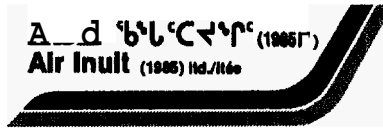


CONVENTION COLLECTIVE DE TRAVAIL

[Membres d'équipage]

ENTRE:



AIR INUIT LTD.
547 avenue Meloche
Dorval, Québec
H9P 2W2

(ci-après appelée la "Compagnie")

DUNE PART

ET:



TEAMSTERS QUÉBEC, LOCAL 1999,
9393 rue Edison
Suite 100
Ville d'Anjou, Québec
H1J 1T4

(ci-après appelée "l'Union")

D'AUTRE PART

11693 (04)

RECEIVED
FEB 22 2000

PRÉAMBULE	4
ARTICLE 1 JURIDICTION ET PORTÉE DE L'ENTENTE	6
ARTICLE 2 INTERPRÉTATION.....	8
ARTICLE 3 COOPÉRATION	11
ARTICLE 4 SÉCURITÉ SYNDICALE	13
ARTICLE 5 REPRÉSENTATION.....	14
ARTICLE 6 TRANSFERT À UNE FONCTION DE SURVEILLANCE.....	14
ARTICLE 7 ANCIENNETÉ.....	q5
ARTICLE 8 POSITIONS, ASSIGNATIONS & PROMOTIONS.....	17
ARTICLE 9 MISE A PIED ET RAPPEL.....	19
ARTICLE 10 PROCÉDURE DE GRIEFS.....	20
ARTICLE 11 DISCIPLINE ET RENVOI.....	22
ARTICLE 12: PERMIS D'ABSENCE	23
ARTICLE 12A: CONGÉ SANS SOLDE.....	23
ARTICLE 12B: CONGÉ DE MATERNITÉ	25
ARTICLE 12C : CONGÉ DE PATERNITÉ.....	25
ARTICLE 12D: CONVOCATION COMME JURÉ OU TÉMOIN.....	25
ARTICLE 12E: CONGÉ DE DEUIL.....	26
ARTICLE 12F : RÉGIME DE CONGÉ À TRAITEMENT DIFFÉRÉ	26
ARTICLE 13 NORMES DE TRAVAIL.....	30

ARTICLE 13A:	MEMBRES D'ÉQUIPAGE NON-ROTATIONNELS	30
ARTICLE 13 B :	MEMBRES D'ÉQUIPAGE ROTATIONNELS.....	35
ARTICLE 14	PROBATION.....	40
ARTICLE 15	NOUVEL EQUIPEMENT.....	41
ARTICLE 16	VACANCES PAYÉES	42
ARTICLE 17	CONGÉS STATUTAIRES.....	44
ARTICLE 18	JOURS DE MALADIE	44
ARTICLE 19	ASSURANCE GROUPE.....	44
ARTICLE 20	EXAMEN MÉDICAL	45
ARTICLE 21	UNIFORMES.....	46
ARTICLE 22	TAUX DE SALAIRE.....	47
ARTICLE 23	TRANSPORT ET DÉPENSES.....	50
ARTICLE 24	REER	52
ARTICLE 25	REGIME D'ALLOCATION DE RETRAITE.....	52
ARTICLE 26	GENERAL.....	53
ARTICLE 27	PRIVILEGES.....	57
ARTICLE 28	DURÉE DE LA CONVENTION ..	58
ANNEXE "A"	TAUX DE SALAIRE... ..	59
ANNEXE " B"	FORMULE DE RETENUE À LA SOURCE.....	64
ANNEXE " C "	DIVERS.....	65
ANNEXE " D "	UNIFORMES	67

ANNEXE "E " COMITÉ CONSEIL.....	70
LETTRE D'ENTENTE #1.....	71
LETTRE D'ENTENTE #2.....	72
LETTRE D'ENTENTE #3.....	73
LETTRE D'ENTENTE #4.....	74
LETTRE D'ENTENTE #5.....	75
LETTRE D'ENTENTE #6.....	76

PRÉAMBULE

Avec la création d'Air Inuit Ltée, les communautés Inuits se sont données un outil de développement pour favoriser l'émancipation de la population du Nunavik, cette émancipation doit se faire dans le respect des valeurs traditionnelles propres tant aux communautés Inuits qu'aux employés et employées d'Air Inuit Ltée. La viabilité et la rentabilité de l'entreprise doivent assurer un développement durable, propre à assurer une meilleure qualité de vie pour tous les intervenants et un environnement propice à la concertation et au constant dialogue.

Le « Manuel des politiques et procédures à l'intention du personnel d'AIR INUIT LTÉE » établit les conditions de travail auxquelles la Compagnie et l'ensemble des employés doivent se conformer. Toutefois en cas de conflit entre ces dernières et celles contenues aux présentes, celles contenues aux présentes prévalent.

ATTENDU QUE la Compagnie et l'Union coopèrent pour favoriser l'efficacité et le plein rendement des opérations, pour maintenir des relations harmonieuses entre la Compagnie et les Membres d'équipage de l'unité de négociation pour établir une méthode qui permet de régler à l'amiable les différends qui peuvent surgir et pour établir les conditions de travail auxquelles la Compagnie et les Membres d'équipage de l'unité de négociation doivent se conformer. Dans ce but, les parties conviennent comme suit :

ARTICLE 1 JURIDICTION ET PORTÉE DE L'ENTENTE

1.01 En vertu du certificat de reconnaissance syndicale émis par le Conseil Canadien des Relations du Travail, la Compagnie reconnaît l'Union comme seul agent négociateur pour la négociation des conditions de travail des Membres d'équipage tel que défini ci -après.

1.02 a) i) Tous les avions à voilure fixe de Air Inuit Ltd, pour des vols de quelque nature que ce soit, passager ou cargo, incluant les extra-sections, nolisements, vols de convoyage, de positionnement et tous les vols pour lesquels la Compagnie est le transporteur, ainsi que tous les vols énumérés dans une grille-horaire publiée, soit avec des avions appartenant à Air Inuit Ltd ou des avions loués (dry lease), seront opérés par les Membres d'équipage dont le nom apparaît sur la liste d'Ancienneté des Pilotes et des agents de bord d'Air Inuit Ltd, et tous ces vols seront considérés comme du travail appartenant à l'unité de négociation pour laquelle l'Union est accréditée comme agent négociateur.

Cependant, advenant qu'aucun personnel qualifié ne soit disponible à même les Membres d'équipage, la Compagnie se réserve le droit de recruter du personnel sur une base contractuelle, dans ce dernier cas, le contrat n'excédera pas cinq (5) mois consécutifs.

La Compagnie versera à l'Union directement un équivalent des cotisations syndicales (Niveau 1) pour les Membres d'équipage recrutés sur une base contractuelle.

ii) Tout nouveau projet d'exploitation en dehors du Nunavik ou de Montréal devra faire l'objet d'une étude de faisabilité des parties aux présentes afin d'évaluer le projet, les routes, l'équipement, le contexte, évaluer si le nouveau site doit être sur une base rotationnelle ou non rotationnelle etc. Il est entendu que, les parties respecteront dans la mesure du possible les dispositions de la convention collective.

b) Nonobstant ce qui précède, la Compagnie peut :

i) Louer un ou des avions avec ses équipages sur une base temporaire, pourvu que de telles locations soient faites pour des raisons hors du contrôle de la Compagnie, bris mécanique, acte de Dieu ou pour développer de nouveaux services, et en autant que de telles locations n'excèdent pas une période de trente (30) jours ou une période plus longue avec le consentement de l'union.

- ii) Sur une base occasionnelle et irrégulière, sous contracter un vol incluant un vol nolisé ou toute combinaison des deux à un autre transporteur.
- iii) Sous-contracter à une autre entreprise certains vols pour lesquels la Compagnie ne possède pas les équipements disponibles, à la condition que tels sous-contrats n'entraînent pas de mises à pied parmi les Membres d'équipage et que ces sous-contrats soient octroyés pour une durée limitée. Dans un tel cas, la Compagnie et l'Union se rencontreront afin de convenir des conditions applicables.
- iv) Nonobstant le sous-article 1.0Z b) i), l'Union convient que la Compagnie pourra noliser des aéronefs (Wet Lease) pour une période excédant trente (30) jours, afin de desservir les camps de chasse et de pêche durant les périodes estivales.

1.03 L'Union reconnaît que la Compagnie détient le droit exclusif de diriger et gérer l'entreprise, ses activités, ses ressources, ses employés et ce, sous réserve des articles prévus à la présente convention.

1.04 AIR Inuit Ltée, une filiale entièrement détenue par la Société Makivik, a été fondée par un décret spécial de l'Assemblée Nationale suite à la signature de la « Convention de la Baie James et du Nord québécois » dont l'objectif était d'encourager fortement l'embauche, dans la mesure du possible, des résidents Inuits du Nunavik conformément à l'esprit et l'intention de la Convention. La priorité est accordée aux bénéficiaires Inuits de la région de Nunavik. Toutefois, Air Inuit Ltée n'embauchera pas ou ne continuera pas à employer une personne simplement parce qu'elle est issue d'un groupe désigné. L'embauche doit toujours être basé sur le fait que l'employé est, ou est en mesure de devenir, productif et de contribuer activement à l'essor de la Société.

1.05 Ni la Compagnie, ni l'Union n'exerceront de discrimination de quelque manière que ce soit à l'égard des Membres d'équipage pour des questions de race, de religion, de sexe, orientation sexuelle, de croyance, de couleur, d'origine ethnique ou d'appartenance ou non à l'Union. Cependant, il est de l'objectif mutuel de la Compagnie et de l'Union de favoriser et de promouvoir l'emploi de Membres d'équipage Inuits.

1.06 Les parties s'entendent que tous les vols faits par la Compagnie conformément au contrat entre la Compagnie et Hydro Québec, ou tout contrat semblable avec une autre compagnie, n'impliquant aucun aéronef n'appartenant ou n'étant loué par Air Inuit Ltée pour remplir le contrat, ne seront pas considérés comme des vols à l'intérieur des opérations de la Compagnie visés par le certificat d'accréditation.

De plus, les parties conviennent que tout appareil loué par la Compagnie pour remplir un contrat spécifique qui ne pourrait être économiquement viable en appliquant les dispositions de la présente convention collective ne sera pas considéré comme faisant partie de l'accréditation syndicale. La Compagnie consent cependant à démontrer au Syndicat une telle non viabilité et une rencontre patronale syndicale aura lieu.

1.07 La présence d'un astérisix (*) signifie que cet article ou cette partie d'article de la convention ne s'applique qu'aux pilotes.

ARTICLE 2 INTERPRÉTATION

2.01 Définitions

Les mots suivants ont dans cette Convention la signification qui leur est donnée ci-après:

- a) **MEMBRE D'ÉQUIPAGE** signifie un pilote ou un agent de bord à l'emploi de la Compagnie et affecté à des tâches dans un aéronef pendant la durée d'un vol.
- b) **COMMANDANT** signifie le Pilote assigné par la Compagnie à agir comme Commandant de Bord et qui possède les qualifications requises et détient tous les certificats réglementaires l'autorisant à agir en cette capacité.
- c) **PREMIER OFFICIER** signifie le Pilote assigné par la Compagnie à agir comme Premier Officier et qui possède les qualifications requises et détient tous les certificats réglementaires l'autorisant à agir en cette capacité.
- d) **AGENT DE BORD** signifie un agent de bord à l'emploi de la Compagnie qui accomplit les tâches aux aéroports et en vol décrites par la compagnie.
- e) **OPÉRATIONS AÉRIENNES:**
 - i) **Domestiques** signifie tous les vols de jour ou de nuit à horaire régulier où les avions opèrent dans le transport des passagers, du courrier express, du cargo de convoyage utilisant les avions commercialement enregistrés au Canada ou approuvés par Transports Canada et ne pouvant être qualifiés d'opérations Internationales ou outremers.
 - ii) **Internationales** signifie toutes envolées telles que définies ci-dessus, qui sont opérées en tout ou en partie à l'extérieur du Canada.
- f) **HEURE DE VOL** signifie le temps écoulé entre la manœuvre de départ de la rampe et la manœuvre d'arrivée à la rampe.

- g) **JOUR ou JOURNÉE** signifie une période de vingt-quatre (24) heures, de minuit à minuit.
- h) **ANNÉE / ANNÉE ROTATIONNELLE** signifie une période de trois cent soixante-quatre (364) jours consécutifs de calendrier commençant la date d'entrée en vigueur de la Convention.
- i) **VACANCE D'EMPLOI** signifie une position vacante d'un Membre d'équipage.
- j) **BASE DOMICILIAIRE** signifie la station où est le domicile d'un Membre d'équipage ou d'un groupe de Membres d'équipage d'où originent les Opérations Aériennes opérant de façon non rotationnelle, en horaire régulier ou sur la base de vols nolisés réguliers.
- k) **PÉRIODE DE PROBATION** signifie la période d'évaluation d'un Membre d'équipage avant qu'il soit considéré employé permanent, ou la période d'évaluation d'un pilote transféré de la position de Premier Officier à Commandant, selon le cas.
- l) **ÉQUIPEMENT** signifie tout avion possédé ou loué et opéré par la Compagnie pour le transport de personnes ou de matériel dans le but d'accomplir ses opérations en tant que transporteur aérien.
- m) **JOUR DE RÉSERVE** signifie le jour de calendrier durant lequel une période de réserve se présentera.
- n) **ENVOLÉE À HORAIRE RÉGULIER** signifie toute envolée prévue dans le tableau de service à horaire régulier publié par la Compagnie de temps à autres.
- o) **ENVOLÉE À HORAIRE NON-RÉGULIER ET À CONTRAT** signifie toute envolée non couverte par la définition "Envolée à Horaire Régulier".
- p) **PÉRIODE DE REPOS** signifie une période continue de repos à la base Domiciliaire ou à l'extérieur tel que défini dans "CARS".
- q) **ANCIENNETÉ** signifie l'ancienneté qui commencera à compter de la dernière date d'embauche de l'employé à titre de Membre d'équipage .
- r) **VOL NOLISÉ** signifie tout vol effectué pour le compte d'un affréteur sur la base de location d'un appareil et de son équipage dont le paiement est convenu sur un barème autre que le taux unitaire.
- s) **MEMBRE D'ÉQUIPAGE ROTATIONNEL** signifie un Membre d'équipage qui est disponible à travailler sur une base Rotationnelle.

- t) **MEMBRE D'ÉQUIPAGE NON-ROTATIONNEL** signifie un Membre d'équipage autre qu'un Membre d'équipage Rotationnel.
- u) **FONCTION DE SURVEILLANCE** signifie un Chef Pilote ou un agent de bord en chef et toute fonction supérieure au Chef Pilote et de l'agent de bord en chef qui requiert de la personne dans la Fonction de Surveillance d'être un pilote qualifié d'une licence commerciale soit un agent de bord certifié.
- v) **FONCTION NON-NAVIGANTE** signifie toute fonction à l'intérieur de la Compagnie qui ne requiert pas de la personne exerçant cette fonction d'être un Membre d'équipage qualifié d'une licence commerciale ou d'un agent de bord certifié.
- w) **CONTRAT EXTERNE** Les parties conviennent que tous les vols faits par la Compagnie conformément au contrat entre la Compagnie et Hydro Québec, ou tout contrat semblable avec une autre compagnie, n'impliquant aucun aéronef n'appartenant ou n'étant loué par Air Inuit Ltée pour remplir le contrat, ne seront pas considérés comme des vols de la Compagnie visés par le certificat d'accréditation. De plus, les parties conviennent que tout appareil loué par la Compagnie pour remplir un contrat spécifique qui ne pourrait être économiquement viable en appliquant les dispositions de la présente convention collective ne sera pas considéré comme faisant partie de l'accréditation syndicale. La Compagnie consent cependant à démontrer au Syndicat une telle non viabilité et une rencontre patronale syndicale aura lieu.
- x) **BAIL DE LOCATION D'AVION AVEC ÉQUIPAGE** signifie un Vol Nolisé
- y) **NUNAVIK** signifie la région de la Province de Québec située au nord du 55e parallèle.
- z) **BASE EXTÉRIEURE** signifie toute Base à partir de laquelle les Membres d'équipage volent sur une base rotationnelle ou non rotationnelle.
- aa) **INUIT** signifie une personne enregistrée ou ayant le droit d'être enregistrée comme un bénéficiaire Inuit conformément à la Loi sur les Autochtones. Cris, Inuit et Naskapis, S.R.Q., ch. A-33. 1.
- bb) **JOUR ROTATIONNEL** signifie un jour durant lequel un Membre d'équipage rotationnel est disponible à travailler de façon rotationnelle.
- cc) **JOUR NON-ROTATIONNEL** signifie un jour autre que "Jour Rotationnel".

2.02 **Genre et Nombre**

Dans cette Convention, à moins que le contexte ou le sujet soit incompatible avec ce qui suit:

- a) Les mots au singulier incluent le pluriel et ces mots seront interprétés comme si le pluriel avait été utilisé;
- b) Les mots au pluriel incluent le singulier et ces mots seront interprétés comme si le singulier avait été utilisé; et
- c) Les mots utilisés au genre masculin ou féminin incluront les deux (2) genres lorsque le contexte ou la partie à laquelle ils se réfèrent le requiert, et le reste de la phrase sera interprété comme si les changements grammaticaux et de terminologie nécessaires auraient été faits,

ARTICLE 3 COOPÉRATION

3.01 L'Union convient que ni elle ni ses membres ne causeront, n'aideront ou n'encourageront, ou ne prendront part à une grève, ralentissement de production, arrêt de travail ou piquetage sur ou devant la propriété de la Compagnie pour toute raison quelconque pendant la durée de cette Convention.

3.02 La Compagnie convient de ne pas faire de lock-out pendant la durée de la convention.

3.03 Il sera permis d'afficher sur des tableaux fournis à cette fin par la Compagnie, des avis d'assemblée de l'Union ou autre avis concernant l'Union à la condition que de tels avis soient signés par un représentant de l'Union autorisé à cette fin et qu'ils soient conformes aux politiques de la Compagnie. À l'exception des avis d'assemblée, tous les autres avis devront être transmis au Directeur des Opérations qui se réserve le droit d'autoriser ou de refuser l'affichage (ladite autorisation ne pourra être injustement refusée).

3.04 Tout avis, document ou autre communication requis ou permis en vertu de la présente doivent être fait par écrit et seront considérés comme étant effectivement donnés pourvu qu'ils soient envoyés par courrier recommandé d'un bureau de poste situé au Canada et adressés, dans le cas de l'Union, a:

TEAMSTERS LOCAL 1999, DIVISION AÉRONAUTIQUE
9393, rue ÉDISON
Bureau 100
Ville d'Anjou, Québec H1J 1T4
Téléphone:(514) 355-1110 ou (1-800) 361-4781
Télécopieur:(514) 493-6679
Email: guy.bissonnette@videotron.ca

Et, dans le cas de la Compagnie, à:

AIR INUIT LTD
547 Meloche
Dorval, Québec
H9P 2W2
Attention: Directeur des Opérations
Téléphone:(514) 636-9445
Télécopieur:(514) 636-3619
Email: nnoel@airinuit.com

Ou si livrés en mains propres auxdites adresses ou si transmis par télécopieur aux numéros ci-haut.

Chaque partie aura le droit de spécifier une adresse différente en donnant un avis écrit à l'autre partie.

De tels avis, si postés, seront réputés avoir été donnés le troisième jour suivant la mise à la poste, ou si livrés en mains propres ou transmis par télécopieur, seront réputés avoir été donnés le jour de la livraison des avis ou de la répartition si lors l'un jour ouvrable ou si lors d'un jour non ouvrable, au jour ouvrable suivant le jour de la livraison des avis.

- 3.05 La Compagnie s'engage à défrayer les frais de transport de tout équipage qui sera pris à l'extérieur de sa Base Domiciliaire ou, dans le cas des Membres d'équipage Rotationnels, à l'extérieur de Montréal, à cause d'un dérangement ou d'une interruption aux opérations survenant durant le terme de la présente Convention ou son renouvellement, sauf si l'interruption ou le dérangement est causé par un acte ou omission contrevenant aux provisions de l'article 3.01, ou s'il est causé par un acte ou omission décrit à l'article 3.01 et commis par l'Union ou ses membres après l'expiration de la présente Convention, ou de son renouvellement.

- 3.06 Le texte de cette Convention sera imprimé et traduit en version identique en français, anglais et inuktitut, aux frais de la Compagnie. Tout Membre d'équipage couvert par cette Convention devra en recevoir une copie, dans la langue de son choix, dans les meilleurs délais après la signature. La version anglaise sera la version officielle pour fins de dépôt au Ministère du travail.

ARTICLE 4 SÉCURITÉ SYNDICALE

- 4.01 Tout Membre d'équipage doit, comme condition du maintien de son emploi, accepter de signer la formule de retenue à la source aux fins de cotisation syndicale (Annexe "B"). Cette formule est fournie par l'Union et présentée au Membre d'équipage par l'employeur. Il devra payer sa cotisation syndicale à partir de sa première paie après l'entrée en vigueur de la présente Convention.
- 4.02 La Compagnie retiendra à même la paie de chaque Membre d'équipage, par période de paie, le montant dû à l'Union par le Membre d'équipage pour ses cotisations et à la deuxième période de paie du mois pour le montant dû à l'Union pour ses droits d'initiation lorsque applicables et/ou tout prélèvement spécial ou occasionnel demandé par l'Union. En cas d'erreurs, la Compagnie ne sera pas responsable pour avoir fait un prélèvement inexact ou incorrect, autre que de procéder à un ajustement de l'erreur lors du prochain versement à l'union. La responsabilité de la Compagnie, pour tout montant de cotisations, se terminera au moment où la Compagnie les remettra à l'Union.
- 4.03 L'Union avisera la Compagnie du montant de la cotisation syndicale, du montant du droit d'initiation et/ou tout prélèvement décidé par l'Union et la Compagnie fera remise des sommes, ainsi perçues, au représentant autorisé de l'Union avant le quinzième (5^e) jour du mois qui suit le mois au cours duquel les déductions auront été effectuées avec une liste de tous les noms des Membres d'équipage.
- 4.04 Seules les déductions présentement ou éventuellement requises par la loi et les déductions de montants dus à la Compagnie seront faites au salaire des Membres d'équipage avant le prélèvement des cotisations syndicales.
- 4.05 Advenant un conflit de travail à l'intérieur de la Compagnie, cette dernière et l'Union se rencontreront afin de convenir des mesures nécessaires pour assurer la sécurité des Membres d'équipage, de leurs biens et de ceux de la Compagnie.

ARTICLE 5 REPRÉSENTATION

- 5.01 Dans cette Convention, le terme "Représentant accrédité" signifie les Membres d'équipage ou l'Agent d'Affaires du Local 1999.
- 5.02 Sur demande de l'une des parties aux présentes, une rencontre sera tenue pour discuter de questions d'intérêts communs.
- 5.03 Deux (2) Membres d'équipage ne devront subir aucune baisse de salaire régulier pour le temps consacré aux assemblées des comités, incluant les assemblées du comité des négociations pour conclure la présente Convention. Les assemblées seront fixées au besoin, à des moments convenant aux deux (2) parties. Advenant qu'une assemblée conjointe coïncide avec un congé mensuel ou autre d'un membre du comité, la Compagnie paiera, aux Membres d'équipage le salaire qu'ils auraient normalement reçu durant une journée normale de travail.
- 5.04 a) Lorsque les exigences du service le permettront et après entente avec le Chef Pilote ou de l'agent de bord en chef, un permis d'absence sans solde sera accordé aux officiers de la section pour affaires syndicales. Une demande écrite devra être soumise trente (30) jours à l'avance.
- (b) Lorsque ce sera nécessaire, la Compagnie fournira des laissez-passer sur ses vols aux membres du comité pour assister aux rencontres, le tout sujet aux disponibilités de sièges.
- 5.05 À la fin de chaque formation initiale et à chaque session annuelle de formation, un délégué syndical aura l'opportunité de rencontrer les Membres d'équipage.

ARTICLE 6 TRANSFERT A UNE FONCTION DE SURVEILLANCE

- 6.01 Un Membre d'équipage qui est transféré à une Fonction de Surveillance retiendra son rang d'ancienneté et continuera d'accumuler son ancienneté.
- 6.02 Un Membre d'équipage transféré à une Fonction Non-Navigante, incluant un Membre d'équipage transféré pour cause d'incapacité ou maladie, retiendra son rang d'ancienneté et continuera d'accumuler son ancienneté pour une période d'un (1) an. Après cette période d'un (1) an, il ne retiendra que son rang d'ancienneté et ce, pour une durée additionnelle de deux (2) ans seulement.

6.03 Un Membre d'équipage occupant une Fonction de Surveillance ou de personnel Non Navigant et éligible, selon les articles 6.01 et 6.02 à retourner au statut de Membre d'équipage de ligne, pourra exercer son droit d'ancienneté en déplaçant tout Membre d'équipage junior à lui, d'après son rang d'ancienneté.

6.04 a) Tout Membre d'équipage occupant une Fonction de Surveillance pourra effectuer des envolées dans les cas suivants :

- i) pour donner de l'entraînement;
- ii) remplacement d'un Membre d'équipage en congé de maladie, de deuil, de maternité ou de paternité;
- iii) pour assurer un départ à l'heure;
- iv) travail requis par un changement Opérationnel de dernière minute, ex.: ajout d'un vol à l'horaire;
- v) lorsque aucun Membre d'équipage n'est disponible ou refuse de faire des heures supplémentaires;
- vi) remettre des journées de congé accumulées.
- vii) afin de maintenir son habilité et les compétences nécessaires, il pourra effectuer un maximum de deux cents cinquante (250) heures de vols par année.

Il est convenu que les dispositions ci-dessus ne pourront avoir pour effet de causer des mises à pied.

6.05 Les parties s'entendent à l'effet que, excepté en cas de congédiement pour cause, un Membre d'équipage transféré à une Fonction de Surveillance ou à une Fonction Non-Navigante désirant retourner à ligne pourra exercer son droit d'ancienneté conformément à l'article 6.03.

ARTICLE 7 ANCIENNETÉ

7.01 A moins de circonstances *ou* de prévisions expresse dans cette convention collective, seuls les Membres d'équipage de l'unité d'accréditation seront autorisés à voler les avions de la Compagnie.

7.02 a) Le rang d'ancienneté d'un Membre d'équipage nouvellement engagé correspondra à la date à laquelle il est désigné et reçoit une rémunération comme Membre d'équipage et ce, au début de l'entraînement de vol initial excluant l'entraînement au sol.

- b) Lorsque deux ou plusieurs Membres d'équipage sont désignés comme tel a la même date, leur rang sur la liste d'ancienneté des Pilotes et des agents de bord sera déterminé par les résultats d'examen à la fin de leur entraînement initial, l'expérience globale du candidat et les résultats des tests en vol.
 - c) L'ancienneté d'un Membre d'équipage se calcule à compter de sa dernière date d'embauche comme Membre d'équipage . Un Membre d'équipage n'accumule pas d'ancienneté dans les cas énumérés à l'article 7.04.
- 7.03 L'ancienneté sera annulée et l'emploi du Membre d'équipage prendra fin par les actes suivants :
- a) une démission;
 - b) un congédiement pour cause;
 - c) abstention de confirmer son retour au travail trois (3) jours après confirmation de réception d'une lettre requérant le retour au travail, et réintégrer son poste dans les quatorze (14) jours de la confirmation;
 - d) une absence pour trois (3) jours consécutifs ou plus sans permission et/ou raison valable;
 - e) une mise à pied excédant deux (2) ans;
 - f) le défaut de se conformer aux conditions à l'article 12A.05.
- 7.04 Un Membre d'équipage ayant complété sa Période de Probation cesse d'accumuler de l'ancienneté dans les cas suivants :
- a) Congé sans solde d'une durée de plus de douze (12) mois.
 - b) Mise a pied d'une durée de plus de deux (2) ans.
 - c) Congé sans solde pour études d'une durée de plus de vingt-quatre (24) mois.
- 7.05 L'ancienneté régira tous les Membres d'équipage dans le cas de promotion ou rétrogradation, s'il remplit les qualifications, assignation ou réassignation due à l'expansion ou la réduction des horaires et choix des positions vacantes.

- 7.06 Tous les Membres d'équipage à l'emploi de la Compagnie y compris ceux qui seront transférés à une Fonction de Surveillance seront sur la liste d'ancienneté. La liste d'ancienneté des Membres d'équipage sera révisée le 1^{er} Novembre de chaque année et réaffichée au cours de ce même mois. Cette liste indiquera le rang, le nom, le statut de Membre d'équipage Rotationnel ou de Membre d'équipage Non-Rotationnel, ainsi que la date de désignation comme Membre d'équipage . Elle sera affichée par la Compagnie à des endroits accessibles à tous et remise à tous les Membres d'équipage concernés. Une copie sera remise à l'Union.
- 7.07 Tous les Membres d'équipage pourront contester par écrit, dans un délai de trente (30) jours de l'affichage prévu à l'article 7.06, toute erreur ou omission faite à son égard. À défaut de ce faire, l'ancienneté de chaque Membre d'équipage sera considérée comme établie définitivement. Aucune erreur ou omission ne pourra être soulevée en rapport avec les listes précédentes.
- 7.08 Toute erreur ou omission qui n'aura pas été soulevée dans la publication de la première liste d'ancienneté, ne pourra être soulevée lors des affichages suivants de la liste, à moins qu'il s'agisse de fautes de frappe, fautes de photocopie, ou fautes d'écriture pouvant être corrigées en tout temps.

ARTICLE 8 POSITIONS, ASSIGNATIONS & PROMOTIONS

- 8.01 Dès qu'une vacance permanente se produit ou une nouvelle position navigante devient disponible sur un avion de la Compagnie, autrement que pour une Fonction de Surveillance, la Compagnie affichera un bulletin sur les tableaux à travers le système indiquant :
- a) la classification;
 - b) le nombre de positions;
 - c) le lieu de travail;
 - d) l'Équipement concerné;
 - e) la date d'entrée en vigueur;
 - f) la date d'expiration de l'affichage après une période de sept (7) jours si tous les Membres d'équipage éligibles ont été avisés, ou après une période de vingt et un (21) jours dans les autres cas.
- 8.02 Les bulletins de positions seront numérotés en commençant avec le numéro un (1) pour le premier bulletin affiché en janvier de chaque année.
- 8.03 Une copie de chaque bulletin sera fournie au représentant de l'Union.

- 8.04 a) Tout Membre d'équipage qui se considère qualifié pour une position affichée devra postuler par écrit, sur une formule spécialement préparée à cet effet, à la personne dont le nom apparaît sur le bulletin. Le défaut par un Membre d'équipage de postuler avant la date d'expiration de l'affichage sera considéré comme un refus de postuler.
- b) Tout Membre d'équipage qui s'absente devra laisser son adresse et son numéro de téléphone. La Compagnie et l'Union feront conjointement tout ce qui est possible afin d'aviser tout Membre d'équipage absent.
- c) La compétence de tout Membre d'équipage qui soumet sa candidature en vertu des dispositions du présent article, doit être évaluée par le Chef Pilote ou par l'agent de bord en chef en consultation avec le Membre d'équipage Entraîneur. Pour être considéré qualifié pour le poste offert, un Membre d'équipage candidat doit rencontrer les critères déterminés par le département de vol.
- 8.05 La Compagnie publiera le nom du ou des candidats choisis, par un avis indiquant le numéro de bulletin.
- 8.06 Dans le cas de l'introduction de nouvel équipement, la Compagnie devra donner, si nécessaire, l'entraînement adéquat à ses Membres d'équipage.
- 8.07 Dans le cas où aucun Membre d'équipage considéré qualifié par la Compagnie n'aurait postulé pour une position affichée, la Compagnie peut désigner un Membre d'équipage junior qualifié pour la position ou peut engager un Membre d'équipage à l'extérieur de l'unité de négociation.
- 8.08 Lorsqu'un Membre d'équipage est promu à une position permanente, il pourra être requis de combler cette assignation pour une période de douze (12) mois. Il pourra soumettre sa candidature à des positions affichées durant cette période.
- 8.09 Il est interdit à un Membre d'équipage de postuler pour un poste impliquant une position monétaire inférieure sans le consentement de la Compagnie. Cependant, un Pilote pourra postuler pour un poste de statut inférieur sur le même équipement si cela s'avère être la seule solution lui permettant d'éviter de changer son statut de Pilote Rotationnel à un statut de Pilote Non-Rotationnel ou vice-versa. Le présent article ne sera pas applicable dans un cas de déplacement ou dans un cas de rétrogradation dû à l'élimination d'un équipement.

- 8.10 a) La Compagnie paiera, des dépenses d'un maximum de CINQ MILLE DOLLARS (\$5,000.00), au Membre d'équipage qui est transféré à la demande de la Compagnie d'un endroit à un autre de façon temporaire ou permanente. Les dépenses couvertes seront les frais de déménagement, frais d'annulation de bail, etc.
- b) Lorsque le Membre d'équipage est choisi par la Compagnie, à la suite d'un affichage pour occuper une position à une nouvelle base ou une nouvelle route, il ne sera pas considéré comme transféré à la demande de la Compagnie et conséquemment, n'aura pas droit au paiement de ses dépenses.
- c) Un Membre d'équipage transféré à la demande de la Compagnie se verra accorder, pour effectuer son déménagement, cinq (5) jours ouvrables sans perte de rémunération,

ARTICLE 9 MISE A PIED ET RAPPEL

- 9.01 Un comité patronal syndical sera mis sur pieds. Il sera composé de deux (2) représentants de la Direction et de deux (2) représentants de l'Union, incluant au moins un Commandant. L'Agent d'Affaires et les membres de la Direction de la Compagnie auront le droit d'assister aux réunions de ce comité mais n'auront pas le droit de voter les décisions de ce comité.
- 9.02 a) Le comité patronal syndical déterminera les mises à pied et rappels selon les critères suivants: ancienneté, priorité d'emploi des Inuit, qualifications et compétences des Membres d'équipage visés.
- b) Avant toute mise à pied, les parties s'engagent à discuter de toutes les possibilités pour éviter de telles mises à pied.
- c) Advenant le cas où ce comité ne pouvait s'entendre sur le choix d'une mise à pied ou d'un rappel, les membres syndicaux choisiront en premier, puis les membres patronaux feront le deuxième choix, ainsi de suite alternant à tour de rôle pour toute la durée de la présente Convention.
- 9.03 Le Membre d'équipage sera avisé par écrit d'une réduction dans le nombre de positions permanentes de son statut, au moins cinq (5) jours à l'avance, s'il a complété moins d'un (1) an de service, quinze (15) jours à l'avance s'il a complété entre un (1) an et trois (3) ans de service et au moins trente (30) jours à l'avance s'il a complété trois (3) ans ou plus de service. De plus, advenant qu'une mise à pied soit nécessaire à cause d'une tierce partie ou pour force majeure, un avis raisonnable sera donné mais ne sera jamais moins de cinq (5) jours.

- 9.04 Sans préjudice à ses droits de rappel au travail, un Membre d'équipage sujet à mise à pied peut convenir d'une mise à pied volontaire.
- 9.05 Un Membre d'équipage mis à pied devra confirmer son adresse au Directeur des Opérations par courrier recommandé et l'aviser promptement de tout changement d'adresse par la suite.

ARTICLE 10 PROCÉDURE DE GRIEFS

- 10.01 Aux fins du présent article, le mot grief signifie mécontentement et/ou tout litige relevant de l'interprétation, de l'application ou de la prétendue violation de la présente Convention ou d'une de ses clauses mais n'inclut pas un mécontentement relevant d'un avis verbal tel que décrit au paragraphe b) de l'article 11.01.
- 10.02 Le comité de griefs de l'Union sera composé de deux (2) Membres d'équipage. L'Union devra aviser la Compagnie des noms ainsi que de tout changement, s'il y a lieu.
- 10.03 Un effort sincère sera fait par les parties pour résoudre tous les griefs avec promptitude.
- 10.04 La présente Convention reconnaît quatre (4) sortes de griefs.
- a) Grief individuel
Lorsque le grief concerne un seul Membre d'équipage .
 - b) Grief Collectif
Lorsque deux (2) Membres d'équipage ou plus (y compris l'ensemble des Membres d'équipage) ont un grief de même nature à formuler et/ou lorsque la mécontentement affecte deux (2) Membres d'équipage ou plus.
 - c) Grief de l'Union
Mécontentement entre l'Union et la Compagnie : ce grief est signé par un représentant de l'Union ou par l'Agent d'Affaires.
 - d) Grief de la Compagnie
Mécontentement entre la Compagnie et l'Union: Ce grief est signé par un représentant de la Compagnie.
- 10.05 Pour le règlement des griefs individuels ou collectifs, on observera la procédure suivante :

Première étape

Tout grief devra être présenté dans un délai ne dépassant pas vingt (20) jours, suivant immédiatement les faits qui ont donné naissance au grief. Le Membre d'équipage devra alors soumettre celui-ci par écrit (et le signer) au Chef Pilote ou à l'agent de bord en chef afin d'en arriver à un règlement rapide. Il pourra se faire accompagner de son délégué syndical ou présenter le grief seul.

Deuxième étape

Si le Chef Pilote ou l'agent de bord en chef ne rend pas sa décision dans les quinze (15) jours suivants ou si le Membre d'équipage n'est pas satisfait de sa décision, il référera le grief à l'Union qui pourra en appeler par écrit au Directeur des Opérations dans les dix (10) jours suivants. Les parties se rencontreront pour essayer de solutionner le grief dans les vingt (20) jours suivant la date de réception par le Directeur des Opérations du grief écrit de l'Union.

Troisième étape

À défaut de décision écrite dans les vingt (20) jours ou si l'Union n'est pas satisfaite de la décision du Directeur des Opérations, le grief pourra être soumis à l'arbitrage selon la formule de l'arbitre unique.

- 10.06 Pour le règlement des griefs de l'Union ou de la Compagnie, on observera la procédure suivante:

Première étape:

Tout grief devra être présenté dans un délai ne dépassant pas vingt (20) jours suivant immédiatement les faits qui ont donné naissance au grief. L'Union (ou la Compagnie) devra alors soumettre celui-ci par écrit (et le signer) à l'autre partie afin d'en arriver à un règlement rapide.

Deuxième étape:

Les parties se rencontreront pour essayer de solutionner le grief dans les vingt (20) jours suivant la date de réception du grief écrit.

Troisième étape:

À défaut d'une entente écrite dans les vingt (20) jours, le grief pourra être soumis à l'arbitrage selon la formule de l'arbitre unique.

- 10.07 Lors d'un arbitrage conformément aux articles 10.05 ou 10.06 (ou lors d'un arbitrage conformément à l'article 15.01, chaque partie suggérera un arbitre dans les vingt (20) jours après l'expiration de la dernière étape. En cas de mésentente à la demande de l'une ou de l'autre des parties, le Ministère du Travail en nommera un d'office, conformément au Code Canadien du Travail (Partie 1).

- 10.08 La Compagnie et l'Union pourront de temps à autre, de consentement mutuel ou écrit, prolonger les délais prévus au présent article.
- 10.09 L'arbitre n'a autorité dans aucun cas pour ajouter, soustraire, modifier ou amender quoi que ce soit dans cette Convention.
- 10.10 En matière disciplinaire, l'arbitre aura le pouvoir d'apprécier s'il y a matière à discipline mais seulement maintenir ou annuler la sanction imposée.
- 10.11 La sentence de l'arbitre dans tous les cas lie les parties.
- 10.12 Les frais et honoraires de l'arbitre seront acquittés à parts égales par la Compagnie et l'Union et chaque partie défraiera les frais des témoins qu'elle assigne.
- 10.13 À chacune des étapes de la procédure de règlement des griefs de même qu'à l'arbitrage, les parties pourront être assistées ou représentées soit par des délégués syndicaux et/ou des officiers de l'Union ou par tout représentant dûment mandaté soit par procureurs ou autres personnes autorisées par la Compagnie ou le local 1999.
- 10.14 Aucun grief ou aucun écrit fait en vertu du présent titre ne doit être considéré comme nul ou rejeté pour vice de forme ou irrégularité de rédaction ou de procédure, pourvu qu'il ait été fait dans les délais prévus au présent titre à moins d'entente contraire entre les parties tel qu'établi à l'article 10.08 qui précède.
- 10.15 Advenant que le jour d'échéance d'un des délais prévus au présent article tombe un samedi, un dimanche ou un jour férié, le jour d'échéance sera le jour ouvrable suivant.
- 10.16 Au cas où un Membre d'équipage permanent se croirait injustement congédié, sa plainte sera portée en grief et sera soumise directement à la deuxième étape prévue à l'article 10.05 de la présente convention.

ARTICLE III DISCIPLINE ET RENVOI

- 11.01 a) Toute mesure disciplinaire doit faire l'objet d'un avis écrit adressé au Membre d'équipage concerné et contenant l'exposé des motifs entraînant ladite mesure. Tel avis est transmis à l'Union.
- b) Les avis verbaux ne seront pas considérés comme une mesure disciplinaire et conséquemment non sujets à grief. À moins de fraude ou de vol, lesquels sont passibles de congédiement, la Compagnie utilise le principe de la progression de la sanction dans toute mesure disciplinaire qu'elle applique.

- c) Nonobstant les articles 11.01 a) et b), les infractions suivantes peuvent résulter en un Congédiement immédiat, incluant sans être limité à ce qui suit:
- un acte volontaire ou une négligence grave qui compromet la sécurité d'un vol d'Air Inuit;
 - usage de drogue, alcool ou autre produit illicite;
 - harcèlement ponctuel;
 - vol;
 - bris intentionnel de biens appartenant à Air Inuit.
- 11.02 Toute mesure disciplinaire peut faire l'objet d'un grief et être soumis à l'arbitrage.
- 11.03 a) Les enquêtes et les auditions concernant une action disciplinaire ou un congédiement d'un Membre d'équipage Rotationnel pourront être tenues à la Base opérationnelle du Membre d'équipage concerné et fixées de manière à ce que le Membre d'équipage ne perde pas de temps et de repas.
- b) Les enquêtes et les auditions concernant une action disciplinaire ou un congédiement pourront aussi être tenues à la base de la Compagnie située à Dorval, immédiatement avant ou après les Jours Rotationnels de la Période Rotationnelle du Membre d'équipage concerné, dans lequel cas la Compagnie paiera pour son hébergement.
- c) Les enquêtes et les auditions concernant une action disciplinaire ou un congédiement d'un Membre d'équipage Non-Rotationnel seront tenues à la base de la Compagnie située à Dorval.
- 11.04 Toute mesure disciplinaire pour raisons autres que professionnelles, sera rayée du dossier du Membre d'équipage après vingt-quatre (24) mois, à condition qu'aucune autre mesure disciplinaire de même nature n'ait été inscrite au dossier durant cette période.

ARTICLE 12 PERMIS D'ABSENCE

Article 12A:Congé sans Solde

- 12A.01 Un congé sans solde sans perte d'ancienneté jusqu'à une durée de douze (12) mois ou un congé sans solde pour étude jusqu'à une durée de vingt quatre (24) mois peut, à la discrétion de la Compagnie, être accordé à tout employé.

Pendant son absence, un Membre d'équipage peut exercer son droit de demande d'affectation selon son rang d'ancienneté, mais il devra retourner au travail au début de la période d'entraînement de sa nouvelle affectation. L'Union sera avisé par écrit de tout congé sans solde accordé. L'avis indiquera la date du début du congé et la date prévue pour le retour au travail. Un Membre d'équipage en congé sans solde ou en congé différé en vertu du présent article, continue d'accumuler son ancienneté, laquelle ne pourra lui servir à changer d'échelle salariale ni d'écourter la période requise pour changer d'échelle salariale, lors de son retour puisqu'un tel Membre d'équipage réintègre l'échelle salariale dans laquelle il était classé avant son départ.

- 12A.02 En aucun temps, un congé ne sera accordé pour permettre à un employé d'occuper un autre emploi relié au domaine de l'aviation. Cependant, une dérogation à la présente clause peut être accordée par consentement écrit de la Compagnie.
- 12A.03 Un Membre d'équipage retournant au travail après un congé sans solde peut réintégrer ses fonctions si son ancienneté le permet selon l'article 7.04. Dans le cas où son ancienneté ne lui permet pas de reprendre le même poste, alors il peut exercer les privilèges qui lui sont conférés par son ancienneté afin d'occuper le poste d'un Membre d'équipage plus junior.
- 12A.04 Un Membre d'équipage ayant obtenu un congé sans solde pour une période déterminée et désirant réintégrer ses fonctions plus tôt que prévu peut en faire la demande par écrit à la Compagnie par courrier recommandé. Cette demande pourra être acceptée par la Compagnie.
- 12A.05 Un Membre d'équipage en congé sans solde pour une période déterminée doit, dans les trente (30) jours précédant son retour, mais pas moins de quinze (15) jours avant celui-ci, aviser la Compagnie par courrier recommandé de ses intentions concernant son retour. Un manquement à cette disposition entraîne la rature de son nom de la liste d'ancienneté.
- 12A.06 La Compagnie ne sera pas tenue d'accepter un retour au travail prévu à l'article 12A.05 à une date antérieure à la prochaine session de cours de renouvellement si ce cours est nécessaire pour le Membre d'équipage retournant au travail suite à son congé sans solde. L'article 7.04 ne s'appliquera pas à des situations semblables.
- 12A.07 Un Membre d'équipage en congé sans solde excédant trente (30) jours peut maintenir sa participation au plan d'assurance groupe à condition qu'il défraie 100% de la prime.

Article 12B:Congé de Maternité

- 12B.01 Toute Membre d'équipage a droit a un congé de maternité sans solde conformément aux dispositions du Code Canadien du Travail.
- 12B.02 La Membre d'équipage qui néglige de se presenter au travail a la date prévue de son retour au travail est réputée avoir démissionné.
- 12B.03 La Compagnie se réserve le droit de faire examiner la Membre d'équipage par le médecin désigné par la Compagnie. Les honoraires de ce médecin sont à la charge de la Compagnie.
- 12B.04 Pendant son congé de maternité, la Membre d'équipage demeure à l'emploi de la Compagnie et continue d'accumuler son ancienneté.
- 12B.05 Un congé férié qui coïncide avec un congé de maternité n'est pas payé.
- 12B.06 La Membre d'équipage en congé de maternité peut maintenir sa protection d'assurance groupe pendant sa période de congé à condition d'en défrayer la portion de l'employée.

Article 12C :Congé de Paternité

- 12C.01 Dans les sept (7) jours suivant la naissance de son enfant, un Membre d'équipage aura droit à cinq (5) jours sans perte de salaire. Pour un Membre d'équipage Rotationnel, cela n'inclura pas les jours de voyages entre Montréal et sa base d'affectation.

Article 12D:Convocation comme Juré ou Témoin

- 12D.01 Le Membre d'équipage appelé à servir comme juré, ou témoin, bénéficie d'un permis d'absence et continue d'accumuler son ancienneté de service durant ladite absence. Il reçoit une compensation de salaire équivalent à son salaire moins les compensations du système judiciaire.
- 12D.02 L'article 12D.01 ne s'applique pas à un Membre d'équipage qui a un intérêt direct ou indirect dans les procédures à la Cour pour lesquelles il est assigné comme témoin ou lorsque les jours pour lesquels il agit comme témoin ou juré tombent sur des jours où il n'était pas appelé à travailler pour la Compagnie.

Article 12E:Congé de Deuil

- 12E.01 Le Membre d'équipage bénéficie de cinq (5) jours consécutifs sans perte de salaire lors du décès de son conjoint, de l'un de ses enfants ou de son père ou de sa mère. À la demande du Membre d'équipage , un congé sans solde pourra être accordé.
- 12E.02 Dans le cas du décès de son frère, sa soeur, son beau-père, sa belle-mère, du frère ou de la soeur de son conjoint ou le conjoint de son frère ou de sa soeur, le Membre d'équipage bénéficie de trois (3) jours consécutifs sans perte de salaire. À la demande du Membre d'équipage , un congé sans solde pourra être accordé.
- 12E.03 Dans le cas du décès de son grand-père ou de sa grand-mère, le salarié bénéficie de trois jours sans perte de salaire. À la demande du Membre d'équipage , un congé sans solde pourra être accordé.
- 12E.04 Chaque journée de congé de deuil représente huit (8) heures de temps en devoir,
- 12E.05 Les congés ci haut mentionnés ne s'ajoutent pas aux congés ou vacances déjà prévus.
- 12E.06 Pour un Membre d'équipage Rotationnel, cela n'inclura pas les jours de voyages entre Montréal et sa base d'affectation.

Article 12F : Regime de conge a traitement différé

- 12F.01 Un Membre d'équipage peut demander par écrit un congé à traitement différé, lequel congé permet au Membre d'équipage de continuer à recevoir un salaire de la Compagnie à même le montant d'argent qui aura été préalablement retenu sur ses paies durant la période d'acquisition, le tout tel que ci-après décrit.
- 12F.02 La période prescrite d'acquisition est d'un minimum de deux (2) ans et d'un maximum de cinq (5) ans.
- 12F.03 La durée du congé peut être de trois (3) à douze (12) mois tel que prévue à l'exemple du tableau de l'article 12F.07 ou tout autre modalité d'application satisfaisant les deux parties.
- 12F.04 a) La Compagnie ne refusera pas d'accorder une demande de congé sans motifs valables en autant que les normes d'obtention décrites au présent article soient respectées, La Compagnie se réserve le droit de limiter le nombre de Membre d'équipage en congé en même temps et ce en fonction du besoin des opérations.

- b) Un Membre d'équipage devra avoir complété cinq (5) ans de service avant le début du congé ;
- c) Un Membre d'équipage devra avoir fait sa demande par écrit en précisant les modalités suivantes ;
- o la durée d'acquisition du congé ;
 - la durée du congé ;
 - la date du début de la prise du congé ;
 - o le montant de retenue pendant la durée d'acquisition
 - o la formule adoptée pour le maintient des bénéfices en fonction des règles d'assurances applicables.
- d) Dans les soixante (60) jours suivant la demande une entente écrite avec la Compagnie confirmera les modalités du congé.
- 12F.05 Pendant le congé, le Membre d'équipage continue d'accumuler son ancienneté. À l'expiration du congé, le Membre d'équipage reprend le poste qu'il détenait au moment de son départ, si son ancienneté le permet. Dans un tel cas le Membre d'équipage reprend le salaire qu'il avait avant son départ.
- 12F.06 Un Membre d'équipage retournant au travail après un congé à traitement différé peut réintégrer ses fonctions si son ancienneté le permet selon l'article 7.04. Dans le cas où son ancienneté ne lui permet pas de reprendre le même poste, alors il peut exercer les privilèges qui lui sont conférés par son ancienneté afin d'occuper le poste d'un Membre d'équipage plus junior.
- 12F.07 Pendant la période d'acquisition du congé, le Membre d'équipage reçoit un pourcentage du salaire prévu à l'Annexe "A" moins l'épargne qui lui servira de rémunération pendant le congé.

TABLEAU D'EXEMPLES

Durée du Congé	Nombre d'années d'acquisitions			
	2 ans	3 ans	4 ans	5 ans
3 mois	87.5%	91.67%	NIA	NIA
6 mois	75%	83.34%	87.50%	90%
12 mois	NIA	66.67%	75%	80%

CONGÉ DE MATERNITÉ

- 12F.08 a) Si un congé de maternité survient durant la première moitié de la période d'acquisition, la période d'acquisition restante est reportée au moment du retour au travail à moins que la salariée ne décide d'interrompre la période d'acquisition. Dans un tel cas, elle recevra l'épargne accumulée sans intérêts, le tout selon les modalités de l'article 12F.14. Si un congé de maternité survient dans la deuxième moitié de la période d'acquisition, le congé est automatiquement annulé et l'épargne accumulée sans intérêts est remise à la salariée.
- b) Si un congé de maternité survient durant le congé, les paiements différés cessent pour reprendre à la fin du congé de maternité. Si la durée du congé de maternité excède le retour au travail qui était prévu à la fin du congé différé, la salariée pourra demander de réintégrer ses fonctions après un préavis de deux (2) mois et ainsi recevoir l'épargne accumulée sans intérêts.

INVALIDITÉ – MALADIE À LONG TERME – ACCIDENT – ACCIDENT DE TRAVAIL

- 12F.09 a) Si de tels événements surviennent durant la première moitié de la période d'acquisition, la période d'acquisition restante est reportée au moment du retour au travail à moins que le Membre d'équipage ne décide d'interrompre la période d'acquisition. Dans un tel cas, il recevra l'épargne accumulée sans intérêts, le tout selon les modalités de l'article 12F.14. Si de tels événements surviennent dans la deuxième moitié de la période d'acquisition, le congé est automatiquement annulé et l'épargne accumulée sans intérêts est remise au salarié.
- b) Si de tels événements survient durant le congé, les paiements différés cessent pour reprendre à la fin de l'invalidité en autant que le Membre d'équipage ait pris les arrangements avant son départ pour maintenir l'assurance groupe en force.
- c) Dans le cas d'une invalidité permanente, l'épargne accumulée sans intérêts, sera versé dans le REER du Membre d'équipage si la loi le permet.
- 12F.10 Si un Membre d'équipage décède durant la période d'acquisition ou durant le congé, ses héritiers recevront l'épargne amassée ou la balance non utilisée sans intérêts.
- 12F.11 Si un Membre d'équipage quitte la Compagnie durant la période d'acquisition ou durant le congé, il recevra l'épargne amassée ou la balance non utilisée sans intérêts.

AFFICHAGE DURANT UN CONGÉ

- 12F.12 Un Membre d'équipage peut durant son congé, exercer son droit de demande d'affectation selon son rang d'ancienneté, pour un nouveau poste ou un poste vacant qui deviendrait disponible, et si accepté pour ce poste, le congé sera alors considéré comme annulé et la balance de l'épargne accumulée lui sera versée selon les modalités de l'article 12F.14.
- Tout Membre d'équipage qui s'absente devra laisser son adresse et son numéro de téléphone où il peut être rejoint. La Compagnie fera tout ce qui est possible afin d'aviser tout Membre d'équipage absent lors de l'affichage de nouveaux postes.
- 12F.13 Pendant la période d'acquisition le salaire de base du Membre d'équipage, pour les fins de contributions au REER telles que prévues à l'article 24.01, sera égal à son salaire de base moins le pourcentage de son salaire retenu annuellement par la Compagnie. Pendant le congé, le salaire de base sera réputé être le salaire retenu que reçoit le Membre d'équipage.
- 12F.14 En tout temps durant la période d'acquisition ou durant le congé, un Membre d'équipage qui désire ne plus faire partie du programme, devra remettre une demande écrite à la Compagnie qui pourra selon ses besoins ou selon les engagements pris pour remplacer le Membre d'équipage accepter ou refuser une telle demande. Dans le cas de l'acceptation de la demande le Membre d'équipage recevra soit l'épargne amassée ou la balance de l'épargne le tout sans intérêts.
- 12F.15 Afin de remplacer le Membre d'équipage en congé différé, la Compagnie se réserve le droit de recruter un Membre d'équipage de remplacement provenant de l'extérieur de l'unité de négociation, sur une base contractuelle. Ni le Membre d'équipage de remplacement ni la Compagnie ne seront tenus de payer de cotisations syndicales au nom du Membre d'équipage en congé différé.
- 12F.16 Aucun Membre d'équipage ne peut, pendant son congé différé, occuper un poste relié au domaine de l'aviation au Canada sans le consentement écrit de la Compagnie qui peut refuser ou accepter une telle demande.

ARTICLE 13 NORMES DE TRAVAIL

Article 13A:Membres d'équipage Non-Rotationnels

13A.01 Définitions

- a) "**BLOC**" signifie une période de vingt-huit (28) jours consécutifs débutant un lundi.
- b) "**JOURNEE DE CONGE**" signifie une période de vingt-quatre (24) heures consécutives commençant à 00:01 heures, pendant laquelle un Membre d'équipage Non-Rotationnel n'est pas en devoir, en réserve ou en formation. Le commencement de cette période peut être extensionné jusqu'à 02:00 heures en cas de dérangements dans les opérations.
- c) "**BLOC DE RESERVE**" signifie une période de douze (12) heures consécutives pendant laquelle un Membre d'équipage Non-Rotationnel est disponible à se rapporter en devoir, commençant à 06:00 heures ou à un autre temps déterminé par la Compagnie, avec préavis de 12 heures au Membre d'équipage Non-Rotationnel concerné.

- 13A.02 a) Les horaires de vol seront préparés par la Compagnie pour une période d'un Bloc et affichés le cinquième (5^e) jour ouvrable du Bloc précédant.
- b) Chaque Membre d'équipage Non-Rotationnel doit faire parvenir par écrit, au Chef Pilote ou au chef agent de bord, son choix de Journées de Congé pour le Bloc suivant dans les dix (10) jours qui suivent l'affichage du bloc horaire de vol.
- c) Le Chef Pilote et le chef agent de bord assigneront des blocs horaires à chaque Membre d'équipage Non-Rotationnel dix (10) jours avant le commencement de chaque Bloc.
- d) Les erreurs découvertes dans les blocs horaires avant le début du Bloc seront corrigées et les Membres d'équipage Non-Rotationnels en seront avisés le plus tôt possible après la découverte de l'erreur.
- e) La Compagnie assure que toutes les envolées connues sont indiquées dans les blocs horaires.
- f) Les journées de congé, réserve, devoir, formation, vacances, et toute autre information jugée nécessaire par la Compagnie, seront indiquées dans les blocs horaire.

- g) Les Membres d'équipage Non-Rotationnels seront informés le plus tôt possible par le Chef Pilote ou le chef agent de bord de toute modification apportée aux blocs horaire.
- 13A.03
- a) Le nombre d'heures de devoir programmées dans un bloc horaire devra s'approcher, autant que possible de la limite de temps en devoir permise par le Règlement Canadien de l'Aviation.
 - b) Les Journées de Congé seront assignées en fonction de l'ancienneté de chaque Membre d'équipage Non-Rotationnel et comprendront une fin semaine au moins une fois par Bloc.
 - c) Tous les Membres d'équipage Non-Rotationnels seront programmés a la discrétion de la Compagnie pour des Blocs de Réserve, qui comprendront une fin semaine au moins une fois par Bloc.
- 13A.04
- a) Tous les temps de devoir seront en concordance avec le Règlement Canadien de l'Aviation.
 - b) Si une Période de Repos réglementaire en dehors de la base d'opération est nécessaire, celle-ci sera d'une durée d'au moins dix (10) heures entre l'arrivée et le départ d'un vol, du moment de l'arrêt moteurs jusqu'au démarrage des moteurs, comprenant huit (8) heures de repos (prone rest). Si une Période de Repos réglementaire à la base d'opération est nécessaire, celle-ci sera d'une durée d'au moins onze heures et demi (11 1/2) arrêt des moteurs a démarrage des moteurs comprenant huit (8) pour repos détendu. (prone rest).
- c)
- i) Un Membre d'équipage Non-Rotationnel recevra un minimum de dix (10) Journées de Congé par Bloc et dans tous les cas un minimum de cent trente (130) Journées de Congé par période de treize (13) Blocs. Les Journées de congé statutaires sont comprises dans les Journées de Congé.
 - ii) Les Jours Supplémentaires (Jours de Congé travaillés) seront assignés volontairement sur la base de l'ancienneté. Advenant le cas où aucun Membre d'équipage Non-Rotationnel ne serait volontaire, les Membres d'équipage Non-Rotationnels seront assignés ("drafted") dans l'ordre inverse d'ancienneté. Un Membre d'équipage Non-Rotationnel ne pourra être requis de travailler plus de dix (10) Jours Supplémentaires dans une Année, autrement que sur une base volontaire.

- iii) Pour chaque Jour de Congé travaillé par un Membre d'équipage Non-Rotationnel, il aura droit au plus grand du nombre d'heures de devoir actuellement travaillées ou de huit (8) heures de devoir, à temps et demi. Dans le cas d'un Jour de Formation Supplémentaire il aura droit à huit (8) heures de devoir, à temps et demi.
- iv) Advenant le cas où un Membre d'équipage Non-Rotationnel est requis de travailler un Jour de Congé, la Compagnie remboursera ce dernier pour les dépenses déjà encourues (voyages, billets pour événements spéciaux, etc.), non-remboursables autrement, sur présentation de reçus justificatifs.
- d) Autant que possible, les Journées de Congé seront choisies et programmées par périodes d'au moins quarante-huit (48) heures et ce au minimum une fois par Bloc et vingt-six (26) fois à l'intérieur d'une période de treize (13) Blocs.
- e) Si un Membre d'équipage Non-Rotationnel doit travailler un Jour de Congé, celui-ci sera repris dans le même Bloc si possible, ou au Bloc suivant, à la demande du Membre d'équipage Non-Rotationnel, au lieu de recevoir une paye de temps supplémentaire tel que prévu à l'article 13A.04 f) iii). S'il n'est pas repris au Bloc suivant, il sera ajouté à sa période de vacances.
- f) Le Bloc de Réserve sera indiqué au bloc horaire des Membres d'équipage Non-Rotationnels.
- g) Un Membre d'équipage Non-Rotationnel de réserve doit aviser le bureau du Chef Pilote ou le chef agent de bord de l'endroit où il peut être contacté en tout temps pour être appelé au service. Après entente avec le bureau de planification d'équipage, un Membre d'équipage Non-Rotationnel de réserve peut s'absenter de son domicile après avoir fourni un numéro où il peut être contacté.
- h) Les Membres d'équipage Non-Rotationnels de réserve doivent fournir un numéro de télé avertisseur ou de cellulaire comme deuxième numéro de contact. La Compagnie couvrira les frais de communications mensuelles.
- i) En cas de nécessité, deux (2) appels de service seront effectués pour rejoindre un Membre d'équipage Non-Rotationnel de réserve. Ces appels se feront à quinze (15) minutes d'intervalle. Si un Membre d'équipage Non-Rotationnel de réserve ne peut être rejoint après deux (2) appels, il sera considéré non-disponible et sera sujet à des mesures disciplinaires.
- j) Le département de vol peut, à sa discrétion et en fonction des besoins opérationnels donner à un Membre d'équipage Non-Rotationnel, congé de service pour toute ou partie de la Journée de Réserve.
- k) Un Membre d'équipage Non-Rotationnel de réserve doit se rapporter en

devoir au plus tard soixante-quinze (75) minutes après avoir reçu un appel de service.

- l) Un crédit de devoir équivalent au plus grand des deux montants suivants est attribué au Membre d'équipage Non-Rotationnel de réserve:
 - quatre (4) heures de devoir; ou
 - les heures de devoir effectivement travaillées
 - m) Un Membre d'équipage Non-Rotationnel recevra jusqu'à un maximum de douze (12) heures par jour, un crédit de trente (30) minutes pour chaque période d'une heure de halte, débutant dix (10) heures après la fin de la période de devoir à une destination autre que la base domiciliaire. Le crédit de trente (30) minutes par heure ne s'applique qu'en période de halte au sol.
 - n) Un Membre d'équipage Non-Rotationnel recevra un crédit d'une heure de devoir pour chaque période de deux (2) heures de déplacement, si ce déplacement n'est pas immédiatement suivi par une assignation de travail (c'est-à-dire qu'aucune période de repos obligatoire n'est requise avant de pouvoir entamer l'assignation), et un crédit d'une (1) heure pour chaque période d'une (1) heure de déplacement, si ce déplacement est immédiatement suivi par une assignation de travail. (Le déplacement de retour en destination de la Base Domiciliaire après une assignation de travail ou pour une Formation est crédité à raison d'une (1) heure de devoir pour chaque période de deux (2) heures de déplacement).
 - o) Un Jour de Devoir comptera un minimum de quatre (4) heures de devoir. Ce minimum journalier ne s'applique pas au déplacement.
- 13A.05
- a) Un Membre d'équipage Non-Rotationnel peut demander ou être impliqué dans un (1) échange de vol par Bloc à la seule discrétion de la Compagnie.
 - b) Le Membre d'équipage Non-Rotationnel qui fait la demande d'échange de vol a la responsabilité de se trouver un remplaçant et de l'aviser de l'acceptation ou le refus de l'échange.
 - c) Un Membre d'équipage Non-Rotationnel qui fait une demande d'échange d'horaire doit donner un avis d'au moins quarante-huit (48) heures au bureau du Chef Pilote ou du chef agent de bord qui décidera d'approuver ou de refuser la demande. Le bureau du Chef Pilote ou du chef agent de bord avisera les Membres d'équipage Non-Rotationnels impliqués de sa décision dans un délai de vingt-quatre (24) heures.

- d) Dans des circonstances exceptionnelles, les conditions précédentes peuvent être modifiées avec le consentement du Chef Pilote ou du chef agent de bord.
- 13A.06 a) Tous les Membres d'équipage Non-Rotationnels affectés au service opérationnel doivent contacter le bureau de la répartition deux (2) heures avant l'heure de départ prévue ou avant de quitter leur lieu de repos, mais pas plus tard que deux (2) heures avant l'heure de départ prévue d'un vol.
- b) Sauf avis contraire, les Membres d'équipage Non-Rotationnels affectés au service opérationnel doivent se rapporter au service une heure avant l'heure de départ prévue à l'horaire,
- c) Sauf avis contraire, les Membres d'équipage Non-Rotationnels non-affectés au service opérationnel doivent se rapporter pour fins de positionnement au service une demie heure (1/2) avant l'heure de départ prévue à l'horaire.
- 13A.07 Ré-Assignment
- a) Pour des besoins opérationnels, lors de circonstances exceptionnelles, un Membre d'équipage Non-Rotationnel qui s'est rapporté au devoir et qui perd un vol ou une série de vols deviendra ré-affectable. La ré-affectation doit se faire à l'intérieur des limites journalières et le retour à la base d'opération se fera le même jour sauf lorsque le Membre d'équipage Non-Rotationnel était originalement programmé pour séjourner à l'extérieur.
- b) Si un vol est annulé après qu'un Membre d'équipage Non-Rotationnel se soit rapporté au travail, il sera crédité le temps actuel de devoir opérationnel ou quatre (4) heures, selon ce qui est le plus long.
- 13A.08 Pour fins de rémunération et de planification des horaires, le temps de devoir comprend ce qui suit:
- a) Le temps nécessaire pour se présenter au service avant chaque période de travail (normalement une (1) heure) et le temps nécessaire pour effectuer les tâches après vol (normalement quinze (15) minutes).
- b) Toutes les heures effectuées pour compléter un vol (démarrage des moteurs jusqu'à l'arrêt des moteurs).
- c) Temps d'attente entre les vols sauf en cas de période de service de vol devoir fractionner en concordance avec le Règlement Canadien de l'Aviation 700.16.

- d) Toutes autres heures de service seront créditées comme suit:
- Bloc de Réserve: 4 heures de devoir.
 - Formation au sol *et* entraînement au simulateur: 8 heures de devoir.
 - Journée de vacances: 8 heures de devoir.
 - Halte : voir l'article 13A.04 m)
 - Déplacement: voir l'article 13A.04 n)
 - Minimum journalier : voir l'article 13A.04 o)

13A.09 a) Heures de travail :

La durée normale d'un Bloc de travail est de cent soixante (160) heures de devoir.

- b) Le temps supplémentaire constitue toutes les heures de devoir effectuées en sus de cent soixante (160) heures par Bloc (28 jours). Le taux horaire base est déterminé selon la formule suivante:

$$\frac{\text{ Salaire annuel } \div 13 \text{ Blocs}}{160} = \text{taux horaire}$$

- 13A.10 a) Après avoir complété ses vols quotidiens, le Membre d'équipage Non-Rotationnel devra aviser le service des opérations de vol de ses heures de devoir travaillées selon le Règlement Canadien de l'Aviation. De plus tout temps de travail devant être enregistrées et calculées pour l'application de la présente Convention (incluant mais sans en être limité aux jours de maladie et vacances seront inscrit via par le Chef pilote et/ou agent de bord.

Article 13 B : Membres d'équipage Rotationnels

13B.01 **Définitions**

- a) "**Jour en Devoir**" signifie un jour durant lequel le Membre d'équipage Rotationnel a effectué une des tâches suivantes:
- S'est présenté au service pour un vol;
 - A travaillé en vol; ou
 - A reçu de l'entraînement.
- b) "**Jour Rotationnel Non en Devoir (JRND) "** signifie un jour parmi les Jours Rotationnels disponibles d'un Membre d'équipage Rotationnel durant lequel il ne fait aucune des tâches décrites comme constituant un Jour de Devoir, ni un jour où il est requis d'être en reserve; et lequel jour, n'est pas un Jour de Déplacement.

- c) "**Jour de Réserve d'un Membre d'équipage Rotationnel**" signifie un jour durant lequel le Membre d'équipage Rotationnel est requis d'être en réserve mais n'effectue aucune des tâches décrites comme constituant un Jour de Devoir.
 - d) "**Jour de Déplacement**" signifie un jour sur lequel le Membre d'équipage Rotationnel se déplace de Montréal à une Base d'affectation, ou un jour où le Membre d'équipage se déplace de la Base d'affectation en direction de Montréal, mais pour lequel il n'effectue aucune des tâches décrites comme constituant un Jour de Devoir et il n'est pas requis d'être en réserve.
 - e) "**Jour de Maladie**" signifie un jour parmi les Jours Rotationnels disponibles durant lesquels un Membre d'équipage Rotationnel, à cause de maladie, ne peut travailler.
 - f) "**Jour de Formation**" signifie un jour durant lequel un Membre d'équipage Rotationnel est requis d'assister à la formation.
 - g) "**Jour de Travail**" signifie un Jour Rotationnel ou un Jour de Formation.
 - h) "**Assigner (To Draft)**" signifie l'assignation involontaire d'un Membre d'équipage Rotationnel à un vol ou à de la formation lorsque ce Membre d'équipage Rotationnel est dans sa Journée Non-Rotationnelle.
 - i) "**Jour Supplémentaire**" signifie un Jour de Devoir où un Membre d'équipage Rotationnel travaille et que ceci résulte en ce que le Membre d'équipage Rotationnel travaille ainsi plus de deux cents (200) Jours de Devoir dans une Année Rotationnelle.
 - j) "**Période Rotationnelle**" signifie les Jours Rotationnels consécutifs travaillés par un Membre d'équipage Rotationnel, suivis de ses Jours Non-Rotationnels consécutifs.
- 13B.02 a) Chaque Membre d'équipage Rotationnel devra, dans chaque Année Rotationnelle, travailler deux cents (200) jours.
- b) Chaque Membre d'équipage Rotationnel devra travailler selon la cédule Rotationnelle suivante: quinze (15) Jours Rotationnels consécutifs en disponibilité, incluant le jour de positionnement de Montréal à la Base d'affectation et le jour de retour de la Base d'affectation en destination de Montréal, suivis de treize (13) Jours Non-Rotationnels consécutifs (off).
- 13B.03 a) Chaque Jour Rotationnel constitue soit un Jour en Devoir, soit un Jour en Réserve, soit un Jour de Déplacement, soit un JRND, ou soit un Jour Maladie, selon le cas.

- b) Durant les quinze (15) Jours Rotationnels, le Membre d'équipage Rotationnel ne devra pas travailler plus de quatorze (14) Jours de Devoir.
 - c) Un des quinze (15) Jours Rotationnels sera désigné, à la discrétion de la Compagnie, soit comme Jour de Réserve, Jour de Déplacement ou JRND, ou selon le cas, Jour de Maladie.
- 13B.04 Tout changement à la Période Rotationnelle, au nombre de Jours Rotationnels ou au nombre de Jours Non-Rotationnels, ne peut être fait qu'avec le consentement mutuel du Membre d'équipage Rotationnel affecté et du Chef Pilote ou de l'agent de bord en chef, De tels changements n'impliqueront pas le paiement de Jours Supplémentaires sauf s'il est mutuellement prévu que cela résultera en ce que le Membre d'équipage Rotationnel travaille au delà des deux cents (200) Jours Rotationnels à l'intérieur de l'Année Rotationnelle; dans ce cas, le paragraphe e) de l'article 13 B.10 s'appliquera.
- 13B.05 a) Le temps en devoir d'un Membre d'équipage Rotationnel pour un Jour en Devoir ou pour une Période Rotationnelle sera déterminé par les limites prescrites par le Règlement Canadien de l'Aviation ("CARS").
- b) La Compagnie doit essayer de limiter le nombre d'atterrissage à un maximum de douze (12) par jour et un maximum de quarante (40) par période de quatre (4) jours.
- 13B.06 Le salaire annuel d'un Membre d'équipage Rotationnel pour une Année Rotationnelle sera basé sur deux cents (200) Jours de Travail et deux mille quatre-vingt (2,080) heures de devoir. (deux cents (200) de ses heures seront à temps et demi.)
- 13B.07 Les Membres d'équipage Rotationnels seront crédités des heures de devoir comme suit:
- a) Jours Rotationnels
 - i) normalement une (1) heure avant le vol et normalement quinze (15) minutes après le vol;
 - ii) les Heures de Vol;
 - iii) les heures d'entraînement;
 - iv) les heures d'attente avant l'annulation officielle d'un vol cédulé (si le Membre d'équipage est réassigné, ses heures de devoir comprendront les heures travaillées et les heures d'attente);
 - v) les heures de travail après le vol pour accomplir les tâches requises par la Compagnie ou nécessaires pour les opérations.

b) Jours de Réserve

Quatre (4) heures de devoir.

Un Membre d'équipage Rotationnel durant un Jour de Réserve, sera crédité soit de quatre (4) heures de devoir ou les heures effectivement travaillées, le plus élevé des deux.

c) Jours de Déplacement

Deux (2) heures de devoir.

d) Jours Rotationnels Non en Devoir (JRND)

Deux (2) heures de devoir.

e) Jours de Maladie

Huit (8) heures de devoir.

f) Jours de Formation

Huit (8) heures de devoir

13B.08 a) Si durant les premiers deux cents (200) Jours de Travail d'une Année Rotationnelle, un Membre d'équipage excède deux mille quatre-vingt (2,080) heures de devoir, chaque heure de devoir additionnelle sera payée à temps et demi.

b) Si, durant une Année Rotationnelle, un Membre d'équipage travaille plus de deux cents (200) Jours de Travail, il aura droit, pour chaque Jour en Devoir additionnel, au plus grand du nombre d'heures de devoir actuellement travaillées ou de huit (8) heures de devoir, à temps et demi, et dans le cas d'un Jour Formation, huit (8) heures de devoir à temps et demi calculé sur la base de son taux salarial horaire. Cependant, en aucun cas un Membre d'équipage ne doit recevoir pour ces journées additionnelles moins que le calcul suivant :

Salaire selon l'annexe "A " X 1.5

200

- 13B.09 Le Jour Rotationnel où le Membre d'équipage Rotationnel se déplace de Montréal à la Base d'affectation, l'heure limite jusqu'à laquelle ce Membre d'équipage Rotationnel pourra être tenu de travailler sera la suivante: treize heures et demie (13 1/2) après l'heure cédulée pour son vol de déplacement incluant le temps requis par le transporteur d'être présent à l'aéroport avant le départ du vol.
- 13B.10 a) Les Jours Supplémentaires seront assignés volontairement basé sur l'ancienneté. Advenant le cas où aucun Membre d'équipage Rotationnel ne serait volontaire, les Membres d'équipage Rotationnels seront assignés ("drafted") dans l'ordre inverse d'ancienneté. Un Membre d'équipage Rotationnel ne pourra être requis de travailler plus de dix (10) Jours Supplémentaires durant une Année Rotationnelle, autrement que sur une base volontaire.
- b) Des Jours de Formation Supplémentaires peuvent être assignés à un Membre d'équipage Rotationnel, à la discrétion de la Compagnie. Toutefois, aucun Membre d'équipage Rotationnel ne sera requis d'assister à plus de dix (10) Jours de Formation supplémentaires durant une Année Rotationnelle, autrement que sur une base volontaire.
- c) Tous les Jours Supplémentaires ou les Jours de Formation Supplémentaires seront payés au Membre d'équipage Rotationnel à la période de paye subséquente, si possible ou, à tout événement, à la période de paye suivante.
- d) Nonobstant le paragraphe c) de l'article 13B.10, advenant un changement à la Période Rotationnelle conformément à l'article 13B.04, les Jours Supplémentaires qui en résulteront seront payés après la fin de l'Armée Rotationnelle.
- 13B.11 Un Membre d'équipage Rotationnel sera réputé n'avoir aucune Base Domiciliaire,
- 13B.12 Si un Membre d'équipage Rotationnel change son statut de "Membre d'équipage Rotationnel" à celui de "Membre d'équipage Non-Rotationnel", à la demande de la Compagnie, il sera alors traité comme s'il changeait de sa ville de résidence actuelle à la base domiciliaire à laquelle il est assigné sur une base permanente, et les articles 8.08 et suivants s'appliqueront.
- Pour plus de précision, un Membre d'équipage Rotationnel qui applique à un poste affiché qui résulterait à un changement de statut de Membre d'équipage Rotationnel à un statut de Membre d'équipage Non-Rotationnel, ne sera pas réputé avoir changé de base à la demande de la Compagnie.

- 13B.13 L'horaire de vol des Membres d'équipage Rotationnels sera préparé par la Compagnie.
- 13B.14 Advenant qu'un Membre d'équipage Rotationnel ne se rapporte pas au travail lorsque requis, pour une raison autre qu'un des sept (7) Jours de Maladie dont il a droit ou permis d'absence décrit à l'article 12, il se verra alors, pour chaque jour où il ne se rapporte pas au travail, réduire sa paye subséquente de 1/200e de son salaire annuel.

ARTICLE 14 PROBATION

- 14.01 Tout Membre d'équipage sera sujet à une Période de Probation d'une durée de treize (13) Périodes Rotationnelles (Membres d'équipage Rotationnels) ou treize (13) Blocs (Membres d'équipage Non-Rotationnels) selon le cas, à compter de la date à laquelle il est désigné et reçoit une rémunération comme Membre d'équipage . La Compagnie se réserve le droit de le congédier durant cette période, si ses services ne sont pas jugés satisfaisants. Elle fournira les raisons au Membre d'équipage concerné avec copie à l'Union. Le Membre d'équipage en cause ne pourra pas se prévaloir de la procédure de griefs pour contester son congédiement durant cette période.
- 14.02 Dans des circonstances spéciales, la Compagnie pourra prolonger la Période de Probation d'un Membre d'équipage d'une durée additionnelle de trois (3) mois et/ou 3 Blocs pour les Membres d'équipage Non-Rotationnel. La Compagnie fournira alors les raisons au Membre d'équipage concerné avec copie à l'Union.
- 14.03 Rien dans l'article 14.01 n'empêchera la Compagnie de réduire ladite période et d'en aviser le Membre d'équipage si ses services sont jugés satisfaisants. La Compagnie en avisera l'Union.
- 14.04 a) Un Membre d'équipage posant sa candidature pour un poste devra effectuer et réussir une période d'entraînement conforme aux normes générales dans l'industrie après quoi, il sera sujet à une Période de Probation (initiale) d'une durée de six (6) mois, Au cours de cette période de probation, le Chef Pilote ou l'agent de bord en chef pourra, s'il juge la performance du candidat insatisfaisante, et après consultation avec l'Union, le retourner à la position qu'il détenait avant son transfert.
- * b) Un Pilote désirant devenir Commandant et ayant échoué une première fois la période d'entraînement conforme aux normes générales dans l'industrie, pourra s'il le désire essayer une seconde fois, s'il échoue sa deuxième tentative, il ne pourra plus dans le cadre de son emploi postuler pour un poste de commandant sur le model d'appareil pour lequel il a échoué.

- * c) Néanmoins, la Compagnie se réserve le droit après une deuxième tentative échouée, de congédier le Membre d'équipage en avisant aussi l'Union par écrit, Dans un tel cas, le congédiement sera pour des raisons justes et raisonnables.

ARTICLE 15 NOUVEL ÉQUIPEMENT

15.01 Les taux de salaire prévus dans cette Convention s'appliquent uniquement aux types d'avions présentement en service et à leur désignation (Rotationnelle ou Non-Rotationnelle) actuelle.

Cependant, lorsque de nouveaux types d'avion seront acquis ou lorsque des changements de désignation (Rotationnel ou Non-Rotationnel) aux types d'avions présentement en service seront effectués, des rencontres seront tenues entre la Compagnie et l'Union afin de négocier les taux de salaire et les conditions de travail s'appliquant aux Membres d'équipage de ces nouveaux appareils.

Les séances de négociations débuteront dans les quinze (15) jours de la demande d'une des parties; si, après quarante-cinq (45) jours suivant la première séance de négociation, les parties ne peuvent en venir à une entente, l'une ou l'autre des parties pourra soumettre le conflit à l'arbitrage, conformément a l'article 10.07 de la présente Convention.

Il est entendu que ce qui précède n'empêchera pas la Compagnie de mettre les appareils en service à la date prévue pourvu que la Compagnie établisse des salaires temporairement et qu'elle accorde la pleine rétroactivité à la date de la mise en service lorsque la décision de l'arbitre sera connue.

15.02 * La Compagnie peut, lors de l'introduction d'un nouvel équipement, engager à l'extérieur de l'unité de négociation, des Pilotes qualifiés pour fins d'entraînement, de familiarisation et de vols réguliers sur la ligne. Ces Pilotes contractuels ne feront pas partie de l'unité de négociations. Les engagements seront de nature temporaire soit le temps nécessaire pour permettre aux Pilotes réguliers faisant partie de l'unité de négociation et à qui une telle position a été accordée, de se qualifier pour piloter ledit équipement.

ARTICLE 16 VACANCES PAYÉES

16.01 Membres d'équipage Rotationnels

■ - 9 ans d'ancienneté:	(6%) trois (3) semaines
10 - 19 ans d'ancienneté:	(8%) quatre (4) semaines
20 ans et plus d'ancienneté:	(10%) cinq (5) semaines

Membres d'équipage Non-Rotationnels

1 - 9 ans d'ancienneté:	(6%) trois (3) semaines
10 - 19 ans d'ancienneté:	(8%) quatre (4) semaines
20 ans et plus d'ancienneté:	(10%) cinq (5) semaines

16.02 a) Pour les Membres d'équipage Rotationnels, leurs vacances seront réputées être prises durant les Jours Non-Rotationnels suivant immédiatement le paiement de ses vacances par la Compagnie (2 fois par année).

b) Un Membre d'équipage Rotationnel ayant droit à 6% sera réputé prendre les 7 ½ premiers jours de ses vacances après le premier paiement (la moitié) de ses vacances, et les 7 ½ derniers jours de ses vacances après le deuxième et dernier paiement de ses vacances.

c) Un Membre d'équipage Rotationnel ayant droit à 8% ou 10% recevra l'excédant du 6% sous forme de compensation monétaire et non en jours de vacances. Le Membre d'équipage aura des vacances réputées prises de la même façon qu'un Membre d'équipage bénéficiant de 6%, au paragraphe b) de l'article 16.03.

16.03 Les vacances payées des Membres d'équipage Non-Rotationnels ne sont pas cumulatives et doivent être prises durant l'année de référence à l'exception de la "remise d'une semaine de calendrier (sept (7) jours de calendrier) après la fin de l'année" durant une période maximum de six (6) mois après la fin de l'année de référence.

16.04 En cas d'absence d'un Membre d'équipage Non-Rotationnel pour cause de maladie, il pourra prendre ses vacances au retour du congé de maladie.

16.05 Les vacances des Membres d'équipage Non-Rotationnels sont divisées en période d'une semaine de calendrier (sept (7) jours de calendrier. (Une semaine de calendrier en vacances = 5v-2c)

- 16.06 a) La préférence dans le choix des vacances des Membres d'équipage Non-Rotationnels sera accordée d'après la liste d'ancienneté de la Compagnie. Les périodes de vacances seront déterminées par consentement mutuel du Membre d'équipage Non-Rotationnel et de la Compagnie, à défaut de quoi la Compagnie pourra assigner les périodes de vacances. Toutefois, un Membre d'équipage Non-Rotationnel ayant droit à plus de trois (3) semaines de vacances payées peut, à sa discrétion, recevoir les 2% ou 4% additionnels (selon le cas) sous forme de compensation monétaire et non sous forme de jours de vacances additionnels.
- b) La Compagnie se réserve le droit de déterminer le nombre de Membres d'équipage en vacances en même temps en fonction du maintien d'équipages fonctionnels *et* des besoins opérationnels.
- 16.07 La Compagnie avisera tout Membre d'équipage Non-Rotationnel, par voie d'affichage, au moins trente (30) jours à l'avance de la date de ses vacances annuelles. Cet avis indiquera le début et la fin de sa période de vacances.
- 16.08 Les périodes de vacances choisies par les Membres d'équipage Non-Rotationnels ne pourront être déplacées qu'avec le consentement mutuel des Membres d'équipage Non-Rotationnels concernés et de la Compagnie.
- 16.09 Rien dans le présent article n'empêche la Compagnie d'aviser plusieurs mois à l'avance le Membre d'équipage Non-Rotationnel de la date de ses vacances annuelles.
- 16.10 En cas de déplacement des périodes de vacances d'un Membre d'équipage Non-Rotationnel, la Compagnie remboursera au Membre d'équipage tous frais d'annulation de voyage sur réception de reçu.
- 16.11 Un Membre d'équipage Non-Rotationnel recevra sa paye de vacances durant sa période de vacances à moins qu'il fasse une demande, au moins trente (30) jours avant la date prévue pour ses vacances, pour que sa paye lui soit versée avant son départ pour vacances.
- 16.12 Un jour de vacance équivaut à huit (8) heures de devoir.

ARTICLE 17 CONGÉS STATUTAIRES

17.01 Les douze (12) jours suivants sont reconnus congés payés par la Compagnie à tout Membre d'équipage inscrit sur le journal de paye de la Compagnie :

- Jour de l'An
- Le lendemain du Jour de l'An
- Vendredi Saint
- Le Lundi de Pâques
- Fête de Dollard
- Fête Nationale
- Fête du Canada
- Fête du Travail
- Action de Grâces
- Jour du Souvenir
- Jour de Noël
- Lendemain de Noël

Toutefois, les Membres d'équipage Non-Rotationnels qui reçoivent des prestations en vertu d'un régime gouvernemental (CSST) ou de régime d'assurance-salaire (invalidité) ne sont pas éligibles au paiement du congé.

17.02. Comme les montants des congés statutaires sont inclus dans le salaire des Membres d'équipage Rotationnels, les douze (12) premiers Jours Non-Rotationnels de sa deuxième Période Rotationnelle seront réputés être les jours de congés statutaires.

ARTICLE 18 JOURS DE MALADIE

18.01 Membres d'équipage Non-Rotationnels et Rotationnels

Les Membres d'équipage Non-Rotationnels et Rotationnels ont droit à sept (7) jours de maladie par année. Ces jours peuvent être cumulés jusqu'à un maximum de quarante, (40) lesquels ne sont pas monnayables.

ARTICLE 19 ASSURANCE GROUPE

19.01 Tout Membre d'équipage justifiant plus de six (6) mois de service avec la Compagnie bénéficie du régime d'assurance-groupe à l'exception de la couverture d'assurance-vie qui prend effet dès son embauche comme Membre d'équipage .

- 19.02 Pour la durée de la présente Convention, la Compagnie maintiendra le régime d'assurance-groupe actuel ou un régime équivalent. Une copie du régime est transmise sur demande à l'Union.
- 19.03 Des changements matériels à ce Régime d'Assurance Groupe ne seront fait qu'après entente écrite avec l'Union.
- 19.04 La Compagnie sera responsable du paiement des primes du régime d'assurance groupe à l'exception des primes d'assurances- invalidité qui seront réputé payées par le Membre d'équipage et rajoutées à son salaire annuel.
- 19.05 Les parties conviennent de se réunir pour revoir en profondeur le régime d'assurance collective dans les douze (12) mois de la signature des présentes.

ARTICLE 20 EXAMEN MÉDICAL

- 20.01 La Compagnie se réserve le droit d'exiger qu'un Membre d'équipage subisse, a l'intérieur d'un délai de sept (7) jours, un examen médical par un médecin de son choix en plus des examens exigés par les règlements gouvernementaux pour le maintien de la licence, s'il semble que sa santé ou sa condition physique se détériore. Dans ce cas, le Membre d'équipage recevra une copie du rapport de l'examen médical.
- Tout Membre d'équipage qui échoue l'examen médical du médecin de la Compagnie, peut à sa discrétion, faire réétudier son cas de la façon suivante :
- a) À l'intérieur d'un délai d'au plus quinze (15) jours, il peut demander à un médecin qualifié de son choix et à ses frais de l'examiner de la même façon que le médecin de la Compagnie.
 - b) Une copie du rapport de l'examen fait par le médecin choisi par le Membre d'équipage devra être envoyée à la Compagnie, et si le rapport corrobore l'examen du médecin de la Compagnie, aucune autre étude du dossier médical du Membre d'équipage ne sera fait
 - c) Si le rapport du médecin choisi par le Membre d'équipage ne corrobore pas le rapport du médecin de la Compagnie, cette dernière, sur une demande écrite du Membre d'équipage , demandera que ces deux (2) médecins s'entendent et demandent à un troisième médecin qualifié et impartial, de préférence un spécialiste, de faire un autre examen médical du Membre d'équipage .

- d) Ce médecin impartial devra examiner à nouveau le Membre d'équipage concerné et le cas devra être réglé en se basant sur les résultats de son examen.
- 20.02 Les dépenses du médecin impartial du paragraphe c) de l'article 20.01 seront payées à parts égales par le Membre d'équipage concerné et la Compagnie. Des copies des rapports de chaque examinateur devront être envoyées à la Compagnie et au Membre d'équipage .
- 20.03 Il est bien entendu que les constatations des médecins mentionnés précédemment devront être impartiales, et qu'aucun échange d'opinions médicales ou d'histoire de cas ne devra être fait ni verbalement ni par écrit, avant que chaque médecin n'ait examiné le Membre d'équipage concerné. Rien de ce qui précède cependant, n'empêche l'échange d'opinions médicales après l'examen du Membre d'équipage et avant qu'une décision commune ne soit prise.
- 20.04 * La Compagnie absorbera 100% des dépenses suivantes :
- a) Examens physiques périodiques, électrocardiogrammes et audiogrammes exigés par les règlements gouvernementaux.
- (Pour les examens physiques ci-haut mentionnés, le Pilote devra se présenter chez l'un des médecins désignés par Transport Canada à l'exception des examens initiaux qui devront être faits par un médecin désigné par la Compagnie. En aucun cas la Compagnie ne sera tenue de rembourser les coûts d'un examen physique périodique fait par un médecin désigné par Transport Canada excédant ceux d'un même examen fait par un médecin désigné par la Compagnie).
- b) Annotations de licence exigées par la Compagnie.
- 20.05 * Le Pilote sera responsable des examens physiques périodiques, incluant les électrocardiogrammes, exigés par les règlements gouvernementaux pour le maintien de sa licence. Le manquement d'un Pilote à cette responsabilité sera motif à mesures disciplinaires.

ARTICLE 21 UNIFORMES

- 21.01 Les uniformes des Membres d'équipage Rotationnels comprendront les items décrits à l'Annexe "D"; leurs coûts pour les nouveaux Membres d'équipage embauchés seront partagés entre la Compagnie et le Membre d'équipage Rotationnel tel qu'indiqué dans l'Annexe "D".

- 21.02 Les Membres d'équipage Rotationnels recevront une allocation de nettoyage pour le parka seulement, équivalente à vingt-cinq dollars (\$25.00) par six (6) mois.
- 21.03 Les uniformes des Membres d'équipage Non-Rotationnels comprendront les items décrits à l'Annexe "D"; leurs coûts pour les nouveaux Membres d'équipage embauchés seront partagés entre la Compagnie et le Membre d'équipage Non Rotationnel tel qu'indiqué dans l'Annexe "D'.
- 21.04 Les Membres d'équipage Non-Rotationnel recevront une allocation de nettoyage vingt-cinq (\$25.00) par mois pour leurs uniformes, et vingt-cinq (\$25.00) par six (6) mois pour leurs parkas. Une allocation annuelle de cinquante dollars (\$50.00) pour l'achat de souliers sera aussi versée.
- 21.05 Le Membre d'équipage sera responsable du maintien en bonne condition de son uniforme et devra, en tout temps, suivre les instructions de la Compagnie relatives à leur port.
- 21.06 Advenant le départ volontaire d'un Membre d'équipage dans les six (6) premiers mois de son emploi, le Membre d'équipage remboursera la portion du coût de l'uniforme payée par la Compagnie au prorata des mois travaillés.

ARTICLE 22 TAUX DE SALAIRE

- 22.01 Les taux de salaire sont énumérés à l'Annexe "A" de la présente Convention, laquelle annexe fait partie intégrante de cette convention.
- 22.02 Le salaire du Membre d'équipage ne sera pas réduit s'il est assigné par la Compagnie à une position de vol inférieure à celle qu'il détient régulièrement à moins qu'il n'ait été suspendu de façon permanente ou temporaire ou réduit de grade de façon permanente.
- 22.03 Quand un changement d'Équipement nécessitera un changement de salaire, tel changement de salaire deviendra effectif à la date de l'assignation de tel Équipement (tel que défini à l'article 22.07).
- 22.04 a) Un Membre d'équipage est rémunéré en fonction de ses années de service dans une position de Commandant, Premier Officier ou agent de bord selon l'équipement opéré au sein de la Compagnie tel qu'indiqué à l'Annexe "A".

- b) La Compagnie et l'Union pourront conjointement considérer l'expérience pertinente d'un nouveau candidat afin que ce candidat débute à un échelon salarial particulier. En cas de mésentente sur cette exception, l'article 22.04 a) s'appliquera.
- 22.05
- a) La Compagnie distribuera la paye des Membres d'équipage à toutes les deux (2) semaines.
 - b) La Compagnie ajustera les changements de niveaux de l'Annexe "A" et en fonction de 22.04 a) et b) à la date anniversaire du changement de catégorie.
- 22.06 * Assignment temporaire à une fonction supérieure
- a) Une assignation est temporaire lorsqu'elle n'excède pas trois (3) mois durant une année de calendrier pourvu qu'elle ait été désignée comme telle au préalable.
 - b) Un membre d'équipage qui termine une assignation temporaire reçoit durant le temps de cette assignation le taux de salaire prévu pour la fonction et l'appareil convenu.
 - c) Un membre d'équipage qui termine une assignation temporaire reprend la position qu'il occupait avant d'accepter cette assignation et se voit créditer a cette position temporaire l'expérience acquise en mois complets durant ladite assignation.
 - d) Le Membre d'équipage junior sera en assignation temporaire pour une durée maximale de six (6) mois, avec la possibilité d'extension pour une autre période de six(6) mois . Après cette période, ce même Membre d'équipage deviendra permanent dans sa position et sera alors soumis a l'article 7.03.
 - e) Le choix des Membres d'équipage juniors en assignation temporaire devra respecter la liste d'ancienneté.
 - f) Dans le cadre des opérations normales, lorsque le Membre d'équipage senior détiendra l'expérience requise, il déplacera le Membre d'équipage junior assigné temporairement à l'intérieur de la période de douze (12) mois.

22.07 * Date effective du changement

- a) Dans le cas d'une promotion ou d'une assignation temporaire:

Le changement de taux de salaire s'effectue à la date de première envolée régulière (vol à revenu) à la fonction prévue sur l'appareil convenu;

- b) Dans le cas d'une rétrogradation ou à la fin d'une assignation temporaire:

Le changement du taux de salaire s'effectue à la date de la dernière envolée régulière (vol à revenu) à la fonction et sur l'appareil précédant la rétrogradation, dans le cas d'un Membre d'équipage Non-Rotationnel, ou à la date du demi-jour Non-Rotationnel de la Période Rotationnelle durant laquelle la dernière envolée régulière à la fonction et sur l'appareil précédant la rétrogradation a été effectuée, dans le cas d'un Membre d'équipage Rotationnel;

- c) S'il s'agit d'une promotion (statut et/ou équipement), le changement du taux de salaire s'effectue à la date d'un premier vol à revenu et à la date d'anniversaire selon l'échelle de salaire applicable.

De plus, suite à un cours de formation, si un Membre d'équipage junior ayant complété la formation commence des vols à revenu avant un Membre d'équipage senior ayant également complété la même formation, ce dernier changera de taux de salaire en même temps que le Membre d'équipage junior qui le devance. Cependant, ceci ne s'applique pas dans les cas suivants:

- congé de maladie
- congé sans solde
- vacances
- refus de se présenter à la date désignée du cours

- d) S'il s'agit d'une rétrogradation (statut et/ou équipement), le changement du taux de salaire s'effectue à la date du changement de fonction selon l'horaire de vol en tenant compte de l'expérience acquise en mois complets à cette fonction ou à une fonction supérieure. La date d'anniversaire du changement de l'échelon de salaire sera déterminée par la date d'anniversaire d'avant la rétrogradation.

ARTICLE 23 TRANSPORT ET DÉPENSES

23.01 Transport

a) Membres d'équipage Rotationnels

- i) Le transport terrestre d'une accommodation de repos à la base d'affectation jusqu'à l'aéroport, ou de l'aéroport jusqu'à l'accommodation de repos à la base d'affectation, sera mis à la disponibilité des Membres d'équipage.
- ii) Le transport aérien est fourni, par un transporteur du choix de la Compagnie en provenance de l'aéroport de Dorval jusqu'à la Base d'affectation et en destination de l'aéroport de Dorval en provenance de la Base d'affectation. Le transport aérien ainsi fourni sera par départs confirmés. L'appareil choisi devra en normalement être un appareil turbopropulsé.

b) Membres d'équipage Rotationnels et Non-Rotationnels

Le taux de remboursement pour un employé qui utilise son propre véhicule pour le service de la Compagnie est de \$0.45 par kilomètre.

23.02 Repas et Allocations

a) Membres d'équipage Rotationnels

- i) La nourriture, sous la forme de repas préparés, ou de nourriture et d'accès à une cuisine, sera fournie aux Membres d'équipage Rotationnels lorsqu'ils sont en devoir.
- ii) Lorsqu'un Membre d'équipage Rotationnel est en devoir à l'extérieur d'une location où la Compagnie fournit la nourriture, des dépenses raisonnables appuyées par des reçus lui seront remboursées.
- iii) Une avance de fonds de deux cents dollars (\$200.00) sera remise à chaque Membre d'équipage .
- iv) Lorsqu'un Membre d'équipage Rotationnel est en devoir en dehors de sa base et qu'il n'a pas accès à la nourriture fournie, il sera remboursé via les réclamations de dépenses sur la base d'un per diem :

Déjeuner:	15.00\$
Lunch:	15.00\$
Souper:	25.00\$
Total:	<u>55.00\$</u>

Aucun reçu nécessaire.

b) Membres d'équipage Non-Rotationnels

- i) Des repas de qualité comparables à celle des repas des passagers seront fournis aux Membres d'équipage Non-Rotationnels lorsqu'ils sont en vol.
- ii) Lorsqu'un Membre d'équipage Non-Rotationnel est en devoir il sera remboursé via les réclamations de dépenses sur la base d'un per diem :

Déjeuner:	15.00\$
Lunch:	15.00\$
Souper:	25.00\$
Total:	<u>55.00\$</u>

Aucun reçu nécessaire

23.03 **Hébergement**

a) Membres d'équipage Rotationnels

Des accommodations raisonnables relativement à la région géographique où ils sont situés seront fournis par la Compagnie durant le temps où le Membre d'équipage Rotationnel est en devoir.

Les Membres d'équipage Rotationnels auront également droit, pour chaque Période Rotationnelle, à une nuitée à Dorval, soit la nuit avant leur premier Jour Rotationnel ou soit celle après leur dernier Jour Rotationnel, dans une chambre d'hôtel au choix de la Compagnie.

Tout Membre d'équipage Rotationnel selon son lieu de domicile assistant à sa formation obligatoire aura droit, pour chaque nuit précédente *et suivante* lors d'un Jour de Formation, à une chambre d'hôtel au choix de la Compagnie ou à une allocation de kilométrage ne dépassant pas le coût de l'hôtel.

b) Membres d'équipage Rotationnels et Non-Rotationnels

La Compagnie fournira une chambre d'hôtel ou une autre accommodation à chaque Membre d'équipage qui doit effectuer un arrêt en cours de route excédant huit (8) heures, ou une chambre d'hôtel à l'équipage qui doit effectuer un arrêt en cours de route d'une durée prévue de plus de cinq (5) heures mais de moins de huit (8) heures, si ces accommodations sont à une portée raisonnable de l'aéroport.

23.04 Verres prescrits

Un Membre d'équipage peut réclamer une compensation monétaire pour l'achat de lunettes de prescription (sous forme de bénéfice imposable) pour un maximum de 250.00\$ sujet aux conditions suivantes:

- Cinq (5) ans d'ancienneté comme membre d'équipage;
- Non transférable au conjoint ou dépendants;
- Renouvelable subséquemment aux cinq (5) ans;
- Les reçus appropriés sont nécessaires; facture et copie d'examen par l'optométriste.

ARTICLE 24 REEF?

24.01 Un montant équivalent à cinq pour cent (5%) du total des gains annuel excluant les vacances et la participation au profit d'un Membre d'équipage gagné à l'intérieur d'une année de calendrier sera versé par la Compagnie dans le compte "REER" choisi par la Compagnie, à l'intérieur des soixante (60) jours du début de l'année de calendrier subséquente. Ce bénéfice ne commencera qu'après six (6) mois de service continu et sera sans effet rétroactif.

ARTICLE 25 PROGRAMME D'ALLOCATION DE RETRAITE

25.01 En plus du programme REER, la compagnie a établi un Programme d'allocation de retraite en accord avec ce qui suit :

- a) au moment de la retraite, l'employé sortant qui a atteint l'âge minimum de 55 ans et a accumulé 80 points, y compris 1 point par année d'âge et 1 point pour chacune des années de service, aura droit aux bénéfices suivants;
- b) Les années de service comprennent les absences autorisées par la compagnie et les absences pour raisons médicales ou pour incapacité;

- c) l'employé sortant qui a atteint l'âge minimum de 55 ans et a accumulé 80 points au moment de la retraite est en droit de recevoir 1 mois de salaire par année de service, au taux annuel de rémunération moyen (tel que stipulé à l'article 24.01 ci-haut) de ses trois (3) dernières années de travail continu pour Air Inuit, jusqu'à concurrence de 24 mois. Dans des cas particuliers, la compagnie peut, à sa discrétion, modifier la rémunération moyenne annuelle pour un employé qui a été désavantagé pour des motifs reliés aux opérations, à la demande ou avec l'accord de la compagnie.
- d) L'employé recevra aussi les bénéfices de voyages suivants :
 - i) 10 passes ID90 pour voyager sur Air Inuit. Les passes seront valides pour une période de dix ans ou tel que convenu.
 - ii) Statut Stand-by;
 - iii) les cartes voyages destinées à l'usage personnel de l'employé sortant, les dépendants éligibles ou à un invité, si celui-ci voyage avec l'employé.
 - iv) Peut être sujet à des périodes restreintes.
- e) Pour les employés qui ont un minimum d'âge de 50 ans et qui ont atteint 80 points, le programme d'allocation de retraite est réduit de 8 % par année sous l'âge de 55 ans. Les bénéfices de voyages pour la retraite demeurent inchangés.
- f) Pour être admissible au programme d'allocation de retraite, l'employé doit aviser la compagnie par écrit de son intention de prendre sa retraite au moins six (6) mois avant la date de son dernier jour de travail prévu.
- g) En cas d'une incapacité, d'un décès, ou d'une maladie à long terme, les dispositions des programmes d'assurance-maladie et d'assurance-vie d'Air Inuit supplanteront l'allocation de retraite.
- h) La totalité de l'allocation de retraite sera déboursée en un versement unique au moment de la retraite, à moins que l'employé fournisse d'autres instructions.

ARTICLE 26 GÉNÉRAL

26.01 Toute instruction ou toute entente mutuelle entre la Compagnie et le Membre d'équipage concerné pour un changement de base, une promotion, rétrogradation, mise à pied, changement de vacances, et permis d'absence sera faite par écrit et une copie sera remise à l'Union.

- 26.02 a) Un Membre d'équipage ne sera pas requis de payer l'usage de tout équipement de la Compagnie servant aux fins d'entraînement sous réserve des articles 25.15 et 25.16.
- b) Un Membre d'équipage ne sera pas requis de payer le coût des dommages aux avions ou à l'Équipement endommagé lorsqu'en devoir pour la Compagnie à moins que les dommages soient causés par sa négligence grossière ou faute délictuelle.
- c) Un Membre d'équipage devra rembourser la Compagnie pour les manuels perdus ou endommagés (sauf l'usure normale) à cause de négligence de sa part.
- 26.03 Advenant que la Compagnie change de contrôle ou se fusionne avec une autre entreprise, les articles du Code Canadien du Travail et ses règlements s'appliqueront.
- 26.04 Les enregistreurs des paramètres de vol ainsi que les enregistreurs phoniques du poste de pilotage seront utilisés exclusivement pour enquêter sur les accidents ou incidents et pour faciliter l'entretien et la sécurité des avions. En aucun cas ces deux (2) instruments ne serviront à surveiller ou à vérifier le comportement d'un Membre d'équipage au cours d'une envolée.
- Lors de l'enquête d'un incident ou d'un accident, le contenu de ces instruments ne sera pas divulgué par la Compagnie à la population, ni aux médias d'information, sans avoir obtenu l'accord préalable du Membre d'équipage impliqué et de l'Union.
- 26.05 La Compagnie défrayera la totalité des frais encourus pour rapatrier le ou les corps des Membres d'équipage victime d'un accident lorsqu'en service commandé par la Compagnie à l'extérieur de la Base Domiciliaire. Le ou les corps des membres victimes seront rapatriés à leur domicile.
- 26.06 a) Suite à un accident ou à un incident d'avion justifiant une enquête, le Membre d'équipage et/ou ses représentants auront accès à toutes informations qui relèvent de l'autorité de la Compagnie, et qui pourraient affecter le statut de celui-ci.
- b) Lorsque l'enquête est effectuée par la Compagnie, les employés cadres qui en sont chargés doivent s'efforcer de présenter un rapport définitif dans les six (6) mois. Le Membre d'équipage visé et l'Union devront collaborer pleinement à l'enquête; ils seront tenus au courant du déroulement de l'enquête et recevront une copie de tout rapport préliminaire ou définitif qui pourrait affecter le statut de celui-ci.

- c) Dans le cas d'un accident ou d'un incident impliquant un aéronef, un Membre d'équipage qui est impliqué ne sera pas tenu de faire une déclaration écrite ou verbale dans les 24 heures suivantes l'accident à moins d'avoir eu l'opportunité d'être représenté par l'Union.
- 26.07 La Compagnie doit fournir gratuitement les services légaux au Membre d'équipage sujet à une poursuite judiciaire d'une tierce partie résultant d'un accident survenu alors que le Membre d'équipage était en devoir pour la Compagnie.
- Ceci s'applique également à la succession d'un Membre d'équipage décédé sujet à une poursuite judiciaire résultant d'un accident lorsqu'en devoir à bord d'un avion de la Compagnie
- 26.08 * a) Lorsqu'un pilote subit un échec au cours d'une envolée visant à renouveler sa licence ou subit un échec à un test en vol, le Pilote en sera avisé par écrit avec copie à l'Union. Il recevra alors l'entraînement approprié; c'est-à-dire un minimum de deux (2) heures de simulateur ou une (1) heure de vol d'entraînement sur l'appareil concerne, portant surtout sur les sujets ayant causés l'échec du candidat.
- b) À la suite de cet entraînement supplémentaire et sur recommandation du Chef Pilote, le Pilote concerné devra subir, si possible, en dedans de cinq (5) jours du premier échec, un deuxième essai avec un Inspecteur du Ministère des Transports ou un Pilote Vérificateur de la Compagnie différent de celui qui a administré l'envolée précédente soldée en échec, le tout au choix de la Compagnie.
- c) Si après avoir complété la période d'entraînement supplémentaire prévue ci haut, le Pilote n'est pas jugé prêt à subir l'essai de l'Inspecteur du Ministère des Transports ou du Pilote vérificateur de la Compagnie, le Chef Pilote pourra déduire du salaire du Pilote trois (3) jours de paye. Cette déduction de trois (3) jours de paye sera cependant remboursable au Pilote s'il réussit alors le deuxième essai avec un Inspecteur du Ministère des Transports ou un Pilote vérificateur de la Compagnie,
- d) Advenant un second échec à l'envolée prévue au paragraphe b) de l'article 25.08, le Pilote pourra alors, à la discrétion de la Compagnie, être congédié par celle-ci qui l'en avisera par écrit avec copie à l'Union. En pareil cas, le congédiement sera considéré comme ayant été fait pour une cause juste et suffisante.
- 26.09 a) Il est entendu qu'un Membre d'équipage sera tenu d'accomplir toutes les tâches normalement reliées à l'opération d'un aéronef en milieu Canadien nordique, y compris les tâches prévues dans les manuels d'opérations et de procédures de la Compagnie.

b) * Les pilotes peuvent être tenus de maintenir leurs compétences sur deux (2) types d'appareils différents. Le pilote qui, à la demande de la Compagnie, est requis de maintenir sa compétence sur 2 types d'appareils différents de façon temporaire ou permanente recevra une prime de \$2000.00 sujet aux conditions suivantes:

- il atteint 150 heures de vol sur le deuxième type d'appareil opéré dans les 12 mois de son PPC sur ce deuxième type et subséquemment a chaque date anniversaire de son PPC sujet au maintien de sa compétence et,
- le total des heures de vol cumulées sur les 2 types atteint au moins 800 heures dans les 12 mois de son PPC sur le deuxième type.

Le pilote pourra soumettre sa demande pour le paiement de la prime aussitôt que les minimums indiqués ci-haut son atteints. Lorsque le pilote est choisi par la Compagnie, à la suite d'un affichage, pour occuper une position sur un type différent de celui qu'il opère principalement, ce mouvement ne sera pas considéré comme étant à la demande de la Compagnie et, conséquemment, n'aura pas droit au paiement de cette prime.

c) Les Membres d'équipage devront consacrer leurs heures de vol et leurs temps en devoir au service de la Compagnie, a moins d'entente préalable avec le chef pilote ou l'agent de bord en chef.

26.10 a) La Compagnie doit fournir sur demande du Membre d'équipage une copie de son rapport de vérification en vol.

b) Tout enregistrement audio et/ou vidéo d'entraînement appartiendra a la Compagnie mais le Membre d'équipage concerné y aura accès.

26.11 Un Membre d'équipage recevra une copie de tout "avis d'absence" ou "formule de changement de condition" le concernarit et qui est acheminé au service de la paye et ce, afin qu'il puisse être informé à l'avance des modifications qui seront effectuées.

26.12 Les frais encourus par le Membre d'équipage en fonction de son travail pour passeports (photographies, baptistère ou acte de naissance et le coût du passeport), visas, vaccinations ou inoculation qui ne seraient pas offerts gratuitement par le gouvernement, seront défrayés par la Compagnie à condition d'avoir été préalablement approuvés par la Compagnie. Le maintien en vigueur de ces documents ou preuves sera de la responsabilité du Membre d'équipage.

- 26.13 L'âge de retraite est de soixante cinq (65) ans et commencera le premier jour du mois suivant la date d'anniversaire.
- 26.14 * Un Pilote justifiant quatre (4) ans ou moins d'ancienneté comme Pilote se qualifiant initialement sur un équipement devra rembourser la Compagnie un pourcentage des coûts de son entraînement sur cet appareil, jusqu'à un maximum de Dix Mille Dollars (\$10,000.00), s'il quitte volontairement ou est congédié pour cause à l'intérieur des douze (12) mois de son entraînement. La formule suivante sera utilisée pour déterminer le montant dû:
- Départ entre 0 - 3 mois :
Il rembourse 100% du coût de son entraînement
 - Départ entre 4 - 6 mois :
Il rembourse 75% du coût de son entraînement
 - Départ entre 7 - 9 mois :
Il rembourse 50% du coût de son entraînement
 - Départ entre 10 - 12 mois :
Il rembourse 25% du coût de son entraînement
- 26.15 * Un Pilote justifiant plus de quatre (4) ans d'ancienneté comme Pilote qui reçoit un entraînement sur un appareil et quitte la Compagnie soit volontairement ou est congédié pour cause à l'intérieur des douze (12) mois de son entraînement sera requis de rembourser un pourcentage des coûts de son entraînement initial sur l'appareil selon la formule de l'article 25.14, et ce seulement s'il quitte pour voler le même genre d'appareil que celui pour lequel il a été entraîné chez un autre employeur.
- 26.16 * La Compagnie devra fournir à bord de chaque aéronef un nécessaire complet de cartes En Route, de cartes VFR requises, de cartes d'approches IFR pour chaque Pilote, ainsi que tout autre manuel ou carte nécessaire aux opérations de la Compagnie.
- 26.17 Aucune entente individuelle concernant une ou l'ensemble des clauses régies par cette convention ne sera valide sans le consentement de l'Union.
- 26.18 Le Préambule, les Annexes et Lettres d'entente font partie intégrante de cette convention collective.

ARTICLE 27 PRIVILÈGES

- 27.01 Les parties s'entendent qu'il n'existe aucun droit acquis ou privilèges autres que ceux listés dans l'Annexe "C".

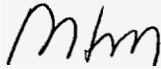
ARTICLE 28 DURÉE DE LA CONVENTION

28.01 La présente Convention entrera en vigueur à compter de sa signature et continuera d'être en vigueur jusqu'au 30 juin 2009. Elle se renouvellera ensuite automatiquement chaque année successive, à moins que l'une ou l'autre des parties n'avise l'autre par écrit de son intention de la modifier, à l'intérieur des quatre-vingt-dix (90) jours précédant sa date d'expiration.

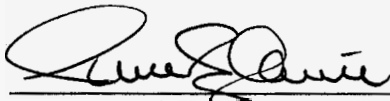
Les négociations devront commencer dans les trente (30) jours suivant un tel avis. Advenant qu'un tel avis de modification soit donné, la présente Convention restera en vigueur durant toute la durée des négociations de la nouvelle convention.

EN FOI DE QUOI, les représentants dûment mandatés de chacune des parties ont signé à Dorval, ce 30^{ème} Jour de décembre 2007.

AIR INUIT LTD



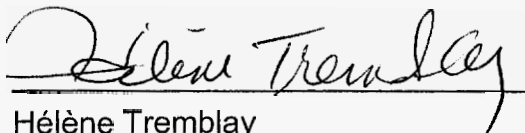
Peter Horsman



Pierre Laplante



Normand Noël

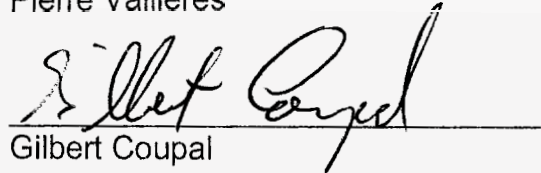


Hélène Tremblay

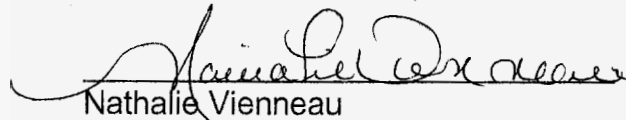
**JCA
TEAMSTERS QUEBEC LOCAL 1999**



Pierre Vallières



Gilbert Coupal



Nathalie Vienneau



Guy Bissonnette

ANNEXE "A" - TAUX DE SALAIRE

CO-PILOT DASH-8

	ACTUEL	1er janv. 2007 +2%	1er janv. 2008 +3%
1-	34377	35065	36117
2-	36097	36819	37924
3-	37901	38659	39819
4-	38660	39433	— 40616
5-	39432	40221	41428

CO-PILOT HS-748

	ACTUEL	1er janv. 2007 +2%	1er janv. 2008 +3%
1-	34377	35065	36117
2-	36097	36819	37924
3-	37901	38659	39819
4-	38660	39433	40616
5-	39432	40221	41428

CO-PILOTES KING AIR

	ACTUEL	1er janv. 2007 + 2%	1er janv. 2008 + 3%
1-	26316	26842	27647
2-	27632	28185	29031
3-	29014	29594	30482
4-	29594	30186	31092
5-	30187	30790	31714

**CO-PILOTES
DHC-6**

	ACTUEL	1er janv. 2007 +2%	1er janv. 2008 +3%
1-	26316	26842	27647
2-	27632	28185	29031
3-	29014	29594	30482
4-	29594	30186	31092
5-	30187	30790	31714

**CAPITAINE
DHC-8**

	ACTUEL	1er janv. 2007 +2%	1er janv. 2008 +3%
1-	61392	62620	64499
2-	64461	65750	67723
3-	67684	69038	71109
4-	69039	70420	72533
5-	70419	71827	73982
6-	71827	73264	75462
7-	73264	74729	76971
8-	74729	76224	78511
9-	76224	77748	80080
10-	77748	79303	81682

**CAPITAINE
HS-748**

	ACTUEL	1er janv. 2007 +2%	1er janv. 2008 +3%
1-	61392	62620	64499
2-	64461	65750	67723
3-	67684	69038	71109
4-	69039	70420	72533
5-	70419	71827	73982
6-	71827	73264	75462
7-	73264	74729	76971
8-	74729	76224	78511
9-	76224	77748	80080
10-	77748	79303	81682

**CAPITAINE
KING AIR**

	ACTUEL	1er janv. 2007 + 2%	1er janv. 2008 + 3%
1-	47714	48668	50128
2-	50099	51101	52634
3-	52604	53656	55266
4-	53657	54730	56372
5-	54731	55826	57501
6-	55825	56942	58650
7-	56942	58081	59823

**CAPITAINE
DHC-6**

	ACTUEL	1er janv. 2007 +2%	1er janv. 2008 +3%
1-	47714	48668	50128
2-	50099	51101	52634
3-	52604	53656	55266
4-	53657	54730	56372
5-	54731	55826	57501
6-	55825	56942	58650
7-	56942	58081	59823

AGENTS DE BORD

DASH-8

ACTUEL		1er janvier 2007	
Min.	21420	Min.	23000
1-	22598	1-	25655
2-	23841	2-	27065
3-	25152	3-	28555
4-	26535	4-	30125
5-	27995	5-	31782
6-	29535	6-	33377
7-	31159	7-	35040
8-	32717		
9-	34353		

HS-748

ACTUEL		1er janvier 2007	
Min.	22440	Min.	24000
1-	23674	1-	26877
2-	24977	2-	28355
3-	26350	3-	29914
4-	27799	4-	31561
5-	29328	5-	33296
6-	30942	6-	34960
7-	32643	7-	36708
8-	34275		

PARTAGE DES PROFITS

En plus des salaires prévus ci haut, les Membres d'équipage auront droit a une participation au profit telle que ci-après décrite :

La formule de calcul du partage des profits sera celle utilisée dans le Manuel des Politiques, elle ne sera pas modifiée sans l'accord des parties. Il est entendu qu'un tel partage n'existe que s'il y a des profits.

TAUX DES CAMPS DE CHASSE ET DE PÊCHE ET PISTES DE GLACE

Pour chaque atterrissage effectué sur une piste de glace ou sur une piste ne faisant pas partie de la liste des aérodromes canadiens certifiés tel que publié dans le CFS, mais étant catégorisée et faisant partie de la liste des pistes de brousses de la Compagnie, les Membres d'équipage se verront attribué une prime d'atterrissage comme suit;

A) Catégorie # 1 :	Commandant	\$35.30
	Premier Officier	\$17.76
B) catégorie # 2 :	Commandant	\$39.60
	Premier Officier	\$20.00
C) Catégorie # 3 :	Commandant	\$44.00
	Premier Officier	\$22.20
D) Piste de glace :	Commandant	\$44.00
	Premier Officier	\$22.20

ATTERRISSAGE SUR PISTE VIERGE ET VOL SUR SKIS

Les atterrissages faits sur terrain vierge seront rémunérés à raison de \$88.00 par atterrissage pour le Commandant et \$44.00 par atterrissage pour le Premier Officier. Il appartiendra ensuite à la Compagnie de récupérer les données nécessaires concernant ce nouvel emplacement pour le catégoriser selon les barèmes déjà en usages.

Les atterrissages faits découlant d'une opération sur skis seront rémunérés a raison de \$100.00 par atterrissage pour le Commandant et de \$44.00 par atterrissage pour le premier officier. Aucune catégorisation des emplacements n'entrera en ligne de compte pour ce type d'opération.

ANNEXE " B "

FORMULE DE RETENUE À LA SOURCE
AUX FINS DE COTISATIONS SYNDICALES

FORMULE D'ADHÉSION
MEMBERSHIP FORM
TEAMSTERS QUÉBEC
LOCAL 1999



Affilié / La fraternité internationale des Teamsters
Affiliated / International Brotherhood of Teamsters
9393, rue Edison, bureau 100, Anjou (Québec) H1J 1H4
tél : 514-355-1110 / fax : 514-493-6679 / ligne directe : 1-800-361-4781
courriel : info@teamsters1999.com

Je demande, par la présente, d'être admis comme membre de **TEAMSTERS QUÉBEC LOCAL 1999**, avec toutes les responsabilités que cela comporte.
I hereby apply for membership to **TEAMSTERS QUEBEC LOCAL 1999**, with all the required responsibilities.

[Affilié à la Fraternité Internationale des Teamsters. chauffeurs, hommes d'entrepôts et aides) **et j'autorise ses représentants à me représenter auprès de mon employeur pour négocier une convention collective de travail.**

(Affiliated to the International Brotherhood of Teamsters, Drivers, Warehousemen and Helpers) **and authorize its representatives to represent me in negotiating a collective agreement with my employer.**

Date _____, 20 _____

Nom _____
Name _____

Adresse, rue _____
Address, street _____

Ville _____

Tél : (_____) _____ Gode postal _____
Postal Code _____

Occupation: _____

No. d'assurance sociale _____
Social Insurance Number _____

Employeur _____
Employer _____

Proposé par _____
Proposed by _____

J'ai payé personnellement une somme de _____ \$ pour frais d'adhésion.
I personally paid _____ as admission fee.

oui/yes _____
Signature _____

N° 01236

ANNEXE " C "

DIVERS

- A) Les Membres d'équipage sur la liste d'ancienneté en date du 2 janvier 1998 conserveront les bénéfices de vacances payées et l'échelle de progression qu'ils possédaient avant l'entrée en vigueur de la première Convention (après 5 ans: 8%, et après 10 ans: 10%), et sont donc exempts de l'application de l'article 16.01 ou 16.02 (selon le cas).

Un Commandant de HS 748 ou de DHC 8 sur l'échelle 1 dont le niveau de classification a été modifié et qui autrement aurait subi une diminution de salaire, maintiendra le salaire qu'il recevait avant la signature des présentes avec l'augmentation de 3% pour l'année 2003, par la suite, il suivra le niveau de classification supérieur.

Les Premiers Officiers sur le King Air ou sur le DHC 6 dont le niveau de classification a été modifié et qui autrement aurait subi une diminution de salaire, maintiendront le salaire qu'ils recevaient selon l'échelle d'avant la signature des présentes plus les augmentations annuelles jusqu'à la fin de 2005, après quoi, s'ils n'ont pas changé de classification ils se classeront dans la nouvelle échelle au niveau le plus haut. Si à ce moment, un employé subit une diminution, son salaire sera alors gelé jusqu'à ce que la nouvelle échelle l'ait rejoint.

PREMIER OFFICER

DHC-6

KING AIR

Niveau	Actuel	Salaire 2003	Salaire 2004	Salaire 2005
1	24,076	24,798	25,294	25,800
2	25,642	26,411	26,939	27,478
3	28,207	29,053	29,634	30,227
4	28,846	29,711	30,306	30,912
5	29,423	30,306	30,912	31,530

DHC-8/HS748

- B) Lors d'une mise à pied conformément à l'article 15 de la présente Convention, en aucun cas un Membre d'équipage ayant plus de dix (10) ans d'ancienneté comme Membre d'équipage au moment de l'entrée en vigueur de cette convention collective, ne pourra être mis-à-pied par préférence à un Membre d'équipage ayant dix (10) ans ou moins d'ancienneté comme Membre d'équipage au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention.

- C) Dans le cas de changement technologique ou de changement du mode d'exploitation de l'entreprise ayant pour effet d'affecter les Membres d'équipage dans leur sécurité d'emploi ou dans les droits qu'ils détiennent en vertu des dispositions de la présente convention collective, un avis préalable de cent vingt (120) jours sera remis au Syndicat et dès lors, les parties devront s'engager dans un processus de négociation pour tenter d'éviter et/ou de limiter au maximum l'impact pour les Membres d'équipage.

- L'échelle salariale des Agents de Bord demeurera en vigueur jusqu'au 1er janvier 2007, après quoi les parties conviennent de rencontrer pour établir une nouvelle échelle salariale pour le reste de la durée de la présente convention.

ANNEXE "D" - UNIFORMES

AGENTS DE BORD ROTATIONNELS

Item	Durée (années)	INITIAL		RENOUVELLEMENT	
		Employé	Compagnie	Employé	Compagnie
1 manteau 3 saisons	3	50 %	50 %	0 %	100 %
1 parka *	3	50 %	50 %	0 %	100 %
1 combinaison (F/A = 2) *	1	50 %	50 %	0 %	100 %
1 veste sans manches	2	50 %	50 %	0 %	100 %
1 paire gants (pilotes)	1 an / 75 \$	-	-	-	-
1 paire bottes	1	50 %	50 %	0 %	100 %
1 paire doublures bottes	1	50 %	50 %	0 %	100 %
1 paire semelles bottes	1	50 %	50 %	0 %	100 %
4 cols roulés	2	50 %	50 %	0 %	100 %
Nettoyage (parka seulement)	2 / an (25 \$)	0 %	100 %	0 %	100 %
2 paires gants moulés	1	0 %	100 %	0 %	100 %
2 paires gants protection	1	0 %	100 %	0 %	100 %
2 tuques	1	0 %	100 %	0 %	100 %
1 paire bottes à caps d'acier	2	50 %	50 %	0 %	100 %
1 paire mitaines	1	50 %	50 %	0 %	100 %

AGENTS DE BORD NON ROTATIONNELS (HOMMES)

Item	Durée (années)	INITIAL		RENOUVELLEMENT	
		Employé	Compagnie	Employé	Compagnie
1 manteau 3 saisons	3	50 %	50 %	0 %	100 %
1 parka *	3	50 %	50 %	0 %	100 %
1 blouson *	2	50 %	50 %	0 %	100 %
2 paires pantalons *	2	50 %	50 %	0 %	100 %
1 képi	2	50 %	50 %	0 %	100 %
2 cravates *	2	50 %	50 %	0 %	100 %
4 chemises *	2	50 %	50 %	0 %	100 %
1 paire épaulettes	3	0 %	100 %	0 %	100 %
1 chandail laine	2	50 %	50 %	0 %	100 %
nettoyage	12/an (25 \$)	0 %	100 %	0 %	100 %
1 combinaison	1	50 %	50 %	0 %	100 %
nettoyage (parka seulement)	2/an (25 \$)	0 %	100 %	0 %	100 %
1 trench *	3	50 %	50 %	0 %	100 %
Allocation pour chaussures	50 \$/an	-	-	-	-
1 veste sans manches	2	50 %	50 %	0 %	100 %

AGENTS DE BORD NON ROTATIONNELS (FEMMES)

Item	Durée (années)	INITIAL		RENOUVELLEMENT	
		Employé	Compagnie	Employé	Compagnie
■ manteau 3 saisons	3	50 Yo	50 Yb	0 %	100 Yo
■ parka *	3	50 Yo	50 Yo	0 Yo	100 Yo
2 paire pantalons ou 1 paire pantalons et 1 jupe*	2	50 Yo	50 Yo	0 %	100 Yo
1 blouson *	2	50 Yo	50 Yo	0 %	100 Yb
1 chandails de laine	2	50 Yo	50 Yo	0 %	100 Yo
4 chemisiers *	1	50 Yo	50 Yo	0 Yo	100 Yb
2 foulards *	1	50 Yo	50 Yo	0 %	100 Yb
nettoyage (parka)	2/an 25 \$	0 Yo	100 %	0 Yo	100 Yo
nettoyage (uniforme)	12/an 25 \$	0 Yo	100 %	0 %	100 Yo
allocation chaussures	1/an 50 \$	0 Yo	100 %	0 %	100 Yo
■ tablier	1/an	0 %	100 Yo	0 %	100 %
1 Trench coat*	3	50 %	50 %	0 %	100 %
1 combinaison *	1	50 %	50 Yo	0 %	100 Yb
1 veste sans manches	2	50 %	50 %	0 %	100 Yo

- La Compagnie se réserve le droit de réviser ces listes.
- Nonobstant ce qui est inscrit à la ligne précédente, les items identifiés d'un astérisque feront en tout temps partie de l'uniforme.
- Seuls les Agents de Bord ont droit aux items inscrits dans ces listes en caractères gras.
- Une allocation de deux cents dollars (\$200.00) sera mise à la disposition des Membres d'équipage Non rotationnels pour l'achat de bottes d'hiver, d'une toque et de gants / mitaines utilisés dans le cadre des opérations hivernales au Nunavik (renouvelables aux deux (2) ans).

N.B. Les pourcentages dans la colonne INITIAL ne s'appliquent qu'aux nouveaux membres d'équipage embauchés après la signature de la présente convention collective,

ANNEXE " D " UNIFORMES DES PILOTES

UNIFORMES					
PILOTES ROTATIONNELS					
Item	Durée	INITIAL		RENOUVELLEMENT	
		Employé	Compagnie	Employé	Compagnie
1 manteau 3 saison	3 ans	50%	50%	0%	100%
1 parka	3 ans	50%	50%	0%	100%
1 combinaison	1 an	50%	50%	0%	100%
1 paire bottes	1 an	50%	50%	0%	100%
1 paire doublure bottes	1 an	50%	50%	0%	100%
1 paire semelles de bottes	1 an	50%	50%	0%	100%
4 cols roulés	2 ans	50%	50%	0%	100%
Nettoyage (parka seulement)	2/an (\$25.)	0%	100%	0%	100%
1 paire bottes d'été à cap d'acier	2 ans	50%	50%	0%	100%
Veste capitonnée sans manches à ajouter aux uniformes des Membres d'équipage Rotationnels (renouvellement au 2 ans.)					
Une allocation annuelle de soixante quinze dollars sera versés aux Membres d'équipage Rotationnels pour l'achat de gants convenables.					
UNIFORMES					
PILOTE NON-ROTATIONNELS					
Item	Durée	INITIAL		RENOUVELLEMENT	
		Employé	Compagnie	Employé	Compagnie
1 manteau 3 saison	3 ans	50%	50%	0%	100%
1 parka	3 ans	50%	50%	0%	100%
1 veston	2 ans	50%	50%	0%	100%
2 pantalons	2 ans	50%	50%	0%	100%
1 casquette	2 ans	50%	50%	0%	100%
2 cravates	2 ans	50%	50%	0%	100%
4 chemises	2 ans	50%	50%	0%	100%
1 épaulette	3 ans	0%	100%	0%	100%
1 gilet de laine	2 ans	50%	50%	0%	100%
Nettoyage	12/an (\$25)	0%	100%	0%	100%
Nettoyage (parka seulement)	2/an (\$25)	0%	100%	0%	100%
Souliers noirs	\$50/an				

N.B Les pourcentages dans la colonne INITIAL ne s'appliquent qu'aux nouveaux Membres d'équipage embauchés après la signature de la présente convention collective.

ANNEXE "E "

COMITÉ CONSEIL

Les Parties conviennent de ce qui suit :

- 1- La formation d'un Comité-Conseil formé de cinq Pilotes nommes par le groupe des Pilotes d'Air Inuit.
- 2- Le Comité-Conseil aura pour objectif principal d'agir comme phare de référence pour guider les Pilotes d'Air Inuit dans la pratique de leur profession.
- 3- Le mandat de ce comité, bien qu'évolutif sera :
 - a) faire des recommandations et suggestions à l'une ou l'autre des parties à leur demande ;
 - b) émettre son opinion, de son propre chef, sur tout sujet d'intérêt professionnel pour les Pilotes, s'il le juge opportun.
- 4- Le comité remet son rapport et ses recommandations s'il y a lieu dans les trois (3) mois d'une demande, à moins que la partie demanderesse et le comité n'en conviennent autrement.
- 5- Le comité, à sa première réunion, décidera des règles de procédure qu'il jugera utiles à son bon fonctionnement.
- 6- Les Pilotes membres du comité ne devront subir aucune baisse de salaire pour le temps consacré aux réunions du comité dans la mesure où la Compagnie requiert que lesdits travaux procèdent durant les heures de travail et approuve la période de temps consacrée au comité. Dans l'éventualité où la Compagnie convoquerait une réunion du comité alors qu'un ou plusieurs membres du comité sont en congé, le temps de réunion sera considéré comme du temps de travail pour ces membres.

LETTRE D'ENTENTE #1

Tout article à incidence monétaire incluant les jours de congés pour les Membres d'équipage non-rotationnel, fera l'objet d'une rétroactivité et ce à compter du 1^{er} janvier 2003.

Pour ce qui est de la remise des congés accumulés aux Membres d'équipage non-rotationnel, cette remise sera effectuée durant l'année 2004, principalement dans le premier trimestre. Une cédule de congés pour chaque Membre d'équipage sera établie par le Compagnie.

LETTRE D'ENTENTE #2

Sujet: Changement de salaire

Cette lettre a pour but de clarifier le protocole de changement de salaire pour les pilotes apparaissant sur la liste d'ancienneté, qui reçoivent de l'entraînement initial et/ou de l'entraînement en ligne, en vue d'une promotion ou d'un changement de position, sur un type d'aéronef opéré par Air Inuit. Sujet à l'article 22.07 de la présente Convention Collective les dispositions suivantes s'appliquent;

- Le changement de salaire ne s'applique pas pour la durée des cours théorique requis ainsi que pendant l'entraînement initial à la nouvelle position;
- Pour les Commandants, le Changement de salaire aura lieu au premier vol en tant que Commandant sur la ligne avec un Premier officier. (entraînement en ligne terminé).
- Pour les Premiers Officiers, le changement de salaire s'appliquera au premier vol revenu au début de l'entraînement en ligne et à chaque jour de vol revenu subséquent à la nouvelle position. Pour plus de précision, seulement les jours assignés et volés à la nouvelle position comptent pour le nouveau salaire;
- Dans le cas où l'entraînement en ligne ne serait pas immédiatement suivi par un poste temporaire ou permanent à la nouvelle position, le pilote conservera le salaire et l'échelle qu'il détenait avant l'entraînement en ligne et ce jusqu'à ce que la nouvelle position pour laquelle il a subi l'entraînement soit disponible pour lui;

LETTRE D'ENTENTE #3

Objet: remplacement de l'article 24 de la présente Convention.

Cette lettre à pour but de traiter l'erreur qui s'est glissée à l'article 24, particulièrement au sujet de l'exclusion des vacances dans le calcul du REER. La Compagnie et l'Union s'entendent sur les points suivants;

- Les parties s'entendent pour retirer de la présente Convention Collective l'article 24 REER, page 53;
- L'article 24 sera remplacé par l'article 2.5.5 du Manuel de Politique et des Procédures de AIL.
- Comme avant, ce bénéfice ne commencera qu'après six (6) mois de service continu et sera sans effet rétroactif.

LETTRE D'ENTENTE #4

Objet: remplacement de l'article 13A.01 c)

Cette lettre à pour but de modifier l'heure de début du temps de réserve pour un Membre d'équipage . La Compagnie et l'Union s'entendent sur le texte de l'article 13A.01 c) comme suit :

- c) **JOURNEE DE RESERVE** signifie une période de douze (12) heures consécutives pendant laquelle un Membre d'équipage Non Rotationnel est disponible pour se rapporter en devoir, commençant à 05:00 heures ou à un autre temps détermine par la Compagnie, avec préavis de 12 heures au Membre d'équipage Non Rotationnel concerné.

LETTRE D'ENTENTE #5

Objet: modalités touchant l'application de l'article 13A.03 b)

Cette lettre a pour but de permettre a la Compagnie d'assigner du temps en devoir a un Membre d'équipage et pour un Membre d'équipage d'accepter l'assignation du temps en devoir lors de sa 15^{ième} journée consécutive en devoir selon les conditions suivantes :

- 1) Basé sur l'exemption du paragraphe 700.19(I)(a) du RAC
- 2) Le retour à la base d'affectation sera réalisé au moins 2 ½ heures avant le départ du vol de retour vers Montréal
- 3) Autant que possible, Air Inuit assignera le temps en devoir a l'équipage ayant le moins d'heures de devoir d'accumule durant sa rotation
- 4) Le total de temps en devoir assigné ne dépassera pas six (6) heures.

LETTRE D'ENTENTE #6

Malgré les dispositions stipulées par les articles 6.01, 6.03 et 6.05 de la Section 6, les parties conviennent que Madame Hélène Tremblay est exemptée de ces clauses, advenant son retour à un poste d'Agent de Bord. Elle ne déplacera personne, ni ne sera à l'origine de conflit au regard de l'établissement des blocs horaires ou du choix des horaires de vacances ou de congés statutaires effectués par tout autre Agent de Bord.

**LETTRE D'INTENTION
(NON INCLUSE AUX PRESENTES)**

Un Membre d'équipage qui prend sa retraite de la Compagnie et qui a cumulé au moins quinze (15) ans de service au sein de la Compagnie, maintiendra jusqu'à son décès, le privilège de voyager à rabais sur les appareils de la Compagnie au même titre que lorsqu'il était un employé actif au sein de la Compagnie. Cette entente est sujette à approbation par le Conseil d'administration.

A handwritten signature in black ink, consisting of several vertical strokes and a diagonal line at the bottom.