

APR 22 1997

File: 169-2-591

No. 36. Eng.



Public Service Staff
Relations Act

Before the Public Service
Staff Relations Board

BETWEEN

CANADIAN AIR TRAFFIC CONTROL ASSOCIATION

Bargaining Agent

and

TREASURY BOARD
(Transport Canada)

Employer

and

CANADIAN ASSOCIATION OF PROFESSIONAL RADIO OPERATORS

Intervenor

RE: Reference under Section 99 of the
Public Service Staff Relations Act

Before: P. Chodos, Deputy Chairperson

For the Bargaining Agent: Peter Barnacle, Counsel, Fazal Bhimji

For the Employer: Harvey Newman, Counsel, Ross Munro

For the Intervenor: Phillip Hunt, Counsel, J.P. Duclos

Heard at Ottawa, Ontario,
February 26 and 27, 1997.

DECISION

The bargaining agent has filed a reference under section 99 of the *Public Service Staff Relations Act* concerning the enforcement of a Letter of Understanding (4-91) (LOU (4-91)) which forms part of the collective agreement currently in force between the parties (Code: 402/91). Prior to the completion of the hearing of this matter, counsel for the intervenor advised that the Canadian Association of Professional Radio Operators (CAPRO) had reconsidered its position and wished to withdraw from these proceedings; this request was granted, and accordingly the Canadian Association of Professional Radio Operators is no longer a party to this decision.

LOU (4-91) provides as follows:

This is to confirm an understanding reached during the current negotiations in respect of assignment of controllers' duties.

Functions which are now performed by members of other bargaining groups will not normally be assigned to members of the Air Traffic Control group nor will functions which are presently only performed by members of the Air Traffic Control group be assigned to members of other bargaining groups.

Where because of operational requirements either party deems it desirable to deviate from this understanding, the parties agree to enter into discussions to consider such proposals of either party and may mutually agree to make exceptions to the foregoing.

It is also agreed that this letter will in no way prejudice the positions of either party, or interfere in any way with commitments already made, in relation to the performance by ATC assistants of estimate copying, flight data posting and mission plotting.

In essence it is the bargaining agent's allegation that effective May 1, 1996 the employer introduced a new method of operation which constituted an assignment of a traditional air traffic control function to members of another bargaining unit, that is Flight Service Specialists (FSS) who are part of the Radio Operation bargaining unit represented by CAPRO. According to the Canadian Air Traffic Control Association (CATCA), this new arrangement is evidenced by an agreement between the Moncton Area Control Centre (MACC) and Fredericton Flight Service Station (hereinafter referred to as Fredericton Airport) which became effective on May 1, 1996

(Exhibit B-6). It is not in dispute that the May 1st agreement was supplanted by a similar agreement between the two units referred to above, to be effective October 30, 1996 (Exhibit B-10). As this agreement is at the core of the dispute between the parties, it is reproduced in full as an appendix to this decision.

The bargaining agent also submits that the inter-unit agreement in question is in effect a test case which will become a model for similar arrangements between FSS served airports and other area control centres throughout the country, as evidenced by a document entitled "System Safety Review" dated August 1996 (Exhibit B-5).

The employer acknowledges that the procedures reflected in Exhibit B-10 are currently in place and may be introduced in other locations. However, it is the employer's contention that these procedures are merely a streamlining of the old procedures, and do not constitute a transfer of any air traffic control functions to the FSS. As the interpretation and implementation of Exhibit B-10 is at the core of this dispute, it is reproduced in full as an appendix to this decision.

Fredericton is an uncontrolled airport, that is, it does not have any Air Traffic Controllers on site; instead aircraft are in communication with FSS personnel who are located at Fredericton Airport. The clearance procedures at issue concern IFR (Instrument Flight Rules) clearances as opposed to VFR (Visual Flight Rules) clearances.

Mr. Art Bateman, an Air Traffic Controller employed at Moncton Area Control Centre (MACC) who is also the CATCA Chairman for the MACC Branch, testified that under IFR pilots are required to obtain clearances from air traffic control in order to fly the aircraft; IFR is required in certain designated air spaces and allows for separation from other aircraft by following directions from Air Traffic Control. Any flight changes would require a clearance while flying under IFR. MACC is responsible for, among other things, the Fredericton air space. Mr. Bateman stated that upon arrival at an uncontrolled airport, such as Fredericton, the pilot would taxi to a gate (there is no clearance operation on the ground); according to Mr. Bateman, prior to May 1, 1996 when the aircraft was ready for departure the pilot would contact FSS personnel in Fredericton and request IFR clearance either prior to, during or after taxiing to the runway of his choice; that is, there would be no clearance for taxiing at

the airport. The Flight Service Specialist would contact Moncton ACC by telephone which would issue the clearance to the FSS, who would read back *verbatim* to the Moncton controller the terms of the clearance. The FSS would then relay the clearance *verbatim* to the pilot. The pilot would then read back the clearance to the FSS. Depending on the content of the clearance, that is, if there were no restrictions on departure, the aircraft could depart as soon as it received clearance. Mr. Bateman referred to section 443 of the ATC Manual of Operations (MANOPS) which is attached as Appendix C to Exhibit B-5. Section 443.1B provides that, if there are reasons for not authorizing the aircraft to depart, the FSS must specify that in the clearance. The contingency can only be a reference to a specific time or event which the aircraft can positively determine; they would not necessarily have to verify the event or time with the controller; that is, if the event or time is in accordance with the direction in the clearance, the pilot would not have to check back with the Air Traffic Controller prior to departure. Mr. Bateman noted that section 443.2 provides that, if the clearance cannot be issued by reference to an event or time, then clearance cannot be given. He observed that the rules set down in the MANOPS are mandatory and failure to follow those rules could result in the controller being subjected to discipline.

Mr. Bateman compared the above-noted procedure with the procedure in place as of May 1, 1996, as set out in Exhibit B-6. The pilot would request clearance from FSS, as before; however the FSS would issue IFR clearance without speaking with the area controller if the specialist had a printed strip concerning that flight. The printed strip contains flight data information emanating from operational support staff at Moncton, who are in the General Technical bargaining unit and are not air traffic controllers. When the strip is prepared, it is simultaneously distributed to the Moncton area controller and to the FSS in Fredericton, via a printer. The information on the strip comes from the flight plan filed by the pilot. According to Mr. Bateman, controllers have no involvement with respect to the flight plan information.

Mr. Bateman testified that the original agreement (Exhibit B-6, paragraph 2.4) provided that the FSS clearance would include the phrase "Clearance validation required prior to departure"; Mr. Bateman noted that in the ATC MANOPS this kind of communication is not authorized at an uncontrolled airport; it is used only at a controlled airport in communications between the IFR controller and the control tower.

Mr. Bateman also stated that Exhibit B-7, a memorandum from Mr. Robert Côté, the Acting Director, Air Traffic Services, to the Moncton Air Traffic Control Chief sent on September 26, 1996 directed that as a result of the System Safety Review Report (Exhibit B-5) the inter-unit agreement of May 1st was to be cancelled. Notwithstanding this, the procedure provided in the May 1, 1996 inter-unit agreement continued without interruption; a memorandum dated October 4, 1996 under the signature of Mr. T.R. Fudakowski, Director, Air Traffic Services rescinded the memorandum from Mr. Côté and amended portions of the inter-unit agreement of May 1. This was followed by another memo (Exhibit B-9) dated October 7, 1996 from the manager of the Moncton Area Control Centre which also provided for some amendments to the agreement; in particular, it notes that the clearance will include a reference to "ATC CLEARs", and the final paragraph is to read: "STANDBY FOR DEPARTURE INSTRUCTIONS". This ultimately led to Exhibit B-10 which was effective October 30, 1996 and replaced the May 1, 1996 agreement. Paragraph 2.3 of Exhibit B-10 states that:

2.3 FSS shall issue an IFR Clearance for those aircraft for which a printed strip has been generated by the ACC. The clearance will include:

(a) Pre-taxi clearance:

...

(6) The Phrase "DO NOT DEPART UNTIL DEPARTURE INSTRUCTIONS RECEIVED"

(b) Taxiing clearance:

...

(6) Departure/release instructions, as specified by the ACC.

It is this document which is currently in force at Fredericton Airport. Mr. Bateman maintained that it is inappropriate for the Flight Service Specialists to issue clearances without the prior approval of Moncton ACC. He acknowledged in cross-examination that under both the new and old procedure FSS personnel would be contacted by the pilot for enroute clearance. Mr. Bateman insisted that prior to the change when the FSS would contact him over the phone, he would examine the flight data information, among other things, and would issue the clearance based on the information from the

strip; however, he would frequently amend that information when issuing a clearance. He observed that currently the FSS in effect issues the data on the strip in the form of a clearance. He insisted that it is misleading for FSS to state: "ATC CLEARs" and then issue the data strip in the form of a clearance. He also maintained that the reference to "STANDBY FOR DEPARTURE INSTRUCTIONS" is misleading as, in his view, a pilot does not need clearance for departure at an uncontrolled airport but rather only needs an enroute clearance. He acknowledged that paragraph 2.4 of Exhibit B-10 makes reference to Moncton ACC issuing departure instructions and clearance validation and that the FSS does call him for departure instructions.

Mr. Thomas Fudakowski is presently employed with NAV Canada as Director of Air Traffic Services; he had the same responsibility with Transport Canada for two and a half years. He is the functional head of all activities respecting air traffic control services including system performance, development of rules, procedures, and standards; as well, he monitors the performance of the system. He is familiar with the procedures used at the Fredericton Airport.

Mr. Fudakowski testified that the procedures currently in place with respect to Fredericton provide precise and strict rules concerning the issuance or relaying of clearances to an aircraft, where an IFR departure from Fredericton has been filed. He maintained that clearances are issued on the basis of the authority of Moncton ACC as enumerated in the inter-unit agreement. He noted that in accordance with paragraph 2.3(a)(6) there is a reference to the phrase: "DO NOT DEPART UNTIL DEPARTURE INSTRUCTIONS RECEIVED". He stated that any pilot who did not respect this direction would be subject to sanction. He also noted the reference in 2.3(b)(6) to "Departure/release instructions, as specified by the ACC". He stated that this refers specifically to immediate routings and altitudes to be flown by the pilot issued by ACC, that is by the IFR controllers. He also referred to paragraph 2.4 which, he maintains, provides that if circumstances warrant the IFR controller may issue an alternative clearance. In Mr. Fudakowski's view, the FSS cannot give approval for departure without the ultimate approval from Moncton; the discretion rests only with the IFR controller at Moncton ACC. He acknowledged that under the new procedure the FSS does not have to call Moncton ACC; Mr. Fudakowski observed that the FSS is merely relaying clearances pursuant to a "blanket authorization" written into the inter-unit agreement. However these "clearances" are subject to validation or changes

by the IFR controllers. He acknowledged that the FSS is not required to speak with a controller before issuing a clearance. He noted that the reference to "ATC CLEARS" demonstrates that the FSS is still issuing clearances from the controllers. Mr. Fudakowski also stated that, if anything other than the printed strip applies, the controller will modify the clearance.

Argument

Counsel for CATCA submitted that the purpose of LOU (4-91) is to preserve the integrity of the bargaining unit by protecting the work performed by members of the Air Traffic Control bargaining unit. Mr. Barnacle maintained that the issuance of clearances is a function of the IFR controller and that the employer acknowledged this in its response to CATCA's grievance, in particular its concurrence with paragraph 8 of the bargaining agent's reference to the Board. The issue to be addressed here is whether air traffic control functions have been assigned in contravention of the letter of understanding; a subsidiary question is whether the controllers are exclusively responsible for issuing clearances. Mr. Barnacle argued that the documentation respecting the inter-unit agreements confirm that the Flight Service Specialists are indeed issuing clearances as of May 1, 1996. Counsel noted that Exhibit B-10 contains three key elements: 1) the FSS "shall issue IFR clearances"; 2) the FSS preface the issuance of clearances by noting that "ATC CLEARS", which will leave no doubt in a pilot's mind that this is an air traffic control clearance; 3) departure instructions are given which may or may not vary the terms of departure; these are not clearances but instructions. Mr. Barnacle submitted that the issue here is not the content of the clearance but rather that clearances are being given by the Flight Service Specialist and not the controllers.

Counsel also argued that the May 1st agreement was a fundamental change in that previously there would be verbal contact with a controller prior to the FSS responding to a request for clearance from the pilot; that is, the FSS was not issuing a clearance, but was merely relaying a clearance issued by the controllers. Under the new procedure, a clearance can be issued without the intervention of an IFR controller. The issuance of a clearance by a Flight Service Specialist, who relies on the printed strip generated by the operational support specialists, is in fact in contravention of

the employer's own manual of operations as well as being a contravention of the letter of understanding.

Mr. Barnacle noted that the bargaining agent is seeking a cease and desist order, as well as a declaration. He submitted that such an order is necessary, given the employer's acknowledgement that it intends to introduce this procedure in other locations. Counsel also argued that a cease and desist order in these circumstances would be capable of being applied without further adjudication of the facts. Alternatively, Mr. Barnacle requested that the Board reserve its jurisdiction in order to remain seized of the matter in the event of a further violation by the employer, or should NAV Canada fail to recognize the full authority of the Board's decision.

Counsel for the employer characterized the dispute as a "tempest in a teapot"; Mr. Newman maintained that no functions were assigned to members of another bargaining unit; he submitted that both prior to and after the May 1st inter-unit agreement the Flight Service Specialists were involved in transmitting clearances, and nothing changed other than the modality of giving information; the ultimate responsibility for clearances continues to rest with the Air Traffic Controllers. According to Mr. Newman, the FSS are a conduit, that is, they have no discretion with respect to issuing clearances. He noted that pilots cannot fly out of Fredericton unless instructions are formulated or approved by a controller in Moncton; the FSS follow precisely laid out instructions and convey specific information received from Moncton through the medium of a printout. FSS are "issuing" clearances only in the sense of communicating them; they do not have any responsibility for clearances *per se*. Mr. Newman stated that the real factual issue here is who has authority to change the flight plans; that rests exclusively with the Air Traffic Controllers.

With respect to a possible remedy Mr. Newman argued that, in the event the grievance is upheld, the remedy should be confined to a declaration. He noted that the Board has never exercised its authority to issue a cease and desist order; to do so in this case would presume bad faith on the part of the employer, which is unwarranted in the circumstances of this case.

Reasons for Decision

The parties are in agreement that the determination of this case turns on whether, as a matter of fact, the May 1, 1996 inter-unit agreement and its successor, the amended agreement of October 30, 1996, transferred responsibility for issuing departure clearances at Fredericton Airport from controllers employed at Moncton Area Control Centre to the Flight Service Specialists located at Fredericton Airport. It is not in dispute that, had there been such a transfer of function, it would contravene LOU (4-91), as the Flight Service Specialists are members of another bargaining unit, and there has been no agreement between CATCA and the employer approving such a change.

It would appear that the chief distinction between the old and new procedures is that with the introduction of the printer at Fredericton, instead of Moncton ACC reading off the flight information data strips, the strip is sent to Fredericton and read off to pilots by the Flight Service Specialists. As a consequence, the Flight Service Specialists need no longer phone Moncton ACC to get this same information from the controllers at Moncton. Support for the conclusion that the substantive change brought about by the inter-unit agreement is in fact the communication of flight information data via the printer is found in paragraphs 2.6 and 2.7 of Exhibit B-10 which provides that:

2.6 When the printer at the FSS is unserviceable, the ACC will be responsible for initiating IFR clearances.

2.7 IFR Clearances for aircraft for which the FSS has no flight plan information shall be initiated by the ACC.

That is, paragraphs 2.6 and 2.7 in effect state that, where the printer is inoperative or the information conveyed by the printer is unavailable, the system reverts back to pre-May 1st procedure.

There is no dispute that Air Traffic Controllers are responsible for air traffic control. However, in accordance with the inter-unit agreement (Exhibit B-10) the "final" clearance communicated by FSS is subject to approval by Moncton ACC; hence the directions in Exhibit B-10, subparagraph 2.3(a)(6): *"DO NOT DEPART UNTIL DEPARTURE INSTRUCTIONS RECEIVED"*, and in subparagraph 2.3(b)(6) for taxiing clearance: *"Departure/release instructions, as specified by the ACC"*. Furthermore,

paragraph 2.4 of the same document also demonstrates that the controllers retain overall responsibility for clearances at Fredericton: *"As part of the clearance validation process, the ACC will specify the departure runway and issue appropriate departure instructions ... and clearance validation as applicable."*

There is no dispute that CATCA members are responsible for air traffic control throughout Canadian air space and that clearance procedures are a vital part of the means by which air traffic control is exercised. A superficial examination of the inter-unit agreement may convey the impression that FSS are in fact usurping part of the clearance "function". In my view however the evidence as a whole does not support this conclusion. The communication of information directly from a printed strip, as opposed to reading off the same information by an Air Traffic Controller to the Flight Service Specialist, does not constitute a delegation of clearance responsibilities to the FSS; that responsibility continues to reside with MACC under the agreement and pursuant to the current practice. In my view, management's characterization of the May 1, 1996 changes as a "streamlining" is essentially accurate. There may well be a point beyond which changes of this kind would indeed constitute a transfer of functions from the Air Traffic Controllers to the Flight Service Specialists, thereby contravening LOU (4-91). However, the changes contemplated by the inter-unit agreement do not in my view cross that boundary.

Accordingly, for all these reasons this grievance is denied.

**P. Chodos,
Deputy Chairperson.**

OTTAWA, April 18, 1997.

Agreement

**Between: Moncton Area Control Centre (ACC)
and
Fredericton Flight Services Station (FSS)**

Effective: Oct. 30, 1996

Cancels: Agreement of May 1, 1996

1.0 PURPOSE

- 1.1 To establish clearance and coordination procedures applicable to IFR aircraft operating within the Fredericton Control Zone.**
- 1.2 To describe responsibilities with respect to Special VFR (SVFR) flight handling.**
- 1.3 To describe coordination procedures applicable to aircraft which have received IFR clearance from the ACC via a peripheral frequency (PAL).**

2.0 RESPONSIBILITIES

- 2.1 Moncton ACC is responsible for the provision of IFR service within the Moncton FIR, including the Fredericton Control Zone.**
- 2.2 Moncton ACC may authorize SVFR within the Fredericton Control Zone for a specified time period. FSS shall be responsible to advise the ACC if more than one aircraft is involved.**
- 2.3 FSS shall issue an IFR Clearance for those aircraft for which a printed strip has been generated by the ACC. The clearance will include:**
 - (a) Pre-taxi clearance:**
 - (1) Aircraft identification**
 - (2) Clearance limit (Destination airport)**
 - (3) Route of Flight (Either Flight Planned Route or Centre Stored)**
 - (4) Transponder code assignment.**
 - (5) The phrase "EXPECT (SID)"**

(6) The Phrase **"DO NOT DEPART UNTIL DEPARTURE INSTRUCTIONS RECEIVED"**

(b) Taxiing clearance:

- (1) Aircraft Identification
- (2) Clearance limit (Destination airport)
- (3) (SID)
- (4) Route of flight (Either flight planned route or centre stored)
- (5) Transponder code assignment
- (6) Departure/release instructions, as specified by the ACC.

2.4 As part of the clearance validation process, the ACC will specify the departure runway and issue appropriate departure instructions (which may be the expected SID or detailed instructions), and clearance validation as applicable.

2.5 This clearance delivery procedure may be suspended by the ACC if equipment unserviceabilities (Radio, Radar) require alternate procedures.

2.6 When the printer at the FSS is unserviceable, the ACC will be responsible for initiating IFR clearances.

2.7 IFR Clearances for aircraft for which the FSS has no flight plan information shall be initiated by the ACC.

2.8 TIME (4 figures) used in clearances will be up to, but not include, the time indicated. (EG: "CLEARANCE CANCELLED IF NOT AIRBORNE BY TIME 1436" means the clearance is cancelled at 1436.00).

3.0 PROCEDURES

3.1 FSS shall use the following phraseology when requesting clearance validation:

"REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS (Aircraft Ident)(Runway)"

3.2 The ACC, on receipt of a request for departure instructions and clearance validation from the FSS, will issue the departure runway, and, as appropriate:

1. An applicable SID; or
2. Detailed departure instructions; and,
3. Clearance validation instructions.

Examples:

1. **"CLEARANCE VALID (A/C Ident)
FREDERICTON 1 DEPARTURE RNWY 33"**
 2. **"(A/C Ident)FREDERICTON 1 DEPARTURE
RNWY 33, DO NOT DEPART UNTIL (A/C Ident)
IS ON OR HAS CANCELLED IFR"**
 3. **"UNABLE IFR VALIDATION (Reason) EXPECT
VALIDATION AT (Time)"**
- 3.3 **The ACC shall, at least once before transferring inbound aircraft to the Mandatory Frequency, advise FSS of the position of the inbound aircraft relative to the airfield, the type of approach to be conducted, the runway to be used, any required time revisions and any other information deemed necessary. If an "Airport" clearance is given, ATC will determine the pilots intentions and include this information when coordinating with FSS.**
- 3.4 **The ACC may, when traffic conditions warrant, designate an "active IFR runway" for a specified period or for specified airport to achieve more efficient traffic planning. FSS, when advised that an "active IFR" runway has been designated, shall include this information as part of the Airport Advisory. When pilots indicate their intentions of using, or requesting, a runway different from the "active IFR" runway, coordination will be carried out with the ACC before an IFR Departure Clearance is issued.**
- 3.5 **IFR Departure Clearances will not normally be issued on PAL Frequencies. Should circumstances dictate that a clearance be issued in this manner, the ACC will advise FSS of the details of the clearance and instruct the aircraft to return to the Mandatory Frequency prior to departure.**
- 4.0 **COMMUNICATIONS TRANSFER**
- 4.1 **Arrivals - Arriving aircraft shall be changed to the Mandatory Frequency by the ACC, prior to the aircraft entering the M/F area, unless otherwise coordinated.**
- 4.2 **Departures - All IFR aircraft shall be changed to the ACC frequency as soon as practicable on departure, unless otherwise coordinated.**

UB

JUL 11 1997 No. 36 Fre.

Loi sur les relations de travail
dans la fonction publique



Devant la Commission des relations
de travail dans la fonction publique

ENTRE

L'ASSOCIATION CANADIENNE DU CONTRÔLE DU TRAFIC AÉRIEN

agent négociateur

et

LE CONSEIL DU TRÉSOR
(Transports Canada)

employeur

et

L'ASSOCIATION CANADIENNE DES PROFESSIONNELS
DE L'EXPLOITATION RADIO

intervenante

AFFAIRE: Renvoi fondé sur l'article 99 de la Loi sur les
relations de travail dans la fonction publique

Devant: P. Chodos, président suppléant

Pour l'agent négociateur: Peter Barnacle, avocat, Fazal Bhimji

Pour l'employeur: Harvey Newman, avocat, Ross Munro

Pour l'intervenante: Phillip Hunt, avocat, J.-P. Duclos

Affaire entendue à Ottawa (Ontario),
les 26 et 27 février 1997.

L'agent négociateur a déposé un renvoi fondé sur l'article 99 de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique* concernant la lettre d'entente (4-91) qui fait partie de la convention collective actuellement en vigueur entre les parties (code : 402/91). Avant la fin de l'audition de cette affaire, l'avocat de l'intervenante a fait savoir que l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio (ACPER) avait reconsidéré sa position et qu'elle voulait se retirer des présentes procédures; j'ai accédé à sa demande, et par conséquent l'Association canadienne des professionnels de l'exploitation radio n'est plus partie à la présente décision.

La lettre d'entente (4-91) dit ce qui suit :

La présente confirme l'accord conclu pendant les négociations en cours au sujet de l'assignation des fonctions des contrôleurs.

Les fonctions qui sont actuellement remplies par les membres d'autres groupes de négociation ne seront pas normalement assignées à des membres du groupe du contrôle de la circulation aérienne et les fonctions qui sont actuellement remplies uniquement par les membres dudit groupe ne seront pas assignées à des membres d'autres groupes de négociation.

Lorsqu'en raison des nécessités du service, l'une ou l'autre partie juge souhaitable de déroger à cet accord, les parties conviennent de tenir des discussions afin d'étudier de telles propositions et peuvent accepter d'un commun accord de faire des exceptions à ce qui précède.

Il est également convenu que la présente lettre ne préjuge aucunement des positions de l'une ou l'autre partie et qu'elle ne porte aucunement atteinte aux engagements déjà pris relatifs à l'exécution par les adjoints du contrôle de la circulation aérienne des fonctions relatives à la copie des heures estimées, au report des données de vol et au tracé des missions.

Essentiellement, l'agent négociateur allègue que le 1^{er} mai 1996 l'employeur a introduit une nouvelle méthode de fonctionnement qui constitue une assignation d'une fonction traditionnelle de contrôle de la circulation aérienne à des membres

d'une autre unité de négociation, en l'occurrence les spécialistes de l'information de vol (FSS) faisant partie de l'unité de négociation Radiotélégraphie représentée par l'ACPER. Selon l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien (ACCTA), on trouve la preuve de ce nouvel arrangement dans l'entente intervenue entre le Centre de contrôle régional de Moncton (MACC) et la station d'information de vol de Fredericton (ci-après appelée l'aéroport de Fredericton) et qui est entrée en vigueur le 1^{er} mai 1996 (pièce B-6). Il n'est pas contesté que l'entente du 1^{er} mai a été remplacée par une entente semblable conclue entre les deux unités susmentionnées, dont la date d'entrée en vigueur est le 30 octobre 1996 (pièce B-10). Comme cette entente est au coeur du litige entre les parties, nous la reproduisons intégralement en annexe.

L'agent négociateur soutient par ailleurs que l'entente en question est en fait un cas type qui deviendra le modèle d'arrangements semblables entre les aéroports desservis par les FSS et d'autres centres de contrôle régionaux dans tout le pays; pour preuve, il se réfère à un document intitulé « System Safety Review » (Examen de la sécurité du système) qui porte la date d'août 1996 (pièce B-5).

L'employeur reconnaît que les procédures présentées dans la pièce B-10 sont actuellement en place et qu'elles pourraient être introduites à d'autres emplacements. Il soutient toutefois que ces procédures résultent simplement de la rationalisation des anciennes procédures et qu'elles ne constituent pas un transfert de fonctions de contrôle de la circulation aérienne aux spécialistes de l'information de vol (FSS). Comme l'interprétation et la mise en œuvre de la pièce B-10 est au centre du présent litige, nous reproduisons intégralement le document en annexe.

Fredericton est un aéroport non contrôlé, c'est-à-dire qu'il n'a pas de contrôleurs de la circulation aérienne sur place; les aéronefs sont en communication avec le personnel FSS en poste à l'aéroport de Fredericton. Les procédures d'autorisation litigieuses concernent les autorisations IFR (règles de vol aux instruments) par opposition aux autorisations VFR (règles de vol à vue).

M. Art Bateman, un contrôleur de la circulation aérienne qui travaille au Centre de contrôle régional (ACC) de Moncton (connu sous le sigle « MACC ») et qui est aussi le président de la section MACC de l'ACCTA, a témoigné que selon les règles IFR les

pilotes sont tenus d'obtenir l'autorisation du contrôle de la circulation aérienne (ATC) pour pouvoir voler; les règles IFR sont requises dans certains espaces aériens désignés et permettent la séparation entre les aéronefs lorsque le pilote suit les directives du contrôle de la circulation aérienne. Tout changement qui est apporté au vol requiert une autorisation selon les règles IFR. L'ACC de Moncton est responsable, entre autres, de l'espace aérien de Fredericton. M. Bateman a expliqué qu'à son arrivée à un aéroport non contrôlé, comme à Fredericton, le pilote roulerait jusqu'à un poste de stationnement (il n'y a pas d'autorisation pour la circulation à la surface). Selon M. Bateman, avant le 1^{er} mai 1996, lorsque l'aéronef était prêt à partir le pilote communiquait avec le personnel FSS à Fredericton et demandait l'autorisation IFR avant de rouler jusqu'à la piste de son choix, pendant qu'il roulait ou après y avoir roulé; autrement dit, il n'avait pas à demander d'autorisation pour circuler au sol à l'aéroport. Le spécialiste de l'information de vol (FSS) communiquait par téléphone à l'ACC de Moncton, qui lui transmettait l'autorisation nécessaire, après quoi le FSS relisait *textuellement* les conditions de l'autorisation au contrôleur de Moncton. Le FSS relayait ensuite l'autorisation *textuellement* au pilote. À son tour, le pilote lui relisait l'autorisation. Selon le contenu de l'autorisation, c'est-à-dire si le départ n'était pas assorti de restrictions, l'aéronef pouvait partir dès qu'il avait reçu l'autorisation. M. Bateman s'est reporté à l'article 443 du Manuel des opérations ATC (MANOPS), qui figure à l'annexe C de la pièce B-5. Aux termes de l'article 443.1B, s'il y a des raisons pour ne pas autoriser l'aéronef à partir, le FSS doit les spécifier dans l'autorisation. La condition peut uniquement renvoyer à une heure ou à un événement précis que l'aéronef peut déterminer de façon positive; le pilote n'aurait pas nécessairement à vérifier l'événement ou l'heure auprès du contrôleur; autrement dit, si l'heure ou l'événement correspondent à la directive figurant dans l'autorisation, le pilote n'a pas à vérifier de nouveau auprès du contrôleur de la circulation aérienne avant de partir. M. Bateman a fait remarquer que, selon l'article 443.2, si l'autorisation ne peut être assortie d'un renvoi à un événement ou à une heure, alors on ne peut l'accorder. Les règles énoncées dans le MANOPS sont obligatoires, a-t-il dit, et tout contrôleur qui ne les suivrait pas se verrait imposer une sanction disciplinaire.

M. Bateman a comparé la procédure ci-dessus à celle qui était entrée en vigueur le 1^{er} mai 1996 (pièce B-6). Le pilote demandait l'autorisation au FSS, comme avant; cependant, le FSS accordait l'autorisation IFR sans parler au contrôleur de l'ACC s'il

avait une fiche de progression imprimée concernant le vol en question. Cette fiche contient des données de vol émanant du personnel de soutien à l'exploitation à Moncton, qui fait partie de l'unité de négociation Techniciens divers et dont les membres ne sont pas des contrôleurs de la circulation aérienne. Lorsque la fiche est préparée, elle est distribuée simultanément, par imprimante, au contrôleur régional de Moncton et au FSS à Fredericton. L'information qui figure sur la fiche provient du plan de vol produit par le pilote. Selon M. Bateman, les contrôleurs n'ont rien à voir avec l'information du plan de vol.

M. Bateman a témoigné que dans l'entente initiale (pièce B-6, article 2.4) l'autorisation émanant du FSS devait inclure la mention [traduction] « Validation de l'autorisation nécessaire avant le départ »; il a fait remarquer que, dans le MANOPS ATC, une communication de ce genre n'est pas autorisée à un aéroport non contrôlé; elle ne peut avoir lieu qu'à un aéroport contrôlé entre le contrôleur IFR et la tour de contrôle.

M. Bateman a en outre signalé que M. Robert Côté, directeur intérimaire des Services de la circulation aérienne, avait, dans une note de service (pièce B-7) en date du 26 septembre 1996 qu'il avait envoyée au chef du Contrôle de la circulation aérienne à Moncton, donné instruction d'annuler l'entente du 1^{er} mai à la suite de la publication du rapport de l'examen sur la sécurité du système (pièce B-5). En dépit de cette directive, on a continué sans interruption d'appliquer la procédure exposée dans l'entente du 1^{er} mai; dans une note de service datée du 4 octobre 1996, le directeur des Services de la circulation aérienne, M. T.R. Fudakowski, a annulé la note de service de M. Côté et a modifié des parties de l'entente du 1^{er} mai. Cette note a été suivie d'une autre note de service (pièce B-9), datée du 7 octobre 1996 celle-là et signée par le gestionnaire du Centre de contrôle régional de Moncton, apportant d'autres modifications à l'entente; l'autorisation, y est-il précisé, doit inclure la mention [traduction] « ATC AUTORISE ») et le dernier paragraphe doit être ainsi formulé : [traduction] « ATTENDRE LES INSTRUCTIONS DE DÉPART »). Cela a finalement mené à la pièce B-10, qui est entrée en vigueur le 30 octobre 1996 et qui a remplacé l'entente du 1^{er} mai 1996. Voici le texte de l'article 2.3 de la pièce B-10 :

[traduction]

2.3 *La FSS délivrera une autorisation IFR aux aéronefs pour lesquels l'ACC a produit une fiche de progression imprimée. L'autorisation inclura :*

a) *L'autorisation avant le roulage au sol :*

[...]

(6) *La mention « NE PAS PARTIR AVANT D'AVOIR REÇU LES INSTRUCTIONS DE DÉPART »*

b) *L'autorisation de rouler :*

[...]

(6) *Les instructions de départ / d'autorisation spécifiées par l'ACC.*

C'est ce document qui est actuellement en vigueur à l'aéroport de Fredericton. M. Bateman a maintenu qu'il n'était pas correct que les spécialistes de l'information de vol donnent des autorisations sans l'approbation préalable de l'ACC de Moncton. En contre-interrogatoire, il a reconnu que selon les nouvelles et les anciennes procédures le pilote communiquerait avec le personnel FSS pour obtenir l'autorisation en route. M. Bateman a précisé avec insistance qu'avant le changement, lorsque le FSS communiquait avec lui par téléphone, il examinait les données de vol, entre autres, et transmettrait l'autorisation à partir de l'information figurant sur la fiche de progression; il lui arrivait souvent de modifier cette information lorsqu'il communiquait une autorisation. Il a fait remarquer qu'actuellement le FSS inclut en fait dans l'autorisation les données figurant sur la fiche. Il est tendacieux, a-t-il dit, pour le FSS d'affirmer « ATC AUTORISE »), puis ensuite de transmettre la fiche de progression sous forme d'une autorisation. M. Bateman est par ailleurs d'avis qu'il est trompeur de devoir transmettre la mention « ATTENDRE LES INSTRUCTIONS DE DÉPART » car, selon lui, un pilote n'a pas besoin d'autorisation de départ à un aéroport non contrôlé, il n'a besoin que d'une autorisation en route. Il a reconnu qu'à l'article 2.4 de la pièce B-10 on dit que l'ACC de Moncton donne les instructions de départ et valide l'autorisation, et que le FSS lui téléphone effectivement pour obtenir les instructions de départ.

M. Thomas Fudakowski est présentement directeur des Services de la circulation aérienne à NAV Canada; il a exercé les mêmes fonctions à Transports Canada pendant deux ans et demi. Il est le chef fonctionnel de toutes les activités concernant les services de contrôle de la circulation aérienne, notamment le rendement du système, l'élaboration des règles, des procédures et des normes; il surveille en outre le rendement du système. Il connaît bien les procédures utilisées à l'aéroport de Fredericton.

M. Fudakowski a témoigné que les procédures actuellement en place concernant Fredericton prévoyaient des règles précises et strictes à propos de la délivrance ou de la transmission d'autorisations à un aéronef, lorsqu'un départ IFR de Fredericton est signalé. Les autorisations, a-t-il maintenu, sont délivrées en vertu des pouvoirs que détient l'ACC de Moncton et qui sont énumérés dans l'entente entre Moncton et Fredericton. Il signale que, conformément à l'article 2.3a)(6), il est fait référence à l'instruction suivante : [traduction] « NE PAS PARTIR AVANT D'AVOIR REÇU LES INSTRUCTIONS DE DÉPART ». Tout pilote qui ne suivrait pas cette directive s'exposerait à des sanctions. M. Fudakowski s'est aussi reporté à l'article 2.3b)(6), où l'on peut lire [traduction] « Les instructions de départ / d'autorisation spécifiées par l'ACC ». Cela renvoie spécifiquement à l'itinéraire et à l'altitude spécifiées par l'ACC, soit par les contrôleurs IFR, que doit respecter le pilote. Le témoin s'est également reporté à l'article 2.4 qui, a-t-il maintenu, prévoit que si les circonstances le justifient le contrôleur IFR peut délivrer une autre autorisation. Selon M. Fudakowski, le FSS ne peut autoriser le départ sans avoir obtenu l'autorisation voulue de Moncton; c'est le contrôleur IFR à l'ACC de Moncton qui détient le pouvoir discrétionnaire à cet égard. Il a reconnu que selon la nouvelle procédure le FSS n'est pas obligé de téléphoner à l'ACC de Moncton; M. Fudakowski a fait remarquer que le FSS ne fait simplement que relayer des autorisations conformément à une « autorisation générale » prévue dans l'entente Moncton-Fredericton. Toutefois, ces « autorisations » peuvent faire l'objet d'une validation ou de changements de la part des contrôleurs IFR. Il a reconnu que le FSS n'est pas tenu de parler à un contrôleur avant de communiquer une autorisation. La mention « ATC AUTORISE » montre, a-t-il dit, que le FSS transmet toujours les autorisations des contrôleurs. M. Fudakowski a en outre affirmé que, si des

instructions autres que celles figurant sur la fiche de progression s'appliquent, le contrôleur modifiera l'autorisation.

Argumentation

L'avocat de l'ACCTA soutient que l'objet de la lettre d'entente (4-91) est de préserver l'intégrité de l'unité de négociation en protégeant le travail accompli par les membres de l'unité de négociation Contrôle du trafic aérien. M^e Barnacle maintient que la délivrance d'autorisations est une fonction du contrôleur IFR et que l'employeur l'a reconnu dans sa réponse au grief de l'ACCTA, en particulier lorsqu'il a souscrit au paragraphe 8 du renvoi dont l'agent négociateur a saisi la Commission. La question à trancher ici est de savoir si des fonctions du contrôle de la circulation aérienne ont été assignées en contravention de la lettre d'entente; une question secondaire est de savoir si le pouvoir de délivrer des autorisations appartient exclusivement aux contrôleurs. La documentation concernant les ententes Moncton-Fredericton confirme que les spécialistes de l'information de vol ont effectivement commencé à délivrer des autorisations le 1^{er} mai 1996. La pièce B-10, de signaler l'avocat, contient trois éléments clés : 1) le FSS « délivrera des autorisations IFR »; 2) le FSS précède la délivrance d'une autorisation en signalant que « ATC AUTORISE », ce qui ne laissera aucun doute dans l'esprit du pilote qu'il s'agit d'une autorisation du contrôle de la circulation aérienne; 3) des instructions de départ sont données qui peuvent ou non modifier les conditions de départ; il ne s'agit pas en l'occurrence d'autorisations, mais d'instructions. La question en litige ici, de faire valoir M^e Barnacle, n'est pas le contenu de l'autorisation, mais plutôt le fait que les autorisations sont données par les spécialistes de l'information de vol et non les contrôleurs.

L'avocat soutient par ailleurs que l'entente du 1^{er} mai était un changement fondamental, en ce sens qu'auparavant il y avait un contact verbal avec un contrôleur avant que le FSS réponde à la demande d'autorisation du pilote; autrement dit, le FSS ne se trouvait pas à délivrer une autorisation mais à relayer simplement une autorisation délivrée par les contrôleurs. Selon la nouvelle procédure, une autorisation peut être donnée sans l'intervention d'un contrôleur IFR. La délivrance d'une autorisation par un spécialiste de l'information de vol, qui s'appuie sur la fiche

de progression produite par des spécialistes du soutien à l'exploitation, enfreint en fait le propre manuel des opérations de l'employeur et contrevient à la lettre d'entente.

M^e Barnacle fait remarquer que l'agent négociateur demande une ordonnance d'interdiction, ainsi qu'une déclaration. Une telle ordonnance est nécessaire, soutient-il, vu que l'employeur reconnaît avoir l'intention d'introduire cette procédure à d'autres endroits. L'avocat fait en outre valoir que, dans les circonstances, une ordonnance d'interdiction pourrait être appliquée sans qu'il soit nécessaire pour la Commission de se prononcer davantage sur les faits. M^e Barnacle demande par ailleurs que la Commission demeure saisie de l'affaire au cas où l'employeur commettrait une nouvelle infraction, ou dans l'éventualité où NAV CANADA refuserait de reconnaître la pleine portée de la décision de la Commission.

L'avocat de l'employeur qualifie le litige de « tempête dans un verre d'eau »; M^e Newman maintient qu'aucune fonction n'a été assignée à des membres d'une autre unité de négociation; tant avant qu'après l'entente du 1^{er} mai les spécialistes de l'information de vol transmettaient des autorisations, et rien n'a changé si ce n'est la façon de donner l'information; la responsabilité ultime des autorisations incombe toujours aux contrôleurs de la circulation aérienne. Selon M^e Newman, les FSS sont des intermédiaires, c'est-à-dire qu'ils n'ont aucun pouvoir discrétionnaire concernant la délivrance des autorisations. Un pilote ne peut décoller de Fredericton, signale-t-il, sans recevoir des instructions formulées ou approuvées par un contrôleur à Moncton; les FSS suivent des instructions énoncées de façon précise et transmettent l'information spécifique reçue de Moncton par l'intermédiaire d'un imprimé d'ordinateur. Les FSS « délivrent » des autorisations en ce sens qu'ils les communiquent, rien de plus; ils n'ont aucune responsabilité vis-à-vis des autorisations *proprement dites*. Selon M^e Newman, la question de fait réelle qui se pose ici est de savoir qui a le pouvoir de modifier les plans de vol; or seuls les contrôleurs de la circulation aérienne ont ce pouvoir.

Pour ce qui est d'un remède éventuel, M^e Newman soutient que, s'il est fait droit au grief, la Commission devrait se limiter à une déclaration. La Commission, dit-il, n'a jamais exercé son pouvoir de rendre une ordonnance d'interdiction; si elle le

faisait en l'espèce, cela supposerait qu'il y a eu mauvaise foi de la part de l'employeur, ce qui n'est pas justifié dans les présentes circonstances.

Motifs de la décision

Les parties conviennent que le règlement de la présente affaire repose sur la question de savoir si, dans les faits, l'entente du 1^{er} mai 1996 et l'entente modifiée du 30 octobre 1996 qui lui a succédé ont eu pour effet de transférer la responsabilité de la délivrance des autorisations de départ à l'aéroport de Fredericton des contrôleurs employés au Centre de contrôle régional de Moncton aux spécialistes de l'information de vol en poste à l'aéroport de Fredericton. Il n'est pas contesté que, s'il y avait eu un tel transfert de fonctions, celui-ci contreviendrait à la lettre d'entente (4-91), puisque les spécialistes de l'information de vol font partie d'une autre unité de négociation et qu'il n'y a eu aucune entente entre l'ACCTA et l'employeur approuvant un tel changement.

La distinction principale entre les anciennes et les nouvelles procédures, semble-t-il, est qu'avec l'introduction de l'imprimante à Fredericton, au lieu que ce soit l'ACC de Moncton qui lise les fiches de progression de vol, ces dernières sont envoyées à Fredericton et lues aux pilotes par les spécialistes de l'information de vol. Par conséquent, les spécialistes de l'information de vol n'ont plus à téléphoner à l'ACC de Moncton pour obtenir cette même information des contrôleurs à Moncton. On trouve aux articles 2.6 et 2.7 de la pièce B-10, dont le libellé suit, la preuve que le changement de fond apporté par l'entente Moncton-Fredericton consiste en fait dans la communication de l'information de vol par l'intermédiaire de l'imprimante :

[traduction]

- 2.6 *Lorsque l'imprimante à la station d'information de vol n'est pas disponible, l'ACC sera chargé de délivrer les autorisations IFR.*
- 2.7 *C'est l'ACC qui délivre les autorisations IFR aux aéronefs pour lesquels la station d'information de vol n'a aucun renseignement concernant le plan de vol.*

Autrement dit, les articles 2.6 et 2.7 disent en fait que, lorsque l'imprimante ne fonctionne pas ou qu'on ne dispose pas de l'information transmise par l'imprimante, le système retourne à la procédure qui était en place avant le 1^{er} mai.

Il n'est pas contesté que les contrôleurs de la circulation aérienne sont responsables du contrôle de la circulation aérienne. Cependant, conformément à l'entente Moncton-Fredericton (pièce B-10), l'autorisation « finale » communiquée par le spécialiste de l'information de vol doit être approuvée par l'ACC de Moncton; d'où les directives qu'on peut lire à l'article 2.3a)(6) de la pièce B-10 : [traduction] « *NE PAS PARTIR AVANT D'AVOIR REÇU LES INSTRUCTIONS DE DÉPART* », ainsi qu'à l'article 2.3b)(6) concernant l'autorisation de circulation au sol : [traduction] « *Les instructions de départ / d'autorisation spécifiées par l'ACC* ». De plus, l'article 2.4 du même document montre aussi que les contrôleurs conservent la responsabilité générale des autorisations à Fredericton : [traduction] « *Dans le contexte du processus de validation des autorisations, l'ACC précisera la piste de départ et donnera les instructions de départ indiquées [...] et validera l'autorisation au besoin.* »

Il est incontestable que les membres de l'ACCTA sont responsables du contrôle de la circulation aérienne dans tout l'espace aérien canadien et que les procédures d'autorisation constituent un élément vital des moyens par lesquels s'exerce le contrôle de la circulation aérienne. Un examen superficiel de l'entente controversée peut donner l'impression que les FSS usurpent en fait une partie de la « fonction » autorisation. À mon avis, cependant, l'ensemble de la preuve ne permet pas de tirer une telle conclusion. La communication de renseignements directement à partir d'une fiche de progression imprimée, par opposition à la lecture qu'un contrôleur de la circulation aérienne ferait de la même information au spécialiste de l'information de vol, ne constitue pas une délégation des responsabilités d'autorisation aux FSS; cette responsabilité incombe toujours à l'ACC de Moncton aux termes de l'entente et selon la pratique courante. À mon avis, la direction a essentiellement raison de dire que les changements apportés à l'entente du 1^{er} mai 1996 s'inscrivent dans une « rationalisation » des procédures. Il peut fort bien y avoir une limite au delà de laquelle des changements de ce genre constitueraient effectivement un transfert de fonctions des contrôleurs de la circulation aérienne aux spécialistes de l'information

de vol, ce qui contreviendrait à la lettre d'entente (4-91). Toutefois, les changements envisagés par l'entente en question ne franchissent pas à mon avis cette limite.

Pour tous ces motifs, le présent grief est rejeté.

**P. Chodos,
président suppléant**

OTTAWA, le 18 avril 1997.

Traduction certifiée conforme

Serge Lareau

[traduction]

Entente

*Entre : le Centre de contrôle régional (ACC) de
Moncton
et
la Station d'information de vol de Fredericton*

*Date d'entrée
en vigueur : 30 octobre 1996*

Annule : l'entente du 1^{er} mai 1996

1.0 OBJET

1.1 Établir des procédures d'autorisation et de coordination applicables aux aéronefs IFR évoluant dans la zone de contrôle de Fredericton.

1.2 Décrire les responsabilités concernant les vols soumis aux règles spéciales de vol à vue (SVFR).

1.3 Décrire les procédures de coordination applicables aux aéronefs qui ont reçu une autorisation IFR de l'ACC par une fréquence périphérique (PAL).

2.0 RESPONSABILITÉS

2.1 L'ACC de Moncton est responsable du service IFR dans la FIR de Moncton, y compris la zone de contrôle de Fredericton.

2.2 L'ACC de Moncton peut autoriser les vols SVFR dans la zone de contrôle de Fredericton pendant une période donnée. La station d'information de vol (FSS) doit aviser l'ACC s'il y a plus d'un aéronef en cause.

2.3 La FSS délivrera une autorisation IFR aux aéronefs pour lesquels l'ACC a produit une fiche de progression imprimée. L'autorisation inclura :

a) L'autorisation avant le roulage au sol :

(1) Identification de l'aéronef

(2) Limite de l'autorisation (aéroport de destination)

- (3) *Itinéraire de vol (itinéraire du plan de vol ou itinéraire homologué)*
- (4) *Affectation de codes - transpondeur*
- (5) *La mention « PRÉVOIR (SID) »*
- (6) *La mention « NE PAS PARTIR AVANT D'AVOIR REÇU LES INSTRUCTIONS DE DÉPART »*

b) L'autorisation de rouler :

- (1) *Identification de l'aéronef*
- (2) *Limite de l'autorisation (aéroport de destination)*
- (3) *(SID)*
- (4) *Itinéraire de vol (itinéraire du plan de vol ou itinéraire homologué)*
- (5) *Affectation de codes - transpondeur*
- (6) *Les instructions de départ / d'autorisation spécifiées par l'ACC.*

2.4 *Dans le contexte du processus de validation des autorisations, l'ACC précisera la piste de départ et donnera les instructions de départ indiquées (qui peuvent être le SID attendu ou des instructions détaillées), et validera l'autorisation au besoin.*

2.5 *L'ACC peut suspendre cette procédure d'autorisation si la non-disponibilité du matériel (radio, radar) nécessite des procédures de rechange.*

2.6 *Lorsque l'imprimante à la station d'information de vol n'est pas disponible, l'ACC sera chargé de délivrer les autorisations IFR.*

2.7 *C'est l'ACC qui délivre les autorisations IFR aux aéronefs pour lesquels la station d'information de vol n'a aucun renseignement concernant le plan de vol.*

2.8 *Le TEMPS (4 chiffres) utilisé dans les autorisations exclut le temps indiqué. (Par exemple, « AUTORISATION ANNULÉE SI L'AÉRONEF N'EST PAS EN VOL À 1436 » veut dire que l'autorisation est annulée à 1436.00).*

3.0 *PROCÉDURES*

3.1 *La FSS doit formuler comme suit toute demande de validation de l'autorisation :*

**« DEMANDE INSTRUCTIONS DE DÉPART
(identification de l'aéronef) (piste) »**

- 3.2 L'ACC, lorsqu'il reçoit de la FSS une demande d'instructions de départ et de validation de l'autorisation, communique la piste de départ, et, selon le cas, :
1. Un SID applicable; ou
 2. Des instructions de départ détaillées; et
 3. Des instructions de validation de l'autorisation.

Exemples :

1. « AUTORISATION VALIDE (Ident. aéronef)
FREDERICTON 1 DÉPART PISTE 33 »
 2. « (Ident. aéronef) FREDERICTON 1 DÉPART
PISTE 33, NE PAS PARTIR AVANT QUE (ident.
aéronef) SOIT EN IFR OU AIT ANNULÉ IFR »
 3. « VALIDATION IFR IMPOSSIBLE (raison)
VALIDATION PRÉVUE À (heure) »
- 3.3 Au moins une fois avant de transférer l'aéronef arrivant à la fréquence obligatoire, l'ACC doit communiquer à la FSS la position de l'aéronef arrivant par rapport au terrain d'aviation, le type d'approche et la piste à utiliser, toute révision de temps ainsi que tout autre renseignement jugé nécessaire. Si une autorisation « d'aéroport » est donnée, le contrôle de la circulation aérienne déterminera les intentions du pilote et inclura cette information lorsqu'il coordonnera les opérations avec la FSS.
- 3.4 L'ACC peut, lorsque les conditions de la circulation le justifient, désigner une « piste IFR active » pendant une période donnée ou pour un aéroport donné en vue de planifier plus efficacement la circulation. La FSS, lorsqu'elle est avisée qu'une piste « IFR active » a été désignée, doit inclure ce renseignement dans l'information qu'elle transmet aux pilotes. Si un pilote indique qu'il a l'intention d'utiliser, ou de demander, une piste différente de la piste « IFR active », la FSS devra coordonner l'opération avec l'ACC avant de délivrer une autorisation de départ IFR.

3.5 *Les autorisations de départ IFR ne sont pas normalement accordées sur les fréquences PAL. Si, d'après les circonstances, une telle autorisation s'impose, l'ACC doit informer la FSS des détails de l'autorisation et donner instruction à l'aéronef de retourner à la fréquence obligatoire avant le départ.*

4.0 TRANSFERT DES COMMUNICATIONS

4.1 *Arrivées - L'ACC doit faire passer un aéronef arrivant à la fréquence obligatoire avant que l'appareil entre dans la zone de fréquence obligatoire, sauf coordination contraire.*

4.2 *Départs - Tous les aéronefs IFR doivent passer à la fréquence de l'ACC le plus tôt possible après le départ, sauf coordination contraire.*