

Date : 20060505

Dossier : 166-2-30998

Référence : 2006 CRTFP 48



*Loi sur les relations de travail
dans la fonction publique,
L.R.C. (1985), ch. P-35*

Devant un arbitre de grief

ENTRE

UMBERTO TAMBORRIELLO

fonctionnaire s'estimant lésé

et

**CONSEIL DU TRÉSOR
(ministère des Transports)**

employeur

Répertorié
Tamborriello c. Conseil du Trésor (ministère des Transports)

Affaire concernant un grief renvoyé à l'arbitrage en vertu de l'article 92 de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, L.R.C. (1985), ch. P-35

MOTIFS DE DÉCISION

Devant : Léo-Paul Guindon, arbitre de grief

Pour le fonctionnaire s'estimant lésé : Phillip G. Hunt, avocat de l'Association des pilotes fédéraux du Canada

Pour l'employeur : Simon Kamel, avocat

Affaire entendue à Montréal (Québec),
les 21 et 22 novembre 2005.
(Traduction de la C.R.T.F.P.)

Grief renvoyé à l'arbitrage

[1] Le grief que Umberto Tamborriello (le fonctionnaire s'estimant lésé) a déposé le 30 janvier 2001 se lit comme suit :

Refus de payer l'indemnité de fonctions supplémentaires selon l'article 46.01 de la convention collective et l'Annexe A du TP 73068.

[2] M. Tamborriello a demandé à être payé selon les dispositions mentionnées dans son grief ».

[3] Le 1^{er} avril 2005, la nouvelle *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, édictée par l'article 2 de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*, L.C. 2003, ch. 22, a été proclamée en vigueur. En vertu de l'article 61 de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*, ce renvoi à l'arbitrage de grief doit être décidé conformément à l'ancienne *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, L.R.C. (1985), ch. P-35 (l'« ancienne Loi »).

[4] Les parties ont demandé que l'audience se déroule en anglais. J'ai accédé à leur demande; la Commission a fourni les services d'interprétation simultanée nécessaires.

Résumé de la preuve

[5] Les parties ont déposé un « Exposé conjoint des faits » qui se lit ainsi :

[Traduction]

[...]

1. *M. Tamborriello est actuellement au service du ministère des Transports à titre d'inspecteur de l'aviation civile (AO-CAI-02) à l'aéroport de Dorval, à Montréal (Qc).*
2. *La convention collective applicable en l'espèce est celle du groupe Navigation aérienne signée le 6 décembre 1999, dont la date d'expiration est le 25 janvier 2001. Une copie de cette convention collective est jointe à l'Onglet A du présent exposé conjoint des faits.*
3. *La disposition pertinente est l'article 46, Indemnité de fonctions supplémentaires.*
4. *Plus précisément, l'alinéa 46.01b) stipule que, pour toucher cette indemnité, les exigences concernant*

l'admissibilité à cette indemnité sont les mêmes que celles figurant dans la politique de Transports Canada sur la compétence professionnelle des inspecteurs de l'aviation civile.

5. *Bien que son titre diffère de celui qui figure dans la convention collective, la politique applicable est la Politique sur le maintien de la compétence professionnelle des inspecteurs de l'aviation civile, datée du 24 octobre 1998; elle prévoit deux programmes, un pour les inspecteurs de l'aviation civile médicalement aptes et l'autre pour les inspecteurs de l'aviation médicalement inaptes.*
6. *La politique applicable dans le cas de M. Tamborriello porte sur le maintien de la compétence professionnelle des inspecteurs de l'aviation civile physiquement et mentalement aptes. Une copie des parties applicables du document sur le maintien de la compétence professionnelle des intéressés est jointe à l'Onglet B du présent exposé conjoint des faits.*
7. *L'article de la convention collective mentionné aux paragraphes 3 et 4 qui précèdent est une modification des dispositions qui figuraient dans la convention collective précédente, prévoyant que l'indemnité de fonctions supplémentaires soit payée « une fois tous les six (6) mois », stipulant que des indemnités différentes devaient être payées aux différents niveaux du sous-groupe AO-CAI et que les demandes d'indemnité de fonctions supplémentaires devaient être traitées une fois que les employés avaient « terminé les activités de vol exigées ». Une copie de la convention collective précédente signée le 17 janvier 1990 et dont la date d'expiration était le 25 octobre 1992 est jointe à l'Onglet C du présent exposé conjoint des faits, mais ces conditions figurent aussi dans la Politique établie en 1998 (TP73068).*
8. *La convention collective précédente renvoyait à la délibération du Conseil du Trésor n° 731660, remplacée depuis (le 27 octobre 1998) par la Politique sur le maintien de la compétence professionnelle (mentionnée à l'alinéa 46.01b) de la convention collective pertinente. Une copie de la délibération Conseil du Trésor n° 731660 est jointe à l'Onglet D du présent exposé conjoint des faits.*
9. *On a ajouté à la convention collective (Onglet A) le mot « annualisée » à l'égard de l'indemnité de fonctions supplémentaires de 6 300 \$, pour refléter la nouvelle Politique (Onglet B). La direction a continué à administrer le Programme de maintien de la*

compétence professionnelle (reconnaissant par défaut l'admissibilité aux CAI ayant accompli 48 heures de vol par année), en partant du principe que les CAI qui y sont assujettis devraient présenter leurs demandes d'indemnité de fonctions supplémentaires deux fois par exercice, conformément à son interprétation de la Politique.

10. *Le 5 décembre 2000, M. Tamborriello a présenté une « Demande d'indemnité pour services aériens d'un pilote » visant la période de six mois du 1^{er} avril 2000 au 30 septembre 2000. Il y avait inclus des inscriptions allant jusqu'au 21 novembre 2000 et déclarait avoir accumulé 24,8 heures de vol à cette date. Un examen des inscriptions cumulatives d'heures de vol de M. Tamborriello confirme qu'il avait accumulé en tout 12,8 heures de vol au 29 septembre 2000. La formule de demande a pour objet de préciser à la direction locale la nature des vols effectués; la direction s'en sert aussi pour s'assurer que les vols ont bel et bien eu lieu dans la période pertinente de six mois, conformément à son interprétation de la Politique. Une copie de la demande est jointe à l'onglet E du présent exposé conjoint des faits.*
11. *Le 7 décembre 2000, M. Tamborriello a présenté un Rapport sur la rémunération des services supplémentaires dans lequel il réclamait le paiement de 24 heures d'indemnité de fonctions supplémentaires, ce qui équivaut à 3 150 \$. On se sert de cette formule pour présenter la formule d'indemnité de fonctions supplémentaires au bureau de la paye, qui vont ensuite verser l'indemnité. Une copie du Rapport sur la rémunération pour services supplémentaires est jointe à l'onglet F du présent exposé conjoint des faits. Les documents figurant aux onglets E et F ont été présentés simultanément au gestionnaire de M. Tamborriello.*
12. *Le 11 janvier 2001, la demande d'indemnité de fonctions supplémentaires de M. Tamborriello a été rejetée. C'est ce rejet qui a donné lieu au présent grief renvoyé à l'arbitrage de grief. En rejetant la demande, l'employeur a reconnu devoir verser à M. Tamborriello $1/3$ de la somme demandée $(3\ 150) \times 3 = 1\ 050$ \$), conformément selon lui aux dispositions de la Politique de maintien de la compétence professionnelle des inspecteurs de l'aviation civile physiquement et mentalement aptes. Avec le consentement de M. Tamborriello, aucune*

somme ne lui sera versée à cet égard tant que son grief n'aura pas été tranché.

13. *Le 30 janvier 2001, M. Tamborriello a présenté son grief.*
14. *Le 14 mars 2001, il a rempli une nouvelle Demande d'indemnité pour services aériens d'un pilote ainsi qu'un nouveau Rapport sur la rémunération pour services supplémentaires à l'égard du reste de ses heures de vol au cours de l'exercice terminé le 31 mars 2001. Sa demande correspondant à la seconde partie de l'Indemnité de fonctions supplémentaires — une somme de 3 150 \$ — a été intégralement honorée. Des copies de la formule de demande et du Rapport sur la rémunération pour services supplémentaires sont joints à l'Onglet G du présent exposé conjoint des faits.*

[...]

[6] L'article 46 de la convention collective conclue entre le Conseil du Trésor et l'Association du groupe Navigation aérienne (code : 401/99, date d'expiration le 25 janvier 2001) se lit comme suit :

****ARTICLE 46**

INDEMNITÉ DE FONCTIONS SUPPLÉMENTAIRES

46.01

- a) *Sous réserve de l'alinéa b) du présent article, les inspecteurs d'aviation civile touchent une indemnité de fonctions supplémentaires annualisée de 6 300 \$.*
- b) *Les exigences concernant l'admissibilité à l'indemnité de fonctions supplémentaires sont les mêmes que celles figurant dans la politique de Transports Canada « Compétence professionnelle des inspecteurs de l'aviation civile » et la « Politique du BST sur l'actualisation des compétences professionnelles en aviation des CAI » et peuvent être modifiées après consultation avec le Syndicat.*

[...]

[7] La note explicative pour les politiques de maintien de la compétence professionnelle des inspecteurs de l'aviation civile (la Politique) stipule que ces inspecteurs (CAI) ont le choix de suivre un programme de maintien de la compétence professionnelle axé sur le pilotage d'un aéronef ou un programme alternatif autorisé

de maintien de la compétence professionnelle (Onglet B, article 2). L'article 6 de la Politique prévoit un minimum de 48 heures de vol pour justifier le versement de l'indemnité des fonctions supplémentaires et précise que cette indemnité est versée comme dans le passé. Les inspecteurs qui participent au programme alternatif de maintien de la compétence professionnelle ont droit à l'indemnité de fonctions supplémentaires (IFS) à la fin de ce programme.

[8] La Politique a été substituée aux exigences d'admissibilité des CAI à l'IFS précisées dans la délibération du Conseil du Trésor n° 731660 (Onglet B, paragraphe 2.2).

[9] L'Annexe A de la Politique stipule ce qui suit (Onglet B, pages 11 et 12) :

INDEMNITÉ DE FONCTIONS SUPPLÉMENTAIRES APPLICABLE

Note 1 : *Le tableau 1 de cette annexe indique les sommes de l'indemnité de fonctions supplémentaires payables à un CAI tous les six (6) mois s'il satisfait aux exigences professionnelles déterminées dans la présente politique. En cas de conflit entre les sommes indiquées ci-dessous et les sommes précisées dans la convention collective entre le Conseil du Trésor et l'Association du groupe de la navigation aérienne (désignée la « Convention de l'AGNA »), le dernier montant prévaut.*

[...]

1. PROGRAMME DE QUARANTE-HUIT (48) HEURES

Le paiement de l'indemnité de fonctions supplémentaires applicable pour un CAI physiquement et mentalement apte inscrit à un programme de maintien de la compétence professionnelle qui exige du CAI d'effectuer un minimum de quarante-huit (48) heures de vol sur aéronef annuellement à titre de membre d'équipage ou d'inspecteur effectuant une inspection en vol, un test en vol pour la licence de pilote ou un vol d'essai d'un aéronef se fera selon une des méthodes suivantes :

- a) un tiers (1/3) de l'indemnité de fonctions supplémentaires pour plus de huit (8) heures mais moins de seize (16) heures de temps de vol;*

- b) deux tiers (2/3) de l'indemnité de fonctions supplémentaires pour seize (16) heures mais moins de vingt-quatre (24) heures de temps de vol;
- c) trois tiers (3/3) de l'indemnité de fonctions supplémentaires pour vingt-quatre (24) heures ou plus de temps de vol;

Les paiements de l'indemnité seront versés tous les six (6) mois à la suite de l'activité exigée.

2. PROGRAMME ALTERNATIF DE MAINTIEN DE LA COMPÉTENCE PROFESSIONNELLE

Le paiement de l'indemnité de fonctions supplémentaires applicable pour un CAI physiquement et mentalement apte inscrit à un programme alternatif approuvé de maintien de la compétence professionnelle qui n'exige pas du CAI qu'il effectue un minimum de quarante-huit heures de vol annuellement se fera selon une des méthodes suivantes :

- a) deux fois l'indemnité de fonctions supplémentaires (c'est-à-dire, la somme totale **annuelle** de l'indemnité de fonctions supplémentaires) :

[...]

dont le montant annuel total sera payé après la réussite de la qualification de vol aux instruments du CAI et, selon le cas, du contrôle de la compétence du pilote.

TABLEAU 1

MONTANT MAXIMUM DE L'INDEMNITÉ DE FONCTIONS SUPPLÉMENTAIRES PAYABLE TOUS LES SIX (6) MOIS

AO-CAI-01	2 100 \$
AO-CAI-02	2 100 \$
AO-CAI-03	2 100 \$
AO-CAI-04	1 500 \$
AO-CAI-05	1 200 \$

[10] La convention collective précédente entre les parties (code 401/90, date d'expiration le 25 octobre 1992) — qui a été maintenue en vigueur jusqu'au 25 octobre 1999 — se lisait notamment comme suit (Onglet C) :

ARTICLE 46

INDEMNITÉ DE FONCTIONS SUPPLÉMENTAIRES

46.01

a) *Sous réserve des alinéas b) et c) du présent article, les inspecteurs d'aviation civile touchent une indemnité de fonctions supplémentaires une fois tous les six (6) mois, selon le sous-groupe et le niveau indiqué dans leur certificat de nomination, selon les modalités suivantes :*

[...]

b) *Les employés doivent faire traiter leur demande d'indemnité de fonctions supplémentaires dès qu'ils ont terminé les activités de vols exigées.*

c) *Les exigences concernant l'admissibilité à l'indemnité de fonctions supplémentaires sont les mêmes que celles figurant dans la délibération du CT N° 731660 et peuvent être modifiées après consultation du syndicat.*

[...]

[11] La délibération du Conseil du Trésor n° 731660 précisait les exigences d'admissibilité à l'ISF (Onglet D) :

[Traduction]

En vertu de l'article 7 de la Loi sur l'administration financière, le Conseil du Trésor :

approuve à compter du 1^{er} octobre 1974 le paiement aux officiers compétents [...] d'une indemnité de fonctions supplémentaires, lorsque ces officiers

[...]

b) *se conforment à une norme de compétence comme pilotes [...]*

[...]

REMARQUES : *(1) La rémunération correspondant à la classe et au nombre d'heures de vol au cours d'une période de six (6) mois reste la même que dans la délibération Conseil du Trésor n° 689097.*

[...]

Le Conseil du Trésor, en conformité de l'article 7 de la Loi sur l'administration financière,

(1) approuve le paiement, à compter du 1^{er} avril 1969, aux officiers compétents [...] qui détiennent et conservent un « Certificat valide de qualification de vol aux instruments » et qui exécutent des vols, pendant une période ininterrompue de six mois, dans l'exercice de leurs fonctions [...] d'une rémunération pour fonctions supplémentaires calculée comme suit :

Montant de la rémunération si le temps de vol au cours d'une période de six mois est de :

[...]

<i>Plus de 8 heures mais moins de 16 heures</i>	<i>16 heures ou plus mais moins de 24 heures</i>	<i>24 heures ou plus</i>
---	--	------------------------------

[...]

<i>300\$</i>	<i>600\$</i>	<i>900\$</i>
--------------	--------------	--------------

[...]

[12] La preuve a révélé que le fonctionnaire s'estimant lésé avait effectué les heures de vol suivantes dans la période d'un an entre le 1^{er} avril 2000 et le 31 mars 2001 :

Onglet E :

Date J/M	IMMATRI-CULATION	TYPE DE VOL	DE	À	À	TEMPS	TEMPS CUMULÉ
02/05	F-JCZ	Inspection	YUL	YQB	YZV	2:6	02:6
31/07	F-MFM	Entraînement supervisé	YUL	YUL		2:2	04:8
04/08	F-JCZ	Entraînement supervisé	YUL	YUL		1:6	06:4
29/09	F-MFM	Inspection	YUL	YGL	YUL	6:4	12:8
16/10	F-JCZ	Inspection	YUL	YGL	YUL	7:8	20:6
06/10	F-JCZ	Inspection	YUL	YUY		2:0	22:6
21/11	F-JCZ	Entraînement supervisé	YUL	YGL		2:2	24:8

[...]

Onglet G :

Date J/M	IMMATRI-CULATION	TYPE DE VOL	DE	À	À	TEMPS	TEMPS CUMULÉ
21/11	F-JCZ	Entraînement supervisé	YGL	YUL		2:3	02:3
29/11	F-MFM	Inspection	YUL	YBG		1:3	03:6
30/11	F-MFM	Inspection	YBG	YUL		1:1	04:7
15/12	F-JCZ	Transport	YUL	YOW		0:8	05:5
15/02	F-JCZ	Inspection	YUL	YQM	YBG	3:0	08:5
16/02	F-JCZ	Inspection	YBG	YUL		1:4	09:9
23/02	F-MFM	Inspection	YUL	YBG	YUL	2:4	12:3
05/03	F-JCZ	Inspection	YUL	YZV	YUL	5:2	17:5
08/03	F-MFM	Inspection	YUL	YTS	YUL	4:2	21:7
09/03	F-JCZ	Inspection	YUL	YMT	YQB		
		Inspection			YUL	3:2	24:9

[...]

Résumé de l'argumentation

Pour le fonctionnaire s'estimant lésé

[13] Le principe d'interprétation veut que la convention collective s'applique si son libellé est clair et sans équivoque. Par contre, si la convention collective est ambiguë, l'ambiguïté peut être tranchée conformément à l'intention des parties à la convention collective antérieure. Dans la nouvelle convention collective signée en décembre 1999, rien ne précise une année civile ni une période de six mois exigées pour effectuer les heures de vol requises. Pour dissiper l'ambiguïté, il convient d'analyser la chronologie des changements.

[14] La convention collective applicable au fonctionnaire s'estimant lésé a été signée en janvier 1990 (Onglet C); à l'alinéa 46.01a), elle stipule que l'IFS est payée une fois tous les six mois. Par contre, l'alinéa 46.01a) de la nouvelle convention collective (Onglet A) stipule que l'IFS annualisée est de 6 300 \$.

[15] Les conditions d'admissibilité à l'IFS dans l'ancienne convention collective étaient identiques à celles qui sont précisées dans la délibération du Conseil du Trésor n° 731660, à savoir que l'indemnité peut être réclamée une fois que l'intéressé a accompli les heures de vol exigées (alinéas 46.01c) et b), Onglet C). Dans la délibération Conseil du trésor n° 731660 (Onglet D), la première remarque précise que l'indemnité

versée pour le nombre d'heures de vol au cours d'une période de six mois reste celle que stipulait la délibération du Conseil du Trésor n° 689097, laquelle prévoyait qu'une indemnité de fonctions supplémentaires soit versée aux fonctionnaires de trois classes qui avaient volé les nombres d'heures suivants dans une période de six mois :

- *plus de 8 heures mais moins de 16 heures : 300 \$ (1/3 de l'indemnité totale);*
- *16 heures ou plus mais moins de 24 heures : 600 \$ (2/3 de l'indemnité totale);*
- *24 heures ou plus : 900 \$ (l'indemnité totale);*

[16] En 1998, la Politique (Onglet B) a été substituée à la délibération du Conseil du Trésor n° 731660. Elle prévoit que le Programme de maintien de la compétence professionnelle (PMCP) exige un minimum de 48 heures de vol ou la participation à un programme alternatif de maintien de la compétence professionnelle (PAMCP). (Voir l'Onglet B, article 6.) L'article 6 du PAMCP prévoit que l'IFS continue d'être payée comme elle l'était dans le passé, ce qui signifie que la délibération du Conseil du Trésor n° 731660 reste applicable.

[17] Cette déclaration signifiant que la délibération du Conseil du Trésor n° 731660 demeure pertinente est incompatible avec le PAMCP (qui exige 48 heures de vol), puisque la délibération exigeait deux fois 24 heures de vol dans une période de six mois pour qu'un CAI soit admissible à l'IFS. Cette inconséquence doit être tranchée en faveur de la convention collective, comme le stipule la note 1 de l'Annexe A de la Politique.

[18] La convention collective prévoit une IFS annualisée de 6 300 \$. Les exigences d'admissibilité à l'IFS sont de 48 heures de vol par année, comme la Politique le stipule. Les dispositions de la convention collective prévalent sur l'exigence de deux fois 24 heures de vol dans une période de six mois prévue dans la délibération du Conseil du Trésor n° 731660.

[19] Le fonctionnaire s'estimant lésé s'est acquitté de son obligation d'effectuer 48 heures de vol par année; il a donc droit à l'indemnité totale de 6 300 \$ prévue par la convention collective. Conclure qu'il devait faire 24 heures de vol dans une période de six mois revient à fausser les conditions de la convention collective en y ajoutant une nouvelle exigence.

[20] Le grief devrait être accueilli; l'employeur a préféré l'exigence de 24 heures de vol dans une période de six mois à celle de 48 heures de vol par an que prévoit la convention collective.

Pour l'employeur

[21] L'employeur a reconnu qu'une disposition claire et sans équivoque d'une convention collective devrait être appliquée, et que des éléments de preuve extrinsèques ne peuvent faciliter l'interprétation que si cette disposition n'est pas claire (autrement dit équivoque). L'alinéa 46.01b) de la convention collective signée en 1999 stipule que les exigences concernant l'admissibilité à l'indemnité de fonctions supplémentaires sont les mêmes que celles figurant dans la politique (Onglet B). Ces conditions doivent donc s'appliquer.

[22] Les exigences d'admissibilité de la Politique consistent à imposer l'obligation d'effectuer 48 heures de vol dans deux périodes de six mois. Dans chacune de ces périodes, l'IFS est versée à l'inspecteur s'il vole un certain nombre d'heures. On a prévu trois possibilités dans ce contexte; chacune correspond à un tiers des 24 heures exigées à cet égard, la première correspondant à un tiers, la deuxième aux deux tiers et la troisième à la totalité des 24 heures de vol exigées (Onglet B, article 1, page 11).

[23] L'incorporation de la politique dans la convention collective ne fait que réitérer le vieux principe de deux périodes de six mois posé dans les politiques du Conseil du Trésor. En d'autres termes, l'idée de la période de six mois est transposée des vieilles politiques du Conseil du Trésor dans la nouvelle convention collective par l'incorporation de la politique en question.

[24] L'IFS payable annuellement a été changée en passant à 6 300 \$, mais les conditions d'admissibilité et le mode de paiement sont restés les mêmes. L'exigence de 48 heures de vol par année persiste, et la Politique stipule clairement l'exigence de voler 24 heures dans une période de six mois. Ils ont toujours droit à la moitié de l'IFS annuelle par période de six mois, calculée selon qu'ils volent un tiers, les deux tiers ou la totalité des 24 heures de vol requises, comme dans le passé. Il n'y a aucune contradiction entre la nouvelle convention collective et la Politique.

[25] Il faudrait commencer l'interprétation de la convention collective par l'alinéa 46.01a), qui prévoit une indemnité de fonctions supplémentaires annualisée de 6 300 \$. Les conditions d'admissibilité à l'IFS et le montant ainsi que le moment auquel

les paiements doivent être versés sont précisés dans la Politique, conformément à l'alinéa 46.01b). L'Annexe A de la Politique stipule qu'il faut effectuer au moins 48 heures de vol par année pour maintenir sa compétence professionnelle.

[26] Les sommes figurant au Tableau 1 de l'Annexe A sont payables pour des périodes de six mois; le maximum annuel de l'IFS est le double des sommes figurant dans ce Tableau. Les 6 300 \$ prévus dans la convention collective en tant qu'IFS annuelle doivent être payés en deux versements de 3 150 \$ ($1/2 \times 6\,300$ \$) aux CAI qui ont effectué 24 heures de vol ou plus dans une période de six mois. On peut leur verser une partie de l'IFS pour six mois s'ils ont fait un tiers — ou les deux tiers — de ces 24 heures de vol. Dans la Politique, les modalités de versement de l'IFS sont les mêmes (elle peut être payée à raison d'un tiers, des deux tiers ou de sa totalité pour une période de six mois) que celles qui figuraient dans les délibérations du Conseil du Trésor n^{os} 731660 et 689097. Dans la nouvelle convention collective, l'IFS annuelle maximum a été portée à 6 300 \$, et cette somme prévaut sur celles qui figurent au tableau 1 de la Politique (tel que mentionné dans la Note 1 de l'Annexe A).

[27] L'obligation d'effectuer 48 heures de vol en deux périodes de six mois est claire et logique dans la Politique pour les inspecteurs de l'aviation civile physiquement et mentalement aptes. Le PAMCP est lui aussi décrit dans cette Politique, qui n'exige pas des inspecteurs de voler au moins 48 heures par année, mais stipule que l'IFS annuelle totale est versable une fois le programme terminé (article 2 de la Politique). La Politique prévoit des modes de paiement distincts pour les deux programmes de maintien de la compétence professionnelle.

[28] Si l'agent négociateur croit injuste l'existence de deux modes de paiement distincts, il peut entamer des négociations avec l'employeur pour changer les conditions limpides de la convention collective. L'arbitre de grief devrait appliquer les dispositions claires et sans équivoques d'une convention collective. Il ne peut avoir recours qu'à des indications extrinsèques pour clarifier une éventuelle ambiguïté dans une convention collective. En l'espèce, le libellé de la convention collective est clair et sans équivoque; l'arbitre de grief devrait donc rejeter le grief.

[29] L'employeur a invoqué les décisions suivantes à l'appui de sa thèse : *Doyon c. Commission des relations de travail dans la fonction publique et La Reine*, [1978] 1 C.F. 31; *Re Selkirk v. St. Andrews Regional Library and Canadian Union of Public Employees, Local 336* (2003), 119 L.A.C. (4th) 141; *Brunelle et Shanks c. Conseil du Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, L.R.C. (1985), ch. P-35

Trésor (Transports Canada), 2003 CRTFP 108; *Comeau c. Conseil du Trésor*, 2001 CRTFP 112; et *Gregory c. Conseil du Trésor (Transports Canada)*, 2001 CRTFP 51.

Réplique pour le fonctionnaire s'estimant lésé

[30] En réplique, le fonctionnaire s'estimant lésé a fait valoir que les vieilles délibérations du Conseil du Trésor imposaient une exigence spécifique de temps de vol à effectuer dans une période de six mois. Ces exigences ne se sont pas répétées dans la Politique de maintien de la compétence professionnelle. La nouvelle politique prévoit des exigences annuelles de 48 heures de vol pour rendre les CAI admissibles à une IFS annualisée de 6 300 \$. L'ancien régime par périodes de six mois a été remplacé par le nouveau régime annuel, et le fonctionnaire s'estimant lésé s'est acquitté de l'obligation d'accomplir 48 heures de vol pour être admissible à l'IFS annuelle de 6 300 \$.

Motifs

[31] Les demandes d'IFS déposées par le fonctionnaire s'estimant lésé révèlent les faits suivants (onglets E et G) :

- dans les six premiers mois de l'exercice (du 1^{er} avril au 30 septembre 2000), le fonctionnaire s'estimant lésé a effectué 12,8 heures de vol (onglet E);
- dans les six derniers mois de l'exercice (du 1^{er} octobre 2000 au 31 mars 2001), il a fait 36,9 heures de vol, réparties comme suit :
 - 12 heures de vol entre le 16 octobre et le 21 novembre 2000 (Onglet E), plus
 - 24,9 heures de vol entre le 21 novembre 2000 et le 31 mars 2001 (Onglet G)
- pour un total de 49,7 heures de vol dans l'exercice 2000-2001.

[32] L'IFS annualisée de 6 300 \$ devrait être versée au fonctionnaire s'estimant lésé s'il a satisfait aux conditions de l'alinéa 46.01b) de la convention collective. En l'espèce, les exigences d'admissibilité à l'IFS et le moment auquel celle-ci doit être versée sont les mêmes que ceux qui figurent dans la Politique sur le maintien de la compétence professionnelle des inspecteurs de l'aviation civile de Transports Canada (la Politique) ainsi que dans la Politique du SCT sur l'actualisation des compétences professionnelles en aviation des CAI, conformément à l'alinéa 46.01b).

[33] Les exigences de la Politique remplacent celles qui étaient imposées pour l'admissibilité à l'IFS dans la délibération Conseil du Trésor n° 731660, comme le précise l'article 2.2 (Onglet B). Pour maintenir leur compétence professionnelle et pour être admissibles à l'IFS que prévoit la convention collective, les CAI sont tenus par la Politique de faire annuellement la preuve de leur compétence professionnelle (article 4.1 de la Politique). La Politique leur offre deux possibilités de satisfaire à cette exigence : piloter un aéronef du Ministère ou participer à un PAMCP (article 4.4). En outre, la Note 3 de l'Annexe A de la Politique stipule qu'il faut avoir effectué un minimum de 48 heures de vol par année pour être admissible à l'IFS quand la première de ces options est retenue.

[34] La preuve a révélé que le fonctionnaire s'estimant lésé a effectué 49,7 heures de vol au cours de l'exercice commencé le 1^{er} avril 2000 et terminé le 31 mars 2001 (onglets E et G), se rendant ainsi admissible à toucher l'IFS applicable. Dans la Politique, l'indemnité de fonctions supplémentaires applicable est la somme payable conformément à l'Annexe A.

[35] Les montants maximums de l'indemnité de fonctions supplémentaires payable tous les six mois vont de 1 200 \$ à 2 100 \$, selon le Tableau 1 de l'Annexe A. En outre, la Note 1 de l'Annexe A stipule que, en cas de conflit entre les sommes indiquées dans l'Annexe et celles qui sont précisées dans la convention collective, les dernières sommes prévalent. Par conséquent, l'indemnité « annualisée de 6 300 \$ » prévue dans la convention collective devrait prévaloir, conformément à cette Note 1.

[36] Dans le cas du programme de 48 heures de vol, la Politique stipule que le paiement de l'IFS applicable est versé une fois tous les six mois quand le CAI a effectué les heures de vol requises. À cet égard, elle reconnaît trois possibilités (Annexe A, article 1) :

- *un tiers (1/3) de l'indemnité de fonctions supplémentaires pour plus de huit (8) heures mais moins de seize (16) heures de temps de vol;*
- *deux tiers (2/3) de l'indemnité de fonctions supplémentaires pour seize (16) heures mais moins de vingt-quatre (24) heures de temps de vol;*
- *trois tiers (3/3) de l'indemnité de fonctions supplémentaires pour vingt-quatre (24) heures ou plus de temps de vol;*

[37] L'Annexe A prévoit clairement une procédure de versement de l'IFS tous les six mois, au cours desquels l'inspecteur est tenu d'effectuer un nombre minimum d'heures de vol dans le contexte du programme de 48 heures de vol enlever (article 1). L'Article 2, sur le PAMCP, prévoit que le CAI touche deux fois l'IFS (autrement dit la somme totale annuelle de cette indemnité) quand il a réussi le programme. À mon avis, ces dispositions n'aboutissent pas à une injustice pour les deux groupes de CAI en fonction du programme de maintien de leurs compétences professionnelles qu'ils choisissent, mais prévoient de toute évidence deux modes distincts de paiement de l'IFS, un pour chaque programme. La séparation des CAI en deux groupes, chacun avec ses propres modalités de paiement de l'IFS en fonction du programme de maintien de la compétence professionnelle qu'ils ont choisi, ne crée pas d'injustice parce que c'est ce que les parties ont négocié. Dans *Gregory*, l'arbitre de grief était arrivé à une conclusion similaire lorsqu'il a dû interpréter une convention collective prévoyant des indemnités différentes pour des groupes distincts.

[38] Je ne souscris pas au raisonnement du fonctionnaire s'estimant lésé quant à l'IFS « annualisée » de 6 300 \$ prévue par l'alinéa 46.01a) de la convention collective. Selon lui, quand les parties ont « annualisé » l'IFS, elles entendaient passer d'un mode de versement de l'indemnité payable tous les six mois à celui d'une indemnité payable annuellement, mais cela ne tient pas à mes yeux, pour les raisons suivantes.

[39] J'estime qu'il est clair dans l'article 2.2 (la raison d'être de la Politique) que les 6 300 \$ prévus par l'alinéa 46.01a) devraient prévaloir sur les montants prévus au Tableau 1 de l'Annexe A de la Politique. Ces montants sont payables tous les six mois; si nous avons besoin d'une corrélation pour les annualiser, il nous suffirait de multiplier chacun d'entre eux par deux, comme c'est le cas dans le contexte du programme « alternatif ». L'IFS totale annuelle payable se situerait donc entre 4 200 \$ (2 100 \$ x 2) et 2 400 \$ (1 200 \$ x 2). Néanmoins, l'alinéa 46.01a) prévaut, ce qui change la situation en passant d'un régime où l'IFS était payable avec des montants basés sur le niveau de classification à un autre où la même IFS est payable à tous les CAI quelle que soit leur classification. La somme payable en vertu de cette disposition est 6 300 \$ et c'est une indemnité annualisée plutôt que entre 4 200 \$ et 2 400 \$, aux termes de la Politique.

[40] Le mot « annualisé » que les parties ont employé pour préciser la somme prévue à l'alinéa 46.01a) ne saurait être interprété comme s'il devait remplacer la règle

d'admissibilité (fondée sur le nombre d'heures de vol au cours d'une période de six mois) ou le moment auquel le paiement doit être versé (une fois tous les six mois), conformément à la Politique. Si je devais accepter l'argument contraire, cela m'amènerait à conclure que les parties n'avaient aucune raison de préciser à l'alinéa 46.01b) que les exigences d'admissibilité à l'IFS et le moment auquel le paiement doit être versé « sont les mêmes » que ceux de la Politique. En fait, je devrais carrément faire fi de cette disposition de la convention collective, ce qui est contraire à la règle d'interprétation voulant qu'une disposition quelconque d'une convention collective doit être interprétée de façon à signifier quelque chose. Qui plus est, la convention collective devrait être interprétée globalement, de sorte que les termes et les dispositions qu'elle contient doivent être interprétés compte tenu de son ensemble, ce qui inclut en l'occurrence la Politique sur le maintien de la compétence professionnelle incorporée par renvoi dans la convention collective à l'alinéa 46.01b). Ce principe généralement reconnu énoncé dans *Collective Agreement Arbitration in Canada* (Third Edition), Palmer and Palmer, par Butterworths se lit ainsi :

[Traduction]

B. LA CONVENTION COLLECTIVE DOIT ÊTRE INTERPRÉTÉE GLOBALEMENT

4.14. Il est largement reconnu par les arbitres que la convention collective doit être interprétée globalement. Par conséquent, les termes et les dispositions qu'elle contient doivent être interprétés compte tenu de son ensemble. Il s'ensuit donc ce qui suit :

Il est élémentaire que toutes les modalités de la convention collective doivent être interprétées ensemble et que tout conseil d'arbitrage devrait être extrêmement sceptique face à une interprétation d'un article qui annulerait ou rendrait absurde l'effet d'un autre article de la convention.

[41] Par conséquent, les exigences d'admissibilité à l'IFS doivent être celles qui figurent dans la Politique sur les programmes de maintien de la compétence professionnelle des inspecteurs de l'aviation civile (la Politique), quant au moment où cette indemnité doit être versée. La Politique stipule clairement et sans équivoque que l'IFS est payable à un inspecteur lorsqu'il a effectué les heures de vol requises au cours d'une période de six mois. L'application des nouveaux montants dans la grille établie à l'article 1 de l'Annexe A de la Politique confirme que l'inspecteur a le droit de toucher une partie de l'IFS — ou de la moitié du montant annuel précisé à l'alinéa 46.01a) —,

soit $6\,300 \$ / 2 = 3\,150 \$$, lorsqu'il a accumulé les heures de vol suivantes au cours d'une période de six mois :

- a) *plus de 8 heures mais moins de 16 heures de vol : 1/3 de 3 150 \$, soit 1 050 \$;*
- b) *16 heures ou plus mais moins de 24 heures les 2/3 de 3 150 \$, soit 2 100 \$;*
- c) *24 heures ou plus de vol : la totalité de l'indemnité de fonctions supplémentaires de 3 150 \$.*

[42] Pour tous les motifs qui précèdent, je conclus que le fonctionnaire s'estimant lésé avait droit pour la période de six mois du 1^{er} avril au 30 septembre 2000 à un tiers de 3 150 \$, autrement dit 1 050 \$, pour avoir effectué 12,8 heures de vol. La preuve a aussi révélé qu'il s'est fait verser à juste titre 3 150 \$ pour la période de six mois du 1^{er} octobre 2000 au 31 mars 2001, étant donné qu'il avait le droit de toucher intégralement l'IFS applicable après avoir effectué 24 heures de vol ou plus au cours de cette période.

[43] Le fonctionnaire s'estimant lésé n'est pas admissible à l'indemnité totale annualisée de 6 300 \$ que prévoit l'alinéa 46.01a) parce qu'il ne s'est pas acquitté de l'obligation d'effectuer au moins 24 heures de vol dans la période de six mois du 1^{er} avril au 30 septembre 2000, comme je viens de le dire. Le sens des mots « annuel », « annuellement » et « annualisé » s'entend normalement de l'exercice (du 1^{er} avril au 31 mars de l'année suivante) et n'est pas contesté ici.

[44] Pour ces motifs, je rends l'ordonnance qui suit :

(L'ordonnance apparaît à la page suivante)

Ordonnance

[45] Le grief est rejeté.

Le 5 mai 2006.

Traduction de la C.R.T.F.P.

**Léo-Paul Guindon,
arbitre de grief**