

PROCÉDURE D'ARBITRAGE DES GRIEFS DU 23 JANVIER ET DU 26 AVRIL 2001

CONCERNANT L'UTILISATION DE RADARS PAR L'ASCAC

ENTRE :

NAV CANADA

Société,

- et -

**L'ASSOCIATION CANADIENNE DU CONTRÔLE DU TRAFIC
AÉRIEN,**

Syndicat

- et -

**L'ASSOCIATION DES SPÉCIALISTES DE LA CIRCULATION
AÉRIENNE DU CANADA,**

Intervenant

SENTENCE ARBITRALE

Pour l'Employeur : M^e Mary J. Gleason

Pour le Syndicat : M^e McGee

Pour l'Intervenant : J.P. Duclos, président de l'unité de négociation

Devant : Ken Norman

Entendu à Ottawa, les 21 et 22 juin et les 1^{er} et 2 novembre 2001.

Bien que le grief initial du 23 janvier 2001 ait soulevé trois questions, dont le « changement technologique » et l'« omission de consulter », ces griefs ont été défendus conjointement devant moi par l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien [ACCTA] sur la seule question du « travail propre à l'unité de négociation ». L'article 5:01 (a) de la convention collective conclue entre l'ACCTA et NAV CANADA est pertinent en ce sens, stipulant ce qui suit :

Les fonctions qui sont accomplies actuellement uniquement par les membres du groupe du contrôle de la circulation aérienne ne seront pas assignées à des membres d'autres unités de négociation.

L'événement déclencheur qui, selon l'ACCTA, démontre le non-respect de cet article est l'installation d'un Système auxiliaire d'affichage radar de NAV CANADA [NARDS] destiné à être utilisé par les spécialistes de l'information de vol à la FSS de Victoria Harbour. Dans une lettre en date du 27 juillet 2000, NAV CANADA a communiqué le premier avis suivant aux exploitants commerciaux :

À compter du 5 août 2000, la FSS de Victoria Harbour entreprendra un essai de fonctionnement au moyen de radars pour faciliter la prestation du service consultatif d'aéroport aux aéronefs circulant dans la zone de contrôle de Victoria Harbour. [Traduction libre]

Le contenu de cette lettre initiale a été repris dans un avis officiel aux navigateurs aériens, diffusé le 25 janvier 2001 par NAV CANADA, informant les pilotes de ce qui suit :

NAV CANADA a installé un système d'affichage radar à la FSS de Victoria Harbour pour faciliter la prestation du service consultatif d'aéroport aux aéronefs circulant dans la zone de contrôle de Victoria Harbour. L'affichage radar permettra au spécialiste de l'information de vol d'avoir une meilleure vue d'ensemble de la situation dans un environnement de service consultatif et améliorera l'exactitude des renseignements sur le trafic aérien, sans compter qu'il nécessitera moins de demandes de compte rendu de position et réduira l'encombrement des fréquences. [Traduction libre]

L'avis aux navigateurs aériens informe également les pilotes que l'espace aérien en cause continue d'appartenir à la même classe [classe E] de règles de vol à vue [VFR]; que les procédures de fréquence obligatoire demeurent inchangées; que le service consultatif reste le même; et que le spécialiste de l'information de vol n'offrira aucun service de contrôle, comme le guidage radar ou la résolution de conflit. Enfin, les pilotes sont informés que l'utilisation de radars ne modifiera aucune de leurs procédures déjà en vigueur. Toutefois, l'avis précise ce qui suit :

Le spécialiste de l'information de vol peut fournir des renseignements sur les cibles radar observées. Lorsque des renseignements radar sur le trafic sont diffusés à un aéronef identifié au radar, la position du trafic sera communiquée par rapport à la « position horaire ».

Le spécialiste de l'information de vol peut également diffuser des renseignements sur le trafic à un aéronef qui n'est pas identifié au radar en faisant référence à des lieux géographiques.

Au besoin, le spécialiste de l'information de vol peut demander à un aéronef doté d'un transpondeur d'« afficher ident ». Le spécialiste accusera réception de la demande d'affichage, puis dira la phrase suivante : « Ceci est un service consultatif seulement ». La phrase est comprise dans l'accusé de réception pour rappeler aux pilotes qu'il ne s'agit pas d'un service de contrôle radar et qu'ils demeurent responsables de l'évitement des collisions et du franchissement du relief (obstacles). [Traduction libre]

L'avis aux navigateurs aériens conclut en demandant ce qui suit aux pilotes :

Comme il s'agit de la mise en œuvre initiale de l'utilisation du radar à une FSS, NAV CANADA sollicite les commentaires des pilotes qui évoluent dans la zone de Victoria Harbour. Nous vous encourageons à nous faire part de vos observations relativement à l'utilisation de radars comme outils de prestation du service consultatif d'aéroport, notamment en ce qui concerne l'exactitude et l'opportunité des renseignements sur le trafic, ainsi que toute réduction perceptible de l'encombrement des fréquences. [Traduction libre et mise en évidence ajoutée]

Comme l'a fait valoir M^e McGee pour l'ACCTA, la menace au « travail » propre à l'unité de négociation de l'ACCTA qui se dégage de l'extrait mis en évidence précédemment et du témoignage correspondant de Kathy Fox, vice-présidente, Services de la circulation aérienne, risque d'entraîner la « mort à petit feu ». Il semblerait que l'installation du système NARDS à l'intention des spécialistes de l'information de vol soit à prévoir dans divers endroits. Bref, tout cela revient à assigner aux membres de l'unité de négociation de l'ASCAC la fonction d'utiliser un signal radar civil, c.-à-d. le « travail » propre à l'unité de négociation de l'ACCTA, en violation de l'article 5.01 (a).

Cet argument fait référence au recours à un signal radar civil afin de réagir à l'utilisation de radars par les spécialistes de l'information de vol sur Arctic Radio, qui se trouve dans le Centre des opérations aériennes du secteur MDN à North Bay [le ROCC]. Richard Nye, vice-président, Relations de travail, a témoigné que l'ACCTA n'a pas considéré qu'il s'agissait là d'un précédent défavorable, car Arctic Radio exerçait ses activités sous la direction du MDN en utilisant un signal militaire et un système d'affichage radar militaire HUGHES HMD-22. David Lewis, ancien vice-président, Relations de travail et ancien président, a soutenu dans son témoignage qu'il était au courant qu'Arctic Radio fournissait des renseignements radar de position aux pilotes depuis à peu près la fermeture de la tour de North Bay. Selon M^e McGee, il a invoqué le même argument dans son témoignage concernant les spécialistes de l'information de vol qui travaillent sur Arctic Radio exclusivement sous la direction militaire. [Toutefois, les allégations de M. Duclos; celles de M^e Gleason; mes propres notes; et mon souvenir du témoignage de M. Lewis ne comportent pas cet argument précis.] Lorsque J.P. Duclos de l'ASCAC lui a demandé si l'ACCTA avait décidé de ne pas remettre en cause l'utilisation de radars par les spécialistes de l'information de vol sur Arctic Radio, M. Lewis a répondu qu'il ne se souvenait pas

que cette question posait un problème à ce moment-là. Quoi qu'il en soit, M^e McGee a fait valoir que rien, dans l'historique de ces 12 dernières années où les spécialistes de l'information de vol ont utilisé le système d'affichage radar militaire HUGHES HMD-22 sur Arctic Radio au ROCC, n'empêche l'ACCTA de faire valoir ses droits en vertu de l'article 5.01 (a) relativement à l'installation du système NARDS à la FSS de Victoria Harbour.

Quant à la façon dont le système NARDS est utilisé à la FSS de Victoria Harbour, M^e McGee a allégué que trois des cinq catégories de service définies par le MANOPS ATC comme « service radar » sont offertes. D'après l'abondante preuve qui a été présentée, il est clair que la FSS de Victoria fournit une « consultation radar »; une « surveillance radar »; et une « assistance de navigation radar » (à l'exception du guidage radar). Deux des catégories de la définition, soit le « service de contrôle radar » et l'« espacement radar » ne sont pas offertes par la FSS de Victoria. La prestation du « service radar » est le « travail » propre à l'unité de négociation de l'ACCTA. En théorie, cela devrait suffire à clore l'affaire. Une autre partie de la documentation venant appuyer le grief de l'ACCTA est le « copier-coller » apparemment effectué dans l'élaboration de l'ébauche du plan radar de consultation de la FSS de Victoria Harbour. Des éléments de ce texte sont directement tirés du plan radar de la tour de Victoria. En d'autres termes, ce qui était strictement confidentiel pour les contrôleurs de la circulation aérienne à la tour de Victoria devient également accessible aux spécialistes de l'information de vol à Victoria Harbour.

De plus, dans la pratique, lorsque la FSS de Victoria Harbour demande d'« AFFICHER IDENT », une fonction de « contrôle » est exercée. Un pilote comprend qu'il s'agit d'une directive. Il doit appuyer le plus rapidement possible sur le bouton du transpondeur pour que l'affichage radar « repère » l'aéronef. De plus, lorsqu'un spécialiste de l'information de vol

remarque une « permutation de repère » sur l'affichage NARDS en raison de la convergence de deux aéronefs, il est formé pour analyser la situation. C'est ce que les contrôleurs de la circulation aérienne font lorsque leurs écrans radar indiquent la présence d'un problème semblable. Lorsqu'un spécialiste de l'information de vol fournit aux pilotes des « renseignements sur le trafic observés au radar » dans l'espace aérien de Victoria Harbour, le « travail » propre à l'ACCTA est encore une fois usurpé.

J.P. Duclos a commencé son argumentation pour l'ASCAC en citant l'article 5.01 (a). Pour que l'ACCTA réussisse, elle doit montrer que les « services consultatifs » étaient « accomplis actuellement uniquement » par l'ACCTA. En fait, ce n'est pas le cas. L'ACCTA et l'ASCAC se partagent ces services. Les spécialistes de l'information de vol fournissent des services consultatifs en route, des services consultatifs d'aéroport et des services consultatifs télécommandés d'aéroport. C'est leur raison d'être. Quant à la FSS de Victoria Harbour, en ce qui concerne la nature du service offert à un pilote, le système NARDS ne change rien. Un pilote VFR pénètre dans l'espace aérien de la FSS de Victoria Harbour, comme auparavant, en appelant sur une MF appartenant à la FSS. Le pilote reçoit alors un service consultatif. Un tel service n'a jamais été fourni par les contrôleurs de la circulation aérienne. Selon le MANOPS ATC, le service de contrôle VFR comprend le « service radar », soit un service de contrôle assuré par les unités ATC aux aéronefs VFR évoluant dans l'espace aérien de classe B, C et D et aux aéronefs se trouvant dans une zone radar de tour. L'espace aérien de la FSS de Victoria Harbour appartient à la classe E. Ainsi, par définition, aucun « service radar » n'est assuré aux pilotes à cet endroit. Le système NARDS est une pièce d'équipement dont dispose un spécialiste de l'information de vol pour offrir un service consultatif. Avec le temps, grâce aux progrès technologiques, plusieurs pièces d'équipement semblables, comme le radar météorologique et le système VHF/DF, ont fini

par être utilisées ainsi. Enfin, il est bien connu que les spécialistes de l'information de vol qui exploitent Arctic Radio utilisent des radars pour fournir un service consultatif d'aviation civile depuis 12 ans. En somme, la mise en place du système NARDS n'indique aucune délégation du travail des contrôleurs de la circulation aérienne à la FSS de Victoria Harbour.

M^e Gleason a commencé son argumentation pour NAV CANADA en alléguant que l'ACCTA n'a pas démontré qu'une « fonction (...) accomplie actuellement uniquement par les membres du groupe du contrôle de la circulation aérienne » a été « assignée à des membres d'une autre unité de négociation ». Les membres de l'ACCTA fournissent exclusivement des services « de contrôle » aux pilotes. Ils se partagent la prestation des services consultatifs et des services d'information. L'espace aérien de la FSS de Victoria Harbour a toujours appartenu à la classe E, où seuls des services consultatifs sont offerts. L'utilisation du radar n'est pas la propriété des contrôleurs de la circulation aérienne. Comme l'a souligné Kathy Fox dans son témoignage, ce ne sont pas tous les contrôleurs qui utilisent des radars. De même, ce ne sont pas tous les aéroports qui offrent une couverture radar. De plus, un vaste espace aérien dans le Grand Nord n'est pas sous couverture radar. Les contrôleurs de la circulation aérienne utilisent d'autres moyens pour accomplir leur fonction de contrôle des aéronefs en vue de maintenir l'espacement. L'affichage radar est un outil, et non une fonction.

En réponse à l'argument de M^e McGee relativement au « copier-coller », M^{me} Fox a témoigné que le plan radar de consultation de la FSS de Victoria Harbour n'était qu'une ébauche et que ces erreurs typographiques ne figureraient pas dans le document final. Ce qui importe, c'est que le plan établit clairement que seul un service consultatif est offert aux pilotes. Enfin, M^e Gleason a appuyé l'argument de M. Duclos concernant les définitions du MANOPS ATC. Comme elle l'a affirmé, on ne peut pas permettre à l'ACCTA de ne sélectionner que les éléments

de la définition de « service radar » qui lui conviennent pour établir une preuve de violation de l'article 5.01 (a). Le « service radar » englobe l'ensemble des cinq catégories. Par conséquent, il n'est pas offert aux pilotes VFR à la FSS de Victoria Harbour. Ces pilotes circulent dans cet espace aérien en sachant qu'ils ont la responsabilité d'éviter les accidents. Ils ne bénéficient d'aucun contrôle de la circulation aérienne. Le système NARDS ne change rien à cet égard. Ces seuls arguments suffisent à clore les griefs de l'ACCTA.

En outre, même si j'estimais que l'affichage radar est une fonction, l'ACCTA n'a pas satisfait à l'obligation, prévue à l'article 5.01 (a), de prouver que la fonction radar lui incombait « actuellement et uniquement ». Deux arguments sont invoqués. En premier lieu, depuis quelques années, les spécialistes de l'information de vol utilisent des radars dans l'exploitation d'Arctic Radio pour fournir un service consultatif et un service d'information aux aéronefs civils. Le fait que l'affichage radar en cause soit assuré par de l'équipement du MDN n'est pas pertinent. En ce qui concerne l'opinion de Richard Nye relativement à la direction militaire, M^c Gleason m'a rappelé qu'Arctic Radio utilise des alimentations radar tant militaires que civiles. Mais cela également n'a pas grand chose à voir avec la question. Sans égard à ce que l'ACCTA pouvait savoir, le cas échéant, et à quel moment elle l'a su concernant les services d'Arctic Radio; de l'aveu de David Lewis, ces services ont été diffusés aux pilotes *civils* bien avant l'entrée en vigueur de cette convention de négociation collective. Ce que l'ACCTA sait ou ne sait pas n'est pas en cause; il s'agit plutôt pour moi de déterminer si, dans les faits et aux termes de l'article 5.01 (a), certaines fonctions « sont accomplies actuellement uniquement par les membres du groupe du contrôle de la circulation aérienne ». Comme preuve dans l'instance, comme fait incontestable, une publication d'information aéronautique de Transports Canada précise, au point 1.1.5, qu'Arctic Radio fournit des services similaires à ceux qui sont offerts par la FSS par

l'intermédiaire d'installations radio télécommandées [RCO]. Au point (c), on informe les pilotes civils qu'Arctic Radio fournit des renseignements radar de position (latitude et longitude, relèvement et distance, altitude et vitesse-sol). De plus, les spécialistes de l'information de vol sur Arctic Radio peuvent demander d'« AFFICHER IDENT ». En second lieu, l'utilisation du système NARDS à la FSS de Victoria Harbour pour vérifier les renseignements, en admettant qu'il s'agit d'une fonction, n'est certainement pas une fonction exclusive de l'ACCTA. Il s'agit d'une fonction partagée. Il n'y a aucune différence par rapport à un spécialiste de l'information de vol qui utilise le fonctionnement d'un système VHF/DF pour vérifier les renseignements provenant d'un pilote.

Toutefois, cet argument subsidiaire m'a été présenté par M^e Gleason essentiellement comme une dernière option. En commençant par donner des définitions du dictionnaire, quatre pour être exact, elle a fait valoir qu'il est illogique d'envisager le mot « fonction » autrement qu'au sens actif. Une pièce d'équipement, si sophistiquée soit-elle, est un moyen, et non une fonction. M^e Gleason m'a cité l'exemple d'un système informatique utilisé tant par elle-même que son secrétaire. M^e Gleason utilise le système dans l'exercice de sa fonction d'avocate. Son secrétaire utilise le système afin de produire des copies papier de documents juridiques élaborés par M^e Gleason. L'argument invoqué par l'ACCTA — selon lequel l'utilisation du système NARDS par les spécialistes de l'information de vol à la FSS de Victoria Harbour équivaut à l'usurpation de la fonction liée à l'utilisation du système NARDS par les contrôleurs de la circulation aérienne à la tour de Victoria et ceux qui exploitent d'autres systèmes radar ailleurs — ne tient que si l'on accepte la thèse selon laquelle un avocat et son secrétaire, en utilisant le même système informatique, se partagent une fonction. Ce n'est pas le cas. Ils se partagent une technologie, un moyen. Sans plus. Leurs fonctions sont liées à leurs compétences et à leurs qualifications.

L'opinion arbitrale ayant cours au sujet du contrôle de la circulation aérienne confirme cette distinction essentielle. C'est aussi le cas d'un certain nombre de sentences arbitrales de la jurisprudence générale.

M^e McGee a répondu en formulant sa propre hypothèse par rapport au système informatique. Il a soutenu que l'utilisation du système NARDS par les spécialistes de l'information de vol à la FSS de Victoria Harbour est liée au travail radar des membres de l'ACCTA de la même façon que l'utilisation du système informatique par le secrétaire de son bureau pour faire des recherches sur un dossier avec Quicklaw serait liée à son travail à titre d'avocat. L'utilisation que fait un spécialiste de l'information de vol du système NARDS n'est pas complètement différente de celle que fait un contrôleur de la circulation aérienne des radars. Par conséquent, l'hypothèse de M^e Gleason n'est pas valable.

Avant de m'attarder à la signification de l'article 5.01 (a), je me dois de résumer les faits que je considère pertinents. La mise en œuvre de l'équipement NARDS à la FSS de Victoria Harbour, à compter de la période d'essai commençant le 5 août 2000, n'a rien changé quant au type de service offert aux pilotes VFR dans cet espace aérien de classe E. Pour ces pilotes évoluant dans cet espace aérien, j'accepte l'argument de M. Duclos selon lequel le MANOPS ATC indique clairement, dans sa définition du service de contrôle VFR, qu'aucun « service radar » n'est offert. Ce qui a changé avec le système NARDS, c'est que les spécialistes de l'information de vol disposent d'un moyen sophistiqué d'avoir une meilleure vue d'ensemble de la situation. L'appel d'un « AFFICHAGE IDENT » contribue à assurer une telle vue d'ensemble. Par mesure de précaution, l'avis aux navigateurs aériens indique clairement aux pilotes qu'ils ne bénéficient pas d'un service de contrôle. Les pilotes VFR devraient déjà le savoir, puisque

l'espace aérien est de classe E. Toutefois, par mesure de précaution supplémentaire, lorsque le spécialiste accuse réception de la demande d'affichage, le pilote entend la phrase suivante : « Ceci est un service consultatif seulement ». D'autres éléments de preuve de même nature sont fournis par l'ébauche du plan radar de la FSS de Victoria Harbour, qui précise dans ses procédures que l'attribution de codes SSR n'est pas assurée par la FSS de Victoria Harbour. Si cela est justifié, elle sera assurée de concert avec le contrôle terminal de Victoria et la tour de contrôle de Victoria. Les procédures précisent également que les spécialistes de l'information de vol « ne doivent pas attribuer d'altitudes à des aéronefs » [traduction libre] et qu'ils « ne doivent pas utiliser le RADAR pour fournir des services d'urgence à des aéronefs perdus ou désorientés. Ces aéronefs doivent recevoir l'aide du contrôle terminal de Victoria. » [Traduction libre]

Comme je l'ai conclu au sujet de la demande d'« AFFICHAGE IDENT », il en est de même des spécialistes qui doivent « savoir comment » analyser une « permutation de repère » lorsque l'affichage indique ce problème. Tout cela contribue à améliorer la vue d'ensemble de la situation. Lorsqu'on sait qu'un vaste espace aérien au sud de la cabine de la FSS n'est pas visible en raison des immeubles et de la topographie, l'amélioration de la vue d'ensemble de la situation est un euphémisme. À toutes fins pratiques, le système NARDS donne des yeux derrière la tête aux spécialistes de l'information de vol de cet emplacement.

En tenant compte de ces constatations, j'en arrive aux exigences de l'article 5.01 (a). Le travail propre à l'unité de négociation est exprimé par le terme « fonctions ». Je suis persuadé que, selon les définitions du dictionnaire et les autorités arbitrales, ce mot renvoie aux activités, et non aux moyens utilisés. Pour les besoins de cet arbitrage, en mettant de côté l'utilisation de radars pour l'instant, tous s'entendent pour dire qu'un spécialiste de l'information de vol n'a pas le droit d'émettre des autorisations ou des instructions aux pilotes afin d'assurer les espacements

appropriés dans les airs et les fenêtres appropriées sur les pistes pour les décollages et les atterrissages. Ces activités relèvent exclusivement des membres de l'ACCTA. Je n'ai pas à me préoccuper de ce qui semble être une distinction moins évidente entre les activités des contrôleurs de la circulation aérienne et celles des spécialistes de l'information de vol relativement aux véhicules au sol dans les aéroports.

L'affaire qui s'apparente le plus au cas présent est la suivante : *Association canadienne du contrôle du trafic aérien et Conseil du Trésor (Transports Canada) [FSS de Fredericton]*, dossier n° 169-2-591 de la CRTFP, [1997] C.R.T.F.P.C. n° 36. La décision arbitrale a été rendue par P. Chodos, vice-président adjoint, sur la question de savoir si le précurseur de l'article 5.01 (a) [lettre d'entente (4-91)] a été violé par une modification de procédure mettant en cause une nouvelle pièce d'équipement relativement aux autorisations de décollage IFR à un aéroport non contrôlé. Depuis le 1^{er} mai 1996, au lieu d'appeler le contrôleur régional à Moncton pour obtenir une autorisation de décollage IFR puis de la lire textuellement au pilote, le spécialiste de l'information de vol de Fredericton recevait simplement la communication « ATC AUTORISE » sur une fiche où était imprimé un message électronique provenant du contrôleur régional par l'intermédiaire du personnel de soutien à l'exploitation de Moncton. L'arbitre Chodos n'a pas été convaincu par l'argument de l'ACCTA selon lequel cette modification revenait à assigner une fonction ATC à un spécialiste de l'information de vol. Au paragraphe 21, il donne l'explication suivante :

La communication de renseignements directement sur une fiche imprimée, par opposition à la lecture des mêmes renseignements par un contrôleur de la circulation aérienne au spécialiste de l'information de vol, ne constitue pas une délégation de responsabilités d'autorisation à la FSS; cette responsabilité continue de relever du MACC conformément à l'entente et en vertu de la pratique actuelle. À mon sens, la direction est

essentiellement exacte en qualifiant les modifications du 1^{er} mai 1996 de « rationalisation ».

Une autre vaine tentative de l'ACCTA pour protéger le travail propre à son unité de négociation est la suivante : *Association canadienne du contrôle du trafic aérien et Conseil du Trésor (ministère des Transports) [tour de Sept-Îles]*, dossier n° 169-2-397 de la CRTFP, (1984) Décisions CRTFP 5 (condensé) (Brown, président). Cette affaire ne portait pas sur du nouvel équipement mis entre les mains des spécialistes de l'information de vol. Elle mettait plutôt en cause leurs activités liées à la fourniture d'une « consultation positive » — par opposition à de simples « services consultatifs » — aux véhicules au sol sur les pistes et à proximité de celles-ci. L'arbitre Brown a examiné l'historique de la tour de Sept-Îles quand elle relevait au cours de la nuit des spécialistes de l'information de vol pour conclure qu'il s'agissait d'une distinction sans fondement. En effet, il a estimé que le contrôle de ces véhicules au sol par les spécialistes de l'information de vol, lorsque la tour de Sept-Îles était fermée pour la journée, n'était pas une assignation d'une fonction ATC, car les contrôleurs n'avaient jamais exercé cette fonction après les heures normales de travail à cet endroit. Comme je l'ai indiqué précédemment, je n'ai pas à me préoccuper de cette décision, car elle est fondée sur un emplacement précis et porte sur la pratique à cet endroit concernant le « contrôle », quel que soit le terme utilisé, de véhicules au sol sur les pistes ou à proximité de celles-ci. Je n'ai constaté aucun « contrôle » exercé par la FSS de Victoria Harbour. Cela dit, j'ai lu que l'arbitre Brown a appuyé l'argument de l'avocat de l'employeur selon lequel la « fonction » signifie une activité de travail.

Une cause plus récente entre l'ACCTA et NAV CANADA est la sentence de l'arbitre Bird [1997] C.L.A.D. 687. Comme M^c McGee l'a fait remarquer, il s'agit du « revers » de la question, car elle met en cause une assignation peu appropriée des fonctions des spécialistes

techniques d'exploitation [OSS] aux contrôleurs de la circulation aérienne aux tours de Vancouver et de Victoria. Je ne suis pas d'accord. Aucune mise en œuvre de nouvel équipement n'était en cause devant l'arbitre Bird. Il avait plutôt affaire à des activités OSS qui avaient simplement été confiées aux contrôleurs de la circulation aérienne afin de faire face aux conséquences du manque de personnel. Par conséquent, ce que l'arbitre Bird dit au sujet du travail propre à l'unité de négociation OSS dans ces aménagements n'a pas de rapport avec le cas qui nous occupe.

Même si rien dans la jurisprudence générale ne correspond au libellé de l'article 5.01 (a) ou à la situation en cause, il existe quelques sentences arbitrales analogues. J'aborderai d'abord une affaire mettant en cause le travail propre à une unité de négociation et du nouvel équipement, soit celle de *Pacific Press Limited*. Ensuite, j'examinerai quelques sentences arbitrales portant sur la rémunération, c'est-à-dire la classification des postes, qui donnent certaines indications au sujet de la mise en œuvre de nouveaux équipements.

Pacific Press Limited, [1996] B.C.C.A.A.A. n° 158 (Kelleher) est l'une des nombreuses affaires de compétences concernant le travail propre à une unité de négociation comme suite à la mise en œuvre d'une technologie électronique dans le secteur de la presse. L'arbitre Kelleher a été saisi d'une allégation formulée par le syndicat des graveurs selon laquelle leur travail avait effectivement été assigné à un membre de l'unité de négociation de la guilde en raison de la mise en œuvre d'un programme informatique appelé ScanPrepPro. À la page 5 de la sentence, l'arbitre Kelleher souligne ce qui suit :

La présente enquête ne doit pas être axée sur le type d'équipement utilisé. Il faut plutôt s'attarder à la nature du travail accompli. Ce qu'il faut considérer, c'est la nature du travail effectué avec les numériseurs.
[Traduction libre]

À la page 5, l'arbitre Kelleher expose un certain nombre de principes qui se sont présentés au fil des années dans les conflits relatifs à l'aire de travail et au changement technologique entre Pacific Press et ses agents de négociation. Quelques-uns de ces principes défendus par M^e Gleason sont pertinents.

- . Le fait qu'un syndicat puisse faire ressortir de sa convention collective des termes qui semblent justifier la revendication du travail n'est pas déterminant.
 - . Il n'y a aucune présomption qu'en l'absence de mauvaise foi, les décisions de la direction quant à la distribution du travail devraient prévaloir. Ce qui est nécessaire, c'est une enquête entièrement indépendante menée par le médiateur ou l'arbitre.
 - . Il faut tenir compte de la ressemblance entre le travail exigé par la nouvelle technologie et celui que les unités de négociation concurrentes accomplissaient auparavant.
 - . Les considérations pertinentes comprennent l'emplacement du travail et les compétences nécessaires pour l'accomplir.
 - . Il faut tenir compte des principes de l'équité. En d'autres termes, il faut notamment déterminer si le changement technologique aura des effets indûment graves sur une unité de négociation en particulier.
- [Traduction libre]

Finalement, l'arbitre Kelleher a rejeté la réclamation relative au travail propre à l'unité de négociation formulée par les graveurs. À la page 6, il conclut ainsi : « Je suis influencé par le degré de compétence exigé par le poste. En termes clairs, les tâches ne sollicitent pas les compétences en arts graphiques des graveurs. » [Traduction libre]

Dans la cause *Wilson Concrete Products* (1973), 3 L.A.C. (2^e) 32 (Weatherill), il s'agissait de déterminer si la mise en œuvre sur le terrain d'une pièce d'équipement de grue mobile tout à fait nouvelle et différente, un portique de transbordement Drott, avait considérablement modifié

l'« emploi » de l'opérateur de chariot-grue de manière à en créer un nouveau. À la page 34, l'arbitre Weatherill a jugé que dans les cas où :

un emploi est décrit en termes de l'exécution de certaines tâches générales, une modification de l'équipement avec lequel ces tâches sont accomplies ne constitue pas nécessairement une modification considérable de l'emploi ou la création d'un nouvel emploi. [Traduction libre]

Caterpillar Tractor Company, (1979) 73 L.A. 945 (Cox) est une affaire américaine qui a mis en cause la mise en œuvre d'un système informatisé pour un entrepôt de pièces. Il s'agissait de déterminer si l'utilisation de ce système par un exécuteur de commandes exigeait une rémunération au taux supérieur de la classification de vérificateur d'entreposage. L'arbitre a rejeté le grief en tenant pour acquis que l'utilisation du système informatique par l'exécuteur de commandes n'était pas déterminante. Ce qui comptait, c'étaient les objectifs ou les buts dans lesquels l'exécuteur de commandes et le vérificateur d'entreposage utilisaient le système informatisé. En gardant cette distinction à l'esprit, l'arbitre Cox a estimé que le travail du vérificateur d'entreposage n'avait pas été assumé par l'exécuteur de commandes.

En d'autres termes, ce qui importe, c'est la nature de la tâche, et non pas l'équipement utilisé. Dans des cas semblables, la recherche d'une réponse arbitrale comprend une analyse des degrés de compétences nécessaires, ainsi que de la responsabilité assumée par la personne en cause. Dans trois affaires liées à la preuve dont j'ai été saisi, cette analyse permet de conclure que les fonctions assumées ne sont pas modifiées par la mise en place d'un nouvel équipement. En premier lieu, de nombreux contrôleurs de la circulation aérienne accomplissent leurs tâches de contrôle, de consultation et d'information sans l'aide d'un affichage radar à certains aéroports et dans l'espace aérien du Grand Nord. Le fait de leur fournir un affichage radar ne modifierait pas leurs objectifs ou leurs responsabilités. En deuxième lieu, les spécialistes de l'information de vol

fournissent des services consultatifs dans certains emplacements, y compris Victoria Harbour, sans l'aide d'un système VHF/DF. Le fait de leur fournir un tel équipement ne modifierait pas leurs objectifs ou leurs responsabilités. En troisième lieu, par le passé, les spécialistes de l'information de vol de la FSS de Victoria Harbour accomplissaient leurs tâches de consultation en ne comptant, pour l'essentiel, que sur leurs propres yeux, les communications radio et téléphoniques, ainsi que sur leur jugement. Le fait de leur avoir fourni un affichage NARDS le 5 août 2000 n'a pas modifié leurs objectifs et leurs responsabilités. Ils ont continué d'offrir aux pilotes VFR ce à quoi tous pouvaient s'attendre dans l'espace aérien de classe E, c.-à-d. un service consultatif.

En ce qui concerne la décision étroite de l'arbitre Brown relativement à la *tour de Sept-Îles* et le principe de l'équité avancé par l'arbitre Kelleher, je ne suis pas convaincu qu'ils soient pertinents dans la présente affaire. J'accepte toutefois l'argument de M^e McGee selon lequel la présente affaire ne m'a pas été présentée en fonction d'un emplacement précis. Ces deux griefs, en effet, soulèvent une question nationale quant à l'utilisation du système NARDS par les spécialistes de l'information de vol. Tout le monde convient que la FSS de Victoria Harbour n'est que la première étape. Par conséquent, il n'est pas approprié, dans l'affaire qui nous occupe, de tenir compte de l'argument de M^e Gleason selon lequel il n'y a eu aucun effet sur l'unité de négociation de l'ACCTA. Dans l'avenir, cette question pourrait prendre d'importantes proportions.

Pour cette raison, ces griefs ne sont pas fondés lorsque l'on considère la première partie de l'article 5.01 (a). L'ACCTA n'a pas démontré que les « fonctions qui sont accomplies actuellement uniquement par » ses membres ont été assignées aux membres de l'ASCAC. La fonction exige une analyse de la nature de la tâche, y compris les responsabilités pertinentes et les

compétences nécessaires. Pour ce qui est pertinent à la présente audience, les contrôleurs de la circulation aérienne accomplissent actuellement uniquement les fonctions de contrôle des aéronefs. Bien entendu, leurs activités ne comprennent pas que l'émission d'autorisations et la communication d'instructions. Toutefois, ces autres activités sont partagées avec d'autres unités de négociation. Voilà ce sur quoi porte la deuxième partie de l'article 5.01 (a). Je n'ai pas besoin de m'attarder à cette partie, car j'estime que l'utilisation d'un affichage radar n'est pas une fonction. Ainsi, ce qui s'est passé au ROCC au cours des 12 dernières années n'est pas utile ni pour NAV CANADA ni pour l'ASCAC.

Fait à Saskatoon en ce 21^e jour de novembre 2001.

« Ken Norman »

Arbitre

