

## Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations

### (Parts I, VI and VII — Flight Crew Member Hours of Work and Rest Periods): SOR/2018-269

For air operators subject to Subparts 703 and 704 of the CARs, the prescriptive rules will come into force four years from the date of publication of the amendments in the Canada Gazette, Part II, or December 12, 2022. The transitional provision is section 19 of SOR/2018-269:

**19** The references “Subsection 700.14(1)” to “Subsection 700.21(2)” in column I of Part VII of Schedule II to Part I of the Canadian Aviation Regulations and the corresponding amounts in column II, and Division III of Part VII of the Canadian Aviation Regulations, as they read on the day before the day on which these Regulations come into force continue to apply to an air operator who operates an aircraft under Subpart 3 or 4 of Part VII of the Canadian Aviation Regulations and to a flight crew member who operates an aircraft under either of those Subparts until four years after the day on which these Regulations are published in the Canada Gazette, Part II.

Division III of Part VII of the Canadian Aviation Regulations as they read on the day before the day on which the Regulations came into force are as follows:

## Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, VI et VII – heures de travail des membres d'équipage de conduite et périodes de repos) : DORS/2018-269

Concernant les exploitants aériens régis par les sous-parties 703 et 704 du RAC, les modifications qui concernent les règles normatives entreront en vigueur quatre ans à partir de la date de publication des modifications dans la Partie II de la Gazette du Canada

**19** Les mentions « Paragraphe 700.14(1) » à « Paragraphe 700.21(2) » qui figurent dans la colonne I de la partie VII de l'annexe II de la partie I du Règlement de l'aviation canadien et les montants figurant dans la colonne II en regard de ces mentions, de même que la section III de la partie VII Règlement de l'aviation canadien, dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur du présent règlement, continuent de s'appliquer à l'exploitant aérien qui exploite un aéronef en vertu des sous-parties 3 ou 4 de la partie VII du Règlement de l'aviation canadien et au membre d'équipage de conduite qui utilise un aéronef en vertu de l'une de ces sous-parties jusqu'au quatrième anniversaire de la publication du présent règlement dans la Partie II de la Gazette du Canada.

La version antérieure à l'entrée en vigueur du présent règlement de la section III de la partie VII du Règlement de l'aviation canadien:

SOR/2006-199, s. 15.

**[700.12 and 700.13 reserved]**

## Division III — Flight Time and Flight Duty Time Limitations and Rest Periods

[SOR/2006-199, s. 15]

### Monitoring System

**700.14 (1)** Every air operator shall establish a system that monitors the flight time, flight duty time and rest periods of each of its flight crew members and shall include in its company operations manual the details of that system.

**(2)** Where a person becomes aware that an assignment by an air operator to act as a flight crew member on a flight would result in the maximum flight time referred to in section 700.15 or the maximum flight duty time referred to in section 700.16 being exceeded, the person shall so notify the air operator.

### Flight Time Limitations

**700.15 (1)** Subject to subsection (2), no air operator shall assign a flight crew member for flight time, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the flight crew member's total flight time in all flights conducted by the flight crew member will, as a result, exceed

- (a)** 1,200 hours in any 365 consecutive days;
- (b)** 300 hours in any 90 consecutive days;
- (c)** 120 hours in any 30 consecutive days or, in the case of a flight crew member on call, 100 hours in any 30 consecutive days;
- (d)** where the flight is conducted under Subpart 4 or 5 using an aircraft other than a helicopter, 40 hours in any 7 consecutive days;
- (e)** where the flight is conducted under Subpart 2 or 3, or is conducted using a helicopter, 60 hours in any 7 consecutive days; or

(f) where the flight crew member conducts single-pilot IFR flights, 8 hours in any 24 consecutive hours.

(2) An air operator may assign a flight crew member for flight time, and a flight crew member may accept such an assignment, where the flight crew member's flight time will, as a result, exceed the flight time referred to in subsection (1) if

(a) the increase in flight time is authorized in the air operator's air operator certificate; and

(b) the air operator and the flight crew member comply with the *Commercial Air Service Standards*.

(3) Subject to section 700.17, a flight crew member who reaches a flight time limitation established by this section is deemed to be fatigued and shall not continue on flight duty or be reassigned to flight duty until such time as the flight crew member has had the rest period required by section 700.16 or 700.19.

### **Flight Duty Time Limitations and Rest Periods**

**700.16 (1)** Subject to subsections (5) and (7), no air operator shall assign a flight crew member for flight duty time, and no flight crew member shall accept such an assignment, if the flight crew member's flight duty time will, as a result, exceed 14 consecutive hours in any 24 consecutive hours. Where the flight is conducted under Subpart 4 or 5 using an aircraft other than a helicopter, flight duty time shall include 15 minutes for post-flight duties.

(2) Where the flight is conducted under Subpart 4 or 5 using an aircraft other than a helicopter or a DeHavilland DHC-6 aircraft pursuant to the *Commercial Air Service Standards*, a flight crew member shall receive at least 24 consecutive hours free from flight duty following 3 consecutive flight duty time assignments that exceed 12 consecutive hours unless the flight crew member has received at least 24 consecutive hours free from flight duty between each flight duty time assignment.

(3) Following a flight duty time assignment, an air operator shall provide a flight crew member with the minimum rest period and any additional rest period required by this Part.

(4) A flight crew member shall use a rest period provided pursuant to subsection (3) and section 700.19 to obtain the necessary rest and shall be adequately rested prior to reporting for flight duty.

(5) Where flight duty time includes a rest period, flight duty time may be extended beyond the maximum flight duty time referred to in subsection (1) by one-half the length of the rest period referred to in paragraph (b), to a maximum of 3 hours, if

(a) the air operator provides the flight crew member with advance notice of the extension of flight duty time;

(b) the air operator provides the flight crew member with a rest period of at least 4 consecutive hours in suitable accommodation; and

(c) the flight crew member's rest is not interrupted by the air operator during the rest period.

(6) The minimum rest period following flight duty time referred to in subsection (5) and prior to the next flight duty time shall be increased by an amount at least equal to the extension to the flight duty time.

(7) An air operator may assign a flight crew member for flight duty time, and a flight crew member may accept such an assignment, where the flight crew member's flight duty time will, as a result, exceed the flight duty time referred to in subsection (1) if

(a) the increase in flight duty time is authorized in the air operator certificate; and

(b) the air operator and the flight crew member comply with the *Commercial Air Service Standards*.

### **Unforeseen Operational Circumstances**

**700.17** The maximum flight time referred to in paragraphs 700.15(1)(a) to (e) and the maximum flight duty time referred to in subsection 700.16(1) may be exceeded if

(a) the flight is extended as a result of unforeseen operational circumstances;

(b) the pilot-in-command, after consultation with the other flight crew members, considers it safe to exceed the maximum flight time and flight duty time; and

(c) the air operator and the pilot-in-command comply with the *Commercial Air Service Standards*.

SOR/99-158, s. 2.

### **Delayed Reporting Time**

**700.18** Where a flight crew member is notified of a delay in reporting time before leaving a rest facility and the delay is in excess of 3 hours, the flight crew member's flight duty time is considered to have started 3 hours after the original reporting time.

### **Requirements for Time Free from Duty**

**700.19 (1)** Subject to subsection (2), an air operator shall provide each flight crew member with the following time free from duty:

(a) where the operation is conducted under Subpart 4 or 5 using an aircraft other than a helicopter, one period of at least 36 consecutive hours within each 7 consecutive days or one period of at least 3 consecutive calendar days within each 17 consecutive days;

(b) where the operation is conducted under Subpart 2 or 3 or is conducted using a helicopter, one period of at least 24 consecutive hours 13 times within each 90 consecutive days and 3 times within each 30 consecutive days; and

(c) where the flight crew member is a flight crew member on call, one period of at least 36 consecutive hours within each 7 consecutive days or one period of at least 3 consecutive calendar days within each 17 consecutive days.

(2) An air operator may provide a flight crew member with time free from duty other than as required by paragraphs (1)(a) and (b) if

(a) the time free from duty is authorized in the air operator certificate; and

(b) the air operator and the flight crew member comply with the *Commercial Air Service Standards*.

(3) An air operator shall notify a flight crew member on call of the commencement and duration of the flight crew member's time free from duty.

### **Flight Crew Positioning**

**700.20** Where a flight crew member is required by an air operator to travel for the purpose of positioning after the completion of flight duty time, the air operator shall provide the flight crew member with an additional rest period at least equal to one-half the time spent travelling that is in excess of the flight crew member's maximum flight duty time.

### **Flight Crew Members on Reserve**

**700.21 (1)** An air operator shall provide flight crew members on reserve, within each 24-hour period, with a rest period that meets the requirements of the *Commercial Air Service Standards*.

(2) Every air operator shall outline in its company operations manual a method for ensuring compliance with this section and the *Commercial Air Service Standards*.

SOR/99-158, s. 3.

### **Long-range Flights**

**700.22 (1)** A flight or series of flights that terminates more than 4 one-hour time zones from the point of departure, other than flights conducted entirely within Northern Domestic Airspace, shall be limited to 3 sectors and shall be followed by a rest period that is at least equal to the length of the preceding flight duty time.

(2) Where a flight referred to in subsection (1) is a transoceanic flight, the maximum number of sectors that may be completed after the transoceanic sector is one, excluding one unscheduled technical stop.

### **Controlled Rest on the Flight Deck**

**700.23** An air operator may institute a program of controlled rest on the flight deck if

- (a) the program is authorized in its air operator certificate; and
- (b) the air operator and the flight crew members comply with the *Commercial Air Service Standards*.

**[700.12 et 700.13 réservés]****Section III — Limites de temps de vol et de temps de service de vol et périodes de repos**

[DORS/2006-199, art. 15]

**Système de contrôle**

**700.14 (1)** L'exploitant aérien doit établir un système pour contrôler le temps de vol, le temps de service de vol et les périodes de repos de chacun de ses membres d'équipage de conduite et doit consigner les détails de ce système dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

**(2)** Lorsqu'une personne se rend compte que l'exploitant aérien l'a assignée pour agir en qualité de membre d'équipage de conduite au cours d'un vol qui entraînerait le dépassement du temps de vol maximal visé à l'article 700.15 ou du temps de service de vol maximal visé à l'article 700.16, la personne doit en informer l'exploitant aérien.

**Limites de temps de vol**

**700.15 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage de conduite d'accepter une telle assignation, s'il doit en résulter que le temps de vol total de ce membre d'équipage de conduite dans le cadre des vols qu'il a effectués dépassera :

- a) 1 200 heures en 365 jours consécutifs;
- b) 300 heures en 90 jours consécutifs;
- c) 120 heures en 30 jours consécutifs ou, dans le cas où le membre d'équipage de conduite est un membre d'équipage de conduite en disponibilité, 100 heures en 30 jours consécutifs;
- d) lorsque le vol est effectué en application des sous-parties 4 ou 5, sauf si le vol est effectué en hélicoptère, 40 heures en 7 jours consécutifs;
- e) lorsque le vol est effectué en application des sous-parties 2 ou 3, ou qu'il est effectué en hélicoptère, 60 heures en 7 jours consécutifs;
- f) lorsque le membre d'équipage de conduite effectue des vols IFR qui n'exigent qu'un seul pilote, huit heures en 24 heures consécutives.

**(2)** L'exploitant aérien peut assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et un membre d'équipage de conduite peut accepter une telle assignation, s'il doit en résulter que le temps de vol de ce membre d'équipage de conduite dépassera le temps de vol visé au paragraphe (1), si les conditions suivantes sont réunies :

- a) l'augmentation du temps de vol est autorisée aux termes du certificat d'exploitation aérienne de l'exploitant aérien;
- b) l'exploitant aérien et le membre d'équipage de conduite satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

**(3)** Sous réserve de l'article 700.17, le membre d'équipage de conduite qui atteint la limite de temps de vol établie au présent article est considéré comme fatigué et ne peut demeurer en service de vol ni être réaffecté au service de vol tant qu'il n'a pas eu la période de repos exigée aux articles 700.16 ou 700.19.

**Limites de temps de service de vol et périodes de repos**

**700.16 (1)** Sous réserve des paragraphes (5) et (7), il est interdit à l'exploitant aérien d'assigner du temps de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et à un membre d'équipage

de conduite d'accepter une telle assignation, s'il doit en résulter que le temps de service de vol de ce membre d'équipage de conduite dépassera 14 heures consécutives en 24 heures consécutives. Lorsque le vol est effectué en vertu des sous-parties 4 ou 5, sauf s'il est effectué en hélicoptère, le temps de service de vol doit inclure une période de 15 minutes pour les tâches à accomplir après le vol.

**(2)** Lorsque le vol est effectué en vertu des sous-parties 4 ou 5, sauf s'il est effectué en hélicoptère ou dans un aéronef DHC-6 de DeHavilland, en application des *Normes de service aérien commercial*, un membre d'équipage de conduite doit bénéficier d'au moins 24 heures consécutives de temps sans service de vol à la suite de 3 assignations consécutives de temps de service de vol dépassant 12 heures consécutives, à moins que le membre d'équipage de conduite n'ait bénéficié d'au moins 24 heures consécutives sans service de vol entre chaque assignation de temps de service de vol.

**(3)** À la suite d'une assignation de temps de service de vol, l'exploitant aérien doit accorder au membre d'équipage de conduite la période de repos minimale et toute période de repos supplémentaire exigée par la présente partie.

**(4)** Le membre d'équipage de conduite doit se prévaloir de la période de repos accordée en vertu du paragraphe (3) et de l'article 700.19 pour prendre le repos nécessaire et doit être suffisamment reposé avant de se présenter au travail pour le service de vol.

**(5)** Lorsque le temps de service de vol comprend une période de repos, le temps de service de vol peut être prolongé au-delà du temps maximal de service de vol visé au paragraphe (1) d'un nombre d'heures équivalent à la moitié de la période de repos visée à l'alinéa b), jusqu'à un maximum de 3 heures, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) l'exploitant aérien donne au membre d'équipage de conduite un préavis de la prolongation du temps de service de vol;
- b) l'exploitant aérien accorde au membre d'équipage de conduite une période de repos d'au moins 4 heures consécutives dans un local approprié;
- c) le repos du membre d'équipage de conduite n'est pas interrompu par l'exploitant aérien durant la période de repos.

**(6)** La période de repos minimale qui suit le temps de service de vol visé au paragraphe (5) et qui est accordée avant le prochain temps de service de vol doit être augmentée d'un nombre d'heures au moins égal à la prolongation du temps de service de vol.

**(7)** L'exploitant aérien peut assigner du temps de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et le membre d'équipage de conduite peut accepter une telle assignation, s'il doit en résulter que le temps de service de vol de ce membre d'équipage de conduite dépassera le temps de service de vol visé au paragraphe (1), si les conditions suivantes sont réunies :

- a) l'augmentation du temps de service de vol est autorisée aux termes du certificat d'exploitation aérienne;
- b) l'exploitant aérien et le membre d'équipage de conduite satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

### **Circonstances opérationnelles imprévues**

**700.17** Le temps de vol peut dépasser le temps de vol maximal visé aux alinéas 700.15(1)a) à e) et le temps de service de vol peut dépasser le temps maximal de service de vol visé au paragraphe 700.16(1), si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le vol est prolongé à la suite de circonstances opérationnelles imprévues;

b) le commandant de bord, après avoir consulté les autres membres d'équipage de conduite, estime que dépasser le temps de vol maximal et le temps maximal de service de vol ne présente aucun danger;

c) l'exploitant aérien et le commandant de bord satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

DORS/99-158, art. 2.

## Report de l'heure de présentation au travail

**700.18** Lorsque le membre d'équipage de conduite est informé, avant de quitter le poste de repos, que l'heure de présentation au travail est reportée de plus de 3 heures, le temps de service de vol du membre d'équipage de conduite est considéré comme ayant commencé 3 heures après l'heure initiale de présentation au travail.

## Exigences relatives à la période sans service

**700.19 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), l'exploitant aérien doit accorder à chaque membre d'équipage de conduite les périodes sans service suivantes :

a) lorsque le vol est effectué en application des sous-parties 4 ou 5, sauf s'il est effectué en hélicoptère, au moins 36 heures consécutives une fois par période de 7 jours consécutifs ou au moins 3 jours civils consécutifs une fois par période de 17 jours consécutifs;

b) lorsque le vol est effectué en application des sous-parties 2 ou 3, ou s'il est effectué en hélicoptère, au moins 24 heures consécutives 13 fois par période de 90 jours consécutifs et 3 fois par période de 30 jours consécutifs;

c) lorsque le membre d'équipage de conduite est un membre d'équipage de conduite en disponibilité, au moins 36 heures consécutives une fois par période de 7 jours consécutifs, ou au moins 3 jours civils consécutifs une fois par période de 17 jours consécutifs.

(2) L'exploitant aérien peut accorder à un membre d'équipage de conduite les périodes sans service autres que celles visées aux alinéas (1)a) et b), si les conditions suivantes sont réunies :

a) la période sans service est autorisée aux termes du certificat d'exploitation aérienne;

b) l'exploitant aérien et le membre d'équipage de conduite satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.

(3) L'exploitant aérien doit informer le membre d'équipage de conduite en disponibilité du commencement et de la durée de la période sans service.

## Mise en place d'un membre d'équipage de conduite

**700.20** Lorsque le membre d'équipage de conduite est tenu par l'exploitant aérien de voyager pour la mise en place après avoir terminé son temps de service de vol, l'exploitant aérien doit lui accorder une période de repos supplémentaire au moins égale à la moitié du temps passé à voyager qui est en sus du temps maximal de service de vol du membre d'équipage de conduite.

## Membres d'équipage de conduite en réserve

**700.21 (1)** L'exploitant aérien doit accorder aux membres d'équipage de conduite en réserve, par période de 24 heures, une période de repos qui est conforme aux exigences des *Normes de service aérien commercial*.

(2) L'exploitant aérien doit préciser dans son manuel d'exploitation de la compagnie une méthode pour assurer la conformité au présent article et aux *Normes de service aérien commercial*.

DORS/99-158, art. 3.

## **Vols à longue distance**

**700.22 (1)** Le vol ou la série de vols qui se terminent à une distance de plus de 4 fuseaux horaires d'une heure du point de départ, à l'exception des vols effectués uniquement dans l'espace aérien intérieur du Nord, doivent être limités à 3 secteurs et être suivis d'une période de repos au moins égale au temps de service de vol précédent.

**(2)** Lorsqu'un vol visé au paragraphe (1) est transocéanique, au plus un secteur peut être effectué après le secteur transocéanique, à l'exclusion d'une escale technique non prévue.

## **Repos aux commandes au poste de pilotage**

**700.23** L'exploitant aérien peut mettre sur pied un programme de repos aux commandes au poste de pilotage si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le programme est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation aérienne;
- b) l'exploitant aérien et les membres d'équipage de conduite satisfont aux *Normes de service aérien commercial*.