s'engage à consulter l'Association lorsqu'il y a réduction des effectifs.

7.1.2 La Compagnie doit donner au PNT qu'elle entend mettre à pied un préavis écrit d'au moins trente (30) jours. Ce préavis est transmis par courrier recommandé. Le cachet de la poste fait foi de la date d'expiration servant au calcul de la période de préavis.

7.1.3 Si la qualification IFR du pilote vient à échéance dans les douze (12) mois suivant la date de mise à pied, la Compagnie doit renouveler ladite qualification avant la mise à pied.

7.1.4 Le PNT mis à pied s'assure que le service des Ressources humaines a en main ses plus récentes coordonnées (adresse, numéro de téléphone, etc.) et doit aviser de tout changement.

7.1.5 La Compagnie s'efforce de reclasser au sein de l'entreprise tout PNT mis à pied.

7.1.6 À la date d'entrée en vigueur de sa mise à pied, le PNT perd son poste, qu'il ait été permanent ou temporaire.

7.2 Rappel au travail

7.2.1 Le rappel au travail se fait selon l'ordre d'ancienneté, le PNT en détenant le plus étant rappelé le premier.

7.2.2 Le PNT est rappelé au travail pour une période minimale de trois (3) mois.

7.2.3 Le rappel au travail se fait par téléphone ou par courrier électronique. Cette communication est suivie, dans les soixante-douze (72) heures, d'un avis écrit transmis par courrier recommandé. Cette notification indique la date à laquelle le PNT doit se présenter au travail et, le cas échéant, sa nouvelle base si, en vertu de l'article 14.1.6, le PNT est rappelé à une autre base que celle à laquelle il était affecté avant sa mise à pied.

7.2.4 À compter de la date d'entrée en vigueur de sa mise à pied, un PNT conserve son droit de rappel pour une période de soixante (60) mois consécutifs.

7.2.5 Sur réception de l'avis écrit, le PNT rappelé dispose de sept (7) jours pour confirmer son acceptation du poste offert ou pour signifier son refus. Il peut donner une réponse verbale qui devra être suivie d'une confirmation écrite, livrée personnellement ou expédiée par courrier recommandé ou par courriel au service des Ressources humaines.

7.2.6 Sous réserve de l'article 7.3.1, un PNT rappelé dispose de trente (30) jours à compter de la date de l'avis écrit de rappel pour se présenter au travail. Toutefois, dans un esprit de collaboration, le PNT s'efforce de le faire dans un délai moindre, si requis.

7.3 Refus de rappel

- 7.3.1** Un PNT rappelé au travail peut refuser son rappel sous réserve qu'un PNT en mise à pied détenant moins d'ancienneté accepte un rappel pour le remplacer. Pour se prévaloir de cette option, le PNT doit en informer la Compagnie dans les sept (7) jours suivant la réception de l'avis écrit de rappel. Il peut le faire verbalement mais doit le confirmer par un avis écrit livré personnellement ou expédié par courrier recommandé au service des Ressources humaines. Le PNT qui refuse un rappel selon les termes du présent article maintient son droit pour les rappels subséquents.
- 7.3.2** Le refus de rappel d'un PNT qui ne rencontre pas les dispositions de l'article 7.3.1 est considéré comme une démission.

8. CONGÉ ANNUEL

8.1 Général

- 8.1.1** Aux fins d'application des dispositions du présent chapitre, l'année de référence s'étend du 1^{er} janvier au 31 décembre. Au cours de cette période, le PNT acquiert progressivement le droit à un congé annuel payé, lequel est accordé au cours de l'année qui suit l'année de référence.
- 8.1.2** Tout PNT permanent a droit à un congé annuel payé comportant une période de vacances et une période de congés fériés. Pour sa part, le PNT saisonnier reçoit, à son départ, une indemnité de congé annuel.
- 8.1.3** Pour chaque journée où il est en congé annuel, le PNT reçoit quatre (4) CHV.
- 8.1.4** Le congé annuel d'un PNT est rémunéré au taux de son salaire régulier alors en vigueur.

8.2 Cessation d'emploi ou mise à pied

- 8.2.1** Un PNT qui quitte définitivement la Compagnie ou qui est mis à pied reçoit les indemnités de congé annuel suivantes :
- 8.2.1.1** une indemnité monétaire pour les journées de congé annuel accumulées durant l'année de référence et non utilisées à raison de quatre (4) CHV par jour au taux horaire du PNT, et
- 8.2.1.2** une indemnité monétaire pour les journées de congé annuel accumulées depuis le 1^{er} janvier de l'année en cours à raison de quatre (4) CHV par jour au taux horaire du PNT. Le nombre de journées payables est calculé au prorata du nombre de mois travaillés pendant l'année en cours et en fonction du nombre de journées de congé annuel auxquelles le PNT a droit selon son temps de service au moment du départ. S'y ajoutent, les jours fériés accumulés depuis le début de l'année.

Exemple : Un PNT quitte la Compagnie le 20 mai

<i>Temps de service au moment du départ :</i>	<i>7 ans</i>
<i>Allocation de vacances annuelles :</i>	<i>18 jours</i>
<i>Allocation de vacances mensuelles :</i>	<i>1,5 jour</i>
<i>Nombre de mois de service (année en cours) :</i>	<i>5 mois</i>
<i>Nombre de jours payables : 5 mois x 1,5 jour =</i>	<i>7,5 jours</i>
<i>Nombre de jours fériés payables :</i>	<i>3 jours</i>
<i>Total de jours payables : 10,5 jours x 4 CHV/jour</i>	<i>42 CHV</i>

Indemnité de départ pour l'année en cours : 42 CHV x taux horaire

8.3 Report du congé annuel

8.3.1 Changement de poste

8.3.1.1 La Compagnie s'efforce de respecter les dates de congé annuel du PNT qui a changé de poste à sa demande. Elle peut toutefois les reporter à une date ultérieure en cours d'année. Si plusieurs périodes sont disponibles, le PNT peut choisir parmi celles-ci. S'il est impossible de reporter les congés en cours d'année, ils sont ajoutés à la banque du PNT et sont octroyés lors du processus d'attribution pour l'année suivante. Si ce processus est déjà complété, la Compagnie et le PNT doivent convenir de dates satisfaisantes aux deux parties. La Compagnie offrira des disponibilités dans trois (3) mois différents en respectant les modalités de l'article 8.6.2. Advenant le cas où la Compagnie serait dans l'impossibilité d'offrir des disponibilités dans trois (3) mois différents, les vacances seront rémunérées à son taux horaire jusqu'à un maximum de cinq (5) jours par année.

8.3.1.2 La Compagnie doit respecter les dates de congé annuel du PNT qui a été forcé de changer de poste par déplacement. Toutefois, si l'une des périodes de congé annuel du PNT coïncide avec une période de formation initiale sur type (cours théorique ou simulateur), la Compagnie peut exiger qu'il reporte son congé et le PNT est tenu d'accepter. Le cas échéant, la Compagnie doit lui offrir les périodes disponibles en cours d'année. S'il est impossible de reporter les congés en cours d'année, ils sont ajoutés à la banque du PNT et sont octroyés lors du processus d'attribution pour l'année suivante. Si ce processus est déjà complété, la Compagnie et le PNT doivent convenir de dates satisfaisantes aux deux parties. La Compagnie offrira des disponibilités dans trois (3) mois différents en respectant les modalités de l'article 8.6.2 . Advenant le cas où la Compagnie serait dans l'impossibilité d'offrir des disponibilités dans trois (3) mois différents, les vacances seront rémunérées à son taux horaire jusqu'à un maximum de cinq (5) jours par année.

Si le report du congé annuel du PNT lui occasionne des frais, ceux-ci sont remboursés par la Compagnie sur présentation de pièces justificatives. Cela inclut l'annulation d'un voyage réservé avec Accès Bleu (remboursement des frais, taxes et avantages imposables).

8.3.1.3 Un PNT qui a obtenu des congés annuels en fonction du poste temporaire qu'il était prévu occuper peut obtenir une modification de son calendrier si des changements non conformes aux prévisions surviennent en cours d'année. Il doit alors en faire la demande à son chef pilote. La Compagnie et le PNT doivent convenir de nouvelles dates satisfaisantes aux deux parties en tenant compte des périodes qu'il aurait pu obtenir en fonction de son rang d'ancienneté.

8.3.2 Besoins opérationnels

La Compagnie peut demander à un PNT de reporter une période de congé annuel afin d'effectuer des vols. Le PNT n'est pas tenu d'accepter. S'il accepte, la Compagnie doit lui offrir les périodes disponibles en cours d'année. S'il n'y a pas de disponibilité en cours d'année, la Compagnie peut offrir au PNT de reporter la période de congé à l'année suivante en l'ajoutant à sa banque afin

qu'elle soit octroyée lors du processus d'attribution. Si ce processus est déjà complété, la Compagnie et le PNT doivent convenir de dates satisfaisantes aux deux parties. Un PNT qui, en vertu du présent article, accepte de reporter une période de congé annuel, se voit attribuer deux (2) jours de congé pour chaque jour de congé annuel reporté. Si le report du congé annuel du PNT lui occasionne des frais, ceux-ci sont remboursés par la Compagnie sur présentation de pièces justificatives. Cela inclut l'annulation d'un voyage réservé avec Accès Bleu (remboursement des frais, taxes et avantages imposables).

8.3.3 Absence du PNT

Si le congé annuel coïncide avec une période d'absence du PNT en raison d'un congé de maternité, d'un retrait préventif, d'un programme de travail partagé, d'un congé parental ou d'une invalidité pour laquelle il reçoit des prestations d'assurance-salaire, il a le choix de reporter sa période de congé annuel comme suit :

- 8.3.3.1** immédiatement après la fin de son absence si les exigences du service le permettent ou
- 8.3.3.2** à une date ultérieure au cours de l'année; le choix des nouvelles dates doit faire l'objet d'une entente entre le PNT et la Compagnie, ou
- 8.3.3.3** en échangeant avec le congé annuel d'un autre PNT détenant le même poste, ou
- 8.3.3.4** en ajoutant les journées de congé annuel perdues à sa banque pour l'année suivante.

8.3.4 Maladie

Un PNT qui est malade durant sa période de congé annuel ne peut la reporter. De plus, si sa maladie a débuté pendant cette période, il ne peut alors réclamer ni crédits de maladie ni prestations d'assurance-salaire pour ladite période. Par contre, au cours de sa période de congé annuel, si le PNT est blessé ou souffre d'une maladie nécessitant une hospitalisation imprévue de deux (2) jours ou plus, il peut repousser sa période de congé annuel non terminée à la fin de son incapacité ou, sous réserve d'une entente avec la Compagnie, à une autre période. Dès lors, il peut se prévaloir des dispositions relatives aux congés de maladie et à l'assurance-salaire. Si un PNT malade pendant son congé annuel est incapable de revenir au travail à la fin de cette période, les clauses du chapitre 9, Congés de maladie s'appliquent dès la première journée prévue pour son retour.

8.4 Vacances

- 8.4.1** Le nombre de journées de vacances auxquelles le PNT a droit est déterminé par son temps de service accumulé au 31 décembre, au prorata du nombre de mois travaillés pendant l'année de référence. Le PNT absent du travail en raison d'une invalidité pour laquelle il reçoit des prestations d'assurance-salaire ou des indemnités de la CSST continue d'accumuler des journées de vacances durant les six (6) premiers mois de son absence. Les journées de vacances sont attribuées comme suit :

Grille applicable à compter de l'année de référence 2010	
Temps de service	Journées de vacances
Moins d'un an de service	1 jour par mois travaillé avant le 31 décembre
1 an mais moins de 2 ans	11 jours
2 ans mais moins de 3 ans	12 jours
3 ans mais moins de 4 ans	13 jours
4 ans mais moins de 5 ans	14 jours
5 ans mais moins de 7 ans	16 jours
7 ans mais moins de 8 ans	18 jours
8 ans mais moins de 10 ans	20 jours
10 ans mais moins de 12 ans	23 jours
12 ans mais moins de 15 ans	25 jours
15 ans mais moins de 25 ans	27 jours
25 ans et plus	29 jours

8.4.2 Le PNT qui a moins d'un (1) an de service au sein de la Compagnie peut, au 1^{er} janvier, compléter à ses frais ses vacances jusqu'à un maximum de onze (11) jours.

8.5 Congés fériés

Les jours fériés sont :

- le 1^{er} janvier
- le 2 janvier
- le Vendredi Saint
- la fête de la Reine ou fête des Patriotes
- la fête nationale (Québec seulement)
- la fête du Canada
- le Congé civique (Ontario et Colombie-Britannique seulement)
- la fête du Travail
- l'Action de grâce
- le 25 décembre
- le 26 décembre

8.5.2 Le PNT embauché en cours d'année accumule les jours fériés à raison d'une (1) journée pour chaque jour férié qui a eu lieu depuis sa date d'embauche.

8.5.3 Le PNT continue d'accumuler les congés fériés au cours des périodes suivantes :

- congés mensuels garantis (CMG)
- congé annuel
- congé de maladie
- congé de deuil

8.5.4 Le PNT n'accumule pas les congés fériés lorsqu'il est absent en raison de :

- invalidité (courte et longue durée)
- congé sans solde
- congé de maternité, retrait préventif ou congé parental
- accident de travail
- programme de travail partagé

8.6 Calendrier des semaines de congé annuel

8.6.1 Le nombre de PNT pouvant être en congé annuel au cours d'une même semaine varie en fonction des besoins opérationnels de la Compagnie. Cependant, le nombre total de semaines disponibles annuellement au calendrier ne peut être moins de cent quinze pour cent (115 %) du total des semaines détenues par les PNT de même base, type et classification. De plus, chaque mois du calendrier doit contenir un minimum de sept pour cent (7 %) du total des semaines annuelles détenues.

Il est entendu que le nombre de semaine de congé annuel détenu par les PNT superviseurs sont inclus aux fins du calcul, toutefois les semaines obtenues par ces derniers ne réduiront pas les choix de semaines disponibles pour les PNT.

Exemple 1 :

Total des semaines détenues par les commandants de YUL : 205

Total des semaines disponibles annuellement au calendrier (205 x 115 %) : 236

Exemple 2 :

7 % de 205 semaines détenues : 14 semaines

8.6.2 Afin de permettre au plus grand nombre possible de PNT d'obtenir des congés durant la saison estivale et le temps des fêtes, un PNT ne peut prendre plus d'une semaine de congé annuel (sept jours) débutant durant la période du 24 juin au 7 septembre et plus d'une semaine de congé annuel (sept jours) débutant durant la période du 15 décembre d'une année au 7 janvier de l'année subséquente. À cet égard, l'article 8.9 ne peut être invoqué pour empêcher un PNT d'obtenir une semaine de congé annuel (sept jours) à chacune des deux périodes. Au besoin, les journées résiduelles seront attribuées à l'extérieur desdites périodes.

Nonobstant l'article 8.6.1, lorsqu'un groupe de choix de vacances est composé de trois (3) PNT ou moins, les PNT de ce groupe doivent soumettre leur choix de vacances par courriel tout en respectant les périodes contingentées ci-haut mentionnées. Dans un tel cas, un seul PNT à la fois pourra être en vacances.

8.7 Protocole pour l'élaboration de l'horaire des jours de congé annuel

8.7.1 Au cours du mois d'août de chaque année, le service de l'Exploitation aérienne prépare un calendrier contenant les renseignements suivants :

8.7.1.1 le nombre de journées de vacances et de congés fériés auxquelles chaque PNT a droit,

8.7.1.2 le nombre de PNT par poste et base pouvant être en congé annuel à chaque semaine de l'année. Ce nombre est établi au prorata du niveau d'effectifs par poste et base en excluant les bases comportant trois (3) PNT et moins, et

8.7.1.3 le rang occupé par chaque PNT selon son poste et sa base.

8.7.2 L'attribution des dates de congé annuel se fait en deux (2) phases, la première pour attribuer les dates de journées de vacances et la seconde pour les dates de congés fériés.

Au terme du processus d'attribution de vacances, un PNT peut déplacer une semaine obtenue sur une semaine adjacente si celle-ci n'était pas initialement offerte. La demande doit être présentée à son chef pilote au maximum trois (3) semaines après la publication des résultats. Toutes les autres règles du congé annuel seront respectées.

Exemple : En mars 2017, la compagnie rend disponible deux (2) semaines sur quatre (4) semaines dans le mois, soit la première (1^{ère}) et la troisième (3^e) semaine. Il existe un groupe de trois (3) PNT. Le PNT 1 prend la première (1^{ère}) semaine et le PNT 2 prend la troisième (3^e) semaine. Suite au processus d'attribution de vacances, le PNT 1 fait la demande afin d'obtenir la semaine 2. La semaine 2 lui est accordée et la première (1^{ère}) semaine devient ensuite disponible. Par la suite, le PNT 2 pourra prendre la première (1^{ère}) semaine qui est maintenant disponible.

8.7.3 Les congés non attribués ou libérés plus tard au cours de l'année seront remis en disponibilité après la date de parution finale. L'annonce sera affichée pendant dix (10) jours sur l'intranet et l'attribution sera effectuée par ordre d'ancienneté selon les PNT qui auront soumissionné pour obtenir ces congés. La procédure citée ci-haut ne peut débuter avant que la procédure à l'article 8.7.2 ne soit achevée.

8.7.4 Nonobstant l'article 8.7.3, les limites de journées de congé prévues à l'article 8.6.1 s'appliquent.

8.8 Attribution des dates de vacances

8.8.1 La phase d'attribution des dates de vacances s'étend du 1^{er} septembre au 21 octobre, selon un échéancier et un processus de sélection établis par la Compagnie et l'Association en fonction du nombre de PNT par poste et base.

8.8.2 Sur réception des renseignements stipulés à l'article 8.7.1, le PNT soumet au service de l'Exploitation aérienne plusieurs choix de périodes de vacances, par ordre de préférence. Les vacances sont attribuées par ordre d'ancienneté en fonction des semaines disponibles et du poste que le PNT est prévu occuper au moment de la prise des vacances.

8.8.3 Nonobstant l'article 8.8.2, lorsque trois (3) PNT et moins détiennent le même poste à la même base, leurs périodes de vacances sont attribuées par ancienneté en respectant le mois dans lequel la semaine est demandée. L'horaire complet est publié au plus tard le 21 octobre. Sous réserve des articles 8.3.1, 8.3.2, 8.3.3 et 8.3.4, l'horaire ne peut être modifié après publication.

8.9 Fractionnement des vacances et des congés fériés

8.9.1 Les vacances sont attribuées par période de sept (7) jours, du lundi au dimanche. Quant aux journées de vacances résiduelles, elles sont attribuées comme suit :

8.9.1.1 si trois (3) journées et moins, elles sont annexées à une période de sept (7) jours. Lors de la distribution, la déduction d'une semaine disponible au calendrier se fait uniquement dans la semaine du premier jour des congés annuels attribué.

8.9.1.2 si quatre (4) journées et plus, elles peuvent être attribuées séparément mais ne peuvent être morcelées.

8.9.2 Les congés fériés sont attribués en bloc à moins que le PNT, s'il a droit à dix (10) jours, ne demande qu'ils lui soient attribués en deux (2) périodes de cinq (5) jours.

8.10 Attribution des dates de congés fériés

8.10.1 La phase d'attribution des dates de congés fériés s'étend du 22 octobre au 1^{er} décembre, selon un échéancier et un processus de sélection établis par la Compagnie et l'Association en fonction du nombre de PNT par poste et base.

8.10.2 Après la publication de l'horaire des vacances, le PNT soumet au service de l'Exploitation aérienne plusieurs choix de périodes de congés fériés, par ordre de préférence. Les congés fériés sont attribués par ordre d'ancienneté en fonction des semaines disponibles et du poste que le PNT est prévu occuper au moment de la prise des congés fériés.

8.10.3 Nonobstant l'article 8.10.2, lorsque trois (3) PNT et moins détiennent le même poste à la même base, leurs périodes de congés fériés sont attribuées par ancienneté en respectant le mois dans lequel la période est demandée. L'horaire complet est publié au plus tard le 1^{er} décembre. Sous réserve des articles 8.31, 8.3.2, 8.3.3 et 8.3.4, l'horaire ne peut être modifié après publication.

8.11 Jumelage des CMG au congé annuel

8.11.1 À la demande et au choix du PNT (enregistrement des demandes PBS), une période de CMG de soixante-douze (72) ou quarante-huit (48) heures est octroyée immédiatement avant ou après une période de congé annuel, et ce, peu importe le rang d'ancienneté du PNT. Cette période de CMG est appelée période garantie. Lorsqu'une période garantie chevauche deux (2) mois, elle est considérée comme ayant été prise dans le mois du congé annuel auquel elle est jumelée.

Note 1 : Si le PNT ne fait pas de choix, deux (2) CMG seront attribués par défaut avant le début de sa période de vacances, à la condition que ses vacances débutent après le 2 du mois et qu'il n'y ait aucune activité prévue avant le début de sa période de vacances.

Note 2 : Si le PNT ne désire aucune période garantie, il devra envoyer un courriel au service de la Planification avant le 11 du mois.

8.11.2 Le jumelage des CMG au congé annuel est soumis aux restrictions suivantes :

- 8.11.2.1** au choix du PNT, une seule période garantie de soixante-douze (72) ou quarante-huit (48) heures par PNT par mois, soit immédiatement avant ou après une période de congé annuel, ou
- 8.11.2.2** si une période de congé annuel chevauche deux (2) mois ou débute le premier jour du mois ou se termine le dernier jour du mois, le PNT peut y accoler une période garantie de soixante-douze (72) ou quarante-huit (48) heures immédiatement avant et après.

Exemple 1 :

Le PNT est en vacances du 7 au 13 juin et du 21 au 24 juin. Il a droit à une seule période garantie, soit les 4-5-6 juin, 14-15-16 juin, 18-19-20 juin ou 25-26-27 juin.

Exemple 2 :

Le PNT est en vacances du 1^{er} au 7 juin et il n'a pas de vacances en mai. Il a droit à une seule période garantie en mai, soit les 29-30-31 mai et à une période garantie en juin, soit les 8-9-10 juin.

Exemple 3 :

Le PNT est en vacances du 29 mars au 4 avril. Il a droit à une période garantie en mars, soit les 26-27-28 mars et à une période garantie en avril, soit les 5-6-7 avril.

Exemple 4 :

Le PNT est en vacances du 22 au 29 novembre. Il a droit à une période garantie les 19-20-21 novembre ou les 30-31 novembre et 1^{er} décembre. S'il choisit la période qui chevauche les mois de novembre et décembre et qu'il a des vacances en décembre, il aura droit à une autre période garantie en décembre puisque sa période du 30-31 novembre et 1^{er} décembre est considérée comme ayant été prise en novembre.

9. CONGÉS DE MALADIE

9.1 Responsabilité du PNT

Un PNT qui doit s'absenter du travail pour raisons médicales doit en aviser le BADE aussitôt que possible mais au moins quatre (4) heures avant l'heure du départ, sauf en cas d'impossibilité. Il est alors considéré en congé de maladie, et ce, jusqu'à ce qu'il avise le BADE qu'il est apte à reprendre le travail.

9.2 Admissibilité

Tout PNT a droit à des congés de maladie.

9.3 Crédits de congés de maladie

9.3.1 Le 1^{er} janvier de chaque année, trente-six (36) CHV sont ajoutés à la banque de crédits de congés de maladie du PNT en service actif.

9.3.2 Trois (3) CHV par mois non encore écoulé sont versés à la banque de crédits de congés de maladie d'un PNT embauché en cours d'année.

9.4 PNT absent

Les crédits de congés de maladie d'un PNT absent du travail en raison d'une invalidité, d'une suspension, d'un congé sans solde, d'un programme de travail partagé ou d'une mise à pied sont réduits de trois (3) CHV par mois complet d'absence. Il n'y a pas de déduction si l'absence est inférieure à un (1) mois, en autant que le PNT ait été en service actif au moins seize (16) jours au cours du mois.

9.5 Déduction

Pour chaque période d'absence de vingt-quatre (24) heures ou moins, quatre (4) CHV sont débités de la banque de crédits de congés de maladie du PNT. Le temps d'absence est calculé à partir du moment où il devait se présenter au travail jusqu'au moment où il avise le BADE qu'il peut reprendre ses fonctions. Cependant, aucun crédit de congés de maladie n'est déduit de la banque du PNT en congé de maladie lors d'un CMG ou d'une journée blanche.

9.6 Rémunération

Les crédits de congés de maladie sont utilisés pour assurer une rémunération au PNT durant toute absence à l'intérieur du délai de carence précédant les prestations payables en vertu de l'assurance-salaire. Les crédits de congés de maladie sont rémunérés de la façon suivante :

9.6.1 sous réserve que sa banque de crédits de congés de maladie ne soit pas épuisée, le PNT reçoit cent pour cent (100 %) de son salaire régulier pour toute absence, et ce, dès la première journée;

9.6.2 lorsqu'un PNT reçoit des prestations d'assurance-salaire de courte durée, il peut utiliser ses crédits de congés de maladie afin de combler l'écart entre lesdites prestations et son salaire régulier. Dans ce cas, sept (7) CHV sont déduits de la banque de crédits de congés de maladie du PNT pour

chaque semaine durant laquelle il reçoit sa pleine rémunération alors qu'il touche des prestations d'assurance-salaire de courte durée.

9.7 Gestion de la banque de crédits de congés de maladie

9.7.1 En début d'année, le PNT doit choisir l'une des options suivantes à l'égard du solde de crédits de congés de maladie à sa banque au 31 décembre de l'année précédente :

9.7.1.1 retirer jusqu'à un maximum de soixante-douze (72) CHV de sa banque de crédit de congés de maladie, lesquels sont alors payés à raison de cinquante pour cent (50 %) de son taux horaire en vigueur au 31 décembre, ou

9.7.1.2 reporter le solde de ses crédits à l'année suivante jusqu'à un plafond de cinq cent dix (510) CHV.

Exemple :

Solde au 31 décembre : 500 CHV

Crédits additionnels au 1^{er} janvier : 36 CHV

Solde au 1^{er} janvier : 536 CHV

Plafond : 510 CHV

Nombre minimal de crédits à encaisser : 26 CHV payés à 50 % du taux horaire

9.7.2 Si le PNT se prévaut de l'article 9.7.1.1, le montant approprié lui est payé lors de la deuxième paie de février. Il peut demander que ce montant soit versé sur son REÉR.

9.7.3 Aux fins d'application de l'article 9.7.1, vers le 1^{er} janvier, la Compagnie fait parvenir à chaque PNT un avis l'informant de son solde de crédits de congés de maladie. Le PNT doit retourner cet avis au plus tard le 31 janvier en indiquant à la Compagnie les actions à prendre quant aux crédits de congés de maladie à sa banque. À défaut de recevoir cet avis dans les délais impartis, les crédits accumulés au cours de l'année précédente sont rémunérés au PNT à raison de cinquante pour cent (50 %) de son taux horaire.

9.7.4 Le PNT qui, en vertu de l'article 6.8, obtient une promotion de commandant en second à commandant, voit le solde de ses crédits de congés de maladie transféré à cent pour cent (100 %) à sa nouvelle valeur.

9.8 Cessation d'emploi et préretraite

9.8.1 Les crédits de congés de maladie à la banque du PNT qui quitte définitivement la Compagnie avant l'âge de cinquante-cinq (55) ans lui sont rémunérés à raison de cinquante pour cent (50 %) de son taux horaire au moment du départ. Ce solde est minoré en fonction du nombre de mois non écoulés dans l'année en cours à raison de trois (3) CHV par mois. Le PNT peut demander que ce montant, en tout ou en partie, soit versé sur son REÉR.

9.8.2 Le PNT qui quitte définitivement la Compagnie à l'âge de cinquante-cinq (55) ans et plus reçoit la pleine valeur du solde de crédits de congés de maladie à sa banque. Le PNT doit consulter le guide pour retraité disponible sur intranet. Il peut :

9.8.2.1 utiliser ses crédits à titre de congé de préretraite pour une période équivalente au solde à sa banque, à raison du minimum garanti par mois; ou

9.8.2.2 les encaisser, rompant ainsi son lien d'emploi avec la Compagnie. Dans ce cas, il peut demander qu'une partie ou la totalité du montant soit versée sur son REÉR.

9.9 Certificat médical

9.9.1 Aux fins d'application de l'article 9.6, la Compagnie peut exiger un certificat médical pour un congé de maladie excédant trois (3) jours consécutifs. La Compagnie doit transmettre cette demande au PNT alors qu'il est en congé de maladie. Le PNT doit fournir le certificat demandé dans les vingt-quatre (24) heures suivant son retour au travail.

9.9.2 Lorsqu'un PNT s'absente du travail pour trois (3) jours ou moins et que la Compagnie a des motifs sérieux de douter de son inaptitude au travail, elle peut exiger qu'il fournisse, dans un délai raisonnable, un certificat médical justifiant son absence. Elle signifie au PNT et à l'Association verbalement les motifs justifiant sa demande et lui confirme le tout, par écrit avec copie à l'Association, dans un délai de soixante-douze (72) heures de la demande verbale.

9.10 Invalidité

Un PNT absent du travail en raison d'une maladie ou d'une invalidité conserve ses privilèges Accès Bleu accumulés au cours de sa dernière année de référence, conformément à la politique Accès Bleu.

9.11 Médecin

La Compagnie s'engage à conserver une liste à jour de médecins disponibles pour la Compagnie pour les bases de Montréal et de Toronto.

Lorsque la Compagnie doit faire évaluer un PNT par un médecin, l'évaluation sera effectuée dans la mesure du possible à la base du PNT, selon les disponibilités du médecin choisi. Si l'évaluation est effectuée à l'extérieur de la base du PNT, les coûts de transport et d'hébergement seront défrayés par la Compagnie.

10. CONGÉS SANS PERTE DE SALAIRE

10.1 Nombre de jours accordés

Dans les cas de décès, le PNT a le droit de s'absenter sans perte de rémunération selon les éventualités décrites ci-dessous :

<u>Évènement</u>	<u>Période</u>
Conjoint, enfant, père, mère, sœur et frère	5 jours consécutifs
Beau-père, belle-mère, beau-frère, belle-sœur ainsi que tout parent qui demeure en permanence au domicile du PNT ou chez qui ce dernier demeure en permanence	3 jours consécutifs
Grand-père, grand-mère et grand-père, grand-mère du conjoint	1 jour

Note 1 : Il est entendu que les jours consécutifs comprennent les CMG, les congés annuels et les jours ouvrables, c'est-à-dire les jours pendant lesquels le PNT était requis de travailler.

Note 2 : Un (1) ou deux (2) jours des jours consécutifs mentionnés ci-dessus peuvent être pris séparément pour assister aux funérailles.

Exemple : Si un membre de la famille immédiate du PNT décède un vendredi et que le PNT est en CMG le samedi et le dimanche, le congé de deuil de cinq (5) jours s'applique du samedi au mercredi inclusivement. Cette politique s'applique à tous les PNT, sans égard au temps de service accumulé.

10.2 Prolongement du congé

10.2.1 La Compagnie se réserve le droit d'augmenter les périodes prévues à l'article 10.1 en considérant la capacité du PNT à exercer ses fonctions.

10.2.2 Si les funérailles se tiennent à plus de deux cent cinquante (250) kilomètres de la résidence principale du PNT, le congé de deuil est prolongé d'une (1) journée pour chaque tranche de deux cent cinquante (250) kilomètres à franchir. La prolongation maximale du congé de deuil est de deux (2) jours.

10.3 Rapatriement du PNT en devoir

La Compagnie rapatriera, dans les plus brefs délais et à ses frais, le PNT qui est en devoir lors du décès, d'une maladie ou d'un accident grave du conjoint, d'un enfant, du père, de la mère, de la sœur, du frère ou des beaux-parents.

10.4 Congés pour fonction judiciaire

10.4.1 Un PNT appelé comme juré ou assigné à comparaître en qualité de témoin dans une affaire où il n'est ni partie aux procédures ou n'a quelque intérêt conserve son ancienneté et continue, durant

son absence, à accumuler du temps de service. Durant cette période, la Compagnie lui verse son salaire régulier. En retour, toute somme reçue de la Cour pour ses services - excluant les allocations de repas, d'hébergement, de transport et de stationnement - doit être remise à la Compagnie. En outre, le PNT reçoit les CMG au prorata des jours où il n'a pas à exercer ses fonctions judiciaires.

- 10.4.2** Pour être admissible aux dispositions de l'article 10.4.1, le PNT doit avoir préalablement présenté une demande pour être relevé de la fonction de juré ou témoin pour laquelle il est appelé ou assigné. À cette fin, il complète et présente le formulaire que lui remet le service des Ressources humaines de la Compagnie.

11. CONGÉ DE MATERNITÉ ET PARENTAL

Les clauses du présent article décrivent les droits minimaux d'un PNT quant au congé de maternité et au congé parental. À cet égard, le PNT bénéficiera de tous les droits et avantages prévus au Code canadien du travail.

11.1 Uniforme

La Compagnie fournit un uniforme de maternité à la PNT enceinte.

11.2 Travail durant la grossesse

La Compagnie ne peut obliger une PNT à prendre un congé pour cause de grossesse à moins que celle-ci ne soit plus en mesure de remplir une fonction essentielle de son poste.

La preuve de l'incapacité de la PNT à remplir une fonction essentielle de son poste incombe à la Compagnie.

11.3 Congé de maternité

11.3.1 La PNT ayant six (6) mois de service continu a droit à un congé de maternité sans solde d'une durée maximale de dix-neuf (19) semaines. Ce congé doit être constitué d'une seule période commençant au plus tôt onze (11) semaines avant la date prévue de l'accouchement et se terminant au plus tard dix-neuf (19) semaines après la date d'entrée en vigueur du congé.

11.3.2 La PNT enceinte doit soumettre à la Compagnie un avis écrit spécifiant la date à laquelle elle désire commencer son congé ainsi que sa durée prévue. Cet avis doit être remis au moins un (1) mois avant le départ de la PNT et doit être accompagné d'un certificat médical du médecin traitant spécifiant la date prévue pour l'accouchement. Ce congé peut se terminer plus tôt sous réserve d'un préavis écrit de quatre (4) semaines.

Note : Nonobstant le paragraphe précédent, à la demande écrite de la PNT, le congé peut se terminer plus tôt.

11.4 Naissance ou adoption

Lors de la naissance ou de l'adoption d'un enfant, le père bénéficie de deux (2) journées de congé payés. Si, à cette occasion, le PNT est en CMG ou en congé annuel, il peut repousser son congé de naissance ou d'adoption à la suite de ses CMG ou de son congé annuel.

Le PNT peut bénéficier de trois (3) jours de congé additionnels sans solde avant ou après la date prévue de la naissance ou de l'adoption. Les trois (3) jours peuvent être pris à même sa banque de vacances ou de maladie, au choix du PNT.

11.5 Congé parental

11.5.1 Le PNT qui a été au service de la Compagnie sans interruption pendant au moins trois (3) mois et qui est ou sera chargé des soins et de la garde d'un enfant, a droit à un congé sans solde d'au plus cinquante (50) semaines au cours des cinquante-deux (52) semaines qui suivent le jour de la

naissance de l'enfant ou le jour où l'enfant lui est confié. De plus, ce congé peut être fractionné en deux (2) parties.

- 11.5.2** Dans le cas d'une adoption, le PNT qui, aux termes d'une loi provinciale, engage une procédure d'adoption ou se fait délivrer une ordonnance d'adoption, a droit à un congé sans solde d'au plus trente-sept (37) semaines au cours des cinquante-deux (52) semaines qui suivent le jour où l'enfant lui est confié.
- 11.5.3** La durée maximale d'un congé parental partageable entre les deux (2) employés à l'occasion de la naissance est de cinquante-cinq (55) semaines et de trente-sept (37) semaines pour l'adoption d'un enfant.
- 11.5.4** Le PNT qui entend prendre un congé parental doit en informer la Compagnie par un préavis écrit d'au moins quatre (4) semaines, sauf exception valable. Ce préavis doit spécifier la durée du congé.
- 11.5.5** Toute modification de la durée de ce congé doit être portée à l'attention de la Compagnie par un préavis écrit d'au moins quatre (4) semaines, sauf exception valable.

11.6 Réaffectation et modification des tâches

- 11.6.1** Une PNT enceinte ou allaitant un enfant peut, pendant la période qui va du début de la grossesse à la fin de la vingt-quatrième (24^e) semaine qui suit l'accouchement, demander à la Compagnie de modifier ses tâches ou de la réaffecter à un autre poste si, en raison de sa grossesse ou de l'allaitement, la poursuite de ses activités professionnelles courantes peut constituer un risque pour sa santé, celle du fœtus ou celle de l'enfant.
- 11.6.2** La demande de réaffectation ou de modification des tâches doit être accompagnée d'un certificat médical signé par un médecin accrédité suivant la Loi sur l'aéronautique et choisi par la PNT, faisant état de la durée prévue du risque possible et des activités ou conditions à éviter pour l'éliminer.
- 11.6.3** La Compagnie étudie la demande en consultation avec la PNT et, dans la mesure du possible, modifie ses tâches ou la réaffecte en prenant en considération son expérience et sa formation ainsi que la durée prévue de l'affectation.
- 11.6.4** La PNT peut poursuivre ses activités professionnelles courantes pendant que la Compagnie étudie sa demande; toutefois, si le risque que représentent ses activités professionnelles l'exige, la PNT a droit à un congé payé, à son taux régulier de salaire, jusqu'à ce que la Compagnie modifie ses tâches, la réaffecte ou l'informe par écrit qu'il est difficilement réalisable de prendre de telles mesures.
- 11.6.5** La PNT qui est informée qu'une modification de ses tâches ou qu'une réaffectation est difficilement réalisable a droit à un retrait préventif pendant la période mentionnée au certificat médical qu'elle avait présenté avec sa demande.

11.6.6 La PNT dont les tâches sont modifiées ou qui est réaffectée est réputée toujours occuper le poste qu'elle avait au moment où elle a présenté sa demande et continue de recevoir le salaire et de bénéficier des avantages qui y sont attachés.

11.7 Droit de retrait préventif

11.7.1 La PNT enceinte ou allaitant un enfant a droit à un retrait préventif lorsque :

11.7.1.1 la Compagnie l'informe qu'une modification des tâches ou qu'une réaffectation est difficilement réalisable selon les conditions stipulées à l'article 11.6.5, ou

11.7.1.2 elle remet à la Compagnie un certificat médical signé par un médecin de son choix indiquant qu'elle est incapable de travailler en raison de sa grossesse ou de l'allaitement en donnant la durée prévue de cette incapacité, ou

11.7.1.3 la PNT enceinte, en retrait préventif, a droit à un salaire réduit équivalent à soixante-six et deux tiers pour cent (66 2/3 %) de son salaire régulier, pour une période de douze (12) semaines prises de façon continue à compter d'une date établie à sa convenance mais dont la Compagnie a été avisée quatre (4) semaines à l'avance. Le coût est assumé à même le régime d'assurance invalidité court terme.

11.8 Avis

Sauf exception valable, la PNT qui bénéficie d'une modification des tâches, d'une réaffectation ou d'un congé est tenue de remettre un préavis écrit d'au moins deux (2) semaines à la Compagnie l'informant de tout changement de la durée prévue, du risque ou de l'incapacité que mentionne le certificat médical d'origine et de lui présenter un nouveau certificat médical à l'appui.

11.9 Retour du congé

À son retour, la ou le PNT reprend le poste qu'elle ou il occupait avant le début de son absence ou de sa réaffectation en autant que son ancienneté le lui permette.

11.10 Bénéfices

Pendant la durée d'un congé, d'une réaffectation/modification de tâches ou d'un retrait préventif en vertu du présent article, la ou le PNT :

11.10.1 continue d'accumuler ses crédits de maladie, ses journées de vacances et son temps de service, et

11.10.2 maintient ses privilèges Interligne, et

11.10.3 continue d'être couvert(e) par le régime d'assurance prévu pendant les premiers trente et un (31) jours de son absence, à la condition qu'elle ou il défraie sa part des primes. Si la ou le PNT désire maintenir sa couverture (incluant l'assurance salaire) au-delà de cette période, elle ou il doit en informer la Compagnie par écrit. Dans ce cas, elle ou il doit défrayer sa part des primes avant le début de l'absence, par chèques différés. Une ou un PNT qui désire suspendre sa participation au régime d'assurance doit en aviser la Compagnie par écrit avant le début de l'absence, et

11.10.4 continue de bénéficier des cotisations de la Compagnie à son régime de retraite en autant qu'elle ou il paie sa part des cotisations, et

11.10.5 n'accumule pas les congés fériés à moins qu'elle ou il soit en réaffectation/modification de tâches,

11.10.6 n'a pas droit aux allocations liées au service actif telles que les allocations de nettoyage et de fournitures.

11.11 Conséquences du congé

Le ou la PNT qui prend un congé en vertu de la présente section est admissible aux avantages que le régime d'assurance collective prévoit aux mêmes conditions que tout employé qui s'absente pour cause de maladie et qui est admissible.

11.12 Dispositions de la Loi

Nonobstant ce qui précède, les dispositions de la présente section ne peuvent, en aucun cas, contrevenir aux dispositions de la Loi sur l'assurance-emploi et la législation régissant le congé de maternité et le congé parental.

12. CONGÉ SANS SOLDE

12.1 Général

12.1.1 À moins d'une entente entre l'Association et la Compagnie, un PNT en congé sans solde ne peut être à l'emploi d'un transporteur aérien qui est un compétiteur direct ou qui exploite des avions sur une ou plusieurs routes desservies par Air Transat A.T. inc.

12.1.2 La Compagnie peut accorder deux (2) types de congés sans solde soit :

Note : Avant d'accorder ou de refuser un tel congé, la Compagnie doit consulter l'Association.

12.1.2.1 sans rappel :

sous réserve de l'article 12.1.6, un PNT en congé sans solde sans rappel n'est pas tenu d'écourter la durée de son congé suite à un rappel de la Compagnie;

12.1.2.2 avec rappel :

sur demande de la Compagnie, un PNT en congé sans solde avec rappel doit être en mesure de se présenter au travail avant l'expiration de son congé; cependant, si le rappel est pour une durée inférieure à sept (7) jours civils consécutifs, le PNT n'est pas tenu d'écourter son congé.

12.1.3 La Compagnie n'est pas tenue d'acquiescer à la demande d'un PNT qui désire reprendre son travail avant l'expiration de son congé sans solde.

12.1.4 Un PNT qui ne retourne pas au travail à l'expiration de son congé sans solde ou qui, à la suite d'un rappel, ne se conforme pas aux dispositions de l'article 12.1.6 ou 12.3.2 est considéré comme démissionnaire.

12.1.5 Avant de débiter un congé sans solde, le PNT doit choisir l'une des options suivantes et en informer la Compagnie au moyen du formulaire de demande de congé sans solde, soit :

12.1.5.1 suspendre sa lettre de préférence pour la durée de son congé, ou

12.1.5.2 garder sa lettre de préférence active pour la durée de son congé.

12.1.6 Si un PNT garde sa lettre de préférence active et qu'un nouveau poste lui est attribué pendant son congé, la Compagnie l'informe de la date à laquelle il doit se présenter au travail afin de débiter sa formation. Le PNT est rémunéré selon le poste qu'il occupait avant le début de son congé sans solde, et ce, dès la première journée de formation.

12.1.7 Un PNT de retour d'un congé sans solde peut reprendre le poste permanent qu'il occupait avant le début de son congé en autant que son ancienneté le lui permette.

12.1.8 La Compagnie doit offrir obligatoirement et accepter au minimum un nombre de congés sans solde équivalent au nombre d'avis de mise à pied envoyés aux PNT. Dans ce cas, l'employeur procède à un affichage en y inscrivant les conditions qui s'y rattachent.

12.2 Congé sans solde sans rappel

- 12.2.1** À la demande du PNT et selon les besoins du service, la Compagnie peut accorder au PNT, pour convenances personnelles, un congé sans solde sans rappel n'excédant pas six (6) mois. Ce congé peut être prolongé jusqu'à un maximum de vingt-quatre (24) mois si le PNT a plus de deux (2) ans de service.
- 12.2.2** Le PNT qui désire obtenir un congé sans solde sans rappel doit remplir le formulaire de demande de congé sans solde et le soumettre à son supérieur immédiat au plus tard trente (30) jours avant le début du congé demandé. La Compagnie doit répondre par écrit, avec copie à l'Association, dans les quinze (15) jours suivant le dépôt de la demande. Les demandes sont traitées selon la règle du premier arrivé, premier servi. Dans l'éventualité où plusieurs PNT présentent une demande de congé sans solde à la même date pour la même période, la Compagnie attribue le congé en respectant l'ancienneté.

12.3 Congé sans solde avec rappel

- 12.3.1** La durée maximale d'un congé sans solde avec rappel est de trente et un (31) jours, renouvelable.
- 12.3.2** Un PNT en congé avec rappel doit fournir à la Compagnie, avant le début de son congé, un numéro de téléphone où il peut être joint dans l'éventualité d'un rappel au travail. Le PNT dispose d'un délai maximal de sept (7) jours suivant la date de l'avis de rappel pour se présenter au travail. Toutefois, dans un esprit de collaboration, le PNT s'efforce de se présenter au travail dans un délai moindre.
- 12.3.3** Lorsque la Compagnie désire offrir des congés sans solde avec rappel, les modalités suivantes s'appliquent :
- 12.3.3.1** la Compagnie diffuse via le système E-Crew un message comportant les informations suivantes : la date du message, la date de début et de fin des congés sans solde offerts, la base, la classification et le type d'avion;
- 12.3.3.2** le PNT qui désire obtenir un congé sans solde avec rappel offert par la Compagnie doit remplir le formulaire de demande de congé sans solde et le remettre à son supérieur immédiat dans les dix (10) jours suivant la date du message;
- 12.3.3.3** à l'expiration du délai de dix (10) jours, la Compagnie attribue le congé sans solde en respectant l'ancienneté des PNT qui ont soumis une demande.
- 12.3.4** Lorsqu'un PNT demande un congé sans solde avec rappel alors que la Compagnie n'en a pas offert, les modalités suivantes s'appliquent :
- 12.3.4.1** le PNT qui désire obtenir un congé sans solde avec rappel doit remplir le formulaire de demande de congé sans solde et le soumettre à son supérieur immédiat au plus tard trente (30) jours avant le début du congé demandé. La Compagnie doit répondre par écrit, avec copie à l'Association, dans les quinze (15) jours suivant le dépôt de la demande. Les demandes sont traitées selon la règle du premier arrivé, premier servi.

Dans l'éventualité où plusieurs PNT présentent une demande de congé sans solde à la même date pour la même période, la Compagnie attribue le congé en respectant l'ancienneté.

13. PLANIFICATION

Ce chapitre énonce les dispositions couvrant l'élaboration des courriers et l'attribution des programmes de vols et de réserves.

13.1 Général

- 13.1.1** Les programmes de vols et de réserves sont élaborés par le service de la Planification à l'aide du logiciel de conception d'horaire personnalisé « PBS » (Preferential Bidding System) et doivent respecter les dispositions applicables de la présente convention collective.
- 13.1.2** Les PNT peuvent accéder au système PBS par Internet ou intranet à l'aide des terminaux disponibles dans les salles d'équipages.
- 13.1.3** Les chefs pilotes et les PNT superviseurs peuvent réserver des vols pour maintenir leur compétence ou pour effectuer des vols de vérification.

Le vice-président, Exploitation aérienne et le directeur, Sécurité, qualité et sûreté peuvent relever un PNT afin de maintenir leur compétence. Le vice-président, Exploitation aérienne et le directeur, Sécurité, qualité et sûreté doivent communiquer avec un PNT dans sa base d'affectation afin d'obtenir son approbation dans le but d'effectuer son courrier. Le cas échéant, le PNT ainsi remplacé est considéré non disponible pour toute la durée de son courrier et reçoit les CHV applicables à tout le courrier selon l'article 14.16.2.

Le PNT affecté à un poste de personnel non navigant enregistre ses demandes de vols selon son ancienneté et dans sa base.

Le nombre de courriers pouvant être réservés par les PNT instructeurs en vol et PNT superviseurs est toutefois limité à dix pour cent (10 %) pour les appareils de type « petit porteur » et à sept pour cent (7%) pour les appareils de type « gros porteur » du nombre total de rotations de commandants par type d'avion (le résultat est arrondi à la hausse si la décimale est égale ou supérieure à cinq). Cependant, sous réserve d'une priorité accordée à la classification, le courrier réserve pour un vol de vérification sur la ligne est déterminé selon le rang d'ancienneté le plus élevé entre le PNT instructeur en vol et le candidat. Les PNT qui peuvent se réserver des courriers ont jusqu'au 13 du mois courant pour le faire. Une liste des courriers ainsi réservés est distribuée aux PNT.

La Compagnie peut déroger à la règle de dix pour cent (10 %) pour les appareils de type « petit porteur » et de sept pour cent (7%) pour les appareils de type « gros porteur »; cependant, le nombre de réserves pour le mois devra être diminué selon le tableau à l'article 13.4.2.

Le nombre de vols réservés doit être réparti dans la même proportion semaine/fin de semaine que les vols disponibles.

- 13.1.4** Les courriers sont élaborés par le service de la Planification pour chaque base. Ils sont publiés le 11 du mois courant et sont applicables au mois suivant. La Compagnie s'efforce de ne pas modifier les courriers durant la période d'enregistrement des demandes. Une réactualisation des courriers

est effectuée au minimum à deux reprises durant la période d'enregistrement des demandes soit le 17 et le 20, et le 15 et 18 durant les mois d'entraînement pour les doubles qualifiés, à 17 h 00, heure locale de Montréal. Une liste des courriers ayant été modifiés, retirés ou ajoutés peut être consultée au moyen du système PBS.

- 13.1.5** Le service de la Formation doit informer le PNT s'il est prévu qu'il sera en formation quatre-vingt-dix (90) jours avant le début du mois dans lequel sa qualification expire. Le PNT doit ensuite soumissionner selon les périodes de formation au simulateur et EPT disponibles qui lui ont été communiquées. Les périodes de formation sont attribuées selon l'ancienneté et apparaissent à l'horaire du PNT. Afin de compléter l'entraînement nécessaire dans les délais requis, la planification des PVA « A » et des PVA « B » DQ sera pré-assignée.
- 13.1.6** Les PNT instructeurs d'une base d'affectation se voient distribuer en priorité les vols de vérification sur la ligne des PNT de leur base d'affectation.
- 13.1.7** Le membre du conseil exécutif principal (CEP) doit communiquer avec un PNT de sa base d'affectation afin d'obtenir son approbation dans le but d'effectuer son courrier. Le cas échéant, le PNT ainsi remplacé est considéré non disponible pour toute la durée de son courrier et reçoit les CHV applicables à tout le courrier selon l'article 14.16.2
- 13.1.8** Dans le cas où une formation est disponible dans plus d'une base, cette formation sera attribuée en priorité aux PNT affectés à cette base. Les PNT peuvent appliquer sur les périodes résiduelles de formation dans d'autres bases.

13.2 Élaboration et publication des courriers

- 13.2.1** Le service de la Planification élabore des courriers spécifiques à chaque base et poste. L'ensemble des courriers peut être consulté au moyen du système PBS.
- 13.2.2** Le service de la Planification joint à la liste des courriers la limite supérieure et inférieure de crédits d'heures de vol (CHV) qui sera utilisée lors de l'élaboration des programmes de vols, et ce, pour chaque base et poste. En cas de changement à la fenêtre au cours de la période d'enregistrement des demandes, les nouvelles limites doivent être indiquées lors de la réactualisation des courriers, selon les dispositions de l'article 13.1.4. Si au moment de la production des programmes de vols, le service de la Planification ne peut respecter la dernière fenêtre publiée, il doit en aviser, par écrit, l'Association, en donnant les raisons du changement.

Le service de la Planification publie sur la page d'accueil de chaque PNT lors de sa connexion au module PBS les données suivantes :

- le nombre de blocs de réserves prévus dans sa base et sa classification;
- la moyenne des CHV prévus par bloc par PNT de sa base et sa classification;
- la fenêtre qui indique les limites inférieures et supérieures de CHV utilisées pour produire la solution des programmes de vols;
- les dérogations approuvées par le CEP par type d'appareil.

Ces données sont mises à jour conformément à l'article 13.1.4 par le service de la Planification de façon à ce que le PNT ait toujours l'information la plus récente. De plus, ces données ne doivent plus être changées après les dates limites spécifiées à l'article 13.1.4 et le cas échéant la Compagnie avise l'Association, par écrit, en donnant les raisons du changement.

- 13.2.3** Le pourcentage de courriers comportant une ou plusieurs périodes de repos à l'extérieur de la base pour un poste donné doit être sensiblement le même à chaque base.

Exemple : Commandants A310 YUL février : 25 % des courriers avec repos hors base

Le pourcentage de courriers avec repos hors base pour les commandants A310 basés à Toronto et Vancouver devra être d'environ 25 %.

- 13.2.4** Lorsque trois (3) PNT et moins détiennent le même poste aux bases de Toronto et Vancouver, le service de la Planification avise par courriel au plus tard le trois (3) du mois précédent les PNT qui sont concernés et met en copie l'Association. Les PNT peuvent aviser par écrit le service de la Planification de leurs préférences quant au type de courriers et journées de congé qu'ils aimeraient obtenir pour le mois suivant. Ils ont jusqu'au 10 du mois courant pour envoyer leurs préférences par télécopie ou courriel. Le service de la Planification doit s'efforcer de respecter les préférences de ces PNT lors de l'élaboration des courriers qui leur sont destinés. Le non-respect des préférences sera justifié par écrit et l'Association sera mise en copie.

- 13.2.5** Tous les courriers doivent respecter les dispositions applicables de la présente convention collective.

13.3 Paramètres des programmes de vols

- 13.3.1** La normale mensuelle des programmes de vols est quatre-vingt (80) CHV.

- 13.3.2** Selon les besoins opérationnels, le programme de vols du PNT peut totaliser jusqu'à quatre-vingt-dix (90) CHV; cependant, un PNT ne peut se voir attribuer des programmes de vols de plus de quatre-vingt-cinq (85) CHV pour deux (2) mois consécutifs. Par contre, un PNT peut se voir attribuer consécutivement deux (2) programmes de vols comportant entre quatre-vingt-cinq (85) et quatre-vingt-dix (90) CHV si le programme de vols du deuxième mois ne peut être attribué à un autre PNT en fonction des paramètres du système PBS prévus à l'article 13.6.1.

- 13.3.3** Nonobstant l'article 13.3.2, le programme de vols du PNT peut totaliser plus de quatre-vingt-dix (90) CHV si le PNT l'a autorisé lors de l'enregistrement de ses demandes.

- 13.3.4** Les programmes de vols ne peuvent comporter plus de sept (7) journées consécutives de travail, incluant les chevauchements de mois.

Exemple : Un PNT qui est au travail durant les quatre (4) derniers jours du mois de juin est limité à trois (3) jours consécutifs de travail au début du mois de juillet.

- 13.3.5** À moins qu'il ne l'ait autorisé lors de l'enregistrement de ses demandes, le programme de vols du PNT ne peut comporter plus d'un (1) courrier de six (6) jours débutant au cours du mois, à moins

que les programmes de vols de tous les autres PNT détenant le même poste à la même base en comportent au moins un (1) débutant au cours du mois.

- 13.3.6** Nonobstant l'article 13.3.4, un PNT peut se voir attribuer un programme de vols comportant jusqu'à quatorze (14) jours consécutifs de travail afin d'effectuer un ACMI, « Wet Lease » et « Damp Lease ». Le cas échéant, le PNT doit disposer des CMG suivants à la suite de cette période de travail continue :

Période de travail	Total de CMG
8 jours	3 CMG
9 jours	3 CMG
10 jours	4 CMG
11 jours et plus	5 CMG

- 13.3.7** Nonobstant l'article 13.3.4, un PNT peut être appelé à quitter sa base pour une période supérieure à sept (7) jours afin de suivre une formation. Le cas échéant, les CMG qu'il ne peut prendre en raison de son absence lui sont attribués au cours de la période de trente (30) jours qui précède son départ et/ou la période de trente (30) jours qui suit son retour. Aucune prime n'est versée au PNT pour ces « IOU ».
- 13.3.8** Le programme de vols du PNT comporte douze (12) CMG pour un mois complet en service actif. Les CMG sont regroupés par périodes de 48 heures (2 CMG) et de 72 heures (3 CMG). À moins qu'il ne l'ait autorisé lors de l'enregistrement de ses demandes, le programme de vols du PNT ne peut comporter plus de six (6) CMG consécutifs. S'il est prévu qu'un PNT ne sera pas en service actif durant le mois complet, ces CMG lui sont attribués au prorata du temps prévu où il sera en service actif pour ce mois.
- 13.3.9** Les CMG sont identifiés par un « X » sur le programme de vols du PNT.
- 13.3.10** Lorsque le programme de vols du PNT comporte une période en devoir le jour précédent un CMG, cette période doit être planifiée de façon à ce qu'elle se termine au plus tard à 23 h 59, heure locale, à la base du PNT.
- 13.3.11** Un PNT qui détient un programme de vols en décembre d'une année et en janvier de l'année subséquente peut se voir attribuer des CMG, des congés annuels ou tout autre congé autorisé les 25 décembre et 1^{er} janvier, seulement si tous les autres PNT ayant un programme de vols pour ces deux (2) mois et détenant le même poste à la même base ont obtenu un CMG à l'une de ces deux (2) dates. L'application de cette clause ne peut nullement limiter le PNT qui le désire de se prévaloir de son droit de jumeler des CMG à une période de vacances, tel que stipulé à l'article 8.11.

Exemple : Un PNT est en vacances du lundi 17 décembre au dimanche 23 décembre et demande un CMG le 1^{er} janvier. Il devra choisir entre le 1^{er} janvier et ses trois (3) CMG après ses vacances.

Exemple : Un PNT est en vacances du lundi 4 janvier au dimanche 10 janvier et demande un CMG le 25 décembre. Il devra choisir entre le 25 décembre et ses trois (3) CMG avant ses vacances.

- 13.3.12 La confirmation de présence au travail, tel que stipulée à l'article 14.18.3, ne peut être exigée avant 00 h 01 le jour suivant un CMG.
- 13.3.13 Une rotation constituée de vols continentaux avec une période en devoir de jour suivie d'une période en devoir de nuit ou une période en devoir de nuit suivie d'une période en devoir de jour ne peut contenir plus d'un changement jour/nuit ou nuit/jour. Ce changement sera précédé d'une période de repos minimum de vingt-quatre (24) heures.
- 13.3.14 Aucune période en devoir de nuit comportant un vol aller-retour Toronto-Açores-Toronto ou Montréal-Açores-Montréal ne peut être programmée.
- 13.3.15 Aussi, le vol YUL-PVR-YUL doit être prévu de façon à ce que le décollage de PVR vers YUL soit effectué avant 04 h 00, heure de YUL.
- 13.3.16 Aucune période en devoir de nuit comportant un vol aller-retour Vancouver-Hawaï-Vancouver ne peut être programmée.

13.4 Paramètres des programmes de réserves

- 13.4.1 Pour chaque type d'avion, la Compagnie doit prévoir un nombre minimal de programmes de réserves, selon les dispositions suivantes :

Note : La liste préliminaire des effectifs devra être fournie à l'Association pour le onze (11) de chaque mois précédent.

Nombre total d'équipages actifs (toutes bases confondues)	Nombre minimal de programmes de réserves
Jusqu'à 25 équipages	1
De 26 à 45 équipages	2
46 équipages et plus	3

Le calcul final est basé sur le nombre réel de PNT actifs au moment de la production des horaires mensuels.

- 13.4.2 Le nombre de programmes de réserves est limité comme suit lorsque le pourcentage du nombre de courriers réservés est de dix pour cent (10 %) pour les appareils de type « petit porteur » et de sept pour cent (7 %) pour les appareils de type « gros porteur » et moins :

Nombre de postes par base	Nombre maximal de programmes de réserves
1 à 3	0
4 à 10	1

11 à 19	20 % des effectifs
20 à 37	6
38 et plus	15 % des effectifs

Le nombre de programmes de réserves est limité comme suit lorsque le pourcentage de nombre de courriers réservés dépasse dix pour cent (10 %) pour les appareils de type « petit porteur » et dépasse sept pour cent (7 %) pour les appareils de type « gros porteur » :

Nombre de postes par base	Nombre maximal de programmes de réserves
1 à 3	0
4 à 10	1
11 à 19	12 % des effectifs
20 à 37	12 % des effectifs
38 et plus	10 % des effectifs

Lorsque le nombre maximal de programmes de réserves est déterminé par un pourcentage, le résultat est arrondi à la hausse si la décimale est égale ou supérieure à 5.

*Exemple : Nombre de commandants A310 à YUL : 42
 Nombre maximal de commandants A310 en réserve à YUL : 6*

Le PNT DQ qui transfère d'appareil dans un mois est comptabilisé sur l'appareil pour lequel il a le plus de jours prévus à son programme de vols.

- 13.4.3** Le programme de réserves est constitué des éléments suivants :
- nombre variable de périodes de réserves de type A.M. ou P.M.;
 - quatre (4) congés mensuels garantis (CMG) consécutifs, incluant une fin de semaine;
 - huit (8) congés mensuels flottants (CMF) répartis en deux (2) périodes de 72 heures (3 CMF) et une période de 48 heures (2 CMF).
- 13.4.4** Au moment de sa publication et sous réserve de l'article 13.7.3, le programme de réserves peut comporter, en plus des éléments énumérés à l'article 13.4.3, une combinaison de journées en courrier (chevauchement), de jours de formation ou de jours de congé annuel.
- 13.4.5** Le programme de réserves doit indiquer les journées au cours desquelles le PNT est en réserve ainsi que le type de période applicable (A.M. ou P.M.).
- 13.4.6** Le programme de réserves ne peut comporter plus de huit (8) journées consécutives en réserve.
- 13.4.7** Les journées consécutives en réserve doivent être du même type, soit A.M. ou P.M.

Exemple : P.M. P.M. P.M. P.M. CMF CMF CMF CMF A.M. A.M. A.M. CMG CMG P.M. P.M. etc.

13.5 CMG réservés

- 13.5.1** Une fois par année civile, chaque PNT peut se réserver deux (2) périodes de deux (2) CMG consécutifs à des dates spécifiques, selon les dispositions suivantes :

13.5.1.1 Le PNT doit envoyer sa requête par courriel au service de la Planification au plus tôt douze (12) mois et au plus tard le 13 du mois précédant le mois pour lesquels il demande une (1) ou deux (2) périodes de deux (2) CMG réservés. Le PNT ne peut présenter qu'une seule demande à la fois. Si les congés ne peuvent être octroyés aux dates demandées, le PNT peut soumettre une nouvelle demande.

13.5.1.2 L'attribution des deux (2) CMG réservés est effectuée selon le principe du premier arrivé, premier servi, et ce, sans égard à l'ancienneté. Le nombre de CMG réservés pouvant être octroyés à la même date est proportionnel au nombre de postes par base, selon les critères suivants :

Nombre de postes par base	Nombre de CMG réservés pouvant être octroyés à la même date
30 et moins	2
31 – 60	3
61 – 90	4
91 et plus	5

Exemple : Le 14 février, un commandant en second A330 basé à Montréal soumet une demande de CMG réservés pour les 20 et 21 juin alors que ces dates ont déjà été octroyées à deux autres commandants en second détenant le même poste à Montréal. S'il y a entre trente et un (31) et soixante (60) commandants en second A330 basés à Montréal, le service de la Planification doit lui octroyer sa demande et les deux dates ne sont plus disponibles pour des demandes ultérieures.

13.5.1.3 Aucun CMG réservé ne peut être attribué entre le 15 décembre d'une année et le 7 janvier de l'année subséquente.

13.5.1.4 Le PNT à qui une période de congé réservé a été octroyée ne peut modifier ultérieurement sa demande

13.5.1.5 Si le PNT ne s'est pas prévalu de l'article 13.5.1 au cours d'une année, les CMG réservés non utilisés ne peuvent être reportés à l'année subséquente.

13.5.1.6 Le PNT, au cours d'une année, a droit à la réservation de dates pour son (ses) examen(s) médical (aux) aviation, selon les exigences de Transports Canada.

13.5.2 Un PNT qui n'est pas en congé annuel, en CMG ou tout autre congé autorisé le 25 décembre d'une année et le 1^{er} janvier de l'année subséquente, a droit à deux (2) CMG réservés à son choix en supplément des deux (2) périodes de deux (2) CMG réservés stipulées à l'article 13.5.1.

L'attribution des deux (2) CMG réservés supplémentaires est effectuée conformément aux dispositions de l'article 13.5.1.

Le PNT doit avoir travaillé le 25 décembre et le 1^{er} janvier pour avoir droit à ses deux (2) congés réservés.

Exemple : un PNT qui est en MAL ou en blanc le 25 décembre ne sera pas éligible aux deux (2) CMG.

13.6 Enregistrement des demandes et élaboration des programmes de vols

- 13.6.1** Le système PBS élabore les programmes de vols en fonction des paramètres suivants :
- variables opérationnelles (équipes disponibles, heures de vol à effectuer, durée des courriers, etc.);
 - demandes personnelles des PNT selon leur rang d'ancienneté (dates de congés, destinations, heures de travail, etc.);
 - dispositions applicables de la présente convention collective, et
 - la réglementation aérienne.
- 13.6.2** Au cours du mois courant, le PNT peut enregistrer ses demandes pour le mois suivant au moyen du système PBS jusqu'au 21 à 12 h 00, et le 19 à 12 h 00 durant les mois d'entraînement des double qualifiés, heure locale de Montréal.
- 13.6.3** Les programmes de vols et de réserves seront publiés au plus tard le 23 du mois courant à 17 h 00, heure locale de Montréal. Ils peuvent être consultés au moyen du système PBS.
- 13.6.4** Les CMG qui apparaissent sur le programme de vols du PNT au moment de sa publication ne peuvent être déplacés à moins d'une entente préalable entre le PNT et la Compagnie.
- 13.6.5** Les programmes de vols sont élaborés en utilisant soixante-dix (70) et quatre-vingt-cinq (85) crédits d'heures de vol (CHV) comme limite inférieure et supérieure. Tout changement à ce paramètre doit faire l'objet de l'approbation écrite de l'Association.

13.7 Enregistrement des demandes et attribution des programmes de réserves

- 13.7.1** Au cours du mois courant, le PNT peut enregistrer ses demandes pour le mois suivant au moyen du système PBS jusqu'au 21 à 12 h 00, et le 19 à 12 h 00 durant les mois d'entraînement des doubles qualifiés, heure locale de Montréal.
- 13.7.2** Sous réserve de l'article 13.7.3, les programmes de réserves sont attribués par ordre d'ancienneté aux PNT qui en ont fait la demande alors que ceux qui n'ont pas trouvé preneurs sont octroyés par ordre inverse d'ancienneté, par base.
- 13.7.3** Lors de l'attribution des programmes de réserves, le service de la Planification doit exclure les PNT suivants :
- 13.7.3.1** PNT ayant atteint l'âge de soixante (60) ans.
- 13.7.3.2** PNT ayant moins de cent cinquante (150) heures de vol sur leur type d'avion dans leur classification ou dont la première requalification sur type n'est pas complétée, selon l'éventualité la plus tardive. Cependant, les heures de vol effectuées sous supervision (line indoc) ne sont pas comptabilisées.
- 13.7.3.3** PNT détenant un programme de réserves pour le mois courant.

13.7.3.4 PNT dont le programme du mois suivant comporte quatre (4) jours et plus d'activités fixes telles que courrier (chevauchement), formation, vacances, congé sans solde. Cependant, les journées d'activités rémunérées (primes) par la Compagnie telles que l'instruction au simulateur, l'instruction au sol, les vols d'instruction, les vols de vérification, ne peuvent permettre d'exclure un PNT de la réserve.

Exemple : Un PNT a un chevauchement de deux (2) jours, deux (2) jours d'instruction sur simulateur et une (1) journée d'instruction au sol sur son programme de vols. Le PNT ne peut être exclu d'un programme de réserves car les trois (3) jours supplémentaires ne sont pas comptabilisés.

13.7.4 Les programmes de réserves sont publiés le 23 du mois courant à 17 h 00, heure locale de Montréal. Ils peuvent être consultés au moyen du système PBS.

13.8 Comité conjoint de planification

13.8.1 Objectif et composition

13.8.1.1 Les objectifs du Comité sont d'offrir les meilleures conditions de travail possibles aux PNT de chaque base, dans le respect de l'ancienneté et conformément aux besoins opérationnels et économiques. Toutes les règles sont appliquées uniformément dans toutes les bases. Si les travaux du Comité menaient à une recommandation de modification des règles prévues à la convention collective, de telles modifications devront être approuvées par la Compagnie et l'Association.

13.8.1.2 Le Comité est composé en permanence de personnes occupant les postes suivants ou leurs équivalents : directeur de la planification, représentants de la planification et de l'exploitation aérienne ainsi que les membres désignés par l'Association.

13.8.1.3 L'Association choisit trois (3) membres pour représenter le groupe de pilotes au sein du Comité.

13.8.1.4 Une relation de coopération entre les membres du Comité est nécessaire à l'atteinte des objectifs.

13.8.2 Accès

13.8.2.1 La Compagnie permet aux membres du Comité désignés par l'Association d'avoir accès, en temps réel et en mode lecture seulement, à tous les logiciels fournis pour les paramètres de la planification.

13.8.2.2 Les membres du Comité désignés par l'Association ont la possibilité d'examiner la répartition, l'appariement et la couverture des réserves et des horaires. Ils sont consultés et peuvent faire des recommandations.

13.8.3 Transparence

Les membres du Comité désignés par la Compagnie communiquent l'évolution des horaires aux membres du Comité représentant l'Association, en temps opportun. Il est entendu que la Compagnie peut déterminer que certains renseignements sont confidentiels. Les membres du Comité acceptent de préserver la confidentialité des renseignements jusqu'à nouvel ordre de la Compagnie.

13.8.4 Coûts

Les dépenses quotidiennes et les libérations des PNT membres du Comité sont assumées par l'Association. Les frais de transport entre la base d'un membre désigné par l'Association et le lieu de rencontre pour le Comité de planification sont assumés par la Compagnie.

13.9 VOLS HORS PROGRAMME (« OPEN TIME »)

Une lettre d'entente sur un projet pilote de programme d'open time sur le « petit porteur » sera négociée entre les deux parties dans les trente (30) jours de la ratification de la convention. Cette lettre devra au minimum inclure les éléments discutés lors du processus de conciliation.

13.10 ÉCHANGE OU DON DE COURRIER ENTRE LES PNT

Lors d'un don ou d'un échange de courrier, le nombre de CHV publiés ou au minimum garantis (le plus élevé des deux) à l'horaire original pour chaque PNT seront payés, sans égard au nombre de CHV qui ont été échangés ou donnés entre les PNT.

13.10.1 Un courrier peut être échangé ou donné dans les vingt-quatre (24) heures suivant la publication des horaires. Les demandes effectuées après cette période, mais à plus de soixante-douze (72) heures avant le début de la première période en devoir du courrier seront accordées à condition qu'elles n'engendrent aucun coût supplémentaire. L'échange ou le don est effectif aussitôt que les demandes des deux (2) PNT sont compatibles. Si le courrier n'a pu être échangé ou donné avant ce délai, le PNT doit effectuer le courrier.

La liste des transporteurs aériens qui imposent des coûts lors de modification de réservation est disponible sur l'intranet.

13.10.2 Lors d'un échange ou d'un don de courrier entre PNT, les CMG sont uniquement déplacés ou abandonnés. Aucun IOU ne peut être réclamé. Dans ce cas spécifique, un CMG pourra être seul.

13.10.3 Lors d'un échange ou d'un don de courrier entre deux (2) PNT, les CHV mensuels donnés ou échangés ne seront pas comptabilisés.

Exemple : Le total mensuel publié d'un PNT 1 est de soixante-dix-huit (78) CHV et d'un PNT 2 est de soixante-douze (72) CHV. Ils détiennent donc quatre-vingts (80) CHV garantis. Le PNT 1 donne un vol de dix (10) CVH au PNT 2. Voici comment seront gérés les CHV : le PNT 1 a réellement volé durant soixante-huit (68) CHV et le PNT 2 a réellement volé quatre-vingt-deux (82) CHV et les deux (2) demeurent payés pour quatre-vingts (80) CHV.

13.10.4 Le surtemps est applicable et calculé à partir des CHV publiés.

Exemple : Dans l'exemple à l'article 13.10.3, le PNT 1 effectue par la suite un vol de huit (8) CHV

sur une journée blanche, le calcul se fera conformément à l'article 14.14, donc sera rémunéré selon le calcul suivant : 78 CHV publiés + 8 CHV = 86 CHV (5 CHV taux régulier et 1 CHV à taux majoré de 50 %).

13.10.5 Tous les échanges de courrier doivent être conformes à la convention collective et aux Règlements de l'Air Canadien (RAC)

13.11 ACCÈS AU SYSTÈME DE SUIVI DES ÉQUIPAGES

Dans le cadre de leurs fonctions et dans le but d'éviter des litiges éventuels, la Compagnie permet aux membres du CEP un accès Web au système de suivi des équipages AIMS. Ce système fournit la photo complète en temps réel de l'opération des équipages PNT : retards, maladies, horaires, etc. De plus, les paramètres utilisés pour la production des courriers et des horaires dans les systèmes Altitude et PBS seront disponibles pour consultation par le Comité conjoint de planification et par le CEP. Des sessions d'entraînement pour l'utilisation du programme AIMS seront données aux membres du CEP qui en feront la demande au directeur de la Planification.

14. CONDITIONS DE TRAVAIL

14.1 Base permanente et base d'affectation

- 14.1.1** La Compagnie exploite trois (3) bases permanentes soit Montréal, Toronto et Vancouver.
- 14.1.2** À l'embauche, le PNT est affecté par la Compagnie à l'une des trois (3) bases permanentes.
- 14.1.3** La base du PNT apparaît sur la liste d'ancienneté.
- 14.1.4** Le PNT dont le numéro d'ancienneté est égal ou inférieur à la borne est protégé à sa base dans toutes les classifications sur tous les types d'avions.

Exemple : Borne # 213

Un commandant en second basé à Montréal détenant le numéro d'ancienneté 205 obtient un poste de commandant A310 affiché pour la base de Toronto. Puisque son numéro d'ancienneté est inférieur à la borne, il n'a pas à changer de base pour exercer son poste.

- 14.1.5** Le PNT dont le numéro d'ancienneté est supérieur à la borne est protégé à sa base dans sa classification sur son type d'avion. Par contre, s'il se porte volontaire pour changer de classification ou de type d'avion, il peut être appelé à changer de base pour exercer ses nouvelles fonctions. Cependant, s'il est forcé de changer de type d'avion ou de classification en raison d'un déplacement, il maintient sa base.

Exemple : Borne # 213

Un commandant en second détenant le numéro d'ancienneté 220 indique dans sa lettre de préférence qu'il est volontaire pour changer sa base de Montréal à Toronto ou Vancouver afin d'obtenir un poste de commandant A310. Si la Compagnie affiche un poste de commandant A310 à Toronto et que ce commandant en second l'obtient, il doit changer sa base pour Toronto.

- 14.1.6** Nonobstant l'article 14.1.5, la Compagnie peut transférer un PNT à une autre base sous réserve qu'il ait été en mise à pied durant une période égale ou supérieure à quatre (4) mois consécutifs et qu'il détienne un numéro d'ancienneté supérieur à la borne. Le changement de base doit être signifié par écrit avec copie à l'Association.
- 14.1.7** La borne initiale correspond au numéro 180 de la liste d'ancienneté des pilotes du 1^{er} décembre 2010. Ce numéro est diminué d'une unité pour chaque deux (2) départs ou maladies qui auront une durée de plus de deux (2) ans et dont le retour au travail est improbable et dont le numéro d'ancienneté est inférieur à ladite borne.

<i>Exemple :</i>	<i>Borne</i>
1 ^{er} décembre 2010	# 180
1 ^{er} septembre 2011, retraite du PNT# 2	# 180
10 octobre 2011, démission du PNT# 65	# 179
15 mars 2012, retraite du PNT # 5	# 179
12 juin 2012, démission du PNT # 110	# 178

- 14.1.8** Lorsque son numéro d'ancienneté rejoint la borne, le PNT a droit, une fois en cours d'emploi, à un transfert à la base de son choix, peu importe le poste qu'il occupe, et ce, conformément aux dispositions des articles 15.5 et 15.6. Ce transfert s'effectue seulement au moment de rejoindre la borne et le PNT qui désire se prévaloir de cette clause doit en informer son chef pilote dans les trente (30) jours. Le délai de trente (30) jours est calculé à partir de la date de publication de la liste d'ancienneté de juillet ou décembre, selon le cas.
- 14.1.9** Le poste temporaire pour remplacer un PNT en congé de maladie doit être offert par ordre d'ancienneté, sans égard à sa base ou classification. Le poste sera comblé dans la base du PNT à remplacer.

14.2 Base temporaire

- 14.2.1** Une base temporaire ne peut être exploitée pendant plus de six (6) mois continus. Une lettre d'entente doit être conclue afin d'opérer une nouvelle base.
- 14.2.2** L'affectation des PNT à une base temporaire ne peut dépasser vingt pour cent (20 %) des effectifs et se fait sur une base volontaire, selon l'ancienneté. Si le nombre de volontaires est insuffisant, l'affectation se fait sous forme de courriers en respectant la base du PNT ou en y affectant des PNT saisonniers.

14.3 Début et fin de la période en devoir

L'heure de début et de la fin d'une période en devoir varie en fonction des affectations, selon le tableau suivant :

Affectation	Début de la période	Fin de la période
Vol international	Une (1) heure et vingt (20) minutes avant le départ du vol	Quinze (15) minutes après la pose des cales à la destination finale
Vol continental	Une (1) heure avant le départ du vol	Quinze (15) minutes après la pose des cales à la destination finale
MEP aérienne ou ferroviaire	Une (1) heure avant le départ	Quinze (15) minutes après l'heure prévue d'arrivée
MEP terrestre ¹	À l'heure prévue pour le départ	Arrivée du PNT à sa base ou aux installations de repos

- 1) Seules les MEP terrestres dont la durée planifiée est de plus d'une (1) heure sont calculées dans la durée des périodes en devoir. Cependant, la Compagnie réajustera le temps planifié des MEP terrestres si sur un échantillonnage de quinze (15) occurrences, trente pour cent (30 %) ou plus de celles-ci sont rapportées être plus longues.
- 2) Dans tous les cas, la période en devoir est toujours calculée en fonction de la base d'affectation.

14.4 Période en devoir et temps de service de vol

- 14.4.1** Les durées maximales planifiées des temps de service de vol et des périodes en devoir sont les suivantes :

Période en devoir de jour

Équipage régulier :	Temps de service de vol :	quatorze (14) heures
	Période en devoir :	quinze (15) heures
Équipage augmenté :	Temps de service de vol :	quinze (15) heures
	Période en devoir :	quinze (15) heures

Période en devoir de nuit :

Temps de service de vol :	quatorze (14) heures
Période en devoir :	quatorze (14) heures
Mise en place seulement :	quinze (15) heures

Note : Après un vol, le temps consacré à la MEP est pris en compte dans le calcul de la période en devoir du courrier mais non dans celui du temps de service de vol.

- 14.4.2** Lorsqu'une MEP visant à ramener un PNT à sa base est programmée à l'intérieur de la dernière période en devoir du courrier en vertu de l'article 14.4.3, les dispositions suivantes s'appliquent :

14.4.2.1 le départ de la MEP doit être au plus tard trois (3) heures après l'arrivée prévue du dernier vol opéré par le PNT tout en limitant la durée de la période en devoir à quinze (15) heures;

14.4.2.2 si la disponibilité des vols, incluant le temps requis pour la correspondance, ne permet pas l'application de l'article 14.4.2.1, la durée de la période en devoir peut être planifiée jusqu'à une limite absolue de seize (16) heures, sous réserve que la MEP n'excède pas quatre (4) heures.

- 14.4.3** Lorsqu'un courrier se termine par une MEP à partir d'un aéroport situé au Canada, la Compagnie doit la programmer à l'intérieur de la dernière période en devoir au cours de laquelle le PNT effectue un vol, sous réserve des dispositions de l'article 14.4.2. Si, en vertu des dispositions de l'article 14.4.2, il est impossible de programmer la MEP à l'intérieur de la dernière période en devoir, la Compagnie doit planifier le retour du PNT à sa base, dans les trois (3) heures suivant la fin de sa période de repos. Toutefois, si cette MEP occasionne au PNT une période en devoir de nuit, le retour sera retardé de façon à ce que le départ de la MEP soit prévu entre 7 h 00 et 17 h 00 heure locale, en privilégiant un départ en avant-midi.

- 14.4.4** Un PNT qui a la possibilité d'écourter un courrier qui se termine par une MEP en raison d'une circonstance opérationnelle imprévue (retard, vol de convoyage, etc.) peut le faire si les conditions suivantes sont respectées :

14.4.4.1 le BADE doit être informé des intentions du PNT et lui donner son autorisation. Un refus ne peut être opposé sans motif sérieux lié aux opérations, et

14.4.4.2 la MEP du PNT n'occasionne pas de frais supplémentaires à la Compagnie.

- 14.4.5** Une période en devoir comportant deux (2) segments de vol, dont l'un océanique, ne peut comprendre une MEP après le dernier vol, sauf pour ramener le PNT à sa base.
- 14.4.6** D'ici à l'implantation finale du module FRMS, une période en devoir comportant une MEP effectuée après un vol océanique vers l'est doit se terminer au plus tard à 12 h 00 UTC. Toutefois, il n'y aura pas plus de trois (3) heures d'attente entre l'heure d'arrivée planifiée du vol et le début planifié de la mise en place.
- 14.4.7** Une période en devoir de nuit au cours de laquelle un vol océanique ou un vol de plus de six (6) heures est effectué ne peut comporter de vol après le segment océanique ou de vol de plus de six (6) heures.
- 14.4.8** Aucun vol ne peut être opéré avec équipage augmenté, si un siège de catégorie CLUB n'est pas réservé à l'usage exclusif des PNT. Pour les vols opérés sur le B737, trois (3) sièges à la deuxième rangée sont réservés.
- 14.4.9** Lorsqu'une MEP est requise avant de l'entraînement sur simulateur, le PNT doit bénéficier d'une période de repos selon l'article 14.7.3.3 à la suite de la MEP. Toutefois, la session de simulateur peut être planifiée immédiatement après la MEP, sous réserve qu'elle ne débute pas avant 15 h 30, heure locale.
- 14.4.10** Un système informatique supporté par la Compagnie s'assure qu'aucun PNT ne sera planifié ou tenu d'effectuer plus de quatre-vingt-dix (90) heures de vol dans les trente (30) derniers jours.

14.5 Prolongation de la période en devoir

- 14.5.1** Si, en raison de circonstances opérationnelles imprévues, un PNT prévoit que son temps de service de vol excèdera quatorze (14) heures [quinze (15) heures avec équipages augmenté], la décision de continuer au-delà de ces limites est laissée à son entière discrétion. Il doit toutefois obtenir l'autorisation du vice-président, Exploitation aérienne, ou de son représentant, s'il prévoit dépasser un temps de service de seize (16) heures, dix-sept (17) avec équipage augmenté. S'il accepte, il peut prolonger son temps de service de vol jusqu'à une limite absolue de dix-sept (17) heures [dix-huit (18) heures avec équipage augmenté].
- 14.5.2** Si, en raison de circonstances opérationnelles imprévues, un PNT prévoit que la durée de sa période en devoir excèdera quinze (15) heures, sans toutefois dépasser les limites de temps de service de vol stipulées à l'article 14.4.1, il doit demeurer en devoir jusqu'à un maximum de dix-sept (17) heures.
- 14.5.3** Si, en raison d'une circonstance opérationnelle imprévue, une période en devoir se terminant à la base du PNT excède seize (16) heures, le PNT a droit, à sa demande, à une chambre d'hôtel à son arrivée à sa base.
- 14.5.4** Si, en raison d'une circonstance opérationnelle imprévue, la période en devoir d'un PNT se termine une (1) heure et moins après le début d'un CMG, le PNT a droit à sa période complète de CMG à partir de l'heure réelle de la fin de sa période en devoir.

14.5.5 Si, en raison d'une circonstance opérationnelle imprévue, la période en devoir d'un PNT se termine plus d'une (1) heure après le début d'un CMG, celui-ci lui sera remis sous forme de deux (2) « IOU », selon la première des éventualités suivantes :

14.5.5.1 si le programme de vols du PNT pour le mois courant ou pour le mois suivant (lorsque publié) comporte une ou des journées blanches, les « IOU » sont remis sur ces journées, au choix du PNT. Toutefois, le PNT n'est pas tenu de remettre ses « IOU » sur des journées blanches qui ne sont pas juxtaposées à une période de CMG ou de congé annuel, ou

14.5.5.2 si l'option décrite à l'article 14.5.5.1 n'est pas disponible, les « IOU » sont ajoutés à la banque de CMG pour le mois suivant.

14.5.6 Lorsque, en raison de circonstances opérationnelles imprévues, tel que décrit à l'article 14.5.1, la durée du temps de service de vol et/ou de la période en devoir est excédée, le PNT qui se porte volontaire à prolonger son temps de service de vol et/ou en devoir au-delà des limites spécifiées à cet article a automatiquement droit aux primes suivantes :

Équipage régulier

Temps de service de vol Prime (brute)

Excède 14 heures 100,00 \$

Excède 15 heures 200,00 \$ (prime additionnelle)

Excède 16 heures 750,00 \$ (prime additionnelle)

Équipage augmenté

Temps de service de vol Prime (brute)

Excède 15 heures 100,00 \$

Excède 16 heures 200,00 \$ (prime additionnelle)

Excède 17 heures 750,00 \$ (prime additionnelle)

La prime de sept cent cinquante dollars (750,00 \$) dollars sera offerte au PNT en cas de circonstances opérationnelles imprévues. Cette prime sera versée au PNT suite à l'obtention d'une validation du vice-président, Exploitation aérienne ou de son représentant.

Si les circonstances changent après l'acceptation de cette prime, conduisant à allonger la période en devoir convenue au moment de l'offre, les PNT seront avisés des changements et peuvent changer leur décision et se prévaloir de leur période de repos prévue à l'article 14.7.3.

Lorsqu'un PNT effectue une période en devoir dont la durée excède quinze (15) heures sans pour autant excéder les temps de service de vol stipulés ci-haut, il a droit à une prime brute de cent dollars (100,00 \$).

14.6 Retard

14.6.1 Lorsque le PNT est avisé d'un retard avant qu'il ne quitte ses installations de repos, le début de la période en devoir est repoussée en fonction de la nouvelle heure de départ du vol ou de la MEP qu'il devait effectuer, et ce, jusqu'à un maximum de trois (3) heures. Si le retard excède trois (3)

heures, la période en devoir est considérée comme ayant débuté trois (3) heures après l'heure originale à laquelle le PNT devait se présenter au travail.

- 14.6.2** Lorsque le PNT se présente au travail sans avoir été avisé du retard, la période en devoir débute à l'heure originale à laquelle il devait se présenter au travail.
- 14.6.3** Lorsque la Compagnie désire aviser le PNT d'un retard, elle doit s'assurer de ne pas interrompre sa période de repos complet, soit entre onze (11) heures et trois (3) heures avant l'heure prévue du départ original.
- 14.6.4** Lorsqu'un retard a pour effet de repousser de plus de trois (3) heures l'arrivée d'un PNT à sa base à la fin d'un courrier, le BADE doit, à la demande du PNT et selon ses instructions, informer qui de droit du retard. Toutefois, le PNT qui le désire peut enregistrer par écrit auprès du BADE des instructions permanentes à cet effet. Le cas échéant, le BADE informe automatiquement qui de droit lors d'un retard de plus de (3) heures.

14.7 Période de repos

- 14.7.1** La durée de la période de repos est l'intervalle de temps entre deux (2) périodes en devoir.
- 14.7.2** La durée minimale de la période de repos varie en fonction de la période en devoir qui la précède et de l'endroit où elle est prise. Dans tous les cas, la durée de la période de repos doit permettre au PNT d'être couché à ses installations de repos pendant un minimum de huit (8) heures continues, mis à part le temps requis pour s'y rendre et en revenir et le temps pour les soins d'hygiène personnelle et les repas.
- 14.7.3** Durée minimale de la période de repos

14.7.3.1 à la base du PNT

Période en devoir précédant la période de repos		
Début de la période (heure locale)	Décalage horaire	Période de repos minimale
00 h 00 – 23 h 59	trois (3) heures et moins	quinze (15) heures
	plus de trois (3) heures	vingt-quatre (24) heures

14.7.3.2 nonobstant les périodes de repos minimales stipulées à l'article 14.7.3.1, un PNT qui est de retour à sa base après avoir effectué un courrier comportant des périodes en devoir avec un décalage horaire supérieur à trois (3) heures a droit à une période de repos minimale de vingt-quatre (24) heures;

14.7.3.3 à l'extérieur de la base du PNT : douze (12) heures.

- 14.7.4** Si, en raison d'une circonstance opérationnelle imprévue, la durée de la période en devoir excède la durée maximale planifiée telle que stipulée à l'article 14.4.1, la durée minimale de la période de repos qui suit est prolongée du nombre d'heures ayant excédé la durée maximale planifiée.

14.7.5 Inapte à exercer ses fonctions en courrier

Un PNT qui, suite à un évènement hors de son contrôle, est inapte à remplir ses fonctions durant un courrier, doit se référer à l'annexe « D » de la convention collective. De plus, un QSAP doit être soumis dans les quarante-huit (48) heures suivant l'évènement.

En cas d'accident du travail, le PNT doit également remplir un rapport de déclaration de blessure au travail (IDR).

14.8 Courrier

14.8.1 Sous réserve des dispositions applicables, les courriers peuvent être modifiés par le BADE en cours de mois. Tous les courriers doivent respecter les dispositions de la présente convention collective.

14.8.2 Sous réserve de l'article 14.8.3, la durée maximale des courriers est de six (6) jours consécutifs.

14.8.3 La durée maximale des courriers effectués dans le cadre d'un ACMI, « Wet Lease » ou « Damp Lease » est de quatorze (14) jours civils consécutifs.

14.9 Modification du programme de vols

14.9.1 Sous réserve des dispositions applicables, le BADE peut, en cours de mois, modifier le programme de vols du PNT. Toutefois, le PNT n'est pas tenu d'effectuer plus de quatre-vingt-dix (90) CHV au cours d'un mois (à moins qu'il ne l'ait préalablement autorisé lors de l'enregistrement de ses demandes) ou d'effectuer plus de sept (7) journées consécutives de travail.

14.9.2 Toute période en devoir effectuée le jour précédant un CMG doit être planifiée afin qu'elle se termine au plus tard à 23 h 59, heure locale, à la base du PNT.

14.10 Disponibilité du PNT en courrier à l'extérieur du Canada

Un PNT, en courrier à l'extérieur du Canada, doit vérifier avec l'hôtel, au moins une fois le matin et une fois en soirée, si le BADE lui a laissé un message. Par contre, le PNT n'a pas à le faire si la période de vérification a cours durant sa période de repos qui suit ou précède immédiatement une période en devoir. Si le BADE lui attribue alors un ou des vols autres que ceux prévus à son courrier au départ de sa base, le PNT est tenu d'accepter l'affectation et doit l'informer de l'heure à laquelle il sera en mesure de se présenter au travail. Toutefois, dans un esprit de collaboration, le PNT doit tenir compte de l'affectation demandée et de sa faisabilité dans les délais impartis afin de minimiser les impacts opérationnels. Le PNT a droit au CHV applicables aux courriers modifiés, selon l'article 14.17.5. Dans le but de minimiser les interruptions de la période de repos d'un PNT, le BADE doit utiliser son jugement lorsqu'il doit rejoindre un PNT à l'installation de repos. Normalement, aucun appel ne sera fait au PNT plus de trois heures trente (3 h 30) avant le décollage prévu au « routing » (feuille de route) original.

14.11 Programme de réserves

14.11.1 La période de réserve est de deux (2) types, soit A.M. ou P.M., ayant chacune une durée de douze (12) heures.

14.11.2 La période de réserve de type A.M. débute à 04 h 00 et se termine à 16 h 00 alors que celle de type P.M. débute à 14 h 00 et se termine à 02 h 00.

Note : La veille d'un CMG ou d'un CMF, la période de réserve de type P.M. prend fin à 23 h 59.

14.11.3 Le BADE doit être en mesure de joindre le PNT par téléphone en tout temps durant sa période de réserve. Le PNT doit s'assurer que son numéro de téléphone principal et, le cas échéant, son numéro de téléphone secondaire, sont enregistrés à son fichier personnel du système E-Crew de la Compagnie.

14.11.4 Une fois avisé qu'il doit effectuer un courrier, le PNT en réserve dispose de deux (2) heures pour se présenter au travail.

14.11.5 Un PNT en réserve qui n'a pu être joint par le BADE après trois (3) appels consécutifs espacés d'au moins dix (10) minutes est réputé non disponible.

Exemple : 1^{er} appel à 12 h 00

2^e appel à 12 h 10

3^e appel à 12 h 20. Si le PNT ne peut être joint lors de cet appel, il est réputé non disponible.

14.11.6 Pendant sa période de réserve, le PNT est tenu d'effectuer tout courrier qui lui est attribué par le BADE à condition que le temps écoulé entre le début de la période de réserve et la fin prévue de la période en devoir n'excède pas vingt-quatre (24) heures. Cette période de vingt-quatre (24) heures est appelée « fenêtre de disponibilité ». Cette fenêtre débute toujours à l'heure de début de la période de réserve soit 04 h 00 ou 14 h 00. Tout PNT dérangé durant sa période de repos a l'opportunité, à sa demande, de refuser le vol et de réinitialiser une nouvelle période de repos.

Exemple 1 : Un PNT effectue une réserve de type A.M. (04 h 00 à 16 h 00). Le BADE l'informe à 13 h 00 qu'il doit effectuer un vol dont le départ est prévu à 20 h 00 avec une fin de période en devoir prévue à 03 h 45. Comme il est prévu que la période en devoir se terminera avant la limite de 04 h 00, le PNT doit effectuer le vol.

Exemple 2 : Un PNT effectue une réserve de type P.M. (14 h 00 à 02 h 00). Le BADE l'informe à 01 h 00 qu'il est requis pour effectuer un vol dont le départ est prévu à 06 h 00 avec une fin de période en devoir prévue à 17 h 30. Comme il est prévu que la période en devoir se terminera après la limite de 14 h 00, le PNT n'est pas tenu d'effectuer le vol.

Exemple 3 : Un PNT effectue une réserve de type PM (14 h 00 à 02 h 00). Le BADE l'appelle pendant sa période de repos pour lui offrir un vol. Le PNT a la possibilité de refuser le vol et de réinitialiser une nouvelle période de repos.

14.11.6.1 Un PNT qui effectue un courrier durant son programme de réserves ne peut être tenu d'accepter que le courrier soit modifié de façon à ce que celui-ci se prolonge au-delà de la journée planifiée du retour à sa base, à moins de circonstances imprévues.

Exemple : Un PNT est en réserve PM lundi, mardi, mercredi, jeudi et vendredi. Le lundi, le BADE lui attribue un courrier qui se termine à sa base le mercredi. Durant son courrier, le BADE lui demande de modifier son courrier, ce qui a pour effet de le faire-terminer à sa base le vendredi. Le PNT peut accepter ou refuser.

- 14.11.7** Les restrictions quant à la disponibilité du PNT en réserve stipulées à l'article 14.11.6 (fenêtre de disponibilité) ne s'appliquent pas si l'attribution d'un courrier est précédée d'un préavis minimal de vingt-quatre (24) heures. Ce préavis doit être donné durant une période de réserve ou à la fin d'un courrier, via le système E-Crew.
- 14.11.8** Lorsqu'en vertu de l'article 14.11.7, le PNT se voit attribuer une période en devoir non conforme à sa « fenêtre de disponibilité », le BADE doit lui retirer, au cours des vingt-quatre (24) heures qui précèdent le début de la période en devoir, toute période de réserve prévue à son programme.
- 14.11.9** Au cours des douze (12) heures qui précèdent le début de sa période de réserve, le PNT est en période de repos que le BADE ne peut interrompre en tentant de le joindre.
- 14.11.10** Nonobstant l'article 14.11.6, un PNT en réserve n'est pas tenu d'effectuer un courrier dont la fin de la période en devoir est prévue après 01 h 00 le jour d'un CMG. S'il accepte, les dispositions de l'article 14.12 s'appliquent.

Un PNT en réserve ne peut refuser l'attribution d'un courrier qui a pour effet de le faire travailler durant un CMF. Toutefois, le BADE ne peut remplacer un CMF par une période de réserve. Le CMF travaillé doit être remis au cours du mois en l'annexant à une période de congé. Ce congé reporté demeure flottant. Toutefois, le PNT doit compléter son mois en ayant obtenu douze (12) congés. La prime stipulée à l'article 14.12.1.2 ne s'applique pas aux CMF travaillés. Par contre, si, à la demande de la Compagnie, le PNT accepte d'obtenir moins de douze (12) congés au cours de son mois en réserve, il reçoit la prime stipulée à l'article 14.12.1.2 pour chacune de ses douze (12) journées de congé travaillées.

14.11.11 Un PNT en réserve peut être tenu d'effectuer un courrier chevauchant le mois suivant pour une période maximale de cinq (5) jours, selon les restrictions suivantes :

- aucune journée de congé ne sera modifiée du programme de vols suite à cette affectation;
- le courrier attribué au PNT en réserve sera écourté (retour à la base) afin de limiter au minimum les modifications de courrier(s) prévu(s) à son programme de vols;
- les autres clauses de la convention collective sont respectées.

14.11.12 Bien que la période de réserve de type P.M. prenne fin à 23 h 59 la veille d'un CMF, le PNT qui est joint par le BADE durant cette période est tenu d'effectuer une période en devoir qui empiète sur son CMF.

Exemple : Le PNT effectue une réserve P.M. le lundi et est en CMF le mardi. Le BADE doit être en mesure de joindre le PNT entre 14 h 00 et 23 h 59. À 16 h 00, le BADE lui attribue un courrier qui débute à 04 h 00 le mardi et se termine à 13 h 00 le mardi. Comme il est prévu que la période en devoir prendra fin avant la limite de 14 h 00, le PNT doit effectuer le vol.

14.11.13 Le PNT en réserve n'est pas tenu d'effectuer plus de sept (7) journées consécutives de travail. Toutefois, aux fins du présent article, les journées de réserve effectuées à la base du PNT pour lesquelles il n'a pas eu à se présenter au travail ne sont pas considérées comme des journées de travail

Exemple : Le PNT est en réserve du lundi au dimanche. Le jeudi, le BADE lui attribue un courrier de six (6) jours alors que ses services n'ont pas été requis le lundi, mardi et mercredi. Si le courrier n'empêche pas sur des CMG, le PNT doit l'effectuer.

14.11.14 Lorsque plusieurs PNT détenant le même poste à la même base sont en réserve durant la même période, le BADE doit procéder aux appels d'affectation selon l'ordre d'ancienneté. Le PNT peut refuser l'affectation si son refus n'occasionne pas le paiement de temps supplémentaire à un PNT ayant moins d'ancienneté.

14.11.15 Le PNT en réserve qui effectue une période en devoir bénéficie par la suite d'une période de repos conformément aux dispositions de l'article 14.7. Il reprend l'horaire original de son programme de réserves à la fin de sa période de repos. S'il est alors en réserve, le BADE doit être en mesure de le joindre à compter des deux (2) dernières heures de sa période de repos. Toutefois, l'appel du BADE ne peut être fait qu'à l'intérieur de la période originale de réserve du PNT et cette fenêtre débute toujours à l'heure de début de la période de réserve, soit 04 h 00 ou 14 h 00.

Exemple 1 : Le PNT est en réserve A.M. le jeudi et le vendredi. Le BADE lui attribue un vol le jeudi et sa période de repos prend fin à 10 h 00 le vendredi matin. Le PNT doit pouvoir être joint par le BADE à compter de 08 h 00 le vendredi matin et peut être tenu de se présenter au travail dès 10 h 00. Le PNT doit terminer sa période en devoir avant 04 h 00, heure locale de sa base.

Exemple 2 : Le PNT est en réserve P.M. le samedi et le dimanche. Le BADE lui attribue un vol le samedi et sa période de repos prend fin à 15 h 00 le dimanche après-midi. Le BADE doit attendre à 14 h 00 pour joindre le PNT et ce dernier peut être tenu de se présenter au travail dès 16 h 00.

14.12 Travail durant un CMG

14.12.1 Lorsqu'un PNT, à la demande de la Compagnie, accepte de travailler durant un CMG, il a l'option de :

14.12.1.1 reporter son congé à une date ultérieure (« IOU »), ou

14.12.1.2 perdre son congé en échange d'une indemnité compensatrice.

14.12.2 Les modalités de report d'un congé en vertu de l'article 14.12.1.1 sont les suivantes :

14.12.2.1 si le programme de vols du PNT pour le mois courant ou pour le mois suivant (lorsque publié) comporte une ou des journées blanches, le « IOU » est remis sur l'une de ces journées, au choix du PNT. Toutefois, le PNT n'est pas tenu de remettre son « IOU » sur une journée blanche qui n'est pas juxtaposée à une période de CMG ou de congé annuel, ou

14.12.2.2 si l'option décrite à l'article 14.12.2.1 n'est pas disponible, le « IOU » est ajouté à la banque de CMG pour le mois suivant.

14.12.3 L'indemnisation compensatrice stipulée à l'article 14.12.1.2 est versée selon les modalités suivantes :

14.12.3.1 la rémunération du PNT est majorée de moitié pour chaque CHV accumulé durant la ou les journées de congé travaillées, nonobstant le total de CHV accumulés durant le mois. Dans tous les cas, le PNT reçoit un minimum de quatre (4) CHV par journée de congé travaillée avec rémunération majorée de moitié, et

14.12.3.2 les CHV accumulés et rémunérés durant les journées de congé travaillées ne sont pas comptabilisés dans le total mensuel du PNT.

Exemple 1 : Le programme de vols du PNT totalise quatre-vingt-trois (83) CHV. Il accepte de travailler durant un (1) CMG et obtient sept (7) CHV pour cette journée. À son salaire régulier pour le mois, s'ajoute une prime de sept (7) CHV dont la rémunération est majorée de moitié.

Exemple 2 : Le programme de vols du PNT prévoyait qu'il était en CMG le mardi et le mercredi et qu'il partait en courrier du jeudi au dimanche. Le PNT accepte de travailler durant ses deux (2) CMG et d'effectuer le courrier suivant :

Mardi : YUL-CDG Départ 22 h 00, heure locale

Mercredi : CDG Arrivée 05 h 00, heure de Montréal

Jeudi : CDG

Vendredi : CDG-YUL

En supplément à son salaire régulier, le PNT reçoit la prime suivante :

Mardi : 4 CHV (minimum par journée de congé travaillée)

Mercredi : 5 CHV (heures de vol)

TOTAL : 9 CHV (dont la rémunération est majorée de moitié)

Pour le calcul du surtemps payable au PNT, les CHV accumulés pour les journées du jeudi et vendredi sont comptabilisés dans son total mensuel. Cependant, les neuf (9) CHV accumulés pour les journées du mardi et du mercredi ne le sont pas.

14.12.4 Lorsqu'un PNT accepte d'effectuer un courrier durant un congé et que, de ce fait, il ne peut effectuer un courrier prévu à son programme de vols, il perd les CHV du courrier qu'il n'a pu effectuer.

14.13 Travail durant une journée de congé annuel

- 14.13.1** La Compagnie, avec l'option prévue à l'article 8.3.2 de la convention collective, peut demander à un PNT de travailler durant ses congés annuels afin d'être affecté à des courriers additionnels à ceux prévus à son programme de vols.
- 14.13.2** Si le PNT accepte volontairement de travailler durant ses congés annuels, le PNT a le choix entre :
- a. recevoir ses journées de congés annuels en double ou;
 - b. se faire rémunérer à temps double pour les crédits effectués durant ses journées de congés annuels malgré toute autre disposition de la convention collective. Dans tous les cas, le PNT reçoit un minimum de quatre (4) CHV par journée de congé annuel travaillée avec rémunération majorée de cent pour cent (100 %).
- 14.13.3** Tous les crédits effectués durant les journées de congés annuels remplaceront les crédits applicables et seront comptabilisés dans les crédits mensuels.
- 14.13.4** La disposition de l'article 17.3 continue de s'appliquer.
- 14.13.5** Dans tous les cas mentionnés ci-haut, lors de l'offre au PNT, les options incluant les CHV applicables seront mentionnées afin que le PNT puisse faire un choix éclairé.

14.14 Travail durant une journée blanche

- 14.14.1** L'attribution d'un courrier à un PNT par le BADE en remplacement d'une journée blanche est assujettie aux dispositions suivantes :
- 14.14.1.1** Si le PNT est en courrier ou s'il est prévu qu'il effectuera un courrier avant la journée blanche visée, le BADE doit lui laisser un message par l'intermédiaire du système E-Crew ou lors d'un appel au BADE. Lorsque les systèmes de communication le permettront, le message sera aussi transmis par SMS aux coordonnées de téléphone cellulaire que le PNT qui le souhaite aura indiquées au système. Conformément à l'article 14.16.5, le PNT est tenu de vérifier ses messages au retour de son courrier et, sous réserve de l'article 14.14.2, il est tenu d'effectuer le courrier qui lui est attribué.
 - 14.14.1.2** Si l'attribution du courrier a pour effet d'empêcher le PNT d'effectuer un courrier prévu à son programme de vols, il reçoit les CHV pour le courrier qui en totalise le plus.
 - 14.14.1.3** Si l'attribution du courrier a pour effet de faire travailler le PNT durant un congé, il peut refuser. S'il accepte, les dispositions de l'article 8.3.2 ou de l'article 14.12 s'appliquent.
- 14.14.2** Si la requête du BADE n'est pas attribuée conformément à l'article 14.14.1.1, le PNT peut refuser. S'il accepte, cette ou ces journées blanches seront rémunérées selon l'article 14.12.3. Toutefois, si l'attribution du courrier a pour effet de le faire travailler durant un congé, les dispositions de l'article 14.12 s'appliquent.

14.15 Ordre d'appel pour du temps supplémentaire

Lorsque la Compagnie a communiqué avec les PNT en réaffectation et en réserve, elle affecte les vols non-couverts dans l'ordre suivant :

- 1- Les PNT sur liste d'affectation prioritaire sont contactés (voir note 1) dans l'ordre suivant :
 - 1.1 par ordre d'ancienneté en débutant avec les PNT en journée blanche, et les PNT en congé, sans toutefois affecter un vol ou une autre activité (ex. formation);
 - 1.2 par ordre d'ancienneté en débutant avec les PNT en journée blanche, et les PNT en congé dont le programme de vols ou une autre activité (formation) sera affecté.
- 2- Les PNT non inscrits sur la liste d'affectation prioritaire dans l'ordre suivant :
 - 2.1 par ordre d'ancienneté en débutant avec les PNT en journée blanche, et ensuite en congé, sans toutefois affecter un vol ou une autre activité (ex. formation);
 - 2.2 par ordre d'ancienneté en débutant avec les PNT en journée blanche, et ensuite les PNT en congé dont le programme de vols ou une autre activité (formation) sera affecté.
- 3- Les PNT provenant d'une autre base en suivant les étapes 1 et 2.
- 4- Les PNT en congé annuel.

Note 1 : La Compagnie tient à jour une liste d'affectation prioritaire : le PNT qui souhaite offrir sa disponibilité doit soumettre son nom afin qu'il soit ajouté à cette liste. Pour se faire, il doit envoyer sa demande par courriel au BADE.

14.16 Crédits d'heures de vol (CHV)

14.16.1 Afin de déterminer la rémunération à laquelle un PNT a droit, la Compagnie comptabilise le nombre total de CHV accumulés par le PNT au cours du mois. Les CHV sont accumulés comme suit :

Activité	CHV
Vol	Cent pour cent (100 %) du temps de vol est converti en CHV. Le PNT obtient un minimum de quatre (4) CHV par période en devoir au cours de laquelle il effectue un vol
MEP aérienne	Cinquante pour cent (50 %) du temps de vol planifié est converti en CHV
MEP terrestre	Cinquante pour cent (50 %) du temps planifié est converti en CHV
Simulateur	5 CHV/session
Formation en <u>classe</u>	3 CHV par période de quatre (4) heures et moins
Congé de maladie ou blessure	4 CHV/jour
Congé annuel	4 CHV/jour
Réserve	3,33 CHV/période
Activité syndicale	4 CHV/jour
PNT qui se présente au travail et dont le vol est annulé ou effectué par un autre PNT	4 CHV
<u>Journée DQ¹</u>	4 CHV/jour
<u>Formation Web</u>	<u>Les activités ne sont pas assignées à l'horaire. Toutefois, les crédits suivants sont comptabilisés dans le total mensuel :</u> <u>2 heures et moins = 1 CHV</u> <u>2 heures 01 à 4 heures = 3 CHV</u> <u>4 heures 01 à 8 heures = 6 CHV</u>

¹ Entrée en vigueur à compter du 1^{er} mai 2018

Il est entendu que la nouvelle mécanique de gestion des formations Web débutera lorsque le système « Qualification Management System » (QMS) sera complètement fonctionnel.

Le PNT qui n'a pas complété sa formation à la date d'échéance réglementaire (le 31 du mois) devient conséquemment non qualifié le 1^{er} jour du mois suivant. Dans un tel cas, il perd les CHV prévus à son horaire ou un minimum de 2,63 CHV par jour si aucune activité n'est prévue.

14.16.2 Un PNT en courrier accumule des CHV selon le total le plus élevé des possibilités suivantes :

14.16.2.1 total de CHV accumulés en temps de vol et en MEP selon les dispositions de l'article 14.16.1, ou

14.16.2.2 total de CHV accumulés à raison de un (1) CHV pour quatre (4) heures en courrier.

Les heures en courrier sont comptabilisées à partir du début de la première période en devoir du courrier jusqu'à la fin de la dernière période en devoir du courrier.

Lorsqu'un courrier chevauche deux (2) mois et que le total de CHV accumulés en vertu de l'article 14.16.2.2 est supérieur au total de CHV accumulés en vertu de 14.16.2.1, la

répartition par mois des CHV supplémentaires générés par l'article 14.16.3 est effectuée au prorata des heures en courrier pour chacun des mois.

Exemple : Un courrier débute le 30 juillet à 16 h 00 et se termine le 2 août à 20 h 00. Il comporte une combinaison d'heures de vol et de MEP totalisant quinze (15) CHV.

<i>Heures en courrier :</i>	<i>76</i>	
<i>Total de CHV accumulés par la règle du 1 dans 4 :</i>	<i>19</i>	<i>(76/4)</i>
<i>Total de CHV supplémentaires générés par l'article 14.16.2.2 :</i>	<i>4</i>	<i>(19-15)</i>
<i>Ces quatre (4) CHV supplémentaires sont répartis comme suit :</i>		
<i>Heures en courrier en juillet :</i>	<i>32</i>	<i>soit 42 %</i>
<i>Heures en courrier en août :</i>	<i>44</i>	<i>soit 58 %</i>
<i>Total CHV générés par l'article 14.16.2.2 pour juillet :</i>	<i>1,7</i>	<i>(42 % de 4)</i>
<i>Total CHV générés par l'article 14.16.2.2 pour août :</i>	<i>2,3</i>	<i>(58 % de 4)</i>

- 14.16.3** Le total des heures de vol et crédits pour MEP accumulés durant une période en devoir qui chevauche deux (2) mois est comptabilisé dans le mois où la période en devoir a débuté, selon l'heure locale.

14.17 ACMI, « Wet Lease » et « Damp Lease »

- 14.17.1** L'affectation des PNT aux ACMI, « Wet Lease » ou « Damp Lease », est assujettie aux modalités suivantes :

14.17.1.1 Le BADE doit informer les PNT des détails du ACMI, « Wet Lease » ou « Damp Lease » en diffusant un message à l'égard du type d'avion, nombre d'équipages requis, destination et durée du courrier, par l'intermédiaire du système E-Crew ou lors d'un appel au BADE. Le message sera aussi transmis par SMS aux coordonnées de téléphone cellulaire que le PNT qui le souhaite aura indiquées au système.

14.17.1.2 Lorsque le service de la Planification ne dispose pas du délai requis pour inclure les vols du ACMI, « Wet Lease » ou « Damp Lease » dans les courriers du mois suivant afin qu'ils soient attribués à l'aide de PBS, le PNT intéressé doit communiquer avec le BADE afin de poser sa candidature.

Le BADE doit d'abord attribuer le ou les vols par ordre d'ancienneté dans la base ou le/les vol(s) origine(nt) parmi les PNT s'étant portés candidats, et ce, peu importe les activités prévues à leur programme de vols. Le BADE n'est toutefois pas tenu d'attribuer le ou les vols à un PNT candidat déjà en courrier au moment où le contrat débute. De plus, le BADE n'est pas tenu de procéder selon l'ordre d'ancienneté si l'intervalle entre l'obtention du ACMI, « Wet Lease » ou « Damp Lease » et le premier vol est de soixante-douze (72) heures et moins.

14.17.1.3 Lorsque l'attribution d'un courrier effectué dans le cadre d'un ACMI, « Wet Lease » ou « Damp Lease », a pour effet de faire travailler un PNT durant un CMG ou un congé

annuel, il ne peut se prévaloir des dispositions de l'article 14.12 s'il s'est porté volontaire. Les journées de congé travaillées sont remises sous la forme de « IOU » selon la première des éventualités suivantes. Si elles ne peuvent l'être, ces journées sont alors rémunérées selon les dispositions de l'article 14.12.

14.17.1.3.1 Si le programme de vols des PNT pour le mois courant ou pour le mois suivant (lorsque publié) comporte une ou des journées blanches, les « IOU » sont remis sur ces journées, au choix du PNT. Toutefois, le PNT n'est pas tenu de remettre ses « IOU » sur des journées blanches qui ne sont pas juxtaposées à une période de CMG ou de congé annuel, ou

14.17.1.3.2 si l'option décrite à l'article 14.15.1.3.1 n'est pas disponible, les « IOU » sont ajoutés à la banque de CMG pour le mois suivant. Les « IOU » qui ne peuvent être reportés sont rémunérés selon les dispositions de l'article 14.12.

14.17.2 Tous les courriers effectués dans le cadre d'un ACMI, « Wet Lease » ou « Damp Lease » doivent respecter les clauses de la convention collective. Toutefois, des conditions particulières peuvent faire l'objet d'une lettre d'entente entre la Compagnie et l'Association. Dans ce cas, il est loisible au PNT de refuser l'affectation à moins qu'il ne détienne le dernier rang d'ancienneté.

14.17.3 Le coût des vaccins et/ou visas requis pour effectuer les ACMI, « Wet Lease » ou « Damp Lease » est pris en charge par la Compagnie.

14.18 BADE

Lors de circonstances exceptionnelles qui nécessitent que le BADE demande une dérogation à la présente convention collective à un PNT, il doit l'en informer au moment de lui proposer le vol ou la rotation.

14.18.1 Tous les coordonnateurs du BADE doivent suivre une formation sur la présente convention collective ainsi que sur le Règlement de l'aviation canadien (RAC) avec la participation d'un membre approuvé par le CEP.

14.18.2 Une ligne téléphonique réservée à l'usage exclusif des PNT est disponible afin qu'ils puissent communiquer en tout temps avec leurs coordonnateurs attitrés du BADE.

14.18.3 Avant le début d'un courrier, le PNT doit confirmer, à l'aide d'un appel téléphonique au BADE ou du système de communication informatique approuvé, qu'il sera présent au travail. L'appel doit être logé entre douze (12) heures et trois (3) heures avant l'heure prévue pour le départ du vol et de la MEP ou de la nouvelle heure de la MEP « OWN ». Le PNT a la responsabilité de vérifier l'heure de départ du vol dans E-Crew.

14.18.4 Le BADE est tenu d'aviser le PNT en courrier de tout retard ou changement audit courrier. Le PNT est avisé de tout retard de plus de trente (30) minutes.

14.18.5 À son retour à sa base à la fin d'un courrier, le PNT doit prendre connaissance des messages que le BADE lui a laissés par l'intermédiaire du système E-Crew ou lors d'un appel au BADE. Le message

sera aussi transmis par SMS aux coordonnées de téléphone cellulaire que le PNT qui le souhaite aura indiquées au système.

14.19 Réaffectation/modification de courrier

14.19.1 Aucun courrier ne peut être retiré d'un programme de vols d'un PNT à moins que le retrait ne soit dû à :

- une annulation de vol, ou
- un changement de type d'avion, ou
- une non-conformité aux dispositions de la présente convention collective, ou
- un changement d'équipage afin d'effectuer un vol d'entraînement ou de vérification, ou
- l'attribution d'un courrier en chevauchement lorsque le PNT est en réserve le mois précédent conformément à l'article 14.11.11.

Cependant, le nombre de jours prévus au courrier original publié, incluant les journées en chevauchement, doit demeurer inchangé et le PNT doit en être informé verbalement dans les plus brefs délais.

14.19.2 Nonobstant l'article 14.17.1, le BADE peut, avec l'accord du PNT, retirer tout courrier de son programme de vols.

14.19.3 Lorsqu'un courrier est retiré du programme de vols d'un PNT pour être attribué à un autre pour fin d'entraînement ou de vérification en vol, il reçoit les CHV applicables à tout le courrier selon l'article 14.14.2. Le PNT est placé en REAT pour la première journée du courrier et en REAF si d'autres journées étaient prévues à son horaire. Les journées de REAF peuvent être remplacées en journées de REAT si le BADE le juge possible.

14.19.4 Lors du retrait d'un courrier de programme de vols d'un PNT, le BADE a l'option :

14.19.4.1 d'informer le PNT que les journées où il devait être en courrier sont changées en journées blanches. Sous réserve de l'article 14.19.3, le PNT ne reçoit pas de CHV pour le courrier annulé;

14.19.4.2 d'informer le PNT qu'il est en réaffectation. Le cas échéant, les dispositions suivantes s'appliquent :

14.19.4.2.1 Le BADE doit communiquer avec le PNT selon les modalités de l'article 14.11.5, entre 17h00 et 18h00, heure locale, la veille des journées où il devait être en courrier, afin de l'aviser si ses services sont requis pour le lendemain. Toutefois, si la période d'appel a cours durant une période de repos minimale selon l'article 14.7.3, le BADE ne doit pas interrompre la période de repos du PNT. Le PNT qui est en réaffectation en raison du retrait d'un courrier constitué d'une seule période en devoir qui chevauche deux (2) jours civils sera contacté par le BADE seulement la veille de la journée où il devait débiter son courrier.

- 14.19.4.2.2** Si le PNT est informé lors de l'appel que ses services sont requis, le BADE ne peut exiger qu'il se présente au travail avant 5h00, heure locale, le lendemain.
- 14.19.4.2.3** Le BADE doit être en mesure de joindre le PNT par téléphone entre 07h00 et 08 h 00 le matin des journées où il devait être en courrier. Toutefois, si la période d'appel a cours durant une période de repos minimale selon l'article 14.7.3, le BADE ne peut tenter de le joindre. Le PNT qui est en réaffectation en raison du retrait d'un courrier constitué d'une seule période en devoir qui chevauche deux (2) jours civils doit être en mesure d'être joint par le BADE seulement le matin de la journée où il devait débiter son courrier.
- 14.19.4.2.4** Lorsque le BADE communique avec un PNT entre 07h00 et 08h00 afin d'obtenir ses services, le PNT dispose d'un délai minimal de deux (2) heures trente (30) minutes suivant l'appel pour se présenter au travail. Si l'heure à laquelle il doit se présenter au travail se situe dans une fenêtre de dix (10) heures suivant l'appel du BADE, la période en devoir est considérée comme ayant débuté deux (2) heures trente (30) minutes après l'appel. Sinon, la période en devoir débute à l'heure à laquelle le PNT doit se présenter au travail.
- 14.19.4.2.5** La dernière journée où il devait être en courrier, le PNT doit vérifier si le BADE lui a laissé des messages dans E-Crew. Un message SMS est aussi envoyé si le PNT a sélectionné cette option, comme il le ferait au retour d'un courrier. Cette vérification doit se faire entre 17h00 et 18h00, heure locale. Un PNT en réaffectation reçoit les CHV du courrier qu'il devait effectuer ou du nouveau courrier qui lui a été attribué, celui en comptant le plus.
- 14.19.4.2.6** Le BADE ne peut assigner un courrier à un PNT si l'heure planifiée d'arrivée à sa base dépasse l'heure d'arrivée du courrier original de plus de trois (3) heures jusqu'à concurrence de minuit (00h00).
- 14.19.4.3** Si le PNT s'est présenté au travail avant que le BADE ne l'informe qu'il n'a plus à effectuer son courrier, il reçoit quatre (4) CHV pour la journée. Si le courrier annulé excédait une journée, le BADE peut aviser le PNT qu'il est en réaffectation ou en journées blanches selon les dispositions du présent article.
- 14.19.5** Si le courrier du PNT est modifié après la publication du programme de vols, il a droit aux CHV pour le courrier original ou modifié, celui en comptant le plus.
- 14.19.6** Aucun courrier attribué dans le cadre d'une réaffectation ne peut chevaucher le mois suivant si le programme de vols pour ce mois n'est pas publié.

14.20 Retour au travail après un congé de maladie

- 14.20.1** Lorsqu'un PNT qui détient un programme de vols se rapporte apte au travail après un congé de maladie alors qu'il devait être en courrier les dispositions suivantes s'appliquent :
- 14.20.1.1** si les services du PNT sont requis au moment de l'appel, il dispose d'un délai minimal de deux (2) heures trente (30) minutes suivant l'appel pour se présenter au travail. Si l'heure à laquelle il doit se présenter au travail se situe dans une fenêtre de dix (10) heures suivant l'appel du PNT, la période en devoir est considérée comme ayant débuté deux (2) heures trente (30) minutes après l'appel. Sinon, la période en devoir débute à l'heure à laquelle le PNT doit se présenter au travail. Nonobstant ce qui précède, le BADE ne peut exiger que le PNT travaille au cours d'une journée pour laquelle il n'était pas prévu être au travail;
- 14.20.1.2** si les services du PNT ne sont pas requis au moment de l'appel, les dispositions de l'article 14.19.4 s'appliquent.
- 14.20.2** Lorsqu'un PNT qui détient un programme de réserves se rapporte apte au travail après un congé de maladie, il reprend son horaire de réserve. S'il se rapporte apte au travail alors qu'il devait être en réserve, il dispose d'un délai minimal de deux (2) heures suivant l'appel pour se présenter au travail, et ce, conformément aux dispositions de l'article 14.11.4. S'il se rapporte apte au travail alors qu'il devait être en CMF, les dispositions de l'article 14.11.11 s'appliquent.
- 14.20.3** Lorsqu'un PNT se rapporte apte au travail au cours d'un CMG ou d'une journée blanche, il reprend son horaire de travail tel que publié. Si le BADE requiert ses services, les dispositions des articles 14.12 et 14.13 s'appliquent.

15. PER DIEM ET DÉPENSES ABSORBÉES PAR LA COMPAGNIE

15.1 Per diem

15.1.1 Sous réserve de l'article 15.1.2, la Compagnie verse au PNT absent de sa base pour recevoir de la formation ou effectuer un courrier une allocation (per diem) basée sur les taux horaires stipulés aux articles 15.2 et 15.3, et ce, pour la durée de son absence. Ce taux horaire s'applique à compter de l'heure de départ, prévue ou réelle, du vol ou de la MEP au début de la période d'absence, selon la première éventualité. Il cesse de s'appliquer à l'heure réelle d'arrivée du vol ou de la MEP à la base du PNT, à la fin de la période d'absence. En cas de circonstances opérationnelles imprévues, la Compagnie peut demander à un PNT de déroger à sa période minimale de repos à sa base. S'il l'accepte, il a droit à une chambre d'hôtel ainsi qu'au per diem pour la durée de son absence.

15.1.2 Seuls les courriers comportant au moins une période au sol continue de quatre (4) heures et plus (cale à cale) donnent droit au per diem. Si un programme de formation oblige un PNT à quitter sa base pour une période excédant trente (30) jours civils consécutifs, l'Association négocie, pour cette occasion, un taux horaire spécifique.

15.1.3 Le PNT qui débute une période en devoir qui se termine à l'extérieur du Canada reçoit le taux horaire hors Canada jusqu'à la fin de la prochaine période en devoir qui se termine au Canada. À ce moment, s'il est toujours en courrier, il reçoit le taux horaire Canada jusqu'à la fin du courrier ou jusqu'à ce qu'il débute une autre période en devoir se terminant à l'extérieur du Canada.

Note : La majoration RUI s'applique à compter du début de la période en devoir qui se termine au Royaume-Uni ou en Irlande jusqu'à la fin de la période en devoir qui se termine à l'extérieur du Royaume-Uni ou de l'Irlande.

Exemple : Courrier pour un PNT basé à YUL

Courrier	Période en devoir	Taux horaire
Jour 1	YUL-YYZ-YHZ-YYZ	Canada
Jour 2	YYZ-LGW	Hors Canada + majoration RUI à partir du début de la période en devoir
Jour 3	LGW-CDG	Hors Canada + majoration RUI jusqu'à la fin de la période en devoir
Jour 4	CDG-YYZ-YUL	Hors Canada jusqu'à l'arrivée du vol à YUL

15.2 Taux horaire pour le per diem

En vigueur	Canada	Sud	Europe	Royaume-Uni et Irlande
01-05-15	4,37 \$	5,63 \$	5,63 \$	6,24 \$
01-05-16	4,45 \$	5,74 \$	5,74 \$	6,37 \$
01-05-17	4,54 \$	5,86 \$	5,86 \$	6,49 \$
01-05-18	4,63 \$	5,98 \$	5,98 \$	6,62 \$
01-05-19	4,73 \$	6,09 \$	6,09 \$	6,76 \$

Le PNT en formation aux États-Unis reçoit le taux Royaume-Uni et Irlande.

15.3 ACMI, « Wet Lease » et « Damp Lease »

Un PNT qui effectue un ACMI, « Wet Lease » ou « Damp Lease » dont la durée prévue est de sept (7) à quatorze (14) jours civils reçoit, pour la durée entière du courrier, le per diem Europe ou en devise Euro si celui-ci est en Europe, selon le plus élevé des deux.

15.4 Bagages perdus, volés ou endommagés/arrêt technique imprévu

15.4.1 Lorsque la ou les valises du PNT sont volées alors qu'il est en courrier ou en voyage de formation, la Compagnie lui verse les indemnités suivantes :

Période prévue en dehors de la base	Montant
<u>Six (6) jours et moins</u>	<u>600 \$</u>
<u>Sept (7) jours et plus</u>	<u>750 \$</u>

15.4.2 Afin d'être admissible aux indemnités stipulées à l'article 15.4.1, le PNT doit soumettre à la Compagnie un rapport d'évènement, incluant une liste détaillée du contenu de la valise et la valeur de remplacement de chaque article.

15.4.3 Lorsque les bagages enregistrés du PNT sont perdus alors qu'il est en courrier ou en voyage de formation, la Compagnie lui verse, sur présentation d'une pièce justifiant la perte de la valise, une indemnité de deux cents dollars (200 \$) calculée à partir de son arrivée à l'hôtel, et par la suite, il reçoit une indemnité de cinquante dollars (50 \$) par période de vingt-quatre (24) heures supplémentaire jusqu'à un maximum de six cents dollars (600 \$).

15.4.4 Si le PNT n'a pas récupéré sa (ses) valise (s) dans les sept (7) jours suivant la perte, ce sont alors les dispositions de l'article 15.4.1 qui s'appliquent.

15.4.5 Afin d'être admissible aux indemnités stipulées à l'article 15.4.3, le PNT doit soumettre à la Compagnie une copie du rapport de bagage manquant de la Compagnie aérienne en cause.

15.4.6 Lorsque la valise du PNT est endommagée alors qu'il est en courrier ou en voyage de formation, la Compagnie lui rembourse les frais de réparation, sur présentation de pièces justificatives.

15.4.7 Lors d'un vol continental, en cas d'arrêt technique imprévu nécessitant une période de repos, la Compagnie verse, sur présentation de pièces justificatives, les indemnités prévues à l'article 15.4.3.

15.5 Admissibilité aux indemnités de déménagement

15.5.1 Tout PNT qui compte plus de trois (3) ans de service actif et qui effectue un transfert de base volontaire a droit aux indemnités de déménagement prévues à l'article 15.6.

15.5.2 Tout PNT forcé de changer de base en vertu de l'article 14.1.6 a droit aux indemnités de déménagement prévues à l'article 15.6.

15.6 Indemnités de déménagement

Un PNT qui y a droit, reçoit les indemnités de déménagement suivantes :

15.6.1 Recherche d'un nouveau domicile

- 15.6.1.1** Pour fins de recherche d'un nouveau domicile, le (la) PNT et sa (son) conjoint (e) ont droit à deux (2) billets d'avion confirmés chacun, aller-retour entre la base d'origine et la nouvelle base.
- 15.6.1.2** Le PNT peut utiliser à cette fin cinq (5) de ses CMG sur la période de son choix.
- 15.6.1.3** Le PNT reçoit, pour cette période, le per diem Canada.
- 15.6.1.4** Durant cette période, le (la) PNT et sa (son) conjoint (e) sont hébergés à l'hôtel retenu par la Compagnie.

15.6.2 Transport

- 15.6.2.1** La Compagnie détermine le mode de transport à utiliser par le PNT et sa famille pour son transfert à sa nouvelle base. Par contre, si un PNT doit parcourir plus de six cents (600) kilomètres à partir de sa base actuelle afin de s'établir à son nouveau domicile, le PNT aura alors le choix de son moyen de transport. Toutefois, cette disposition exclut les transferts entre Montréal et Toronto.
- 15.6.2.2** Les dépenses reliées au transport d'un maximum de deux (2) automobiles du PNT sont défrayées par la Compagnie qui détermine le mode de transport à être utilisé. Si elle demande au PNT de conduire son ou ses véhicules, il a droit au remboursement de son kilométrage conformément à la politique d'Air Transat applicable à ses employés. La Compagnie reconnaît devoir garder l'Association informée de cette politique ainsi que de tout changement apporté à celle-ci.
- 15.6.2.3** Si le PNT utilise son automobile, la durée du déplacement est établie en fonction de la base où il est transféré, i.e. :
- entre Montréal et Toronto : un (1) jour (le PNT a droit à huit (8) heures de per diem);
 - entre Montréal ou Toronto et Vancouver : maximum de huit (8) jours (le PNT reçoit le per diem Canada pour la durée du déplacement et, sur présentation de pièces justificatives, la Compagnie lui rembourse les frais d'hébergement [hôtel de catégorie 3 étoiles ou l'équivalent] pour lui et sa famille).

15.6.3 Hébergement et per diem

- 15.6.3.1** Lorsqu'il ne peut plus habiter son domicile à sa base d'origine, le PNT a droit, sur présentation de pièces justificatives, au remboursement des frais d'hébergement (hôtel de catégorie 3 étoiles ou l'équivalent) pour lui et sa famille jusqu'à ce qu'il puisse résider dans son domicile à sa nouvelle base. De plus, l'hôtel doit être situé dans un rayon de vingt-cinq (25) kilomètres de son nouveau domicile et être en mesure d'accueillir convenablement tous les membres de la famille du PNT.

La durée d'application de cette disposition ne peut excéder l'intervalle entre le jour du début du déménagement et deux (2) jours après l'arrivée des effets du PNT à sa nouvelle base. Le PNT reçoit, pour cette période, le per diem Canada.

15.6.4 Déménagement et installation

15.6.4.1 Suite à une promotion, un PNT qui déménage aura, selon la pratique courante, un délai de trois (3) mois suivant la date de sa promotion pour s'installer convenablement à son nouveau domicile. Au cours du mois d'installation à sa nouvelle base, le PNT a droit à cinq (5) CMG additionnels. À compter du jour d'arrivée de ses meubles et effets personnels à sa nouvelle base, le PNT peut prendre, de façon consécutive, sept (7) des CMG auxquels il a droit pour ce mois. Cette période peut chevaucher deux (2) mois en fonction de la date d'arrivée des meubles et effets personnels du PNT.

15.6.4.2 La Compagnie assume les frais reliés au déménagement des meubles et effets personnels du PNT, jusqu'à concurrence de dix mille kilogrammes (10 000 kg). La Compagnie choisit une entreprise de déménagement reconnue. Le déménagement couvert, de type « Clés en main » avec service d'emballage et de déballage, est facturé directement à la Compagnie.

15.6.4.3 Les frais divers reliés au changement de domicile du PNT (frais de notaire, taxe de bienvenue, résiliation de bail, services publics, etc.) sont remboursés par la Compagnie sur présentation de pièces justificatives à cinquante pour cent (50 %) jusqu'à un maximum de dix mille dollars (10 000 \$).

15.6.4.4 L'indemnité de déménagement versée au PNT est amortie sur une période de trente-six (36) mois. Si le PNT obtient un nouveau transfert de base au cours de cette période, il n'a pas droit à une nouvelle indemnité de déménagement. En outre, il doit rembourser la Compagnie au prorata du temps restant à la période d'amortissement.

15.7 Repas d'équipage

Un comité formé d'au moins deux (2) représentants des PNT, veille de concert avec la Compagnie sur tous les aspects de la nutrition, c'est-à-dire la quantité, la qualité et la variété. La Compagnie consultera les membres du comité avant l'établissement, le changement ou le renouvellement des repas d'équipage. La Compagnie s'engage à fournir une liste détaillée de tous les items de repas d'équipage contenus dans les contrats avec les fournisseurs.

15.7.1 Le comité et la Compagnie, en plus de leur mandat général mentionné à l'article 15.7, devront instaurer des pratiques nutritionnelles qui permettent aux PNT d'obtenir un nombre de choix de repas adaptés à l'heure de leur consommation, de se voir servir des repas à intervalles appropriés, en accord avec le guide alimentaire canadien et d'utiliser des couverts de qualité égale à la classe Club.

15.7.2 Les dispositions de l'article 15.7.1 sont censées couvrir la majorité des situations. Quelques ajustements aux repas d'équipage peuvent être nécessaires sur certains itinéraires afin de maintenir un niveau approprié de nutrition. Ce faisant, lorsque les normes impliquant la qualité, la

quantité et/ou la variété des repas seront considérées déficientes ou en détérioration, la Compagnie s'engage à corriger la situation dans les trente (30) jours suivant la réception de la plainte écrite par le comité des repas.

15.8 Documentation

La Compagnie assume la totalité du coût des annotations, renouvellement de qualifications et de passeport, visas ainsi que de tout autre document légal nécessaire à l'exercice des fonctions du PNT.

15.9 Stationnement

La Compagnie fournit au PNT, à un aéroport canadien, un stationnement gratuit et sécuritaire.

16. HÉBERGEMENT ET TRANSPORT

16.1 Hébergement

- 16.1.1** Lorsqu'une période en devoir comporte une période au sol de trois (3) heures et plus, le PNT a droit, à sa demande, à l'accès à un salon Classe Affaires, lorsque disponible à l'aéroport. La Compagnie rembourse alors au PNT les frais d'accès à un tel salon. Si le PNT fait le choix d'avoir accès à un tel salon, il ne peut faire la demande d'une chambre d'hôtel si sa période en devoir comporte une période au sol de cinq (5) heures et plus.

Il est entendu que la salle d'équipage n'est pas considérée comme un salon Classe Affaires. La liste des salons Classe Affaires est disponible sur l'intranet.

- 16.1.2** La Compagnie fournit une chambre d'hôtel privée au PNT qui est à l'extérieur de sa base et qui bénéficie d'une période de repos égale ou supérieure aux périodes de repos minimales stipulées à l'article 14.7.
- 16.1.3** Les hôtels utilisés par les PNT doivent tous être approuvés par le comité d'hébergement de l'Association. La chambre d'hôtel doit être disponible pour le PNT à son arrivée au comptoir d'enregistrement. Dans le cas contraire, le PNT doit aviser le BADE qui voit à régler la situation ou à référer le PNT à un autre hôtel équivalent. Une heure après l'appel fait au BADE, si la situation n'est pas réglée, le PNT pourra se procurer une chambre dans un hôtel équivalent.

Lors de sous-contrats de six (6) mois et moins, la Compagnie et l'Association désigneront un des premiers PNT assignés à ce sous-contrat afin d'effectuer une visite des hôtels disponibles selon la grille d'évaluation utilisée par le comité d'hébergement.

- 16.1.4** Lors d'une escale dont la durée est de vingt (20) heures et plus (cale à cale), ou si une rotation comprend plusieurs escales au même aéroport et que au moins une escale est d'une durée de vingt (20) heures et plus, l'hôtel doit être situé dans la ville principale desservie par l'aéroport de départ ou d'arrivée. Le PNT doit disposer d'une chambre privée, exposée à un bruit minimal, bien ventilée et dotée de dispositifs fonctionnels de contrôle de la température et de la lumière.

16.1.4.1 Nonobstant les dispositions prévues à l'article 16.1.4, pour les villes de Toronto et de Montréal, les hôtels situés dans un rayon de dix (10) km de l'aéroport sont acceptables.

16.1.4.2 Le comité des hôtels déterminera la pertinence d'avoir deux (2) hôtels dont un pour les escales de plus de vingt (20) heures et un pour celles de moins de vingt (20) heures, dans toutes les villes où les PNT sont en escale et en fera la recommandation à la Compagnie.

- 16.1.5** Si un PNT est logé à un hôtel non approuvé par le comité des hôtels et qui est de qualité inférieure au réseau, il reçoit une compensation de cent dollars (100 \$) par période de vingt-quatre (24) heures ou moins dans cet hôtel. L'évaluation de la qualité de l'hôtel est faite conjointement entre l'Association et la Compagnie, en fonction des critères prévus à la grille d'évaluation. Cette compensation ne s'applique pas à l'article 16.1.1, lors de formations ponctuelles à l'extérieur des sites normalement prévus (ex. CAE Montréal) ainsi que dans les cas des vols nolisés ponctuels.

- 16.1.6** La Compagnie s'engage à exiger des hôtels que l'attribution des chambres soit effectuée de façon séparée entre les PNT et les PNC. À cet effet, les clefs seront réparties en deux enveloppes différentes et identifiées clairement. La Compagnie s'engage à rendre disponibles aux PNT les critères pour la sélection des chambres de chaque hôtel en particulier.
- 16.1.7** La Compagnie s'engage à informer le personnel navigant de la procédure décrite ci-haut et du fait qu'il est strictement interdit à quiconque d'effectuer des réservations de chambre spécifique dans les hôtels du réseau lorsque le membre d'équipage est en devoir.

16.2 Comité d'hébergement

- 16.2.1** La Compagnie reconnaît la formation d'un comité d'hébergement composé de trois (3) PNT. Ce comité a pour mandat de :
- 16.2.1.1** recueillir les commentaires des PNT concernant les hôtels utilisés;
 - 16.2.1.2** faire part à la Compagnie des plaintes formulées par les PNT;
 - 16.2.1.3** s'assurer que les hôtels utilisés respectent les critères établis;
 - 16.2.1.4** demander un changement d'hôtel lorsque celui-ci ne correspond plus aux critères établis.
- 16.2.2** La Compagnie s'engage à libérer et à octroyer les crédits pour activités syndicales selon l'article 14.14.1 aux membres du comité d'hébergement, lorsque des réunions avec la Compagnie sont requises.

16.2 Comité de sélection

Lorsqu'un changement d'hôtel est requis ou qu'une nouvelle destination est desservie, les parties conviennent des dispositions suivantes :

- 16.3.1** le comité de sélection composé d'un PNT (membre du comité d'hébergement ou son délégué), d'un PNC et des représentants de la Compagnie est formé;
- 16.3.2** les membres du comité de sélection visitent les hôtels préalablement sélectionnés par la Compagnie et les évaluent à l'aide de la grille d'évaluation. Par la suite, le comité se réunit afin de choisir des hôtels approuvés qui seront utilisés à chacune des destinations;
- 16.3.3** la Compagnie s'engage à libérer le membre du comité de sélection afin qu'il visite les hôtels et participe aux réunions du comité. Lorsqu'il s'absente afin de visiter les hôtels, le PNT a droit aux crédits et per diem applicables aux courriers alors que pour les réunions, il a droit aux crédits pour activité syndicale, selon l'article 14.14.1.

Note : Les hôtels approuvés par le comité de sélection, mais non utilisés régulièrement, seront valides pour une durée maximale de cinq (5) ans pour les hôtels d'Europe et d'Amérique du Nord et de trois (3) ans pour les hôtels dans le sud.

Les visites d'hôtels doivent être soumises au comité cinq (5) jours avant le départ du comité. De plus :

- une heure et demie (1 h 30) doit être planifiée par hôtel pour la visite;
- pas plus de quatre (4) visites par jour si un positionnement est prévu cette journée-là;
- pas plus de cinq (5) visites par jour si aucun positionnement n'est prévu.

16.4 Transport

16.4.1 Lorsqu'un PNT dispose d'une chambre d'hôtel, la Compagnie lui fournit le transport entre l'aéroport et l'hôtel.

16.4.2 Lorsque requis, la Compagnie fournit le transport au PNT afin qu'il termine son courrier à l'aéroport à partir duquel il a débuté le courrier.

16.4.3 Lors d'une MEP sur Air Transat, le PNT obtient, en fonction des disponibilités, un siège de catégorie CLUB. Ces sièges sont attribués par ancienneté, tel que stipulé dans la politique interne, les commandants, commandants en second et cadres supérieurs de la Compagnie ayant toutefois priorité. Lorsqu'aucun siège CLUB n'est disponible à l'enregistrement, les MEP sur Air Transat sont effectuées sur des sièges de type double inclinables (ex : 26 J-K sur le A310; 16 C et H sur le B737-800 et 14 C et H sur le B737-700). Une indemnité de cent cinquante dollars (150 \$) est versée au PNT qui n'a pu obtenir un des sièges ci-haut mentionnés.

16.4.4 Lorsque le(s) temps de vol d'une MEP aérienne ou d'une combinaison de vols de MEP consécutifs est (sont) planifiée(s) à plus de six (6) heures, incluant le temps aérien avec le transporteur Air Transat :

- a) le PNT dispose d'un siège en classe Affaires sur le transporteur aérien autre qu'Air Transat;
- b) si la classe Affaires n'existe pas sur d'autres transporteurs aériens sur ce ou ces segments, le PNT doit disposer au minimum d'un siège en classe Économie bonifiée sur le segment non effectué sur Air Transat tout en conservant la classe Affaires sur les autres segments de cette MEP;
- c) il est entendu que le PNT est réservé en priorité selon les conditions de a) et b). Toutefois si la classe Affaires ou la classe Économie bonifiée n'existent pas ou ne sont pas disponibles au moment de la réservation sur un ou des segment(s), un ou des segment(s) peuvent être planifiés en classe Économie. Dans un tel cas, les conditions prévues à l'article 16.4.4.1 a) et b) s'appliquent et le PNT reçoit une prime de trois cents dollars (300 \$) par segment réservé en Économie.

La Compagnie fait parvenir la liste des vols réservés en classe Économie à l'Association au moment où la réservation est complétée, soit le ou vers le 28 du mois.

Le PNT qui a une réservation en classe Économie, alors qu'il avait droit à un siège en classe Affaires ou Économie bonifiée a l'option de se faire surclasser en classe Affaires ou Économie bonifiée lors de son enregistrement au comptoir. Seuls les frais de surclassement de sièges qui rencontrent les paramètres de l'article 16.4.4 a) ou b) sont remboursables. Le PNT doit soumettre un rapport de dépenses avec les pièces justificatives et dans un tel cas, la/les prime(s) prévue(s) au point c) ne

s'applique(nt) pas. Cette disposition ne s'applique pas sur un vol direct entre le lieu de repos et la base d'affectation et vice-versa.

Nonobstant ce qui précède, les segments de vol de moins d'une heure et demie (1 h 30), avant ou après la traversée transocéanique en Amérique du Nord, seront réservés en classe Économie sur le premier vol disponible.

Note : La notion de premier vol disponible tient toutefois compte de la règle d'affaires suivante : aucun vol n'est planifié dans les deux (2) heures suivant l'heure prévue d'arrivée.

16.4.4.1 Une MEP aérienne sans escale transatlantique entre la base d'affectation et le lieu de repos peut être réservée en Économie. Toutefois, les conditions suivantes s'appliquent :

- a) l'espacement minimal entre les rangées de sièges réservés doit être de trente-deux (32) pouces ou plus;
- b) aucun siège central n'est réservé sinon une indemnité de deux cent cinquante dollars (250 \$) est versée au PNT.

Exemple 1 :

Montréal – Toronto = Classe Économie

Toronto – Francfort = A) Classe Affaires si disponible

B) Classe Économie bonifiée s'il n'y a pas de classe Affaires disponible

C) Classe Économie avec prime si option A ou B n'est pas disponible

Exemple 2 :

Montréal – Paris = Air Transat en Économie

Paris – Nice = A) Classe Affaires si disponible

B) Classe Économie bonifiée s'il n'y a pas de classe Affaires disponible

C) Classe Économie avec prime si option A ou B n'est pas disponible

Exemple 3 :

Montréal – Toronto = Classe Économie

Toronto – Mexico City = A) Classe Affaires si disponible

B) Classe Économie bonifiée s'il n'y a pas de classe Affaires disponible

C) Classe Économie avec prime option A ou B n'est pas disponible

Mexico City – Huatulco = A) Classe Affaires si disponible

B) Classe Économie bonifiée s'il n'y a pas de classe Affaires disponible

C) Classe Économie avec prime si option A ou B n'est pas disponible

16.4.5 Aucune MEP ne peut être effectuée sur le transporteur aérien Ryanair.

16.4.6 Lorsqu'une période en devoir inclut du temps de service de vol, aucune MEP ne peut être effectuée sur un transporteur aérien qui n'attribue pas de numéros de sièges.

16.4.7 Les MEP par voie terrestre doivent être effectuées selon les critères suivants :

16.4.7.1 Autobus :

- Sièges inclinables dotés d'appuie-tête
- Climatisé
- Sous réserve de l'article 14.4.1, lorsque la MEP est effectuée au cours d'une période en devoir comprenant un ou des vols, sa durée maximale planifiée ne doit pas excéder trois (3) heures trente (30) minutes

16.4.7.2 Train :

- Sièges en première classe
- Sous réserve de l'article 14.4.1, lorsque la MEP est effectuée au cours d'une période en devoir comprenant un ou des vols, sa durée maximale planifiée ne doit pas excéder quatre (4) heures trente (30) minutes
- Dans l'éventualité où le PNT peut devancer son départ planifié en train vers la même destination, il doit :
 - a) vérifier la disponibilité du train précédent auprès de la compagnie ferroviaire pour tous les membres de l'équipage;
 - b) vérifier la possibilité de devancer le transport auprès de la compagnie de transport à destination. Si le transport ne peut être devancé, le PNT doit attendre le transport planifié;
 - c) tenter de faire modifier son billet de train et, si une telle modification n'est pas permise, il peut acheter un nouveau billet et se faire rembourser par le biais d'un rapport de dépenses. Seules les modifications de billets de train sont remboursables;
 - d) aviser le BADE si le changement est effectué.

16.4.7.3 Automobile :

- Maximum de trois (3) PNT par véhicule
- La Compagnie s'efforce d'obtenir un véhicule climatisé et muni de sièges dotés d'appuie-tête
- Sous réserve de l'article 14.4.1, la durée maximale planifiée d'une MEP en automobile ne doit pas excéder trois (3) heures trente (30) minutes avec un arrêt sur demande

16.4.8 Toutes les MEP s'effectuent sur des vols sans escale si disponibles. Advenant le cas où, pour des raisons économiques, la Compagnie choisisse un itinéraire différent, alors une prime sera versée au PNT de la façon suivante : une MEP de deux (2) segments donne droit à deux cent cinquante dollars (250 \$), et cent dollars (100 \$) de plus pour chaque segment supplémentaire.

16.4.9 Les MEP en Europe sur une journée sans service de vol ne s'effectuent pas avant 11h00, heure locale, si disponible, sinon une prime de cent dollars (100 \$) sera versée au PNT. Une mise en place pourra être effectuée entre 10h00 et 11h00, dans l'unique but de permettre un vol sans escale qui n'est pas disponible après 11h00.

Exemple : Aucun vol n'existe entre 11 h 00 et 18 h 00, heure locale, pour effectuer une MEP entre CDG et OPO, la mise en place peut s'effectuer avant 11 h 00, après avoir obtenu l'approbation de l'Association.

- La période « PM » débutera à 11 h 00. Donc, une mise en place pourra prévoir un décollage à partir de 11 h 00.
- La limite supérieure de 18 h 00 ne sera plus applicable si les deux conditions suivantes sont respectées :
 - ce n'est pas le dernier vol de la journée vers cette destination;
 - le pilote dispose d'une période de repos minimale de quatorze (14) heures avant sa prochaine période en devoir.
- 1) L'option « Speedy Boarding » sur EasyJet, ou l'équivalent sur un autre transporteur qui n'assigne pas de sièges, sera réservée par la Compagnie selon la disponibilité lors de la réservation, ou achetée lors de l'enregistrement au comptoir par le PNT et remboursée par le biais d'un rapport de dépenses.
- 2) La priorité absolue est d'effectuer les mises en place européennes à partir de 11 h 00 (heure de départ du vol). En conséquence, les primes applicables à l'article 16.4.8 ne seront pas payables si aucun vol direct (un segment) n'est offert entre le point d'origine et la destination pour la période PM, tel que défini au point 1 de cette entente.

16.4.10 Les transporteurs pour les mises en place seront désignés par la Compagnie. Lorsqu'un nouveau transporteur est ajouté, la Compagnie procédera préalablement à une analyse de sécurité et le rapport sera transmis à l'Association.

16.4.11 Lors d'une MEP aérienne sur les vols d'Air Transat, les sièges réservés pour le(s) PNT sont inscrits à sa (leurs) feuille(s) de route.

16.5 Nouveaux pilotes

Les nouveaux pilotes qui n'utiliseront pas les nuitées d'hôtel prévues lors de la période de formation initiale à Montréal et qui auront clairement indiqué au service Hôtels et transport que leur réservation d'hôtel doit être annulée pour la durée de leur formation, pourront se prévaloir du report d'un maximum de quinze (15) nuitées à Toronto. Le report des dites nuitées ne devra pas dépasser la période de quatre-vingt-dix (90) jours suivant la vérification en ligne du nouveau pilote.

17. RÉMUNÉRATION

17.1 Général

17.1.1 Le PNT employé durant un mois complet reçoit un minimum garanti de quatre-vingts (80) CHV rémunérés au taux horaire stipulé à l'article 17.5. Ce salaire régulier est réduit de 2,63 CHV pour chaque jour civil où le PNT était en congé sans solde, en mise à pied, suspendu, congédié ou avait démissionné.

17.1.2 Le taux horaire du PNT est établi en fonction de sa classification et de ses années de service (échelon de salaire) selon les modalités suivantes :

17.1.2.1 commandant en second : taux horaire selon les années de service comme pilote au sein de la Compagnie depuis sa date d'embauche;

17.1.2.2 commandant : taux horaire selon les années de service comme commandant au sein de la Compagnie, incluant les périodes au cours desquelles le PNT recevait ou accumulait du salaire compensatoire. Le PNT qui a déjà occupé un poste permanent de commandant et qui a été rétrogradé en raison d'une réduction des effectifs continue d'accumuler du temps de service comme commandant alors qu'il occupe la fonction de commandant en second.

17.1.2.2.1 Lorsqu'un commandant en second est promu, le temps de service du nouveau commandant est déterminé en utilisant la plus ancienne des dates suivantes :

- la date de début d'entraînement, soit le premier simulateur;
- la date de début de cumul du salaire compensatoire;
- la date d'obtention d'un poste permanent de commandant, soit la date de clôture de l'avis;
- la date du premier vol revenu à titre de commandant sur un poste temporaire. Le PNT n'ayant jamais occupé un poste permanent de commandant et qui est affecté à un poste temporaire cesse d'accumuler du temps de service comme commandant lorsqu'il retourne à ses fonctions de commandant en second.

À la date déterminée au point ci-haut, le PNT est crédité d'une équivalence en temps de service selon les années de service complétées comme commandant en second, en accord avec les dispositions du tableau suivant :

<i>Années de service complétées comme commandant en second*</i>	<i>Équivalence en temps de service comme commandant</i>
<u>0 à 3 ans moins un jour</u>	<u>Aucune</u>
<u>3 ans et plus</u>	<u>1 an</u>

** Les années de service complétées comme commandant en second sont calculées en tenant compte du temps de service s'étant écoulé entre la date d'embauche du PNT et la date déterminée à l'article 17.1.2.2.1.*

17.1.3 Mouvement Inter-type

Lorsqu'un PNT change volontairement de type, les règles suivantes s'appliquent :

<u>Commandant en second « petit porteur » à commandant en second « gros porteur » et mouvement inverse</u>
Transfert au même échelon et garde la même date de progression

<u>Commandant « petit porteur » à commandant « gros porteur »</u>
Joint l'échelon avec le temps de service réel de commandant complété en plus de son équivalence de service.
Une nouvelle date de progression du PNT sera déterminée en fonction de ce calcul.

<u>Commandant en second à commandant « petit porteur »</u>
Le PNT conserve son salaire de commandant en second jusqu'à ce que ses années de service qui comprennent l'équivalent du temps de service rattrapent l'échelle salariale commandant « petit porteur ».

<u>Commandant « gros porteur » à commandant « petit porteur »</u>	
Joint l'échelle « petit-porteur » selon les options ci-dessous et conserve la même date de progression.	
Échelon 1 GP	Échelon 2 PP
Échelon 2 GP	Échelon 3 PP
Échelon 3 GP	Échelon 4 PP
Échelon 4 GP	Échelon 5 PP
Échelon 5 GP	Échelon 6 PP
Échelon 6 GP	Échelon 7 PP
Échelon 7 GP	Échelon 9 PP
Échelon 8 GP	Échelon 10 PP
Échelon 9 GP	Échelon 11 PP
Échelon 10 GP	Échelon 12 PP

- 17.1.4 Tout montant payable au PNT en sus de son salaire régulier (surtemps, per diem, rapport de dépenses, primes diverses, etc.) est versé avec la deuxième paie du mois.
- 17.1.5 Si la Compagnie commet une erreur à la baisse de moins de cent dollars (100 \$) sur la paie d'un PNT, la rectification est apportée sur la paie ou le rapport de dépenses lors de la période de paie subséquente. Par contre, s'il s'agit d'un montant de plus de cent dollars (100 \$), le dédommagement lui est versé dans les cinq (5) jours ouvrables à compter de la date de la constatation de l'erreur par la Compagnie.

- 17.1.6** Si la Compagnie commet une erreur à la hausse sur la paie d'un PNT, elle doit l'en aviser par écrit et prendre des arrangements avec lui quant aux modalités de remboursement. Le remboursement du trop-perçu par le PNT s'étend sur une période égale à celle pendant laquelle l'erreur s'est produite. S'il s'agit d'une erreur ponctuelle, la période de remboursement est de six (6) mois, à moins d'entente différente entre le PNT et la Compagnie.
- 17.1.7** La Compagnie n'effectuera aucune retenue sur le salaire du PNT, à moins d'y être contrainte par une loi, une disposition de la présente convention collective ou une décision d'un tribunal ou d'y être autorisée, par écrit, par le PNT. Le cas échéant, la Compagnie fait remise des sommes retenues au destinataire. Ces déductions incluent une participation financière au club social telle que définie par le comité du club social.
- 17.1.8** Sous réserve d'un préavis d'au moins deux (2) semaines de la part du PNT, la Compagnie lui remet, le jour même de son départ, un état signé des montants dus en salaire et en avantages sociaux.

17.2 Date d'entrée en vigueur du changement de salaire

- 17.2.1** Sous réserve de l'article 17.2.3, lors d'une promotion, le changement de salaire du PNT prend effet à la date de clôture de l'avis.

Il est entendu que le salaire est appliqué sur la paie du PNT au premier vol revenu, avec paiement de la rétroactivité à la date de clôture de l'avis.

- 17.2.2** Lors d'une rétrogradation due à une réduction des effectifs, le changement de salaire du PNT prend effet à la date du premier vol revenu où il exerce ses nouvelles fonctions. S'il s'agit d'une rétrogradation de nature disciplinaire, le changement du taux de salaire prend effet à la date de la lettre confirmant la rétrogradation.
- 17.2.3** Un PNT appelé à exercer les fonctions de commandant pendant un segment ou détenant un programme de réserves de commandant, est rémunéré à son échelon de commandant pendant la totalité du mois. En outre, il accumule du temps de service comme commandant pour le mois en question.

17.3 Surtemps

Le PNT qui accumule plus de quatre-vingt-cinq (85) CHV au cours d'un mois reçoit, en plus son salaire régulier, une paie de surtemps dont le taux horaire est majoré de cinquante pour cent (50 %), i.e. temps et demi.

17.4 Nouveau PNT

À compter de sa date d'embauche, le nouveau PNT reçoit le salaire prévu à l'article 17.5, soit l'échelon 1.

17.5 Échelle de salaire

COMMANDANT « GROS PORTEUR »							
1 ^{er} mai 2015 au 30 avril 2016			1 ^{er} mai 2016 au 30 avril 2017				
Échelon	Taux horaire	Salaire annuel	Échelon	Taux horaire	Salaire annuel	Montant forfaitaire	Total
1	133,79 \$	128 437 \$	1	135,80 \$	130 363 \$	1 285 \$	131 649 \$
2	142,06 \$	136 372 \$	2	144,19 \$	138 418 \$	1 364 \$	139 783 \$
3	150,32 \$	144 311 \$	3	152,58 \$	146 476 \$	1 444 \$	147 920 \$
4	158,59 \$	152 247 \$	4	160,97 \$	154 531 \$	1 523 \$	156 054 \$
5	166,86 \$	160 184 \$	5	169,36 \$	162 587 \$	1 602 \$	164 189 \$
6	175,12 \$	168 119 \$	6	177,75 \$	170 642 \$	1 682 \$	172 324 \$
7	183,39 \$	176 056 \$	7	186,14 \$	178 697 \$	1 761 \$	180 458 \$
8	191,65 \$	183 981 \$	8	194,52 \$	186 742 \$	1 840 \$	188 582 \$
9	199,91 \$	191 918 \$	9	202,91 \$	194 797 \$	1 920 \$	196 717 \$
10	208,33 \$	200 000 \$	10	211,46 \$	203 000 \$	2 000 \$	205 000 \$

1 ^{er} mai 2017 au 30 avril 2018					1 ^{er} mai 2018 au 30 avril 2019		
Échelon	Taux horaire	Salaire annuel	Montant forfaitaire	Total	Échelon	Taux horaire	Salaire annuel
1	137,83 \$	132 320 \$	1 304 \$	133 624 \$	1	140,59 \$	134 967 \$
2	146,35 \$	140 496 \$	1 385 \$	141 881 \$	2	149,28 \$	143 306 \$
3	154,87 \$	148 674 \$	1 465 \$	150 139 \$	3	157,97 \$	151 648 \$
4	163,38 \$	156 849 \$	1 546 \$	158 395 \$	4	166,65 \$	159 986 \$
5	171,90 \$	165 026 \$	1 626 \$	166 652 \$	5	175,34 \$	168 327 \$
6	180,42 \$	173 202 \$	1 707 \$	174 909 \$	6	184,03 \$	176 667 \$
7	188,94 \$	181 378 \$	1 787 \$	183 165 \$	7	192,71 \$	185 006 \$
8	197,44 \$	189 544 \$	1 868 \$	191 412 \$	8	201,39 \$	193 335 \$
9	205,96 \$	197 719 \$	1 948 \$	199 667 \$	9	210,08 \$	201 674 \$
10	214,63 \$	206 045 \$	2 030 \$	208 075 \$	10	218,92 \$	210 166 \$

1 ^{er} mai 2019 au 30 avril 2020		
Échelon	Taux horaire	Salaire annuel
1	143,40 \$	137 667 \$
2	152,26 \$	146 173 \$
3	161,13 \$	154 681 \$
4	169,99 \$	163 186 \$
5	178,85 \$	171 694 \$
6	187,71 \$	180 201 \$
7	196,57 \$	188 707 \$
8	205,42 \$	197 202 \$
9	214,28 \$	205 708 \$
10	223,30 \$	214 370 \$

COMMANDANT EN SECOND « GROS PORTEUR »

1 ^{er} mai 2015 au 30 avril 2016			1 ^{er} mai 2016 au 30 avril 2017				
Échelon	Taux horaire	Salaire annuel	Échelon	Taux horaire	Salaire annuel	Montant forfaitaire	Total
1	54,19 \$	52 020 \$	1	55,00 \$	52 801 \$	521 \$	53 322 \$
2	67,58 \$	64 872 \$	2	68,59 \$	65 846 \$	649 \$	66 495 \$
3	80,28 \$	77 070 \$	3	81,49 \$	78 227 \$	771 \$	78 998 \$
4	87,37 \$	83 871 \$	4	88,68 \$	85 129 \$	839 \$	85 968 \$
5	93,95 \$	90 192 \$	5	95,36 \$	91 546 \$	902 \$	92 448 \$
6	101,50 \$	97 436 \$	6	103,02 \$	98 898 \$	975 \$	99 873 \$
7	106,79 \$	102 520 \$	7	108,39 \$	104 059 \$	1 026 \$	105 085 \$
8	113,82 \$	109 271 \$	8	115,53 \$	110 910 \$	1 093 \$	112 003 \$
9	119,20 \$	114 431 \$	9	120,99 \$	116 148 \$	1 145 \$	117 293 \$
10	126,49 \$	121 434 \$	10	128,39 \$	123 256 \$	1 215 \$	124 471 \$
11	131,95 \$	126 670 \$	11	133,93 \$	128 570 \$	1 267 \$	129 837 \$

1 ^{er} mai 2017 au 30 avril 2018					1 ^{er} mai 2018 au 30 avril 2019		
Échelon	Taux horaire	Salaire annuel	Montant forfaitaire	Total	Échelon	Taux horaire	Salaire annuel
1	55,83 \$	53 594 \$	529 \$	54 123 \$	1	56,94 \$	54 666 \$
2	69,62 \$	66 834 \$	659 \$	67 493 \$	2	71,01 \$	68 171 \$
3	82,71 \$	79 401 \$	783 \$	80 184 \$	3	84,36 \$	80 990 \$
4	90,01 \$	86 406 \$	852 \$	87 258 \$	4	91,81 \$	88 135 \$
5	96,79 \$	92 920 \$	916 \$	93 836 \$	5	98,73 \$	94 779 \$
6	104,56 \$	100 382 \$	989 \$	101 371 \$	6	106,66 \$	102 390 \$
7	110,02 \$	105 620 \$	1 041 \$	106 661 \$	7	112,22 \$	107 733 \$
8	117,26 \$	112 574 \$	1 110 \$	113 684 \$	8	119,61 \$	114 826 \$
9	122,80 \$	117 891 \$	1 162 \$	119 053 \$	9	125,26 \$	120 249 \$
10	130,32 \$	125 105 \$	1 233 \$	126 338 \$	10	132,93 \$	127 608 \$
11	135,94 \$	130 499 \$	1 286 \$	131 785 \$	11	138,66 \$	133 109 \$

1 ^{er} mai 2019 au 30 avril 2020		
Échelon	Taux horaire	Salaire annuel
1	58,08 \$	55 760 \$
2	72,43 \$	69 535 \$
3	86,05 \$	82 610 \$
4	93,64 \$	89 898 \$
5	100,70 \$	96 675 \$
6	108,79 \$	104 438 \$
7	114,47 \$	109 888 \$
8	122,00 \$	117 123 \$
9	127,76 \$	122 654 \$
10	135,58 \$	130 161 \$
11	141,43 \$	135 772 \$

COMMANDANT « PETIT PORTEUR »

1 ^{er} mai 2015 au 30 avril 2016			1 ^{er} mai 2016 au 30 avril 2017				
Échelon	Taux horaire	Salaire annuel	Échelon	Taux horaire	Salaire annuel	Montant forfaitaire	Total
1	100,53 \$	96 510 \$	1	102,04 \$	97 959 \$	966 \$	98 925 \$
2	115,99 \$	111 354 \$	2	117,73 \$	113 025 \$	1 114 \$	114 139 \$
3	127,60 \$	122 498 \$	3	129,52 \$	124 336 \$	1 225 \$	125 561 \$
4	139,19 \$	133 622 \$	4	141,28 \$	135 627 \$	1 337 \$	136 964 \$
5	144,99 \$	139 193 \$	5	147,17 \$	141 282 \$	1 392 \$	142 674 \$
6	150,80 \$	144 765 \$	6	153,06 \$	146 936 \$	1 448 \$	148 384 \$
7	156,59 \$	150 327 \$	7	158,94 \$	152 582 \$	1 504 \$	154 086 \$
8	161,51 \$	155 048 \$	8	163,93 \$	157 374 \$	1 551 \$	158 925 \$
9	166,86 \$	160 189 \$	9	169,37 \$	162 592 \$	1 602 \$	164 194 \$
10	174,63 \$	167 640 \$	10	177,24 \$	170 155 \$	1 677 \$	171 832 \$
11	182,24 \$	174 948 \$	11	184,97 \$	177 573 \$	1 750 \$	179 323 \$
12	189,29 \$	181 723 \$	12	192,14 \$	184 450 \$	1 818 \$	186 268 \$

1 ^{er} mai 2017 au 30 avril 2018					1 ^{er} mai 2018 au 30 avril 2019		
Échelon	Taux horaire	Salaire annuel	Montant forfaitaire	Total	Échelon	Taux horaire	Salaire annuel
1	103,57 \$	99 429 \$	980 \$	100 409 \$	1	105,64 \$	101 418 \$
2	119,50 \$	114 721 \$	1 131 \$	115 852 \$	2	121,89 \$	117 016 \$
3	131,46 \$	126 202 \$	1 244 \$	127 446 \$	3	134,09 \$	128 727 \$
4	143,40 \$	137 662 \$	1 357 \$	139 019 \$	4	146,27 \$	140 416 \$
5	149,38 \$	143 402 \$	1 413 \$	144 815 \$	5	152,37 \$	146 271 \$
6	155,36 \$	149 141 \$	1 470 \$	150 611 \$	6	158,46 \$	152 124 \$
7	161,32 \$	154 871 \$	1 526 \$	156 397 \$	7	164,55 \$	157 969 \$
8	166,39 \$	159 735 \$	1 574 \$	161 309 \$	8	169,72 \$	162 930 \$
9	171,91 \$	165 031 \$	1 626 \$	166 657 \$	9	175,35 \$	168 332 \$
10	179,90 \$	172 708 \$	1 702 \$	174 410 \$	10	183,50 \$	176 163 \$
11	187,75 \$	180 237 \$	1 776 \$	182 013 \$	11	191,50 \$	183 842 \$
12	195,02 \$	187 217 \$	1 845 \$	189 062 \$	12	198,92 \$	190 962 \$

1 ^{er} mai 2019 au 30 avril 2020		
Échelon	Taux horaire	Salaire annuel
1	107,76 \$	103 447 \$
2	124,33 \$	119 357 \$
3	136,77 \$	131 302 \$
4	149,19 \$	143 225 \$
5	155,41 \$	149 197 \$
6	161,63 \$	155 167 \$
7	167,84 \$	161 129 \$
8	173,11 \$	166 189 \$
9	178,85 \$	171 699 \$
10	187,17 \$	179 687 \$
11	195,33 \$	187 519 \$
12	202,90 \$	194 782 \$

COMMANDANT EN SECOND « PETIT PORTEUR »

1 ^{er} mai 2015 au 30 avril 2016			1 ^{er} mai 2016 au 30 avril 2017				
Échelon	Taux horaire	Salaire annuel	Échelon	Taux horaire	Salaire annuel	Montant forfaitaire	Total
1	54,19 \$	52 020 \$	1	55,00 \$	52 801 \$	521 \$	53 322 \$
2	67,58 \$	64 872 \$	2	68,59 \$	65 846 \$	649 \$	66 495 \$
3	74,33 \$	71 354 \$	3	75,44 \$	72 425 \$	714 \$	73 139 \$
4	81,09 \$	77 846 \$	4	82,31 \$	79 015 \$	779 \$	79 794 \$
5	84,47 \$	81 088 \$	5	85,73 \$	82 305 \$	811 \$	83 116 \$
6	87,83 \$	84 319 \$	6	89,15 \$	85 585 \$	844 \$	86 429 \$
7	89,60 \$	86 013 \$	7	90,94 \$	87 303 \$	861 \$	88 164 \$
8	91,10 \$	87 453 \$	8	92,46 \$	88 765 \$	875 \$	89 640 \$
9	93,43 \$	89 689 \$	9	94,83 \$	91 034 \$	897 \$	91 931 \$
10	96,23 \$	92 379 \$	10	97,67 \$	93 766 \$	924 \$	94 690 \$

1 ^{er} mai 2017 au 30 avril 2018					1 ^{er} mai 2018 au 30 avril 2019		
Échelon	Taux horaire	Salaire annuel	Montant forfaitaire	Total	Échelon	Taux horaire	Salaire annuel
1	55,83 \$	53 594 \$	529 \$	54 123 \$	1	56,94 \$	54 666 \$
2	69,62 \$	66 834 \$	659 \$	67 493 \$	2	71,01 \$	68 171 \$
3	76,58 \$	73 512 \$	725 \$	74 237 \$	3	78,11 \$	74 983 \$
4	83,54 \$	80 201 \$	791 \$	80 992 \$	4	85,21 \$	81 806 \$
5	87,02 \$	83 540 \$	824 \$	84 364 \$	5	88,76 \$	85 211 \$
6	90,49 \$	86 869 \$	856 \$	87 725 \$	6	92,30 \$	88 607 \$
7	92,31 \$	88 613 \$	874 \$	89 487 \$	7	94,15 \$	90 386 \$
8	93,85 \$	90 097 \$	888 \$	90 985 \$	8	95,73 \$	91 899 \$
9	96,25 \$	92 400 \$	911 \$	93 311 \$	9	98,18 \$	94 248 \$
10	99,14 \$	95 173 \$	938 \$	96 111 \$	10	101,12 \$	97 077 \$

1 ^{er} mai 2019 au 30 avril 2020		
Échelon	Taux horaire	Salaire annuel
1	58,08 \$	55 760 \$
2	72,43 \$	69 535 \$
3	79,67 \$	76 483 \$
4	86,92 \$	83 443 \$
5	90,54 \$	86 916 \$
6	94,15 \$	90 380 \$
7	96,04 \$	92 194 \$
8	97,64 \$	93 737 \$
9	100,14 \$	96 133 \$
10	103,14 \$	99 019 \$
11	105,21 \$	100 999 \$

17.6 Prime de nuit

Lors d'une période en devoir de nuit, le PNT reçoit une prime de cinq dollars (5 \$) de l'heure de vol effectuée entre 18 h 00 et 05 h 59, heure locale du point de départ.

17.7 Prime pour occupation du strapontin

Un PNT qui accepte d'occuper le strapontin du poste de pilotage lors d'une MEP sur Air Transat reçoit un dédommagement de quatre cents dollars (400 \$).

17.8 Prime de vol transocéanique « petit porteur »

Si la Compagnie doit utiliser des appareils « petits porteurs » pour des vols commerciaux transocéaniques, elle versera au PNT affecté à ces courriers une prime additionnelle de vingt-cinq dollars (25 \$) pour chaque CHV du courrier.

18. SALAIRE COMPENSATOIRE

18.1 Suite à un affichage

Aux fins du présent chapitre, l'expression « période de transition » s'entend comme l'intervalle entre la date de publication des résultats de l'affichage par lequel un commandant en second obtient une promotion de commandant et la date où il effectue son premier vol revenu à ce titre.

Exemple :

Publication des résultats de l'affichage : 15 octobre

Premier vol revenu : 1^{er} décembre

Période de transition : entre le 15 octobre et le 1^{er} décembre

18.1.1 Un commandant en second ayant déjà occupé un poste de commandant au sein de la Compagnie et qui a été rétrogradé en raison d'une réduction des effectifs reçoit, en période de transition, un salaire compensatoire de commandant pour la durée où un PNT détenant moins d'ancienneté est rémunéré à titre de commandant permanent ou temporaire, et ce, selon un rapport de un (1) pour un (1). Cependant, seuls les PNT suivants peuvent engendrer le paiement de salaire compensatoire :

18.1.1.1 les PNT qui ont obtenu une promotion de commandant suite à l'affichage, ou

18.1.1.2 les PNT qui occupent un poste temporaire de commandant incluant des commandants saisonniers mentionnés à l'article 35.

18.1.2 S'il s'agit d'une première promotion au poste de commandant, le salaire compensatoire est payé au commandant en second de façon rétroactive. Pour ce faire, la Compagnie tient un registre des jours où le salaire compensatoire s'applique. Un montant global pour cette période est versé au commandant en second dans les trente (30) jours de son premier vol revenu à titre de commandant pour la Compagnie. Si le PNT ne se qualifie pas dans sa nouvelle classification, il n'a pas droit au salaire compensatoire.

La Compagnie s'engage à conserver deux registres en tout temps : un premier registre pour tous les nouveaux commandants qui ont accumulé du salaire compensatoire avant leur premier vol revenu et un deuxième registre pour les commandants en second qui ont auparavant détenu un poste de commandant permanent et qui ont droit au salaire compensatoire.

18.2 Suite à l'affectation d'un PNT à un poste temporaire de commandant

18.2.1 L'affectation d'un PNT à un poste temporaire de commandant engendre le paiement de salaire compensatoire au commandant en second ou commandant « petit porteur » occupant le rang d'ancienneté le plus élevé (tous types confondus), sous réserve qu'il ait les qualifications minimales requises de l'Annexe « C » et qu'il ait obtenu une évaluation positive pour l'obtention d'un poste de commandant. La demande d'évaluation doit avoir été présentée avant que le PNT occupant un rang d'ancienneté inférieur ne débute son entraînement. De plus, le type d'appareil, la base et le statut du pilote ayant moins d'ancienneté qui provoquerait le paiement du salaire compensatoire doivent être un choix supérieur, selon les préférences qu'il a indiquées sur sa lettre

de préférence à la date de fermeture du dernier affichage, au poste permanent que détient le pilote éligible.

Toutefois, le choix de la base d'affectation du PNT éligible au salaire compensatoire ne pourra l'exclure si le PNT qui occupe un poste temporaire est affecté à une base qu'il n'a pas inscrite sur sa lettre de préférence comme choix supérieur au poste permanent qu'il détient.

18.2.2 Le commandant en second et/ou le commandant « petit porteur » admissible au salaire compensatoire en vertu de l'article 18.2.1 y a droit pour la période où il est devancé, soit à compter de la date du premier vol revenu du commandant qui le devance.

18.2.2.1 S'il a déjà occupé un poste de commandant au sein de la Compagnie et qu'il a été rétrogradé en raison d'une réduction des effectifs, il reçoit un salaire compensatoire de commandant pour ladite période.

18.2.2.2 Sinon, la Compagnie tient un registre des jours où le salaire compensatoire s'applique. Un montant global pour cette période est versé au commandant en second et/ou au commandant « petit porteur » dans les trente (30) jours de son premier vol revenu à titre de commandant pour la Compagnie.

18.3 Échelon de salaire

La période pour laquelle un PNT reçoit ou accumule du salaire compensatoire est considérée comme du temps de service à titre de commandant. Cette période est donc prise en compte pour déterminer la date de changement d'échelon de salaire du PNT.

19. PNT CADRE, SUPERVISEURS, INSTRUCTEURS ET PNT OCCUPANT UN POSTE DE PERSONNEL NON NAVIGANT

19.1 Nomination d'un PNT cadre

19.1.1 Sous réserve de l'article 19.1.4, le PNT cadre est choisi parmi les membres dont les noms apparaissent sur la liste d'ancienneté. Il doit compter plus de douze (12) mois de service.

19.1.2 Un avis contenant les renseignements suivants est affiché pendant une période minimale de sept (7) jours :

- le nombre de postes à pourvoir;
- la date d'entrée en fonction;
- la date de clôture de l'avis;
- les qualifications minimales requises.

Une copie de l'avis est transmise à l'Association.

19.1.3 Après la clôture de l'avis, tous les PNT possédant les qualifications minimales requises qui ont postulé sont convoqués à une entrevue. Si aucun candidat ne rencontre les qualifications minimales, la Compagnie peut réafficher le poste avec des qualifications différentes. L'Association en sera avisée avant que le poste ne soit réaffiché.

19.1.4 Le choix d'un PNT cadre par la direction de la Compagnie doit être approuvé par les deux tiers (2/3) des membres fondateurs. Toutefois, si aucun des membres dont les noms apparaissent sur la liste d'ancienneté ne se porte candidat pour le poste, la Compagnie se réserve le droit d'y pourvoir en recourant au recrutement externe, avec l'accord des deux tiers (2/3) des membres fondateurs; la Compagnie doit alors consulter l'Association. À partir du moment où moins de trois (3) membres fondateurs sont toujours actifs, la Compagnie doit consulter l'Association. La candidature retenue doit faire partie de la liste d'ancienneté des PNT depuis une période minimale de cinq (5) ans, à moins qu'un candidat externe ne soit retenu.

19.1.5 Le nom du candidat retenu est affiché et une copie de l'avis de nomination est transmise à l'Association.

19.2 Nomination d'un PNT superviseur

19.2.1 Le PNT superviseur est choisi parmi les membres dont les noms apparaissent sur la liste d'ancienneté. Il doit compter plus de douze (12) mois de service.

19.2.2 Un avis contenant les renseignements suivants est affiché pendant une période minimale de sept (7) jours :

- le nombre de postes à pourvoir;
- la date d'entrée en fonction;
- la date de clôture de l'avis;
- les qualifications minimales requises.

Une copie de l'avis est transmise à l'Association.

19.2.3 Après la clôture de l'avis, tous les PNT possédant les qualifications minimales requises qui ont postulé sont convoqués à une entrevue.

19.2.4 Le nom du candidat retenu est affiché et une copie de l'avis de nomination est transmise à l'Association.

19.3 Nomination d'un PNT à un poste de personnel non navigant

19.3.1 Le PNT muté à un poste de personnel non navigant est choisi parmi les membres dont les noms apparaissent sur la liste d'ancienneté. Il doit compter plus de douze (12) mois de service.

19.3.2 Un avis contenant les renseignements suivants est affiché pendant une période minimale de sept (7) jours :

- le titre et la description du poste;
- le nombre de postes à pourvoir;
- la date d'entrée en fonction;
- la date de clôture de l'avis;
- les qualifications minimales requises.

Une copie de l'avis est transmise à l'Association.

19.3.3 Après la clôture de l'avis, tous les PNT possédant les qualifications minimales requises qui ont postulé sont convoqués à une entrevue.

19.3.4 Le nom du candidat retenu est affiché et une copie de l'avis de nomination est transmise à l'Association.

19.3.5 Lors d'une réduction d'effectifs, si un poste de personnel non navigant a été affiché mais non comblé par un PNT et que la fonction est toujours nécessaire, il est réaffiché afin de permettre de reclasser un PNT dans ce poste.

19.4 Mutation

19.4.1 Pour maintenir son rang d'ancienneté, un PNT muté à un poste de cadre, de superviseur ou de personnel non navigant doit garder à jour toutes les licences et qualifications nécessaires à l'opération de l'avion sur lequel il est affecté, à moins que des raisons médicales l'en empêchent.

19.5 Retour sur la ligne

19.5.1 Lors d'un affichage, un PNT qui exerce des fonctions administratives à temps plein peut obtenir un changement de poste permanent. Le cas échéant, il en est avisé par écrit et une copie de cette lettre est transmise à l'Association. S'il continue d'exercer ses fonctions administratives, le poste permanent est aussi attribué au prochain PNT admissible.

19.5.2 À moins d'une réduction des effectifs, l'éventuel retour sur la ligne du PNT qui exerce des fonctions administratives ne peut entraîner la supplantation d'un PNT détenant un poste permanent.

19.6 Planification

19.6.1 Les PNT passifs ne sont pas considérés dans le calcul des effectifs.

19.7 Rémunération

19.7.1 Le PNT superviseur reçoit son salaire régulier actuel de PNT ou le salaire de commandant « gros porteur » à l'échelon où il se situerait selon son temps de service, soit le plus élevé des deux. À ce salaire s'ajoute une prime de quinze pour cent (15 %).

Toute fin de semaine de garde sera compensée par quatre (4) CHV par jour.

Le PNT affecté à un poste de personnel non navigant reçoit son salaire régulier actuel de PNT ou le salaire de commandant « gros porteur » à l'échelon où il se situerait selon son temps de service, soit le plus élevé des deux. À ce salaire s'ajoute une prime de dix pour cent (10 %).

Primes PNT superviseur et instructeur

19.7.2 Le PNT instructeur reçoit, en plus de son salaire régulier de PNT, une prime de trois cent dollars (300 \$) par période en devoir, journée de formation au sol ou session de simulateur au cours de laquelle il exerce ses fonctions d'instructeur.

19.7.3 Le PNT instructeur détenant une licence valide de PVA (pilote vérificateur agréé) type « A » ou « B » reçoit, en plus de la prime stipulée à l'article 19.7.2, un montant supplémentaire à chaque période en devoir ou session de simulateur au cours de laquelle il exerce l'autorité que lui confère sa licence. Cette prime s'élève à cent dollars (100 \$) lorsqu'il exerce son autorité de PVA type « A » et à cinquante dollars (50 \$) lorsqu'il exerce son autorité de PVA type « B ». Le PNT superviseur a également droit à la prime prévue au présent article lorsqu'il exerce l'autorité que lui confère sa licence.

Lorsque le PNT instructeur et le PNT superviseur effectuent un vol de vérification sur le strapontin à deux PNT simultanément, la prime totale s'élève à six cent dollars (600 \$).

19.8 Conditions de travail

19.8.1 Dans le cadre de la pratique existante, il est entendu que les conditions de travail des PNT superviseurs sont régies par les clauses de la présente convention collective, à l'exclusion de la répartition des congés annuels définie au chapitre 8.

Chaque superviseur effectue au minimum une (1) journée de travail touchant un (1) samedi ou un dimanche par mois.

Dans le cadre de leurs fonctions respectives, les conditions de travail des PNT, instructeurs et des PNT occupant un poste de personnel non navigant sont régies par les clauses de la présente convention collective.

- 19.8.2** Il est entendu que les conditions de travail des PNT occupant des postes de personnel non navigant sont régies par les clauses de la présente convention collective incluant la répartition des vacances annuelles, tel que stipulé au chapitre 8.

20. NOUVEAU TYPE D'AVION

20.1 Général

- 20.1.1** Lorsque la Compagnie prévoit exploiter un nouveau type d'avion, elle doit en aviser l'Association, par écrit, au plus tard cent-quatre-vingts (180) jours avant sa mise en service.
- 20.1.2** La Compagnie et l'Association entament des discussions afin d'établir les conditions de travail liées à l'opération du nouvel avion. Ces discussions débutent dans les quatorze (14) jours suivant la demande faite à cet effet par l'une ou l'autre des parties, à moins d'entente entre la Compagnie et l'Association.
- 20.1.3** À défaut d'entente dans les soixante (60) jours suivant le début des discussions, le différend est référé à l'arbitrage. Néanmoins, la Compagnie peut mettre le nouvel avion en service selon les conditions de travail de la convention collective. Au terme du processus d'arbitrage, les conditions de travail liées à l'opération du nouvel avion sont fixées par l'arbitre. Dès lors, elles deviennent partie intégrante de la convention collective.
- 20.1.4** Si les parties ne peuvent s'entendre sur le choix d'un arbitre dans un délai de sept (7) jours, l'une ou l'autre des parties peut demander au ministre du Travail d'en nommer un.

20.2 PNT instructeur contractuel

- 20.2.1** Lors de l'introduction d'un nouveau type d'avion ou pour des opérations aériennes nécessitant du personnel spécialement qualifié, la Compagnie peut embaucher des PNT instructeurs contractuels dans le seul but de permettre aux PNT permanents d'obtenir les qualifications requises pour occuper les nouveaux postes.
- 20.2.2** Ces PNT instructeurs contractuels ne sont pas régis par la présente convention collective. À moins d'une entente avec l'Association, la durée de leur contrat n'excède pas six (6) mois.

21. FORMATION

21.1 Général

21.1.1 Ce chapitre régit toute formation technique dispensée aux PNT telle que, mais sans s’y limiter, la qualification sur type d’avion, le renouvellement de la qualification de vol aux instruments, le contrôle de compétence de pilote (CCP), un vol de vérification sur la ligne, un changement de classification ou la requalification annuelle.

21.1.2 Les sessions de formation théorique en classe sont d’une durée maximale de huit (8) heures par jour.

Les sessions de formation théorique sur Internet sont d’une durée maximale de huit (8) heures.

Toute formation théorique par Internet est au préalable approuvée et sa durée est validée par le comité d’entraînement.

Le PNT qui le désire peut imprimer ou télécharger les examens théoriques. Toutefois, le PNT est tenu de compléter les examens en ligne.

21.1.3 La Compagnie doit fournir au PNT une copie de tout rapport lié à l’entraînement, et ce, immédiatement après toute formation ou évaluation. Les formulaires d’évaluation en ligne seront lus et contresignés par le candidat.

21.1.4 Aucun PNT n’est tenu de déboursier quelque montant que ce soit pour le coût de la formation ou pour l’utilisation de l’équipement pendant la formation.

21.1.5 Les formations en ligne prévues à l’horaire du PNT devront être complétées au plus tard à la date assignée.

21.1.6 Formation pour les DQ

21.1.6.1 Le PNT qui transfère dans un poste DQ obtiendra trois (3) journées « non qualifié » (NQ) au moment du transfert en surplus de ses douze (12) CMG. Ces trois (3) journées NQ sont obligatoirement consécutives à deux (2) jours minimum de congé mensuel garanti. À partir du 1^{er} mai 2018, ces trois (3) journées NQ seront remplacées par trois (3) journées DQ qui seront rémunérées par quatre (4) CHV par jour.

Exemple :

<u>CMG</u> <u>29 oct</u>	<u>CMG</u> <u>30 oct</u>	<u>NQ</u> <u>31 oct</u>	<u>NQ</u> <u>1^{er} nov</u>	<u>NQ</u> <u>2 nov</u>	<u>Début formation</u> <u>théorique</u> <u>3 nov</u>	<u>SIM</u>
-----------------------------	-----------------------------	----------------------------	--	---------------------------	--	------------

21.2 Échecs

Pour les besoins de la présente convention collective, un PNT est considéré comme ayant subi un échec lorsqu'une des situations suivantes se produit :

- 21.2.1** le candidat n'obtient pas une recommandation pour son contrôle de compétence de pilote (CCP) ou pour un vol de vérification sur la ligne. Toutefois, une non-recommandation à la suite de la première session régulière d'entraînement qui précède le CCP lors d'une requalification semestrielle n'est pas considérée un échec, ou
- 21.2.2** le candidat ne se qualifie pas lors d'un contrôle de compétence de pilote (CCP), ou
- 21.2.3** le candidat ne se qualifie pas lors d'un renouvellement de qualification de vol aux instruments, ou
- 21.2.4** le candidat ne se qualifie pas lors du vol de vérification suivant l'entraînement sur simulateur, ou
- 21.2.5** le candidat ne se qualifie pas lors d'un vol de vérificateur sur la ligne, ou
- 21.2.6** la Compagnie met fin à l'entraînement sur la ligne du candidat qui a obtenu une promotion de commandant. Cet arrêt d'entraînement entériné par le chef pilote, doit être recommandé par écrit et signé par le pilote instructeur détenant une autorité de PVA type « A ou B » qui a effectué le dernier vol d'entraînement sur la ligne du candidat. Les copies signées des recommandations d'arrêt d'entraînement sur la ligne sont remises au candidat ainsi qu'au comité d'entraînement.

21.3 Protocole en cas de non-recommandation ou d'échec

Les différents cheminements liés au maintien ou à l'obtention de nouvelles qualifications et les protocoles applicables en cas d'échec sont exposés sous forme de schémas à la fin de ce chapitre.

21.3.1 Lors d'une requalification de commandant en second (même type d'avion ou DQ)

- 21.3.1.1** Le commandant en second qui n'est pas recommandé à son CCP après la session régulière d'entraînement qui précède ce contrôle reçoit de l'entraînement supplémentaire dans le domaine pour lequel il n'a pas démontré le niveau de compétence requis. Si l'entraînement supplémentaire requiert l'usage du simulateur de vol, la Compagnie n'est pas tenue d'en donner plus de quatre (4) heures. Si, par la suite, le candidat subit un échec selon les dispositions des articles 21.2.1, 21.2.2, 21.2.3, 21.2.4 ou 21.2.5, il reçoit de l'entraînement supplémentaire dans le domaine pour lequel il n'a pas démontré le niveau de compétence requis. Si l'entraînement supplémentaire requiert l'usage du simulateur de vol, la Compagnie n'est pas tenue d'en donner plus de quatre (4) heures. Si, au terme de l'entraînement supplémentaire, le candidat subit un nouvel échec selon les dispositions des articles 21.2.1, 21.2.2, 21.2.3, 21.2.4 ou 21.2.5, il est réputé avoir subi deux échecs consécutifs et peut se prévaloir des dispositions de l'article 21.4. Si le candidat ne demande pas un examen médical ou si l'examen ne révèle aucune condition médicale ayant pu contribuer aux échecs, la Compagnie informe le candidat de ses intentions selon les dispositions de l'article 21.6.

21.3.2 Lors d'une requalification de commandant (même type d'avion ou DQ)

21.3.2.1 Le commandant qui n'est pas recommandé à son CCP après la session régulière d'entraînement qui précède ce contrôle reçoit de l'entraînement supplémentaire dans le domaine pour lequel il n'a pas démontré le niveau de compétence requis. Si l'entraînement supplémentaire requiert l'usage du simulateur de vol, la Compagnie n'est pas tenue d'en donner plus de quatre (4) heures. Si, par la suite, le candidat subit un échec selon les dispositions des articles 21.2.1, 21.2.2, 21.2.3, 21.2.4 ou 21.2.5, il reçoit de l'entraînement supplémentaire dans le domaine pour lequel il n'a pas démontré le niveau de compétence requis. Si l'entraînement supplémentaire requiert l'usage du simulateur de vol, la Compagnie n'est pas tenue d'en donner plus de quatre (4) heures. Si, au terme de l'entraînement supplémentaire, le candidat subit un nouvel échec selon les dispositions des articles 21.2.1, 21.2.2, 21.2.3, 21.2.4 ou 21.2.5, il est réputé avoir subi deux échecs consécutifs et peut se prévaloir des dispositions de l'article 21.4. Si le candidat ne demande pas un examen médical ou si l'examen ne révèle aucune condition médicale ayant pu contribuer aux échecs, le candidat perd son poste de commandant et doit se qualifier à titre de commandant en second sur le type d'avion déterminé par la Compagnie. S'il est maintenu sur le même type d'avion, il reçoit l'entraînement régulier pour une requalification de commandant en second. Si, au cours de son entraînement de commandant en second, le candidat subit un échec selon les dispositions de l'article 21.2, la Compagnie informe le candidat de ses intentions selon les dispositions de l'article 21.6.

21.3.3 Lors de la qualification sur type d'avion d'un commandant en second

21.3.3.1 Un commandant en second qui subit un échec selon les dispositions des articles 21.2.1, 21.2.2, 21.2.3, 21.2.4 ou 21.2.5, lors d'une qualification sur type d'avion, reçoit de l'entraînement supplémentaire dans le domaine pour lequel il n'a pas démontré le niveau de compétence requis. Si l'entraînement supplémentaire requiert l'usage du simulateur de vol, la Compagnie n'est pas tenue d'en donner plus de quatre (4) heures. Si, au terme de l'entraînement supplémentaire, le candidat subit un nouvel échec selon les dispositions des articles 21.2.1, 21.2.2, 21.2.3, 21.2.4 ou 21.2.5, il est réputé avoir subi deux échecs consécutifs et peut se prévaloir des dispositions de l'article 21.4. Si le candidat ne demande pas un examen médical ou si l'examen ne révèle aucune condition médicale ayant pu contribuer aux échecs, la Compagnie informe le candidat de ses intentions selon les dispositions de l'article 21.6.

21.3.4 Lors de la qualification sur type d'avion d'un commandant

21.3.4.1 Un commandant qui subit un échec selon les dispositions des articles 21.2.1, 21.2.2, 21.2.3, 21.2.4 ou 21.2.5, lors d'une qualification sur type d'avion, reçoit de l'entraînement supplémentaire dans le domaine pour lequel il n'a pas démontré le niveau de compétence requis. Si l'entraînement supplémentaire requiert l'usage du simulateur de vol, la Compagnie n'est pas tenue d'en donner plus de quatre (4) heures. Si, au terme de l'entraînement supplémentaire, le candidat subit un nouvel échec selon

les dispositions des articles 21.2.1, 21.2.2, 21.2.3, 21.2.4 ou 21.2.5, il est réputé avoir subi deux échecs consécutifs et peut se prévaloir des dispositions de l'article 21.4. Si le candidat ne demande pas un examen médical ou si l'examen ne révèle aucune condition médicale ayant pu contribuer aux échecs, le candidat perd son poste de commandant et doit se qualifier à titre de commandant en second sur le type d'avion qu'il occupait avant son échec. Il peut également demeurer sur le nouveau type s'il le désire et si un poste est disponible. Si, au cours de son entraînement de commandant en second, le candidat subit un échec selon les dispositions de l'article 21.2, la Compagnie informe le candidat de ses intentions selon les dispositions de l'article 21.6.

21.3.5 Lors d'une promotion de commandant en second à commandant

21.3.5.1 Un commandant en second qui subit un échec selon les dispositions des articles 21.2.1, 21.2.2, 21.2.3, 21.2.4 ou 21.2.5, lors de son entraînement de commandant, reçoit de l'entraînement supplémentaire dans le domaine pour lequel il n'a pas démontré le niveau de compétence requis. Si l'entraînement supplémentaire requiert l'usage du simulateur de vol, la Compagnie n'est pas tenue d'en donner plus de quatre (4) heures. Si, au terme de l'entraînement supplémentaire, le candidat subit un nouvel échec selon les dispositions des articles 21.2.1, 21.2.2, 21.2.3, 21.2.4 ou 21.2.5, il est réputé avoir subi deux échecs consécutifs. Le candidat perd alors son poste de commandant et doit se qualifier à titre de commandant en second sur le type d'avion déterminé par la Compagnie. S'il est maintenu sur le même type d'avion, il reçoit l'entraînement régulier pour une requalification de commandant en second. Si, au cours de son entraînement de commandant en second, le candidat subit un échec selon les dispositions de l'article 21.2, il peut se prévaloir des dispositions de l'article 21.4. Si le candidat ne demande pas un examen médical ou si l'examen ne révèle aucune condition médicale ayant pu contribuer aux échecs, la Compagnie informe le candidat de ses intentions selon les dispositions de l'article 21.6.

21.3.5.2 Lorsque la Compagnie met fin à l'entraînement de commandant sur la ligne du commandant en second selon les dispositions de l'article 21.2.6, le candidat perd son poste de commandant et doit se qualifier à titre de commandant en second sur le type d'avion déterminé par la Compagnie. S'il est maintenu sur le même type d'avion, il reçoit l'entraînement requis pour une requalification de commandant en second. Si, au cours de son entraînement de commandant en second, le candidat subit un échec selon les dispositions de l'article 21.2, il peut se prévaloir des dispositions de l'article 21.4. Si le candidat ne demande pas un examen médical ou si l'examen ne révèle aucune condition médicale ayant pu contribuer aux échecs, la Compagnie informe le candidat de ses intentions selon les dispositions de l'article 21.6.

21.3.7 Nonobstant l'article 13.6.4, la Compagnie peut reporter les CMG d'un PNT qui subit un échec en vertu de l'article 21.2, afin qu'il puisse se qualifier. Toutefois, la Compagnie et le comité d'entraînement devront s'assurer que le candidat est apte à poursuivre son entraînement. Le cas échéant, le report des CMG est effectué en vertu de l'article 14.12.2. Toutefois, le PNT n'est pas tenu de reporter des CMG jumelés à un congé annuel en vertu de l'article 8.11.

21.4 Examen médical

Un PNT qui subit deux échecs consécutifs peut demander un examen médical afin de déterminer son aptitude physique ou psychologique à suivre l'entraînement ayant donné lieu aux échecs. S'il est déterminé qu'il n'était pas apte à cette fin, le candidat reçoit les soins appropriés au diagnostic posé par le médecin spécialiste et les dispositions du chapitre 25 s'appliquent. L'examen médical est pratiqué par un médecin choisi dans la liste de médecins spécialistes établie par la Compagnie et l'Association et les frais sont assumés par la Compagnie.

21.5 Non-qualification à un poste de commandant

21.5.1 Le commandant qui perd son poste en raison d'une non-qualification, ou qui se désiste sans motif valable durant son entraînement, ne peut obtenir de nouveau un poste de commandant avant d'avoir complété un minimum de vingt-et-un (21) mois à titre de commandant en second. La Compagnie peut, à sa discrétion, réduire ce délai, selon les performances démontrées par le candidat.

21.5.2 Le commandant en second qui ne réussit pas à se qualifier comme commandant ne peut obtenir un poste de commandant avant d'avoir complété un minimum de vingt et un (21) mois à titre de commandant en second. Si, au terme de cette période, il est de nouveau incapable de se qualifier, le délai d'attente est augmenté à trente-trois (33) mois et, par la suite, à quarante-cinq (45) mois. La Compagnie peut, à sa discrétion, réduire ce délai, selon les performances démontrées par le candidat.

21.6 Décision discrétionnaire de la Compagnie

Lorsqu'un PNT est incapable de se qualifier à titre de commandant en second suite à des échecs consécutifs, la Compagnie, après consultation avec le PNT et l'Association, avise le candidat de ses intentions dans les trente (30) jours suivant le dernier échec. Le candidat peut alors se prévaloir des dispositions du chapitre 31, Grief et arbitrage.

21.7 Changement de PNT instructeur ou de PNT vérificateur

Un PNT qui a subi un échec a droit à un changement d'instructeur ou de vérificateur.

21.8 Rémunération

Un PNT qui a subi un échec a droit à sa pleine rémunération durant la période pendant laquelle il reçoit de l'entraînement supplémentaire, en autant que cela ne génère pas de temps supplémentaire.

21.9 Comité d'entraînement

21.9.1 La Compagnie reconnaît la formation d'un comité d'entraînement composé d'un président et d'un représentant par type d'avion opéré par la Compagnie. Les membres du comité doivent signer une entente de confidentialité concernant les scénarios d'entraînement LOFT et CCP.

- 21.9.2** Tous les scénarios d'entraînement au simulateur doivent être soumis au comité d'entraînement avant d'être mis en application. Après consultation, le comité d'entraînement peut soumettre des recommandations.
- 21.9.3** Les parties s'engagent à mettre en commun leurs ressources respectives afin que les PNT bénéficient d'une qualité d'entraînement optimale.
- 21.9.4** Le comité d'entraînement est avisé sans délai par le chef pilote ou son délégué de tous les échecs à l'entraînement, tel que défini à l'article 21.2, et participe avec la Compagnie au soutien du PNT impliqué, tant au niveau technique que personnel. Sur simple demande d'un membre du comité d'entraînement et avec le consentement du PNT, la Compagnie permet l'accès au dossier d'entraînement du PNT.
- 21.9.5** Le comité d'entraînement est avisé sans délai par le chef pilote ou son délégué lorsqu'un candidat éprouve des difficultés particulières au cours de son entraînement sur la ligne et participe avec la Compagnie au soutien du PNT impliqué, tant au niveau technique que personnel. Sur simple demande d'un membre du comité d'entraînement et avec le consentement du PNT, la Compagnie permet l'accès au dossier d'entraînement du PNT.
- 21.9.6** Il est convenu que toute décision ou recommandation faite par tout membre du comité d'entraînement ne constitue pas une renonciation à tout droit de l'Association à prendre une position différente pour représenter le PNT.

21.10 Exposé aux nouveaux PNT sur la convention collective

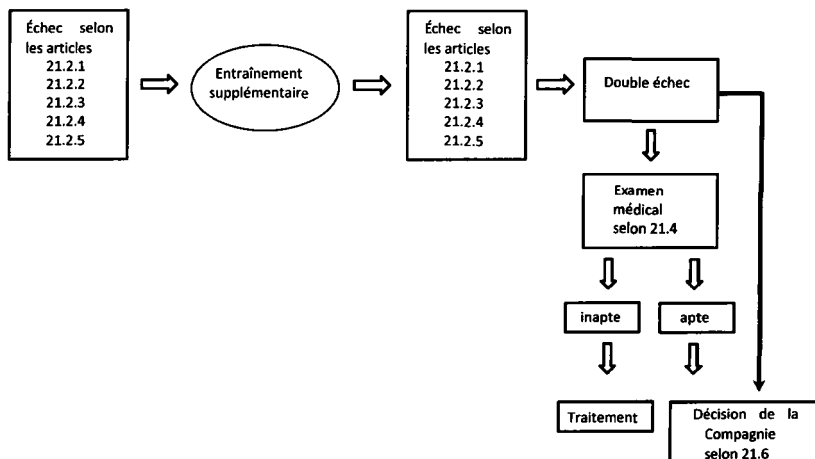
La Compagnie offrira aux nouveaux PNT une séance d'information de deux (2) heures sur la convention collective afin de s'assurer qu'ils ont une connaissance suffisante de leurs droits et obligations. L'instructeur qui donnera cette formation devra être un PNT reconnu par l'Association et il recevra, pour ce faire, les CHV applicables.

21.11 Vol d'essai

Le chef pilote peut demander à un PNT de faire un vol d'essai. Toutefois, le PNT peut refuser de faire le vol d'essai.

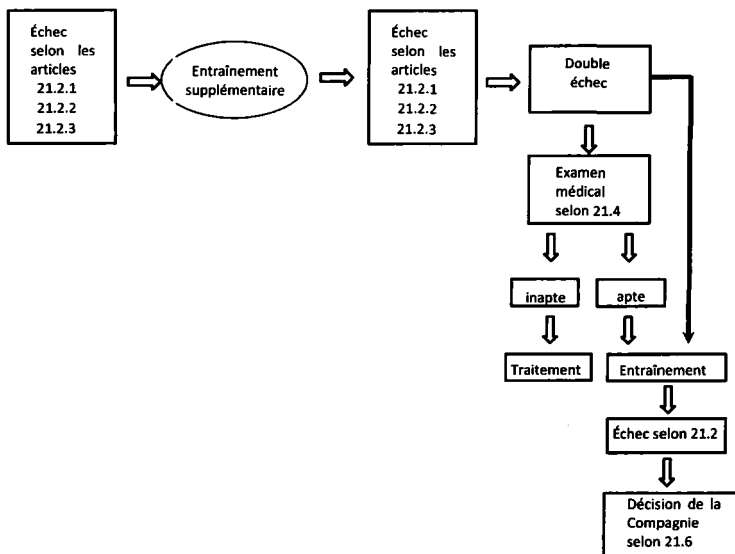
21.3.1 Lors d'une requalification d'un commandant en second (même type d'avion)

21.3.3 Lors de la qualification sur type d'avion d'un commandant en second

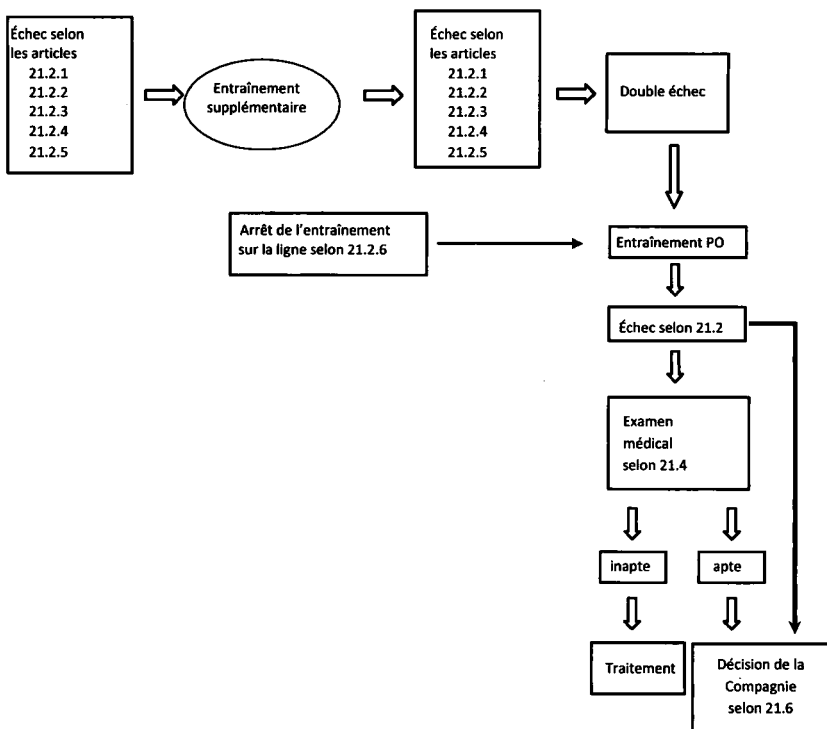


21.3.2 Lors d'une requalification de commandant (même type d'avion)

21.3.4 Lors de la qualification sur type d'avion d'un commandant



21.3.5 Lors d'une promotion de commandant en second à commandant



22. ACCIDENT/INCIDENT

22.1 Déclaration

Un PNT est tenu de faire une déclaration verbale ou écrite à la Compagnie dans les vingt-quatre (24) heures suivant un accident ou incident si les conditions ci-dessous ne sont pas respectées :

22.1.1 il a eu la possibilité de consulter l'Association ou l'IFALPA si hors Canada;

22.1.2 dans le cas d'un accident, il a eu l'occasion d'être examiné par un médecin approuvé par l'Association (ou l'IFALPA si hors du Canada) et la Compagnie.

22.2 Enquête

22.2.1 Dans tous les cas d'accident ou d'incident, la Compagnie avisera le CASC. L'Association sera également avisée dès qu'un incident ou accident requiert le déclenchement d'une enquête et d'une suspension administrative du PNT impliqué.

22.2.2 Le PNT impliqué dans un accident ou incident relié à l'opération d'un avion alors qu'il exerce ses fonctions et qui requiert une enquête des autorités ou de la Compagnie, est retiré de ses fonctions immédiatement après l'évènement, à la suite d'une discussion entre la Compagnie, l'Association et le PNT impliqué. La date de retour au travail du PNT sera déterminée par la Compagnie et l'Association. Dans ce cas, le PNT en sera avisé par le vice-président, Exploitation aérienne ou son représentant. De plus, dans les sept (7) jours suivant la date de cette notification, un avis écrit énonçant les motifs de la décision de la Compagnie est remis au PNT impliqué avec copie à l'Association.

22.2.3 Lorsqu'un PNT fait l'objet d'une suspension administrative en vertu de l'article 22.2.2, il continue à recevoir sa pleine rémunération et à bénéficier de tous les avantages sociaux jusqu'à ce que la Compagnie statue sur son cas.

22.2.4 Lorsqu'une enquête est menée par la Compagnie, les employés cadres qui en sont chargés doivent s'efforcer de présenter un rapport final dans un délai de trois (3) mois. Un représentant de l'Association fait partie de l'équipe chargée de l'enquête interne. Le PNT visé et l'Association ont toute latitude pour collaborer à l'enquête. Ils sont tenus au courant de son déroulement et reçoivent une copie de tout rapport préliminaire ou final.

22.2.5 Tout au long de la procédure d'enquête, le PNT concerné ou son représentant peut, sur demande, recevoir et réviser toute information contenue dans le dossier du PNT, et ce, en présence d'un représentant de la Compagnie. Lors de toute enquête ou audition, le PNT en cause peut se faire représenter par un membre de l'Association ou tout autre représentant qu'il autorise.

22.2.6 La Compagnie peut demander à un membre de l'équipage de se soumettre à une évaluation médicale conformément à l'article 24.1.6 de la convention collective.

L'Association peut également demander une évaluation médicale. Les coûts associés à l'évaluation médicale sont, dans les deux cas, payés par la Compagnie. Le cas échéant, un tel examen doit être fait par un médecin approuvé par les deux parties. Si un examen est requis, la Compagnie avisera le PNT et celui-ci devra s'y soumettre dans un délai de quarante-huit (48) heures.

22.2.7 Si, au cours de cette procédure, une mesure disciplinaire ou un congédiement est considéré, les dispositions du chapitre 30, Mesure disciplinaire et congédiement s'appliquent.

22.2.8 Pour les fins de l'application de l'article 22.2, le terme « enquête » signifie un processus d'investigation et de collection des faits plus approfondi que la simple analyse de l'évènement et qui nécessite une rencontre des PNT impliqués par les représentants du Département de sécurité aérienne (DSA).

22.3 Retour au travail

22.3.1 Les PNT qui reviennent au travail à la suite d'une suspension administrative en vertu de l'article 22.2.2, recevront toute formation nécessaire afin de maintenir leur statut et de rencontrer les normes spécifiques à Air Transat.

22.3.2 La Compagnie et l'Association élaboreront conjointement le processus minimal d'entraînement ou de formation requis. L'Association sera représentée par son comité d'entraînement. L'implication de l'Association dans l'élaboration des paramètres minimums d'entraînement ne constitue en aucun cas une renonciation à son droit de représentation.

23. ENREGISTREUR DE DONNÉES

23.1 Aux fins du présent chapitre, l'expression « enregistreur de données » signifie : tout appareil qui, sous toutes formes, sert à l'enregistrement et/ou la retransmission de données issues de l'aéronef. Ceux-ci peuvent être décrits, mais sans en être limité, aux : CVR, FDR, ACARS, Transpondeur de mode S, QAR, FDM, etc.

Une lettre d'entente spécifique au programme AVIASO devra être conclue avant l'entrée en vigueur de celui-ci.

23.2 Sous réserve des dispositions de l'article 23.3, toute donnée ou information obtenue de tout type d'enregistreur de données en vertu de l'obligation de la Compagnie et de l'Association de se soumettre aux règlements gouvernementaux pertinents, ne peut être utilisée qu'en cas d'enquête sur les causes d'un accident ou incident.

23.3 Nonobstant l'article 23.2, les parties reconnaissent que les éléments colligés par l'enregistreur de données peuvent être utilisés dans le but de rehausser la sécurité en vol et de réaliser des économies au moyen d'un programme d'entretien préventif ou d'un programme de réduction des coûts d'opération des appareils. Toutefois, il est entendu que la Compagnie ne peut utiliser quelque information que ce soit obtenue d'un enregistreur de données :

23.3.1 pour évaluer la capacité de jugement, l'habileté, les performances ou les techniques du PNT dans l'exécution de sa tâche. Par contre, sur entente entre la Compagnie et l'Association, des informations anonymes (sans identité particulière) peuvent être utilisées dans l'intérêt de la sécurité en vol;

23.3.2 lors de toute action civile, administrative, pénale, criminelle ou disciplinaire intentée contre tout PNT ou dans le but de mener à une éventuelle action;

23.3.3 pour obtenir des renseignements pouvant, à eux seuls, justifier l'application de mesures disciplinaires, une suspension ou un congédiement. Toutefois, ces informations peuvent servir à corroborer d'autres sources obtenues dans le cadre d'une enquête du Département de sécurité aérienne (DSA).

23.4 En cours d'investigation d'un accident ou incident, la Compagnie ne peut divulguer au grand public ou aux médias des informations obtenues d'enregistreur de données sans y avoir été autorisée par l'Association, le ou les PNT impliqués ou leur succession.

23.5 À moins d'entente entre les parties, aucun programme visant la lecture systématique de l'information colligée par l'enregistreur de données ne peut être mis sur pied dans un autre but que l'entretien des avions.

23.6 La Compagnie a la responsabilité de protéger l'information obtenue de l'enregistreur de données contre toute cueillette ou lecture non autorisée.

23.7 L'identité du ou des PNT n'est pas enregistrée par aucun enregistreur de données de vol (FDR).

- 23.8** À moins que son contenu ne soit complètement effacé, lorsqu'un enregistreur de données est retiré d'un avion pour fins d'investigation d'accident ou incident, l'Association ainsi que tous les PNT et membres d'équipage impliqués dans ledit accident doivent en être avisés dans un délai de douze (12) heures à compter de son retrait.
- 23.9** L'enregistreur des conversations du poste de pilotage doit être muni d'un dispositif permettant d'effacer son contenu à la fin de chaque vol et doit être complètement effacé avant qu'il ne soit retiré d'un avion pour fins d'entretien. Le commandant se réserve le droit d'effacer le contenu de l'enregistreur des conversations du poste de pilotage à la fin de chaque vol qui s'est déroulé sans accident ou incident, à l'exception des endroits où la loi l'interdit.

24. EXAMENS MÉDICAUX ET PROCÉDURES DE RÉVISION DE L'ÉVALUATION

24.1 Général

- 24.1.1** Les exigences médicales établies par la Compagnie auxquelles le PNT doit satisfaire en cours d'emploi ne peuvent être plus élevées que celles requises par Transports Canada pour le maintien de la licence et doivent tenir compte des assouplissements accordés par cet organisme.
- 24.1.2** Le PNT a la responsabilité de voir au renouvellement de ses licences en se soumettant à tout examen médical périodique requis à cette fin par Transports Canada.
- 24.1.3** Les coûts des examens mentionnés à l'article 24.1.2 sont payés par la Compagnie.
- 24.1.4** Seuls les médecins-examineurs nommés par Transports Canada peuvent procéder aux examens stipulés à l'article 24.1.2. Le choix du médecin est laissé à la discrétion du PNT. Le paiement de ses honoraires est effectué selon les modalités suivantes :
- 24.1.4.1** s'il est inscrit sur la liste des médecins publiée par la Compagnie, le coût des examens est facturé directement à Air Transat;
- 24.1.4.2** sinon, le PNT doit payer les honoraires des examens et en demander remboursement à la Compagnie.
- 24.1.5** La Compagnie ne peut demander ni avoir accès aux résultats des examens mentionnés à l'article 24.1.2 sans le consentement écrit du PNT.
- 24.1.6** Lorsque la Compagnie a des motifs de croire qu'un PNT, en raison de son état de santé, est inapte à exercer ses fonctions, elle peut lui demander de se soumettre à une évaluation médicale. La Compagnie avise l'Association de son intention de procéder à une évaluation médicale. La Compagnie désigne le médecin-examineur et assume ses honoraires. Le PNT reçoit une copie du rapport de l'examen.
- 24.1.7** Le PNT peut remettre une copie du rapport de l'évaluation à l'Association et demander d'obtenir un avis médical de la part du service aéromédical de l'ALPA sur la même condition médicale. Le PNT transmet une copie du rapport effectué par le service aéromédical de l'ALPA au service des Ressources humaines. Dans l'éventualité où les deux avis diffèrent, le médecin de la Compagnie pourra communiquer directement avec le médecin de l'ALPA afin d'éclaircir la situation. En cas de désaccord entre les deux médecins, le PNT ou la Compagnie peut demander aux deux (2) médecins de désigner, d'un commun accord, dans un délai de quinze (15) jours, un troisième médecin, impartial et spécialiste de préférence, pour procéder à un nouvel examen. Ses honoraires sont payés, à égalité de parts, par la Compagnie et le PNT. Suite à l'examen, le spécialiste tranchera le différend et sa décision sera sans appel. La Compagnie et le PNT recevront une copie de son rapport.

24.2 Procédures de révision de l'évaluation

- 24.2.1** Lorsqu'une évaluation médicale entraîne la perte de sa licence, le PNT ou la Compagnie peut, dans les cinq (5) jours suivant la réception du rapport médical, demander une révision selon les modalités suivantes :
- 24.2.1.1** dans les sept (7) jours suivant la demande de révision, la partie demanderesse choisit un autre médecin autorisé par Transports Canada pour examiner le PNT. Ses honoraires sont à la charge de la partie demanderesse. Les deux parties reçoivent copie des résultats de l'examen. Si les deux rapports concordent, la décision est sans appel;
 - 24.2.1.2** sinon, dans les sept (7) jours qui suivent, le PNT ou la Compagnie peut demander aux deux (2) médecins de désigner, d'un commun accord, dans un délai de quinze (15) jours, un troisième médecin, impartial et spécialiste de préférence, pour procéder à un nouvel examen. Ses honoraires sont payés, à égalité de parts, par la Compagnie et le PNT. Suite à l'examen, le spécialiste tranchera le différend et sa décision sera sans appel. La Compagnie et le PNT recevront une copie de son rapport;
 - 24.2.1.3** si, au terme du processus de révision, l'inaptitude au travail prononcée par le médecin est infirmée, le PNT devra immédiatement reprendre ses fonctions, sans quoi il sera considéré comme démissionnaire. Le PNT sera réintégré dans son poste et recevra une indemnité rétroactive calculée en fonction des sommes qui lui auraient été payées s'il avait occupé ses fonctions à compter de la première déclaration d'invalidité, déduction faite de toute rémunération tirée d'autres sources.

25. ASSURANCES

25.1 Général

- 25.1.1** La Compagnie s'engage à financer en partie et à maintenir au profit de tous les PNT à l'emploi de la Compagnie, et ce, dès l'embauche, un régime d'assurance collective. Cependant, le PNT dont le statut d'emploi est saisonnier ou instructeur à contrat et dont la durée du contrat est prévue pour plus de six (6) mois a droit à une couverture d'assurance de base pour soins dentaires et médicaux, mais ne bénéficie pas des garanties d'assurance-salaire. Les garanties prévues par ledit régime s'appliquent dans toute circonstance où le PNT exerce ses fonctions pour la Compagnie, ex. vol d'essai, ACMI, « Wet Lease » ou « Damp Lease », pour les forces armées, opérations près d'une zone de guerre, etc.
- 25.1.2** Le contrat d'assurance est la copie légale quant à l'interprétation et la validation des protections et prestations d'assurance. Ce document peut être consulté par tous les PNT. La Compagnie se porte garante que les droits, prestations et couvertures prévus au contrat d'assurance ne sont pas moindres que ceux spécifiés à la présente convention collective. En outre, la Compagnie reconnaît l'arbitrabilité de ce minimum garanti.
- 25.1.3** Aucune disposition du contrat d'assurance en vigueur au moment de la ratification de la présente convention collective ne peut être modifiée sans le consentement de l'Association.
- 25.1.4** Le PNT défraie les coûts des régimes d'assurance-invalidité de longue durée, plus, s'il y a lieu, une partie des coûts, selon l'ordre suivant, des régimes d'assurance-vie obligatoire, assurance-vie des personnes à charge, DMA (décès et mutilation accidentelle) obligatoire, assurance-maladie, soins oculaires et soins dentaires, pour que sa cotisation atteigne cinquante pour cent (50 %) du coût total de l'ensemble des régimes.

25.2 Sommaire des prestations

- 25.2.1** Assurance-vie du PNT : trois (3) fois le salaire annuel arrondi au mille dollars (1 000 \$) supérieur jusqu'à un maximum de six cent mille dollars (600 000 \$) sans preuve et de un million de dollars (1 000 000 \$) avec preuves médicales en cas de décès ou de mutilation par accident.
- 25.2.2** Assurance-vie des personnes à charge : conjoint : dix mille dollars (10 000 \$); enfants : cinq mille dollars (5 000 \$) chacun.
- 25.2.3** Assurance-salaire de courte durée : en cas d'invalidité d'une durée maximale de quinze (15) semaines [un délai de carence de sept (7) jours calendrier est applicable à chaque période d'invalidité sauf en cas d'accident], soixante-six et deux tiers pour cent (66 2/3 %) du salaire hebdomadaire jusqu'à un maximum de deux mille cinq cents dollars (2 500 \$).

Aux fins d'application du présent article, le terme « salaire » signifie le salaire régulier du PNT en fonction de la présente convention collective, excluant toute autre source de revenus, e.g. revenus d'entreprise, pensions, etc.

- 25.2.4** Assurance-salaire de longue durée : soixante-six et deux tiers pour cent (66 2/3 %) de la portion du salaire mensuel inférieur à deux mille quatre-vingt-trois dollars (2 083 \$) et quarante-cinq pour cent (45 %) de l'excédent jusqu'à un maximum de quinze mille dollars (15 000 \$), et ce, jusqu'à l'âge de soixante-cinq (65) ans ou pendant dix (10) ans selon le type d'invalidité.

Aux fins d'application du présent article, le terme « salaire » signifie le salaire régulier du PNT en fonction de la présente convention collective, excluant toute autre source de revenus, e.g. revenus d'entreprise, pensions, etc.

- 25.2.5** Remboursement total ou partiel de divers frais d'hospitalisation, médicaux ou paramédicaux.
- 25.2.6** Remboursement total ou partiel de frais encourus pour soins oculaires et soins dentaires.

25.3 Couverture d'assurance lors d'un congé sans solde

- 25.3.1** Un PNT en congé sans solde continue d'être couvert, à ses frais, par le régime d'assurance collective pour un maximum de douze (12) mois. Le paiement des primes doit être effectué en entier, par chèques postdatés, avant le début du congé ou par prélèvements automatiques lors du retour au travail. Le service des Ressources humaines fournira une lettre, avec copie à l'Association, détaillant les montants à verser.

Le PNT qui choisit de ne pas être couvert par le régime d'assurance collective pour la durée de son congé sans solde doit en informer le service des Ressources humaines par écrit deux (2) semaines avant le début de son congé sans solde. Les employés domiciliés au Québec doivent fournir une preuve de couverture d'assurance pour avoir droit à l'exemption de la couverture d'assurance pour soins médicaux.

Si le PNT devient invalide au cours de son congé, le délai de carence s'applique à compter de la date prévue pour son retour au travail.

- 25.3.2** Nonobstant l'article 25.3.1, dans l'éventualité d'un rappel en vertu de l'article 12.3.2, le PNT ne défraie que cinquante pour cent (50 %) des primes d'assurance conformément à l'article 25.1.4, et ce, à compter de la date de début du congé sans solde.

26. ÂGE DE LA RETRAITE

L'âge obligatoire de la retraite est de soixante-cinq (65) ans.

26.1 Attribution de postes

26.1.1 La Compagnie n'est pas tenue de respecter la demande de changement de type d'avion d'un commandant qui atteindra l'âge de soixante-cinq (65) ans dans les trois (3) ans suivant l'obtention du poste. La date d'obtention du poste s'entend de la date d'entrée en vigueur du poste telle que publiée dans l'« Avis de postes à pourvoir ».

26.1.2 Les parties conviennent qu'elles devront renégocier les dispositions du présent chapitre, incluant la garantie salariale en cas d'impossibilité d'effectuer le nombre d'heures requis à l'article 13.3.1 :

26.1.2.1 si la réglementation en vigueur à la signature de la convention collective devait changer ou s'étendre à d'autres pays desservis par la Compagnie, ou

26.1.2.2 qu'en raison de contraintes opérationnelles, un nombre suffisant de courriers ne peut être offert aux commandants âgés de soixante (60) ans et plus.

27. RÉGIME DE RETRAITE

27.1 Général

- 27.1.1** L'adhésion au régime de retraite de la Compagnie est facultative. Le PNT peut cotiser dès son embauche alors que la contribution de la Compagnie débute après six (6) mois de service.
- 27.1.2** Le régime de retraite comporte deux (2) parties distinctes, soit le régime enregistré d'épargne retraite (REÉR) et le régime de participation différée aux bénéfices (RPDB).
- 27.1.3** Le PNT cotise à son compte du REÉR collectif par le biais de retenues sur sa paie. La cotisation minimale est de deux pour cent (2 %) de son salaire régulier. La cotisation maximale varie en fonction des limites prévues par la Loi de l'impôt sur le revenu.
- 27.1.4** La Compagnie cotise au compte RPDB du PNT, à chaque paie. Sa contribution est égale à celle du PNT, jusqu'à concurrence de cinq pour cent (5 %). À compter du 1^{er} mai 2018, sa contribution est égale à cent quarante pour cent (140 %) de celle du PNT, jusqu'à concurrence de sept pour cent (7 %).
- 27.1.5** Le régime de retraite est complémentaire et s'intègre au plan de participation aux profits selon le chapitre 28, Plan de participation aux profits. Ainsi, le PNT qui adhère au régime de retraite voit sa participation aux profits réduite selon les dispositions de l'article 28.4. À compter de l'exercice financier 2017, tous les PNT reçoivent le plein versement de participation aux profits.
- 27.1.6** La Compagnie rend disponible au PNT une brochure expliquant les modalités du régime de retraite et fournit à l'Association une copie des régimes et de leurs règles de régie (REÉR et RPDB).

27.2 Comité de retraite

La Compagnie reconnaît la formation d'un comité de retraite dont le mandat est de surveiller les performances du régime et d'informer les PNT de son fonctionnement. Ce comité est composé de deux (2) PNT. L'un de ses membres est délégué pour siéger au comité patronal-syndical de surveillance des placements du programme. La Compagnie s'engage à octroyer aux membres du comité de retraite les crédits pour activité syndicale prévus à l'article 14.14.1, lorsque des réunions avec la Compagnie sont requises.

28. PLAN DE PARTICIPATION AUX PROFITS

Le PNT bénéficie du programme de participation aux profits mis en place par la Compagnie selon les dispositions suivantes :

- 28.1** annuellement, un boni aux employés est calculé sur la base de cinq pour cent (5 %) des profits avant dividendes, éléments inhabituels, bonis à la haute direction et impôts de Transat A.T. inc. pour l'exercice se terminant le 31 octobre de chaque année;
- 28.2** le boni est calculé en fonction des résultats consolidés et vérifiés de l'entreprise et distribué aux employés participants au prorata de leur salaire gagné durant la période de référence. Le salaire gagné inclut tous les revenus à l'exception de la cotisation de la Compagnie au régime de retraite du PNT et du boni versé au cours de l'année de référence.

Exemple du calcul du boni

En supposant une masse salariale de 198 millions de dollars

$$\begin{array}{l} \text{Profits avant impôts de } 30\,000\,000 \$ \\ 30\,000\,000 \$ \times 5 \% = 1\,500\,000 \$ / 198\,000\,000 \$ \quad = 0,757 \% \\ \text{Pour un salaire gagné de } 104\,000 \$ \quad \quad \quad = 787,28 \$ \text{ de boni} \end{array}$$

- 28.3** Les renseignements concernant les profits avant dividendes, éléments inhabituels, bonis à la haute direction et impôts de Transat A.T. ainsi que la masse salariale utilisée pour déterminer le boni annuel sont transmis par écrit à l'Association, au plus tard le 15 janvier de chaque année.
- 28.4** Le PNT qui n'adhère pas au régime de retraite de la Compagnie reçoit le plein boni tel que décrit à l'article 28.2. Le PNT qui adhère au régime de retraite de la Compagnie reçoit un boni minoré de cinquante pour cent (50 %). À compter de l'exercice financier 2017, tous les PNT recevront le plein versement du boni, tel que décrit à l'article 28.02.
- 28.5** Pour être admissible au boni, le PNT doit avoir été à l'emploi de la Compagnie durant l'année de référence du boni. Si, au moment du versement, le PNT est absent ou en mise à pied, le boni lui est versé selon ses instructions.

29. PRIVILÈGES DE TRANSPORT (POLITIQUE INTERLIGNE)

- 29.1** La Compagnie offre à chacun des PNT et à leurs dépendants (conjoint, enfants) des privilèges de voyages gratuits ou à tarifs réduits sur les vols d'Air Transat, selon les politiques Interligne.
- 29.2** Les PNT permanents bénéficient de tarifs réduits offerts par d'autres transporteurs aériens, conformément aux ententes en vigueur à tout moment.
- 29.3** Les PNT retraités âgés de cinquante-cinq (55) ans et plus et comptant au moins dix (10) années de service conservent leurs privilèges Interligne et avantages Accès Bleu et continuent d'être régis en fonction du statut de la politique Accès Bleu qu'ils détenaient avant leur départ à la retraite (sauf PR4 au lieu de PR1 pour billets stand-by), et ce, pour la période de temps prévue à l'article 1.2 al 3 de la politique.

Exemple : Ils obtiennent quatre (4) passes confirmées par année, un nombre illimité de billets stand-by (avec cependant priorité d'embarquement PR4), l'assurance multirisque de voyage, les forfaits, etc.

- 29.4** Les PNT absents du travail en raison d'une invalidité, d'un congé sans solde, d'un programme de travail partagé conservent leurs privilèges Accès Bleu pour une période de vingt-quatre (24) mois suivant le début de leur invalidité sous condition de l'approbation du médecin traitant.
- 29.5** Politique d'occupation du strapontin

Aucune demande reliée à l'occupation des strapontins, qu'il s'agisse d'un employé d'Air Transat ou de toute autre compagnie aérienne, ne peut être accordée sans l'accord du commandant de bord.

Les privilèges pour l'utilisation du strapontin ne seront jamais moindres que ceux prévus à la note de service de la Compagnie intitulée « Utilisation du strapontin », datée du 13 novembre 2014, à moins de changement réglementaire.

30. MESURE DISCIPLINAIRE ET CONGÉDIEMENT

30.1 Enquête

- 30.1.1** Lorsqu'une mesure disciplinaire ou un congédiement est envisagé, le PNT concerné peut être relevé de ses fonctions avec solde pendant une période maximale de sept (7) jours afin de permettre à la Compagnie de mener son enquête et de considérer tous les facteurs possibles. Cette période peut être prolongée par entente entre la Compagnie et l'Association.
- 30.1.2** Lors de toute enquête ou audience, le PNT concerné peut exiger la présence d'un représentant de l'Association.
- 30.1.3** Lors de toute enquête ou audience, l'entreprise accorde à tout témoin ou représentant à l'emploi de la Compagnie, selon les disponibilités du service, le temps de congé nécessaire à sa parution aux auditions et, au besoin, lui permet de bénéficier des places disponibles sur ses avions afin de s'y rendre.

30.2 Mesure disciplinaire

- 30.2.1** Si une mesure disciplinaire est envisagée contre un PNT, la Compagnie ne peut tenir compte que des mesures disciplinaires imposées lors des vingt-quatre (24) mois précédant la nouvelle offense. Tout avis disciplinaire sera retiré du dossier d'un PNT après vingt-quatre (24) mois.
- 30.2.2** Aucun rapport, correspondance ou document ne peut être utilisé par la Compagnie dans le cadre d'une action disciplinaire si le PNT n'en a reçu une copie.
- 30.2.3** La Compagnie doit aviser sans délai et par écrit, avec copie à l'Association, le PNT soumis à une mesure disciplinaire. Cet avis stipule la nature de la mesure disciplinaire et les raisons la motivant.
- 30.2.4** Toute mesure prise par la Compagnie envers un PNT en vertu de ce chapitre, à l'exception du congédiement, ne peut l'empêcher de postuler aux postes à pourvoir. Ainsi, à la fin de la période où il est tenu à l'écart du service ou de sa suspension, il peut occuper le poste que lui permet son rang d'ancienneté.
- 30.2.5** Un PNT soumis à une mesure disciplinaire ou congédié peut déposer un grief selon les dispositions du chapitre 31, Grief et arbitrage.
- 30.2.6** En cas de disculpation, le dossier du PNT est mis à jour en conséquence. Il retourne alors au travail sans perte d'ancienneté ni de salaire.
- 30.2.7** Aucune mesure disciplinaire ou congédiement ne sauraient être considérés sans motif valable.

31. GRIEF ET ARBITRAGE

31.1 Général

31.1.1 Aux fins des présentes, le terme grief s'entend de toute mécontentement relative à l'interprétation, l'application ou la présumée violation de la présente convention collective.

31.1.2 La Compagnie reconnaît que toutes les décisions concernant un PNT doivent être justes et conformes aux protections que lui assure ladite convention.

31.2 Procédure de règlements des griefs

31.2.1 Un PNT seul ou l'Association en son nom peuvent soulever un grief à l'endroit de la Compagnie. La partie qui soulève un grief doit le présenter par écrit au vice-président, Exploitation aérienne, dans les trente (30) jours de la connaissance de l'évènement. Cet avis doit contenir un exposé sommaire des faits et du redressement demandé.

31.2.2 Dans les trente (30) jours de la réception du grief, le vice-président, Exploitation aérienne, fait part de sa décision, par écrit et simultanément, au PNT et à l'Association. En cas de rejet, il doit en donner les motifs.

31.2.3 S'il est insatisfait de la réponse ou s'il n'en a pas reçu dans les délais prévus à l'article 31.2.2, le PNT doit référer le grief à l'arbitrage conformément aux modalités stipulées à l'article 31.3.

31.2.4 L'Association peut déposer un grief individuel ou de groupe.

31.2.5 Aucune forme de discrimination ne peut être exercée à l'égard d'un PNT qui soulève un grief.

31.2.6 Un PNT qui désire lever un grief doit remplir le formulaire électronique « Soumettre une plainte ».

31.3 Arbitrage

31.3.1 Si la procédure décrite à l'article 31.2 ne permet pas d'en arriver à un règlement satisfaisant, l'Association peut référer le grief à l'arbitrage dans les soixante (60) jours qui suivent la réception de la réponse ou à l'expiration du délai prévu à l'article 31.2.2. La partie requérant l'arbitrage doit en notifier l'autre partie, par écrit, en indiquant le motif du grief, le redressement demandé ainsi que le choix de son arbitre. Dans les cinq (5) jours ouvrables suivant la réception de cet avis, l'autre partie devra également aviser, par écrit, la partie requérant l'arbitrage, du nom de son arbitre.

31.3.2 Si les parties ne peuvent s'entendre sur le choix d'un arbitre, elles demanderont au ministre du Travail d'en désigner un.

- 31.3.3** L'arbitre est investi des pouvoirs conférés au Code canadien du travail. Dans le cas d'un congédiement ou d'une suspension qu'il juge injuste, il peut, par ordonnance, enjoindre l'employeur à réintégrer le PNT ou, le cas échéant, à lui payer la rétroactivité applicable. Cependant, il n'a pas l'autorité d'ajouter, soustraire, altérer, amender ou étendre les dispositions de cette convention collective.
- 31.3.4** En matière disciplinaire, le fardeau de la preuve incombe à la Compagnie. L'arbitre peut confirmer, modifier ou annuler la décision de la Compagnie et, le cas échéant, y substituer la décision qui lui paraît juste et raisonnable compte tenu de toutes les circonstances de l'affaire.
- 31.3.5** La décision de l'arbitre est définitive et lie les parties. Ses ordonnances doivent être exécutées dans les quinze (15) jours qui suivent la date de publication de sa décision.
- 31.3.6** Chaque partie défraie ses témoins de leurs dépenses. Toutefois, l'entreprise accorde à tout témoin ou représentant à l'emploi de la Compagnie, selon les disponibilités du service, le temps de congé nécessaire et, au besoin, lui permet de bénéficier des places disponibles sur ses avions. Les frais et honoraires de l'arbitre ainsi que les dépenses des témoins qu'il convoque sont assumés à égalité de parts. Dans la mesure du possible, les témoins sont libérés lors de journées blanches.

32. UNIFORME ET ACCESSOIRES

32.1 Description et durée

Le PNT est tenu de porter un uniforme comprenant les articles et accessoires suivants :

Articles	Durée
1 veston	2 ans
6 chemises	1 an*
3 pantalons	2 ans
1 casquette	3 ans
2 cravates	1 an
1 imperméable de nylon	
1 manteau d'hiver type « kanuk » ou « Quartz » ou 1 manteau printemps/automne**	4 ans
1 chandail	2 ans
1 paire d'épaulettes	2 ans
2 insignes, fermeture à vis	2 ans
2 insignes, fermeture à pince	2 ans
2 pinces à cravate	2 ans
Gallons, boutons	au besoin
Accessoires	Durée
1 sac de voyage	2 ans
1 valise validée par le CEP	4 ans

*Note 1 : La date d'anniversaire de renouvellement d'uniforme ne change pas tant que le PNT va chercher ses pièces d'uniforme avant le double des délais inscrits à la convention collective.

Exemple : Un PNT est éligible pour ses chemises en décembre 2008 et ne va pas les chercher avant septembre 2009, il reçoit ses six (6) chemises et peut à nouveau recevoir six (6) chemises en décembre 2009. Par contre, si le PNT ne va chercher aucune chemise entre décembre 2008 et décembre 2009, lorsqu'il ira chercher ses chemises en 2010, il n'aura droit qu'à six (6) chemises.

**Note 2 : Un manteau d'hiver est fourni à l'embauche. Au renouvellement, le PNT a le choix entre le manteau d'hiver ou le manteau printemps/automne.

32.2 Prise en charge des frais et changements

32.2.1 La Compagnie assume la totalité du coût des articles composant l'uniforme et des accessoires obligatoires décrits ci-dessus ainsi que des coûts pour faire ajuster les pièces d'uniforme par le fournisseur.

32.2.2 Si un ou plusieurs articles de son uniforme doivent être remplacés avant terme, le coût total est à la charge du PNT.

32.2.3 L'Association participe au processus de sélection lorsque la Compagnie prévoit changer de fournisseur ou des articles et accessoires de la liste prévue à l'article 32.1.

32.3 Allocations de fournitures, de nettoyage et/ou chaussures

32.3.1 Nettoyage et/ou chaussures

La Compagnie verse au PNT une allocation mensuelle de 62,01 \$ pour le nettoyage de l'uniforme et/ou l'achat de chaussures.

32.3.2 Fournitures

La Compagnie verse au PNT une allocation mensuelle de 64,59 \$ pour l'achat de matériel et de ressources utiles à l'accomplissement de ses tâches de navigation.

32.4 Départ d'un PNT

32.4.1 Lors d'une cessation d'emploi ou d'une mise à pied, le PNT doit remettre tous les articles et accessoires de son uniforme tel que décrit à l'article 32.1. Le PNT qui ne retourne pas son uniforme doit payer le solde des articles dont la valeur aura été dépréciée de façon linéaire.

32.4.2 Le PNT en préretraite n'est pas admissible aux allocations de fournitures, de nettoyage et/ou chaussures.

33. GUERRE, PRISE D'OTAGE, DÉTOURNEMENT D'AVION, INTERNEMENT OU DISPARITION

33.1 Rémunération

- 33.1.1** Si au cours de son travail pour la Compagnie, un PNT est capturé, fait prisonnier, interné, pris en otage ou manque à l'appel, l'entreprise continue à lui verser cent pour cent (100 %) de son salaire régulier en vigueur au moment de l'incident, et ce, jusqu'à ce qu'il soit retrouvé ou que son décès soit prouvé. Toutefois, si dans un délai de douze (12) mois de sa disparition, le PNT n'a pas été retrouvé et que son décès n'a pas été prouvé, le paiement de son salaire régulier cesse.
- 33.1.2** La Compagnie verse au compte personnel du PNT, son salaire régulier mentionné à l'article 33.1.1, sans intérêt, et le distribue, en tout ou en partie, selon les instructions écrites qu'il a fournies. Par contre, le PNT qui a été mis sous arrêt par une autorité reconnue par le gouvernement du Canada ou qui est accusé d'une infraction qui, au Canada, peut être poursuivie comme un acte criminel n'y a pas droit.
- 33.1.3** Nonobstant les dispositions de l'article 33.1.1, la Compagnie ne paie que la différence entre le paiement prévu à l'article 33.1.1 et le montant de toute compensation qui serait prévue par quelque loi traitant des personnes capturées, faites prisonnières, internées, retenues comme otage ou manquant à l'appel par suite d'actes de guerre.

33.2 Demande d'instructions

La Compagnie s'assure que chaque PNT nouvellement employé lui fournit ses instructions à l'égard du présent chapitre au moyen du formulaire prévu à l'article 33.3. La Compagnie doit aussi s'assurer que tous les PNT déjà à son emploi ont rempli ledit formulaire.

33.3 Formulaire de demande d'instructions

Les instructions mentionnées à l'article 33.2 doivent substantiellement se faire comme suit.

AIR TRANSAT

DEMANDE D'INSTRUCTIONS

AIR TRANSAT A.T. INC.
a/s SERVICE DES RESSOURCES HUMAINES

Instruction vous est donnée, par la présente, de verser mon salaire régulier auquel je pourrais avoir droit en vertu de l'article 33.1 de la présente convention collective entre la Compagnie et l'Association.

..... % de la dite indemnité à....., (nom)

....., sa vie durant et, (adresse)

en cas de décès à, (nom)

....., sa vie durant. (adresse)

Le solde, le cas échéant, ainsi que toute somme accumulée après le décès des personnes désignées ci-dessus, seront retenus à mon intention ou, si mon décès survenait avant que je ne les aie touchés, seront versés au mandataire de ma succession.

Les directives ci-dessus peuvent être modifiées en tout temps par lettre portant la date et la signature du soussigné et ces modifications entrent en vigueur dès réception de ladite lettre par la Compagnie.

Une fois effectués les paiements prévus par la présente, la Compagnie ne peut être tenue de verser aucune autre indemnité demandée en mon nom en vertu de la présente convention collective entre la Compagnie et l'Association.

.....
Signature du PNT

.....
Date

34. MATIÈRE JUDICIAIRE

34.1 Défense et avis juridique

34.1.1 Si une procédure judiciaire était intentée contre un PNT à l'égard d'une présumée faute commise dans l'exercice de ses fonctions pour le compte de la Compagnie, celle-ci s'engage à lui fournir gratuitement, ou à sa succession, les services d'un conseiller juridique. En outre, la Compagnie s'engage à le tenir quitte et indemne de toute réclamation pouvant être prononcée contre lui sauf si elle résulte d'un cas de grossière négligence ou d'inconduite volontaire. Le conseiller juridique est choisi et payé par la Compagnie.

34.1.2 Un PNT ne peut être tenu de payer le coût des dommages occasionnés aux avions ou à l'équipement lorsqu'il est en devoir pour la Compagnie.

34.2 Dossiers de PNT

34.2.1 Sous réserve de l'article 34.2.2, le dossier personnel du PNT est tenu entièrement confidentiel et seuls les responsables du service de l'Exploitation aérienne et du service des Ressources humaines de la Compagnie y ont accès, et ce, seulement dans l'exercice de leurs fonctions.

34.2.2 Tout dossier de PNT maintenu pour et par la Compagnie est, à la demande du PNT, rendu disponible pour fin d'examen et ce, en présence d'un membre de l'administration.

34.2.3 La Compagnie remettra au PNT, soit en mains propres, soit par courrier recommandé, une copie de toute correspondance de nature négative ou défavorable dans un délai de sept (7) jours suivant la date à laquelle ledit document est déposé à son dossier.

34.3 Matière judiciaire/Carte d'identité (RAIC)

Si un PNT fait l'objet d'une suspension, révocation, confiscation ou d'un refus de renouvellement de sa carte RAIC, les modalités suivantes s'appliquent :

34.3.1 la Compagnie maintient le PNT à son emploi;

34.3.2 la Compagnie maintient la rémunération du PNT;

34.3.3 la Compagnie et l'Association mettent en œuvre les moyens utiles pour que le PNT se voit accorder l'autorité de sécurité nécessaire à l'obtention d'une carte RAIC.

Les modalités prévues à ces dispositions ne s'appliquent pas si la suspension, la révocation, la confiscation ou le refus de renouvellement de la carte RAIC sont motivés par des allégations sérieuses de commission d'une infraction criminelle, pénale ou réglementaire de même qu'une faute lourde ou intentionnelle.

34.3.4 La Compagnie s'engage à rembourser au PNT les frais juridiques raisonnables afin de se présenter dans toute procédure judiciaire aux fins de ré-obtention d'une habilitation de sécurité (RAIC) advenant la non-culpabilité du PNT.

35. PNT SAISONNIERS

35.1 Général

Afin de maximiser son efficacité opérationnelle, la Compagnie peut retenir les services de PNT saisonniers. Cependant, les dispositions suivantes s'appliquent.

35.1.1 L'utilisation des PNT saisonniers est limitée à une durée maximale de sept (7) mois consécutifs par année.

35.1.2 Lorsque la Compagnie a l'intention d'embaucher des pilotes saisonniers, elle doit fournir à l'Association un préavis écrit d'au moins soixante (60) jours avant la date du début proposée de toute opération saisonnière.

L'avis doit préciser :

a) le nombre de PNT saisonniers que la Compagnie envisage engager;

b) la durée des contrats en vertu desquels les pilotes saisonniers sont embauchés;

c) la base et le nombre de bases saisonnières où les pilotes seront affectés.

35.1.3 Le taux de rémunération offert aux pilotes saisonniers ne doit pas être inférieur au taux de rémunération prévu à la convention collective. Les conditions de travail du PNT saisonnier ne doivent pas être moins avantageuses que celles prévues à la convention collective à moins d'une entente avec l'Association. Le taux de rémunération et les conditions de travail des PNT saisonniers sont déterminés et régis par la présente convention collective.

35.1.4 Les PNT saisonniers doivent faire partie de l'unité de négociation et doivent, comme condition d'emploi, verser des cotisations régulières à l'Association. La Compagnie s'engage à verser à l'Association par le biais de prélèvements, les cotisations régulières de tous les pilotes saisonniers.

35.1.5 Les PNT permanents ont priorité sur les PNT saisonniers pour toute affectation à des ACMI, « Wet Lease » ou « Damp Lease », tel que défini à l'article 14.15 et pour toute affectation à une base temporaire que la Compagnie peut ouvrir. Les PNT saisonniers ne peuvent participer à de telles affectations si elles sont effectuées hors Canada.

35.1.6 La Compagnie s'engage à embaucher des pilotes canadiens avant tout PNT étranger.

35.1.7 Les membres de l'ALPA en mise à pied d'autres transporteurs auront priorité pour une entrevue.

35.1.8 La première date d'embauche d'un PNT saisonnier servira à déterminer son rang d'ancienneté. Les PNT saisonniers se verront attribuer un numéro d'ancienneté dans le seul but d'attribuer des horaires mensuels. Le temps de service accumulé depuis l'embauche est pris en compte afin de déterminer la date du changement d'échelon salarial.

35.1.9 Durant la période où un PNT saisonnier est à l'emploi de la Compagnie, aucun PNT permanent ne peut être mis à pied.

35.1.10 Un poste de commandant saisonnier doit être occupé par un PNT permanent qui détient un poste sur le type pour lequel le poste saisonnier est ouvert ou par un PNT permanent qui possède la double qualification. Cependant, la Compagnie peut embaucher un commandant saisonnier autre qu'un PNT permanent mentionné à l'article 35.1.10 à condition que :

35.1.10.1 aucun commandant en second permanent n'ait les qualifications minimales requises (Annexe « C ») pour occuper le poste, ou

35.1.10.2 aucun commandant en second permanent ayant les qualifications minimales requises (Annexe « C ») n'ait indiqué, au moyen de sa lettre de préférence, qu'il désirait occuper ce poste.

35.2 Surtemps

Les heures de vol supplémentaires sont effectuées par les PNT permanents. Toutefois, en cas de non-disponibilité, le surtemps est effectué par le PNT saisonnier.

37 PROGRAMMES DE VOLS À HEURES RÉDUITES (PVHR)

37.1 Préambule

Le PNT qui désire un horaire de travail allégé peut se voir attribuer des programmes de vols à heures réduites (PVHR). Dans ce cas, l'ensemble des dispositions de la convention collective s'applique à moins qu'elles ne soient expressément modifiées par le présent chapitre.

37.2 Admissibilité

Seuls les PNT ayant complété leur période probatoire sont admissibles au PVHR.

37.3 Durée et demande

37.3.1 Les PVHR sont offerts pour des périodes de six (6) mois consécutifs, soit de août à janvier et de février à juillet. Le PNT qui désire obtenir une période de PVHR doit soumettre sa demande, à l'aide du formulaire approprié, à son chef pilote, au plus tôt six (6) mois avant le début de la période visée et au plus tard soixante (60) jours avant le début de la période visée.

37.4 Disponibilité des programmes

37.4.1 Le nombre de PNT pouvant obtenir des PVHR durant la même période est limité à vingt pour cent (20 %) des effectifs, par classification et type d'avion. Le PNT peut obtenir deux (2) périodes consécutives de PVHR sous réserve que les demandes pour la deuxième période n'excèdent pas la limite de vingt pour cent (20 %). Les PVHR sont accordés en respectant l'ordre d'ancienneté.

37.5 Programmes de réserves

Le PNT qui obtient une période de PVHR ne peut obtenir de programmes de réserves durant cette période à moins qu'ils ne lui soient imposés par ordre inverse d'ancienneté. Le cas échéant, les paramètres des programmes de réserves stipulés à l'article 13.4 s'appliquent.

37.6 Paramètres des programmes de vols à heures réduites

Les PVHR ne peuvent totaliser plus de soixante-cinq (65) CHV au moment de leur publication. De plus, nonobstant l'article 13.3.8, le programme de vols d'un PNT en PVHR comporte seize (16) CMG. Cependant, seulement les CMG prévus à l'article 13.3.8 seront jumelés par groupe de deux ou trois.

37.7 Rémunération

37.7.1 Le PNT employé durant un mois complet et ayant obtenu un PVHR reçoit un minimum garanti de soixante-cinq (65) CHV rémunérés au taux horaire stipulé à l'article 17.5. Ce salaire régulier est réduit de 2,50 CHV pour chaque jour civil où le PNT était en congé sans solde, en mise à pied, suspendu, congédié ou avait démissionné.

37.7.2 Le PNT qui accepte de travailler durant une journée blanche et qui accumule plus de soixante-cinq (65) CHV au cours du mois est rémunéré selon son taux horaire jusqu'à un total de quatre-vingt (80) CHV. S'il accumule plus de quatre-vingt-cinq (85) CHV, il est rémunéré selon les dispositions de l'article 17.3.

37.7.3 Le PNT qui se voit imposer un programme de réserves au cours d'une période de PVHR reçoit un minimum garanti de quatre-vingt (80) CHV par mois.

37.8 Désistement

37.8.1 Le PNT qui a obtenu une période de PVHR ne peut se désister sans l'approbation du vice-président, Exploitation aérienne.

37.9 Programmes de vols à heures réduites (PVHR)

Tous les articles de la présente convention collective s'appliquent au PNT en PVHR.

37.10 Un commandant en second qui détient un PVHR et qui obtient un poste de commandant permanent maintient son PVHR en autant que la limite de vingt pour cent (20 %) soit toujours respectée.

38. PROGRAMME DE TRAVAIL PARTAGÉ (PTP)

38.1 Préambule

Le PNT qui désire un horaire de travail allégé peut se prévaloir du programme de travail partagé (PTP). Dans ce cas, l'ensemble des dispositions de la convention s'applique à moins qu'elles ne soient expressément modifiées par le présent chapitre.

38.2 Admissibilité

Seuls les PNT ayant complété leur période probatoire sont admissibles au PTP.

38.3 Durée et demande

38.3.1 Les PTP sont accordés pour une période minimale de six (6) mois. La période visée doit faire l'objet d'une demande conjointe de deux (2) PNT, ci-après appelés « partenaires », occupant le même poste à la même base. Les partenaires doivent soumettre leur demande à l'aide du formulaire approprié à leur chef pilote, au plus tard quatre-vingt-dix (90) jours avant le début de la période visée. Les mois de travail et de congé prévus pour chaque partenaire doivent y être indiqués. Un partenaire ne peut être en congé plus de deux (2) mois consécutifs.

Exemple : Deux PNT demandent un PTP du 1^{er} avril au 30 septembre. Au cours de cette période, le partenaire A est prévu être au travail en avril, juin et août, alors que le partenaire B est prévu être au travail en mai, juillet et septembre.

38.3.2 Les demandes qui rencontrent les critères de l'article 38.3.1 et provenant de partenaires admissibles sont autorisées.

38.4 Prolongation du programme

À la demande des partenaires, la période de travail partagé peut être prolongée sous réserve d'une entente avec la Compagnie.

38.5 Horaire de travail

Au cours de la période de travail partagé, les partenaires obtiennent, en alternance, des programmes de vols ou de réserves et des mois complets en congé. Le programme de vols du partenaire peut comporter un courrier qui chevauche le mois où il est au travail et le mois où il est en congé.

Le PNT qui bénéficie du PTP n'est pas éligible aux sous-contrats ou aux bases temporaires à moins que la durée du contrat soit dans son mois actif, sauf exception des contrats inclus dans les rotations mensuelles (ex : XL).

38.6 Rémunération

Pour chaque mois où il a obtenu un programme de vols, le partenaire est rémunéré selon les dispositions du chapitre 17. Le partenaire ne reçoit aucune rémunération ni allocations pour les mois où il est en congé. Toutefois, lorsqu'un partenaire travaille au début d'un mois au cours duquel il est censé être en congé en raison du chevauchement d'un courrier ayant débuté le mois précédent, il est rémunéré pour les jours travaillés. Le cas échéant, le service de l'Exploitation aérienne doit aviser le service de la Paie afin que les ajustements nécessaires soient apportés.

38.7 Temps de service

Le partenaire n'accumule pas de temps de service durant les mois au cours desquels il est en congé.

38.8 Assurances

Le partenaire continue d'être couvert, à ses frais, par le régime d'assurance collective durant les mois au cours desquels il est en congé, et ce, selon les dispositions de l'article 25.3.1.

38.9 Privilèges de transport

Le partenaire conserve ses privilèges de transport durant les mois au cours desquels il est en congé.

38.10 Désistement

38.10.1 Un partenaire peut se désister en présentant un préavis écrit minimal de vingt et un (21) jours avant la publication de son prochain programme de vols ou de réserves, sous réserve que son désistement n'entraîne pas la mise à pied d'un PNT.

38.10.2 Si l'un des partenaires se désiste en vertu de l'article 38.10.1 ou devient invalide, le PTP prend fin à moins que le PNT qui désire continuer se trouve un nouveau partenaire. En l'absence d'un nouveau partenaire, la Compagnie peut, à sa discrétion, maintenir le PTP du partenaire restant.

39. ASIE, AFRIQUE et AMÉRIQUE DU SUD

39.1 Général

- 39.1.1** Si la Compagnie prévoit desservir l'Asie, elle doit en aviser l'Association, par écrit, au plus tard cent quatre-vingt (180) jours avant le début des opérations. Si la Compagnie prévoit desservir l'Afrique et l'Amérique du Sud, elle doit en aviser l'Association, par écrit, au plus tard cent vingt (120) jours avant le début des opérations.
- 39.1.2** Si la Compagnie et l'Association entament des discussions afin d'établir les conditions de travail liées aux opérations en Asie, Afrique et Amérique du Sud, ces discussions débutent dans les trente (30) jours suivant la demande faite à cet effet par l'une ou l'autre des parties, à moins d'entente entre la Compagnie et l'Association.
- 39.1.3** À défaut d'entente dans les soixante (60) jours suivant le début des discussions, le différend est référé à l'arbitrage. Néanmoins, la Compagnie peut débiter les opérations en Asie, Afrique et Amérique du Sud, selon les conditions de travail de la convention collective. Au terme du processus d'arbitrage, les conditions de travail liées à l'opération en Asie, Afrique et Amérique du Sud sont fixées par l'arbitre. Dès lors, elles deviennent partie intégrante de la convention collective.
- 39.1.4** Si les parties ne peuvent s'entendre sur le choix d'un arbitre dans un délai de sept (7) jours, l'une ou l'autre des parties peut demander au ministre du Travail d'en nommer un.

39.2 ACMI, « Wet Lease » ou « Damp Lease »

Nonobstant l'article 39.1, la Compagnie peut desservir l'Asie, l'Afrique et l'Amérique du Sud dans le cadre d'un ACMI, « Wet Lease » ou « Damp Lease » selon les dispositions des articles 13.3.3, 14.8.3, 14.17 et 15.3.

40. DURÉE DE LA CONVENTION COLLECTIVE

La durée de cette convention est de soixante (60) mois à partir du premier (1^{er}) jour du mois de mai 2015 jusqu'au trentième (30^e) jour du mois d'avril 2020. Le montant de rétroactivité sera versé au plus tard le 30 mai 2016.

Elle se renouvellera automatiquement, sans aucune modification, à moins que l'une ou l'autre des parties n'avisé, par écrit, l'autre partie de son intention de la modifier ou de l'amender dans les cent vingt (120) jours précédant la date d'expiration légale de ladite convention collective.

Une fois qu'un avis de négociation a été remis en vertu des présentes, les dispositions de la convention collective continuent de s'appliquer jusqu'à la ratification d'une nouvelle convention collective.

EN FOI DE QUOI, les représentants dûment mandatés de chacune des parties ont signé ce 15 août 2016


POUR
AIR TRANSAT A.T.

POUR
L'Association des Pilotes de Lignes
Aériennes (ALPA)

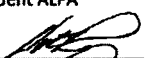


Jean-François Lemay
Président-directeur général


Commandant Timothy G. Canoll
Président ALPA




Commandant Sylvain Aubin
Vice-président, Exploitation aérienne



Commandant Patrice Roy
Président, Conseil exécutif et principal TSC – ALPA



Julie Bélanger
Directrice principale, Ressources
humaines



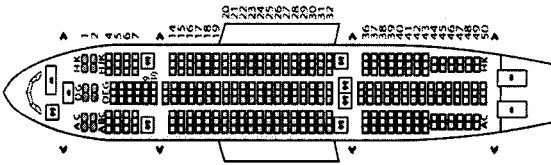
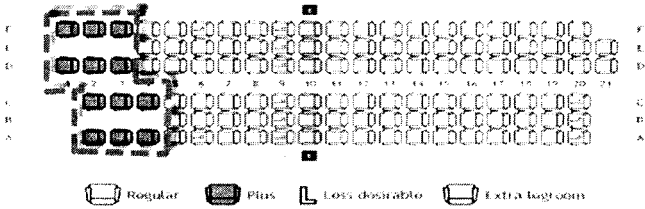
Suzanne Lapointe
Directrice, Planification



Dominique Jalbert
Chef, Relations de travail

ANNEXE « A »

Exemples de configuration de classe Économie bonifiée :



ANNEXE « B »

ANCIENNETÉ – GRILLE D'ÉVALUATION

Grille d'évaluation pour l'attribution de numéro d'ancienneté

PILOTES

Jet ou Turbo prop de 12 500 lbs et moins	2 pts x 1 000 hres de commandant 1 pts x 1 000 hres commandant en second
Jet ou Turbo prop de plus de 12 500 lbs mais moins de 44 000 lbs	4 pts x 1 000 hres de commandant 2 pts x 1 000 hres commandant en second
Jet ou Turbo prop de plus de 44 000 lbs mais moins de 100 000 lbs	6 pts x 1 000 hres de commandant 3 pts x 1 000 hres commandant en second
Jet ou Turbo de plus de 100 000 lbs	8 pts x 1 000 hres de commandant 4 pts x 1 000 hres commandant en second
Jet de 44 000 lbs et plus	7 pts x années chef pilote ou superviseur

ANNEXE « C »

QUALIFICATIONS MINIMALES REQUISES

COMMANDANT

- Licence de pilote de ligne
- Minimum 7 000 heures de vol dont :
2 000 heures avion à réaction de plus de 44 000 lbs
- Minimum 1 500 heures comme commandant de bord ou
2 000 heures comme commandant en second avec la Compagnie
- Réussite à la procédure d'évaluation établie par la Compagnie

COMMANDANT EN SECOND (à l'embauche)

- Licence de pilote de ligne
- Minimum 4 000 heures de vol dont :
500 heures sur avion à réaction de plus de 44 000 lbs
1 000 heures sur turbo propulseur de plus de 12 500 lbs

NOTE : La Compagnie se réserve le droit de déroger à ces normes minimales lorsqu'elle juge qu'un candidat a une expérience pertinente pour accomplir la fonction.

ANNEXE « D »

Blessure ou maladie hors base

Contactez le Bureau d'affectation des équipages (BADE) et votre superviseur ou chef pilote

Si vous êtes incapable de poursuivre votre courrier pour cause de maladie ou de blessure, avisez le BADÉ et votre superviseur ou chef pilote dès que possible.

Obtenez des soins médicaux et contactez votre compagnie d'assurance

À l'extérieur du Canada:

MedAire

Téléphone : 1-602-282-6648

Télécopieur : 1-480-966-0487

Courriel : medlink@medaire.com

MedAire est un service spécialisé qui vous prodiguera des conseils médicaux et/ou organisera une consultation médicale si vous tombez malade ou vous vous blessez durant un courrier à l'étranger. (Ne contactez pas MedAire si vous êtes au Canada).

Assurance : Il vous appartient de contacter Croix Bleue et de faire une réclamation d'assurance-invalidité si l'absence est de plus de 7 jours. Si vous avez été hospitalisé ou si vous avez une condition médicale majeure avec risque de complication ou des soins à votre retour à votre base, vous devrez contacter l'assureur (Croix-Bleue) pour ouvrir votre dossier. Pour plus de détails, vous pouvez écrire à medical@airtransat.com

Au Canada :

CanAssistance

Téléphone : 1-866-491-7726

Courriel : operations@canassistance.com

Vous devez utiliser le service CanAssistance de Croix Bleue si vous tombez malade, vous vous blessez durant un courrier au Canada ou si vous êtes hospitalisé(e).

- **Assurance** : Un dossier de réclamation d'assurance (pour remboursement des frais encourus, pas invalidité) sera ouvert par Croix Bleue lorsque vous contactez CanAssistance. Des formulaires ainsi que les recus originaux seront demandés à votre retour donc gardez tout.

Également, il vous appartient de contacter Croix Bleue et de faire une réclamation d'assurance-invalidité si l'absence est de plus de 7 jours. Pour plus de détails, vous pouvez écrire à medical@airtransat.com

Dépenses

- **Frais médicaux (médicaments, facture de soins médicaux, etc.) :**
 - Maladie ou blessure liée au travail : présentez une réclamation à la CNESST/WSIB/WCB
 - Autre maladie ou blessure : présentez une réclamation à Croix Bleue/Can Assistance (avec les reçus originaux)
- **Autres dépenses :** Vous pouvez présenter à Air Transat des reçus pour les dépenses nécessaires et raisonnables liées à votre maladie ou blessure (taxi pour visite médicale, appels téléphoniques à MedAire/Croix Bleue, etc.)

Pour revenir à votre base domiciliaire

Important : Vous serez autorisé(e) à revenir à votre base domiciliaire uniquement lorsque vous aurez transmis au BADÉ un billet médical vous autorisant à voyager (télé. : 1-514-906-5158). Le billet doit indiquer que vous êtes :

- apte à voyager (vous n'êtes pas apte au travail, mais pouvez prendre l'avion pour revenir à la maison) OU
- apte au travail (vous êtes maintenant rétabli(e) et pouvez poursuivre votre courrier).

Après réception du billet, le BADÉ ou Can-Assistance se chargera d'organiser votre voyage de retour.

De retour à la maison

Toujours inapte au travail?

- Consultez votre médecin de famille et veillez à faire remplir les formulaires nécessaires (Croix Bleue ou Accident de travail – accessibles sur Mundo sous « Ressources humaines »)
- Transmettez les formulaires aux Service des ressources humaines par courriel à medical@airtransat.com ou par télécopieur au 514-906-5533
- Suivez les procédures de la Politique d'absence pour maladie (consultez le Guide du service à la clientèle)

Apte au travail? Vous devez vous déclarer « apte » au BADÉ.

Pour toute autre question, veuillez communiquer avec votre gestionnaire ou le *Service de ressources humaines* à medical@airtransat.com

LETTRE D'ENTENTE N° 1

ENTRE : AIR TRANSAT A.T. INC.

(la « Compagnie »)

ET : L'ASSOCIATION DES PILOTES DE LIGNES AERIENNES (ALPA)

(l'« Association »)

PROTECTION D'EMPLOI

LA COMPAGNIE ET L'ASSOCIATION CONVIENNENT DE CE QUI SUIT :

1. La Compagnie, filiale de Transat A.T. Inc. et autorisée à cette fin par le conseil d'administration de celle-ci, s'engage à chaque année financière à ce qu'un minimum de 60 % de tous les sièges achetés, retenus, revendus ou autrement réservés par la Compagnie, Transat Tours Canada inc. (à l'exception de Transat Découvertes) le voyageur anglais The Airline Seat Company Limited (opérant sous le nom Canadian Affair) et le voyageur français Vacances Transat (France) sur les appareils d'un transporteur aérien pour les vols suivants soient achetés, retenus, revendus ou autrement réservés sur des appareils opérés par des membres de l'Association dont les conditions de travail sont régies par la convention collective intervenue entre l'Association et la Compagnie (les « membres de l'Association »):

- les vols dont le point d'origine est situé au Canada;
- les vols dont la destination est un point situé au Canada.

Les parties conviennent d'exclure de la présente entente et du calcul du pourcentage minimum de sièges achetés tous les sous-contrats entre la Compagnie et des entités qui ne sont pas détenues et/ou contrôlées par Transat A.T.

Cet engagement vise aussi toute entité ou corporation que pourrait créer la Compagnie ou Transat A.T. Inc. et qui achèterait, retiendrait, revendrait ou réserverait des sièges auparavant achetés, retenus, revendus ou autrement réservés par les entités et corporations nommées à l'alinéa précédent.

Advenant le cas ou moins de 50% de tous les sièges achetés, retenus, revendus ou autrement réservés par la Compagnie Transat Tours Canada inc. (à l'exception de Transat Découvertes), le voyageur anglais The Airline Seat Company Limited (opérant sous le nom Canadian Affair) et le voyageur français

Vacances Transat (France) sont opérés sur des appareils de type gros porteurs par la Compagnie. L'Association a le droit exclusif de dénoncer la convention collective. A cette fin, l' Association a le droit de signifier un avis conformément à l' article 49 du Code canadien du travail, et les termes de l' article 89 du Code sont réputés avoir été respectés.

2. La Compagnie fournit à l' Association toute information nécessaire pour que soit effectué un suivi de la situation relative à l' application de l' article 1 de cette entente et décrite en annexe A. L' information communiquée est assujettie à un engagement à confidentialité que l' Association et ses représentants s'engagent à signer à l' exception du résultat global en pourcentage;
3. Une fois par année, la Compagnie et l' Association se rencontreront afin d' établir si le pourcentage fixe à l' article 1 de cette entente ont été atteints ou respectes.

La première rencontre annuelle aura lieu dans un délai n'excédant pas 60 jours suivant la fin de l'année financière 2016;

4. Si le pourcentage fixe à l' article 1 de cette entente n' a pas été atteint, dans une année financière donnée, la Compagnie verse à l' Association les dommages intérêts évalués par anticipation selon le tableau suivant:
 - a) lorsque la différence négative entre le pourcentage atteint et 60 % représente entre 1% et 5% des sièges : 200 000 \$;
 - b) lorsque la différence négative entre le pourcentage atteint et 60 % représente entre 5,01% et 10% des sièges : 750 000 \$;
 - c) lorsque la différence négative entre le pourcentage atteint et 60 % représente plus de 10,01% des sièges : 1 500 000 \$.

Dans l' éventualité où une année donnée la Compagnie ne respectait pas le seuil minimum de 60 % mentionné à l' article 1 et que des dommages intérêts devaient être versés à l' Association aux termes de l' article 4 par la Compagnie, la Compagnie aura alors l' option sur simple avis écrit à l' Association de reporter le nombre de sièges non réalisés pour l' année écoulée à l' année suivante. Ce n' est que dans l' éventualité où le nombre de sièges non réalisés n' était pas réalisé dans l' année financière du report que les dommages intérêts pour l' année financière écoulée deviendront alors dus et exigibles, ce paiement devant être fait par la Compagnie à l' Association dans les 90 jours suivant la fin de l' année financière du report. Par ailleurs, tout dommage intérêt payable aux termes de l' article 4 est annulé si le nombre de sièges non réalisés pour l' année financière écoulée est réalisé au cours de l' année financière du report et ce en sus du seuil de 60 % devant être atteint au cours de l' année financière du report. Transat A.T. Inc. ainsi que les entités ou corporation nommées à l' article 1 de cette entente ne peuvent sciemment décider de ne pas atteindre le pourcentage fixe de 60 % au motif qu' il serait plus avantageux au plan économique d' acheter, retenir, revendre ou autrement réserver des sièges auprès d' un autre transporteur aérien que la compagnie.

5. L'application des dispositions des articles 1 et 4 de cette entente est suspendue pour toute période au cours de laquelle les activités de la Compagnie, de Transat Tours Canada Inc. ou des voyageurs anglais et français The Airline Seat Company Limited et Vacances Transat (France), faisant l'objet de l'engagement prévu au paragraphe 1 de cette entente sont affectés négativement par des événements tels qu'une crise ou ralentissement économique, un attentat, une catastrophe naturelle, des événements sociaux, politiques ou climatiques, comprenant sans restreindre la généralité de ce qui précède, les grèves, les intempéries, épidémies, blocage de moyens de transport pour quelque raison que ce soit, tremblement de terre, incendie, tempête, inondation, restrictions gouvernementales ou légales, ou toute autre cause hors du contrôle de la Compagnie, de Transat Tours Canada Inc. ou des voyageurs anglais et français The Airline Seat Company Limited et Vacances Transat (France);

Nonobstant ce qui précède, si seulement une partie des entités susmentionnées sont affectées négativement, les autres entités demeureront pleinement assujetties aux termes et conditions de la présente entente. Le cas échéant, l'ensemble des dispositions de la lettre d'entente continueront d'être applicables pour les entités n'ayant pas été affectées négativement, et ce à l'exception de la clause 1 relativement au pourcentage des sièges minimums. Dans une telle circonstance, le pourcentage applicable sera calculé en tenant compte du prorata de chacune des entités non affectées, et ce, selon les statistiques établies au cours de l'année précédente.

De plus, pour que la présente clause de suspension soit applicable, les événements affectant négativement les activités ne doivent pas affecter l'ensemble du marché de toutes les parties à l'entente. Le cas échéant, les dispositions 1 à 4 de la présente entente ne seront pas suspendues et continueront d'être pleinement effectives.

Également, les parties aux présentes conviennent qu'une fluctuation normale du niveau des affaires n'est pas un motif suffisant pour permettre la suspension des articles 1 à 4.

On entend par « affectés négativement » une réduction des ventes, des passagers ou une combinaison de ceux-ci et ce sur le marché du Canada ou le marché d'une destination.

6. La Compagnie déclare être mandatée par Transat A.T. Inc. afin d'établir par cette disposition un cautionnement en faveur de l'Association suivant lequel Transat A.T. Inc. s'oblige à verser les dommages intérêts stipulés à l'article 4 de cette entente si elle-même ne satisfaisait pas cette obligation;
7. Dans l'éventualité où des moyens de pressions, ralentissements ou grève des membres de l'Association exercés à partir du début des négociations, empêcheraient Transat A.T. de rencontrer la cible de 60 %, Transat A.T. Inc. serait libérée des dommages intérêts prévus à l'article 4.
8. Dans l'éventualité d'un conflit entre la convention collective et la présente lettre d'entente, la convention collective aura préséance.

Annexe A

Procédure de calcul pour établir le pourcentage minimum de sièges d'Air Transat A.T. (Air Transat) opérés par l' Association des Pilotes de Lignes Aériennes (ALPA).

En accord avec les articles 1, 2 et 3 de la Lettre d'entente n° 1 signée le ___^e mars 2016, le pourcentage minimum des sièges d'Air Transat opérés par l'ALPA sera établi comme suit;

Les parties conviennent que la présente procédure de calcul ne concerne que les vols dont le point d'origine est situé au Canada et les vols dont la destination est un point situé au Canada. Tous les vols ne se qualifiant pas pour une des deux catégories susmentionnées sont expressément exclus du présent calcul et conséquemment de la Lettre d'entente.

Les parties conviennent expressément d'exclure du calcul du pourcentage minimum de sièges achetés tous les sous-contrats entre Air Transat et des entités qui ne sont pas détenues et/ou contrôlées par Transat A.T.

Pour les fins d'établissement du numérateur:

Tous les sièges achetés, retenus, revendus ou autrement réservés par Air Transat, Transat Tours Canada Inc. (à l'exception de Transat Découvertes), le voyageur anglais The Airline Seat Company Limited (opérant sous le nom Canadian Affair) et le voyageur français Vacances Transat (France) sur des appareils opérés par des membres de l'ALPA dont les conditions de travail sont régies par la convention collective intervenue entre l'ALPA et Air Transat. Les Parties conviennent d'inclure au numérateur les sièges non vendables mais opérés par les membres de l'ALPA, ce qui inclut notamment les *ferry-flight*.

Pour les fins d'établissement du dénominateur:

Tous les sièges achetés, retenus, revendus ou autrement réservés par Air Transat, Transat Tours Canada Inc. (à l'exception de Transat Découvertes), le voyageur anglais The Airline Seat Company Limited (opérant sous le nom Canadian Affair) et le voyageur français Vacances Transat (France) sur les appareils de tous les transporteurs aériens autre que Air Transat, ainsi que l'ensemble des sièges inclus dans le calcul du numérateur ci-avant décrit.

Données utilisées pour le calcul:

Les sources d'information utilisées par les parties pour l'établissement du numérateur et du dénominateur seront les systèmes d'information d'Air Transat soit SAP, AIMS, et les systèmes d'information de nos tours opérateurs soit Logitours et Anite, ou tout autre système qui pourrait être utilisé dans l'avenir dans le décompte de ces mêmes sièges.

Les données disponibles à l'ALPA devront notamment inclure le nombre de sièges opérés par chaque transporteur aérien utilisé par: Transat Tours Canada inc. (à l'exception de Transat Découverte), le voyageur anglais The Airline Seat Company Limited (opérant sous le nom Canadian Affair) et le voyageur français Vacances Transat (France) utilisé par semestre soit pour le semestre d'hiver du 1^{er} novembre au 30 avril et pour le semestre d'été du 1^{er} mai au 31 octobre et le total annuel de chacun desdits transporteurs.

Air Transat, filiale de Transat A.T. Inc. et autorisée à cette fin par le conseil d'administration de celle-ci offre la possibilité d'effectuer cette vérification avec l'aide de vérificateurs externes et/ou des professionnels de l'ALPA qui dans les deux cas pourront profiter du support du personnel de Transat A.T. et d'Air Transat.

Autres dispositions:

Cet engagement vise aussi toute entité ou corporation que pourrait créer Air Transat ou Transat A.T. Inc. et qui achèterait, retiendrait, revendrait ou réserverait des sièges auparavant achetés, retenus, revendus ou autrement réservés par Air Transat, Transat Tours Canada inc. (à l'exception de Transat Découvertes), le voyageur anglais The Airline Seat Company Limited (opérant sous le nom Canadian Affair) et le voyageur français Vacances Transat (France).

De plus, si Air Transat désirait vendre des sièges à d'autres entités détenues et/ou contrôlées par Transat A.T., ces dernières devront préalablement intervenir à la Lettre d'entente ainsi qu'à la présente procédure de calcul et s'engager à respecter l'ensemble des termes et conditions qui y sont contenus.

Aucune modification aux modalités de la présente procédure de calcul n'est valide ni exécutoire à moins d'être effectuée au moyen d'un écrit signé par un représentant autorisé de chaque partie.

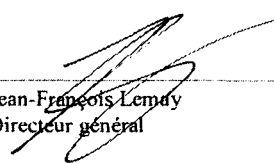
La présente entente lie les parties aux présentes ainsi que leurs représentants respectifs, ainsi que leurs représentants légaux, successeurs et cessionnaires autorisés respectifs, et s'applique au profit mutuel des parties aux présentes.

La présente entente est régie et interprétée conformément aux lois en vigueur dans la province de Québec.

EN FOI DE QUOI, LES PARTIES ONT SIGNÉ À MONTREAL CE ____ JOUR DE MARS 2016.


POUR
AIR TRANSAT A.T

POUR
L' Association des Pilotes de Lignes Aériennes
(ALPA)




Jean-François Lemay
Directeur général

Commandant Timothy G. Canoll
Président ALPA



Commandant Sylvain Aubin
Vice-président, Opérations aériennes



Commandant Patrice Roy
Président, Conseil exécutif principal
TSC – ALPA

LETTRE D'ENTENTE N° 2

ENTRE

AIR TRANSAT A.T. INC.

ET

L'ASSOCIATION DES PILOTES DE LIGNES AÉRIENNES (ALPA)

PROGRAMME DE SURVEILLANCE DES DONNÉES DE VOL (SDV)

ATTENDU que la prévention d'incidents et d'accidents est un objectif fondamental dans les opérations aériennes ;

ATTENDU que la Compagnie et l'Association reconnaissent les nombreux avantages à mettre en œuvre un système de recueil et d'analyse des données générées pendant les vols, non pas dans un but punitif mais bien de résolution de problèmes reliés aux opérations aériennes. En outre, les parties considèrent que l'analyse des données de vol et les enquêtes qui s'ensuivent est une méthode efficace qui répond à un objectif d'accroître la sécurité des opérations aériennes ;

ATTENDU que la Compagnie et l'Association conviennent de modifier les termes de la présente convention collective afin de permettre la mise en œuvre d'un programme de surveillance des données de vol (SDV) et leur analyse dans le seul but d'accroître la sécurité ;

ATTENDU que la Compagnie et l'Association conviennent que les données recueillies par le programme SDV ne seront pas utilisées pour identifier les pilotes, leur imposer des mesures disciplinaires, les congédier ou les soumettre à une formation ou des contrôles supplémentaires ;

ATTENDU que Transports Canada, tel que stipulé dans sa Circulaire d'information de l'aviation commerciale et d'affaires N° 0193, n'accepte d'examiner que les données dépersonnalisées provenant des programmes SDV volontaires et ne les utilisera pas aux fins d'application de la loi ;

EN CONSÉQUENCE la Compagnie et l'Association conviennent de ce qui suit:

A) DÉFINITIONS

Personnalisation des données : toute méthode d'enregistrement ou de recueil de données de vol qui permet de relier toute donnée ou amalgame de données à un membre d'équipage en particulier.

Données personnalisées : toute donnée de vol enregistrée ou recueillie permettant l'identification des membres d'équipage.

Données dépersonnalisées : toute donnée de vol enregistrée ou recueillie une fois que les renseignements permettant l'identification de membres d'équipage aient été supprimés.

Enregistreur des données de vol : tout dispositif, équipement ou système de recueil, de transmission ou d'enregistrement de données en cours de vol installé pour surveiller le pilote, contrôler les composantes ou les performances de l'appareil ou de tout autre paramètre.

Enregistreur de la parole dans les postes de pilotage : tout dispositif, équipement ou système servant à l'écoute et à l'enregistrement de la voix du pilote alors qu'il se trouve dans le poste de pilotage.

Donnée : toute information transmise, enregistrée ou recueillie au moyen d'un enregistreur des données de vol, d'un enregistreur de la parole dans les postes de pilotage ou de tout autre dispositif d'enregistrement. Le terme « donnée » réfère également aux bandes enregistrées, transcriptions, rapports, documents, notes de service, énoncés, études, cartes, graphiques ou toute autre description, analyse ou compilation d'information recueillie au moyen de tels équipements.

Date d'acquisition des données : date à laquelle la Compagnie récupère de l'appareil l'enregistrement des données de vol.

B) PROGRAMME SDV

1. Sous réserve des dispositions de la présente entente, la Compagnie peut mettre en œuvre un programme SDV visant à améliorer les opérations aériennes et à accroître la sécurité aérienne au moyen d'un système contrôlé de recueil et d'analyse de données opérationnelles. La conception, la mise en œuvre et l'administration d'un programme SDV doivent faire l'objet d'une entente entre la Compagnie et l'Association. L'introduction de tout changement au programme SDV déjà convenu requiert l'assentiment préalable des deux parties.
2. La liste des paramètres à surveiller et les limites servant à déterminer si les seuils ont été outrepassés doivent faire l'objet d'une entente entre la Compagnie et l'Association. Cette liste est sujette à révision et tout changement, suppression ou addition doit recevoir l'approbation de l'Association.
3. Au minimum, le programme SDV sert à évaluer les champs suivants :
 1. Performances de l'appareil
 2. Performances des systèmes de bord
 3. Rendement de l'équipage
 4. Procédures de la Compagnie
 5. Programmes de formation
 6. Efficacité de la formation
 7. Conception de l'appareil
 8. Fonctionnement du système de contrôle de circulation aérienne
 9. Aspects touchant aux opérations aéroportuaires
 10. Éléments relatifs à la météorologie
4. La Compagnie et l'Association doivent toutes deux consentir à l'ajout au programme SDV de tout autre champ d'évaluation souhaité par les parties avant qu'il ne puisse y

être intégré. Toute étude ou évaluation particulière requiert l'assentiment de la Compagnie et de l'Association.

5. L'« Équipe SDV » mise sur pied est composée d'au moins un pilote représentant le Service Sécurité, qualité et sûreté, un pilote représentant l'Association, un représentant du PRM responsable d'évaluer les besoins d'inspection des aéronefs suite à un dépassement de paramètres structurels limitatifs et un représentant du service des Opérations techniques de la Compagnie responsable du transfert des données de vol vers le fournisseur du service d'analyse des données de vol. Les membres de l'Équipe SDV ne doivent avoir aucune implication dans les décisions disciplinaires, de rétrogradation, de congédiement ou autres questions reliées à la gestion du PNT tant au niveau de la Compagnie que de l'Association.
6. Au sein de l'Équipe SDV, le représentant désigné par l'Association agit comme « Contrôleur d'accès ».
7. Le transfert des données binaires brutes de l'enregistreur de données au fournisseur du service d'analyse doit être accompli de façon à garantir leur protection.
8. L'Équipe SDV doit tenir à tout le moins une réunion mensuelle afin d'assurer la gestion du programme SDV et d'établir les directives et procédures nécessaires pour assurer le respect des dispositions de la présente lettre d'entente. Chaque membre de l'Équipe reçoit une convocation préalable. Le quorum pour la tenue de telles réunions est constitué d'un (1) pilote représentant le service Sécurité, qualité et sûreté et d'un (1) pilote représentant l'Association.

C) CONSERVATION ET PROTECTION DES DONNÉES

9. La conception du programme SDV doit garantir la confidentialité dès le début du processus et le complet anonymat à chacun des membres d'équipage.
10. Nul autre que les intervenants explicitement désignés à la présente lettre d'entente n'a accès aux données recueillies dans le cadre du programme SDV, qu'elles contiennent ou non une personnalisation des données.
11. Seuls les membres de l'Équipe SDV et le Directeur principal Sécurité, qualité et sûreté ont accès aux données. À l'exception du « Contrôleur d'accès », les autres membres de l'Équipe SDV ont uniquement accès aux données dépersonnalisées, et ce de façon illimitée, sur un site Web sécurisé et protégé par un mot de passe. Si le besoin le justifie, des données d'ensemble dépersonnalisées, des données dépersonnalisées d'un vol particulier, peuvent être partagées avec le service de Sécurité, qualité et sûreté, le service de l'entretien et le service des opérations aériennes à condition que le Directeur principal, Sécurité, qualité et sûreté, ou son délégué membre de l'équipe SDV, soit présent et que le contrôleur d'accès ait donné son accord au préalable au moyen d'un courrier électronique. Il est entendu que le Directeur principal, Sécurité, qualité et sûreté ou son délégué n'utilise pas les données de façon abusive et que le

contrôleur d'accès doit avoir un motif raisonnable pour refuser de donner son accord. Tout différend sera soumis au Président directeur général d'Air Transat et au Président du C.E.P. De plus, dans le cadre du programme de formation des pilotes, des données dépersonnalisées peuvent être partagées pour des fins de sensibilisation vis-à-vis des aspects de sécurité aérienne. Le partage de données d'ensemble dépersonnalisées avec des services externes d'Air Transat doit faire l'objet d'une entente écrite ente la Compagnie et le CEP de l'ALPA quant aux conditions acceptables aux deux parties.

12. Seul le « Contrôleur d'accès » pourra utiliser les données de vols afin d'identifier les membres d'équipage impliqués. Si un dépassement aux paramètres le justifie, le « Contrôleur d'accès » et le Directeur principal, Sécurité, qualité et sûreté (ou son délégué membre de l'équipe SDV) d'un commun accord peuvent choisir de s'entretenir conjointement et sur une base confidentielle avec les membres d'équipage en cause, par téléphone ou autre moyen.
13. Les deux parties reconnaissent l'utilité des données de vol lors d'enquêtes de sécurité aérienne. À cette fin, si l'officier de sécurité aérienne chargé de l'enquête détermine que l'analyse des données de vol est pertinente à l'enquête, il doit en faire la demande au Directeur principal, Sécurité, qualité et sûreté (ou son délégué membre de l'équipe SDV) pour approbation. Avant de procéder, ce dernier doit obtenir l'accord du représentant de l'Association sur l'équipe SDV via courrier électronique en spécifiant la nature de l'événement et l'intention d'utiliser les données de vol pour fin d'enquête.
En cas de refus, le représentant devra en donner les raisons justificatives par écrit. Si le désaccord persiste, la demande d'utiliser les données de vol sera soumise au Président directeur général d'Air Transat et au Président du C.E.P pour révision.
14. Si l'un ou des membres d'équipage veulent revoir certains aspects d'un vol en utilisant les données de vol, un représentant pilote de l'équipe SDV devra d'abord s'assurer que les deux membres d'équipage ont donné leur accord.
15. Toutes notes, mémorandums ou autres documents utilisés par le « Contrôleur d'accès » dans ses contacts avec tout membre d'équipage à l'égard d'un événement SDV particulier sont, aux fins des présentes, considérés « données personnalisées » et, conformément à l'article 17 ci-après, doivent être « dépersonnalisées ».
16. Tout renseignement (personnalisé ou dépersonnalisé) provenant du programme SDV ne peut être révélé à un tiers que ce soit un individu, une personne morale ou un organisme gouvernemental, à moins d'y être absolument contraint par la loi ou formellement autorisé par les dispositions de la présente lettre d'entente. Dans l'éventualité où la Compagnie entend divulguer des renseignements qu'elle croit requis par la loi, elle doit informer l'Association de toutes les circonstances entourant la demande d'information. L'Association peut décider de s'y objecter.

17. En vertu du présent article, toute note, memorandum ou autre document utilisés par un membre de l'Équipe SDV ou le Directeur principal Sécurité, qualité et sûreté pouvant servir à relier un membre d'équipage à un vol particulier doit être dépersonnalisé. Si ce matériel ne peut être dépersonnalisé, il devra alors être détruit au plus tard quatorze (14) jours après son obtention.
18. Les données brutes recueillies ou reçues dans le cadre du programme SDV, quelle que soit leur nature, doivent être détruites au plus tard 180 jours après la date d'acquisition, à moins de dispositions contraires convenues entre les parties.
19. Il est interdit à toute personne ayant accès à des données personnalisées utilisées dans le cadre du programme SDV d'en dévoiler la teneur à qui que ce soit, à l'exception du « Contrôleur d'accès » de l'Équipe SDV. Dans l'éventualité où quelqu'un dévoile des données personnalisées à tout individu autre que le « Contrôleur d'accès » de l'Équipe SDV, la personne impliquée est immédiatement exclue de toute participation au programme SDV.
20. La Compagnie doit conserver tous les renseignements recueillis par le programme SDV dans un endroit hautement sécurisé muni d'un système de contrôle d'accès. De plus, elle doit conclure des ententes avec tout fournisseur de services pouvant avoir en sa possession de tels renseignements pour fins d'analyse afin qu'ils soient conservés de façon similaire.

D) CONTRATS AVEC DES FOURNISSEURS DE SERVICES

21. Nonobstant l'article 11 de la présente entente, la Compagnie peut passer un contrat avec un fournisseur de services pour l'analyse des renseignements provenant du programme SDV. Dans ce cas, la Compagnie doit fournir à l'Association toute l'information concernant ses liens contractuels et la teneur des dispositions prises entre la Compagnie et le fournisseur de services. Dans une mesure raisonnable, l'Association peut refuser que l'analyse des données soit confiée par contrat à un fournisseur.
22. Le fournisseur de services ayant passé contrat avec la Compagnie est alors assujéti aux mêmes obligations de sécurité et de confidentialité à l'égard des données que celles prévues aux présentes pour la Compagnie. Celle-ci doit prévoir toutes les dispositions contractuelles nécessaires pour s'assurer que ces obligations en matière de sécurité et de confidentialité des données soient remplies. La Compagnie doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que le fournisseur de services respecte les obligations de sécurité et de confidentialité à l'égard des données et, en cas de non-conformité, doit en aviser l'Association sur le champ. La Compagnie doit soumettre à l'Association pour examen toutes les dispositions contractuelles qu'elle a prises à l'égard de ses obligations de non-divulgarion des données prévues aux présentes ou ailleurs. La Compagnie doit prendre des dispositions avec le fournisseur de services pour permettre une vérification des lieux où il conserve les données. L'Association peut refuser que l'analyse des données soit confiée par contrat à un fournisseur de

services si les dispositions prises pour assurer la confidentialité des données provenant du programme SDV sont jugées insatisfaisantes.

23. De plus, le fournisseur de services sera responsable d'assurer la confidentialité des données qui lui seront transmises. Ainsi, tous les employés ayant accès à ces données dans le cadre de leurs fonctions devront avoir signé un accord de non-divulgence fourni par la Compagnie. La Compagnie s'engage à fournir une copie de cet accord à l'Association pour ses dossiers.

24. Le site Web ainsi que la méthode utilisée pour faire le transfert des données devront contenir un moyen d'encryptage satisfaisant, à la fine pointe de la technologie actuelle.

E) IMPUNITÉ

25. Les parties reconnaissent que les dispositions du chapitre 23 de la convention collective s'appliquent aux données recueillies dans le cadre du programme SDV. Ainsi, les parties conviennent que les renseignements recueillis dans le cadre du programme SDV ne peuvent être utilisés par la Compagnie pour corroborer l'information d'autres sources afin de justifier l'application de mesures disciplinaires, une suspension ou un congédiement. Toutefois, ces informations peuvent servir à corroborer d'autres sources obtenues dans le cadre d'une enquête de sécurité aérienne (enquête TEAP).

F) DISPOSITIONS GÉNÉRALES

26. Les parties ont pris connaissance de la Circulaire d'information de l'aviation commerciale et d'affaires N°0193 publiée par Transports Canada concernant les programmes de suivi des données de vol. Elles conviennent de ne fournir à Transports Canada que les données dépersonnalisées provenant du programme SDV, et ce, si elles sont formellement requises par la loi. Toutefois, les parties peuvent s'entendre, par écrit, pour fournir à Transports Canada des données d'ensemble dépersonnalisées. D'ailleurs, le consentement de l'Association à un programme SDV géré par la Compagnie est conditionnel au maintien par Transports Canada d'une politique similaire à celle susmentionnée. Advenant le retrait de cette politique sans qu'elle ne soit remplacée par une politique similaire ou une clause régulatrice, le programme SDV est mis en veilleuse jusqu'à l'entrée en vigueur d'une nouvelle politique, d'un règlement ou d'une autre disposition.

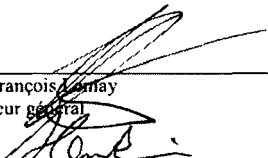
27. Le représentant de l'Association au sein de l'Équipe SDV est libéré de vol et reçoit les crédits appropriés lorsqu'il participe aux réunions prévues à l'article 8 de la présente entente.

28. Tout manquement aux exigences stipulées au programme SDV convenu entre les parties ou des conditions y afférentes provoque la mise en veilleuse immédiate du programme SDV, et ce, jusqu'à ce qu'une solution satisfaisante aux deux parties ne soit trouvée. Si les parties ne peuvent s'entendre pour résoudre ce problème, le programme

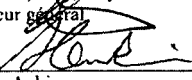
SDV est immédiatement résilié et toutes les données qui s'y rapportent sont définitivement détruites.

EN FOI DE QUOI, nous avons signé ce ____ jour du mois de _____ de l'an 2016.

POUR
AIR TRANSAT A.T. INC.

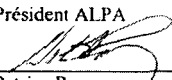


Jean-François Lemay
Directeur général

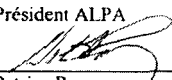


Sylvain Aubin
Vice-président, Exploitation aérienne

POUR
ASSOCIATION DES PILOTES DE
LIGNES AÉRIENNES (ALPA)



Tim Cannoll
Président ALPA



Patrice Roy
Président, Conseil exécutif principal
TSC - ALPA

LETTRE D'ENTENTE N° 3

ENTRE

AIR TRANSAT A.T. INC.

ET

L'ASSOCIATION DES PILOTES DE LIGNES AÉRIENNES (ALPA)

PROTOCOLE D'IMPUNITÉ DANS LE CADRE DE LA DIVULGATION D'ÉVÉNEMENTS ET D'ENQUÊTE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AÉRIENNE

ATTENDU que la Compagnie et l'Association reconnaissent que la prévention d'incidents et d'accidents est un objectif fondamental dans les opérations aériennes ;

ATTENDU que la Compagnie et l'Association reconnaissent que l'implantation d'un protocole d'impunité dans le cadre de la divulgation d'événements et des enquêtes qui en découlent est essentielle à la résolution de problèmes, à l'atteinte d'une plus grande conformité à la réglementation et à une sécurité aérienne optimale ;

ATTENDU que la Compagnie et l'Association reconnaissent qu'une approche comportant la possibilité de mesures coercitives imposées par la réglementation aérienne et/ou de sanctions disciplinaires envers des PNT desservirait l'objectif d'en arriver à une enquête approfondie d'événements mettant en cause la sécurité aérienne ;

EN CONSÉQUENCE, la Compagnie et l'Association conviennent de ce qui suit :

1.0 RAPPORT D'ÉVÉNEMENT

Un PNT devrait signaler au service de la sécurité aérienne par téléphone, courriel ou télécopieur un événement touchant la sécurité dans un délai de 48 heures après en avoir eu connaissance. Par la suite, un rapport écrit devrait être transmis par le PNT dès que possible dans une fenêtre de sept (7) jours après la divulgation initiale. Néanmoins, si des circonstances hors de son contrôle l'empêchaient de respecter ces délais, il devrait le faire le plus tôt possible après l'événement.

Lorsqu'un PNT soumet un rapport dans les délais prescrits à l'article 1.0, l'impunité lui est automatiquement accordé à moins que le service de la sécurité aérienne juge, à tout moment au cours de l'enquête, qu'il appartient au CRÉ de déterminer si l'impunité s'applique. Dans ce cas, le service de la sécurité aérienne masquera toute identification avant de transmettre ledit rapport aux membres du CRÉ.

Lorsqu'un rapport QSAP impliquant un PNT est soumis par un autre intervenant, le service de la sécurité aérienne offrira la possibilité au dit PNT de soumettre également un rapport QSAP. À tout moment au cours du processus d'enquête, l'officier de sécurité aérienne pourra soumettre le rapport d'événement au Comité de revue d'événements (CRÉ) afin qu'il détermine si son rapport sera inclus au présent protocole, sous réserve des critères d'exclusion.

2.0 COMITÉ DE REVUE D'ÉVÉNEMENTS (CRÉ)

2.1 Composition

La Compagnie et l'Association mettront sur pied un Comité de revue d'événements composé de deux membres, l'un désigné par l'Association et l'autre par la Compagnie. Ces deux représentants devront être bien au fait et souscrire aux principes qui sous-tendent une approche non disciplinaire lors de la divulgation d'événements et d'enquête en matière de sécurité aérienne. En outre, le représentant de la Compagnie ne devra d'aucune façon, dans le cours normal de ses fonctions chez Air Transat, travailler au siège social de la Compagnie et être impliqué dans l'application de mesures disciplinaires envers les PNT.

2.2. Mandat

Le service de la sécurité aérienne soumettra au CRÉ tout rapport d'événement touchant la sécurité qu'il jugera potentiellement inadmissible au protocole d'impunité selon les critères d'exclusion décrits au paragraphe 3.0. Le CRÉ étudiera ledit rapport et déterminera s'il existe un ou plusieurs critères d'exclusion applicables. Le cas échéant, le rapport pourra faire l'objet d'une procédure d'enquête non disciplinaire mise sur pied par la Compagnie et l'Association.

2.3 Processus décisionnel

Partant de la prémisse que tout événement donnant lieu à un rapport devrait être soumis à une procédure d'enquête non disciplinaire, le CRÉ devra, dans la mesure du possible, rendre une décision consensuelle.

A défaut d'entente, le rapport sera soumis au directeur principal Sécurité, qualité et sureté et à un représentant local de l'Alpa pour révision. Si une décision consensuelle n'est toujours pas possible, le rapport fera l'objet d'une révision par le Président directeur général d'Air Transat et le Président du C.E.P.

3.0 CRITÈRES D'EXCLUSION

Les événements comportant les actes suivants sont exclus du protocole d'impunité :

- actes de nature criminelle ;
- dérogation volontaire aux règlements de l'aviation ou à toute autre norme connexe ;
- non-conformité aux dispositions de l'article 1.0.
- Acte de grossière négligence

4.0 IMPUNITÉ

- 4.1 Toute action, omission ou non-intervention par des PNT directement impliqués dans un événement touchant la sécurité qui fait l'objet d'un rapport soumis à la procédure d'enquête non disciplinaire, ne pourra entraîner de mesures ou actions punitives par la Compagnie à leur égard. En outre, toute information en rapport avec l'événement obtenue ultérieurement par la Compagnie par le biais de l'enquête ou toute autre forme d'investigation, ne donnera pas ouverture à l'application de mesures disciplinaires envers un PNT.
- 4.2 Si l'enquête devait démontrer qu'un PNT a volontairement omis de dévoiler des renseignements essentiels ou fourni des informations erronées dans son rapport initial dans le but de bénéficier des dispositions du protocole d'impunité, le directeur principal Sécurité, qualité et sécurité pourra, en accord avec le CRÉ, exclure le PNT du protocole. Dans ce cas, le PNT exclus sera susceptible de mesures disciplinaires uniquement pour l'omission ou l'information erronée dudit rapport et non pour les événements en cause.

5.0 CONFIDENTIALITÉ

- 5.1 La Compagnie ne pourra divulguer à l'interne ou utiliser des renseignements personnels ou circonstanciels contenus dans un rapport à l'exception de ce qui lui est requis dans la conduite d'actions spécifiques nécessaires à la sécurité.
- 5.2 La Compagnie ne pourra divulguer à un tiers des renseignements sur l'événement ou toute autre information personnelle contenue dans un rapport, à moins d'y être requis par la loi.
- 5.3 Occasionnellement, la Compagnie peut fournir à Transports Canada des rapports d'ordre général sur l'efficacité du programme et un aperçu global des sujets traités.

6.0 ENQUÊTE

Selon la nature de l'incident rapporté et à la discrétion de l'officier de Sécurité aérienne suite à une consultation auprès d'un représentant désigné de l'Association en matière de sécurité aérienne, une convocation à une entrevue dans le cadre d'une enquête de type TEAP (Technique d'enquête et d'analyse de procédures) pourra être acheminée aux pilotes impliqués dans l'incident. Une enquête de type TEAP doit obligatoirement faire l'objet d'une participation conjointe par un représentant désigné de l'Association en matière de sécurité aérienne.

La décision de procéder à une entrevue formelle des pilotes pourra nécessiter dans certains cas d'exception une suspension administrative telle que stipulée à l'article 22.2 de la convention collective. Toutefois, de façon générale, il sera tout au plus nécessaire de relever les pilotes concernés du programme de vol afin de leur permettre de participer à une entrevue pour les fins de l'enquête. Dans tous les cas, une coordination avec l'Exploitation aérienne est nécessaire en vue d'officialiser les changements requis à l'horaire des pilotes concernés.

L'utilisation des données de vol enregistrées constitue un outil d'analyse précieux dans le cadre de ce type d'enquête. À cette fin, l'enquêteur désigné soumettra une demande auprès du directeur principal Sécurité, qualité et sûreté (ou son délégué membre de l'Équipe SDV) qui devra fournir une approbation après en avoir avisé le représentant de l'Association au sein de l'équipe responsable du programme de surveillance des données de vol, conformément à l'article 13 de la Lettre d'entente no. 2. Cette approbation est essentielle à l'admissibilité des analyses techniques incluant l'animation de l'incident rapporté pour les fins d'enquête.

Toutefois, en cas de désaccord, la demande d'utiliser les données de vol sera soumise au Président directeur général d'Air Transat et au Président du C.E.P pour révision.

Suite à la conclusion de l'analyse d'événement, l'enquêteur désigné soumettra les conclusions de l'enquête et recommandations relatives à toute mesure corrective ou préventive et non disciplinaire au vice-président Exploitation aérienne via une action ouverte dans la base de données utilisée pour la gestion des incidents de sécurité aérienne.

Si les recommandations découlant de l'enquête invoquent le besoin d'une formation supplémentaire pour les pilotes impliqués dans l'incident, une consultation préalable avec le CASC et le président du comité d'entraînement (ALPA) doit être effectuée en vue d'établir la portée de la formation suggérée. Une coordination sera ensuite nécessaire auprès du chef pilote pour développer le scénario d'entraînement et faire les arrangements administratifs.

L'objectif d'une telle formation supplémentaire est le maintien d'un standard de performance adéquat. Dans cette optique et en autant que l'objectif soit atteint, les pilotes concernés ne peuvent faire l'objet de quelque mesure disciplinaire. En cas de

lacune(s) persistante(s) suite à la formation supplémentaire, la situation devra faire l'objet d'un examen en vertu de l'article 21.9.4 de la convention collective nécessitant une coordination entre l'Exploitation aérienne et le CEP (ALPA).

7.0 ENGAGEMENT

- 7.1 Si l'une des parties aux présentes estime que l'instauration d'un élément du programme a des conséquences négatives sur la sécurité aérienne, les parties acceptent de se rencontrer pour y apporter les améliorations nécessaires.
- 7.2. Reconnaissant que l'acceptation des principes qui ont mené au présent protocole est essentielle à sa réalisation, les parties s'engagent à prendre tous les moyens raisonnables pour y sensibiliser les membres d'équipage et les dirigeants de la Compagnie.


L'ensemble des dispositions de la convention collective s'applique à moins qu'elles ne soient expressément modifiées par la présente lettre d'entente.

EN FOI DE QUOI, nous avons signé ce __ jour du mois de _____ de l'an


2016.


POUR
AIR TRANSAT A.T. INC.


Jean-François Lévesque
Directeur général


Sylvain Aubin
Vice-président, Opérations aériennes

POUR
ASSOCIATION DES PILOTES DE
LIGNES AÉRIENNES (ALPA)


Tim Canoll
Président ALPA


Patrice Roy
Président, Conseil exécutif principal
TSC – ALPA