

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.

DÉCISION

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.*