

Le 3 décembre, 2017

Sous réserve

Voici des nouvelles de votre syndicat. Nous avons tous pris quelques périodes de vacances ici et là depuis octobre et comme le « SOLID air » est une collaboration des 6 membres de l'exécutif nous avons attendu le retour de tous pour vous donner une mise à jour sur certains sujets chauds.

Prenez le temps de vous informer et n'hésitez pas à communiquer avec l'un de nous :

	COURRIER ÉLECTRONIQUE	MOBILE PHONE #
Martyn Smith	president@atcomponent.com	647-466-4319
Julie Roberts	vp@atcomponent.com	514-291-1194
Tanya Paterson	local4078@atcomponent.com	778-998-4078 ou 604-837-4078
Charlie Ezerzer	local4047@atcomponent.com	647-688-4047 ou 416-910-4047
Philippe Lacroix	locale4041@atcomponent.com	514-816-4484 ou 514-442-9932

Protection contre l'intensification du travail

Pendant notre exécutif de la semaine dernière, nous avons eu une rencontre avec Troy Winters, représentant en Santé et Sécurité au SCFP National. Troy a joué un rôle déterminant par sa collaboration avec nous, l'ergonome et l'employeur afin de déterminer s'il y avait ou non une intensification de notre charge de travail avec le nouveau service à bord. Après l'analyse du rapport de l'ergonome, les résultats suggèrent que même s'il n'y a pas d'intensification sur la plupart des positions à bord, il y en a par contre avec la position L4. Suite à la discussion avec l'employeur sur ce sujet, nous avons convenu de mener une seconde étude sur la position L4 avant de procéder aux ajustements nécessaires. Avec le nouveau service, la position L4 impose des manipulations plus physiques et occasionne également davantage de déplacements dans la cabine.

Lors de notre entretien avec Troy, il nous a dit très clairement que le texte dans notre convention collective est excellent et unique à notre unité de négociation. Nous sommes le seul groupe à avoir du texte concernant l'intensification de notre travail. Cela deviendra un avantage pour nous tous lors de changements futurs sur les services par l'employeur. Au départ, lorsque le service a changé, nous avons reçu de nombreux rapports sur une période de deux semaines. Puis après la période d'adaptation, nous avons entendu dire que le nouveau service fonctionnait bien. Aucun autre rapport indiquant que nos membres le trouvent contraignant ou difficile à coordonner. S'il vous plaît communiquez avec nous régulièrement, vous êtes nos yeux et nos oreilles et votre contribution est extrêmement précieuse et souvent la référence pour le travail que nous faisons.

Rappel pour les Réserves

Plus souvent que jamais, l'employeur nous informe que les agents de bord en réserve des trois bases se disputent régulièrement avec le bureau d'affectation des équipages pour savoir s'ils doivent ou non être appelés lors d'une affectation. Nous savons que des listes sont utilisés pour gérer et suivre qui a volé, qui est en réserve, et que sera le prochain à être appelé selon la disponibilité et le calcul des heures déjà accumulées. Il est de la plus haute importance que nous adoptions tous la même compréhension à cet égard. Il est acceptable de surveiller le climat des vols de réserve et la façon dont ceux-ci sont attribués. Il est inacceptable de refuser des vols ou d'entrer dans des débats houleux avec le bureau d'affectation des équipages estimé sur des informations contenues dans des feuilles de calcul approximative. Ce type de comportement pourrait entraîner des mesures disciplinaires. Ce système de surveillance (feuille de calcul) a été conçu à titre d'aide et non pas pour nourrir les malentendus. Si vous êtes appelé pour une affectation, il est bon de poser des questions et d'obtenir des éclaircissements au besoin. N'oubliez pas que si vous êtes en désaccord avec le coordonnateur du BADÉ, nous appliquons toujours sur le principe « de travailler maintenant, déposer un grief après », ce principe s'applique dans presque tous les milieux de travail syndiqués. Dès que possible, faites-le savoir à votre section locale si vous sentez que vous avez subi un traitement injuste, qui mènera enquête auprès de l'employeur. La structure des griefs est notre processus officiel par lequel nous demandons des recours et demeure encore à ce jour le meilleur moyen d'obtenir des résultats.

Attente pour vos Bagages

À partir du 1^{er} décembre, tous les bagages d'équipages seront livrés à toutes les stations, sur le même carrousel que les passagers, à l'exception des stations qui livrent les bagages d'équipages en bas de l'avion (par exemple, LGW, FCO). Après un été extrêmement frustrant concernant les délais de bagages, de nombreuses options ont été à l'essai mais cette option semble être la meilleure. Il a été confirmé à l'exécutif de la composante ainsi qu'annoncé à la réunion du président que toutes les stations ont reçu l'info et que la nouvelle procédure sera en place le 1^{er} décembre. Assurez-vous que votre bagage est bien étiqueté et identifié, portant également la vignette Priorité Club lorsque vous enregistrez votre bagage équipage. Comme toujours, les représentants de votre section locale désirent recevoir vos commentaires et observations en ce qui concerne le bon fonctionnement de cette nouvelle pratique. Un grief Composante a été fait à ce sujet puisque plusieurs membres ont eu moins de repos au retour à la maison, et puisque la compagnie a pris plus de 6 mois afin de régler la situation. À titre d'information, les deux articles suivants s'appliquent aux bagages d'équipages.

***R17 5)** Durant un courrier, et à la suite d'un vol effectué par la compagnie, si les bagages de l'équipage ne sont pas accessibles dans l'heure qui suit l'arrivée du sol (après la pose des cales). Cette clause ne s'applique pas lorsqu'un PNC retourne à sa base d'affectation.*

***20.07.02** En cas de perte temporaire de ses bagages à l'extérieur de sa base domiciliaire, le PNC se voit attribuer une indemnité de 200,00\$, calculée dès son arrivée à l'hôtel sans bagage et de 50,00 \$ après chaque période de 24 heures subséquente jusqu'à concurrence de 600,00 \$.*

Relève du service (R13.05)

Lorsque vous arrivez à une base canadienne (YUL-YYZ-YVR) et que vous avez dépassé votre journée en devoir avant d'avoir une escale, si votre repos d'équipage est plus court que votre période en devoir, celui-ci sera prolongé afin d'être égale à votre journée en devoir.

Voici un exemple :

Vous avez opéré le vol TS444 YUL-PUJ-YYZ et un repos d'équipage est prévu pour 13h30 à Toronto. Malheureusement, vous avez eu du retard en quittant YUL et vous faites une période en devoir de 15h30. La limite quotidienne maximale est de 14 heures. Vous avez dépassé de 1h30. Le repos étant inférieur à la période en devoir (15h30), vous disposerez désormais d'un repos de 15h30 au lieu de 13h30.

Maintenant, supposons que la même situation se produit alors que votre repos d'équipage original à YYZ était de 17 heures. Le repos de votre équipage ne changera pas puisque que votre période en devoir n'a pas dépassé le temps de repos de votre équipage.

Cela s'applique que dans une base domiciliaire, car la compagnie aura l'option de retarder votre prochain vol ou d'envoyer un vol avec un équipage de réserve. Si cette situation se produit, la compagnie doit vous ramener à votre rotation originale, si possible, selon R7.07.

R7.07 Correspondance manquée

Tout PNC qui ne peut effectuer un vol à l'intérieur de son courrier en raison d'une correspondance manquée dû à un délai d'opération, se voit réaffecter afin de retourner à son courrier le plus tôt possible, s'il y a lieu. En cas d'impossibilité de le retourner à son courrier, il est réaffecté en autant que cette réaffectation le ramène à sa base domiciliaire à la date de retour prévu à son courrier initial. En cas de force majeure, il est permis au BADÉ de rapatrier le PNC à sa base domiciliaire au plus tard le jour suivant le dernier jour de son courrier initial.

Vacances 2018 (15.07)

Maintenant que les périodes de vacances ont été attribuées, nous aimerions vous rappeler que si vous ne voulez pas vos journées de congé avant et/ou après vos périodes de VAC/FER vous devez envoyer un courriel à la planification avant le 12 du mois précédent à 23h59. Saviez-vous que vous pouvez envoyer une seule demande pour l'année au complet? Si vous ne voulez pas avoir vos journées de congé avant et/ou après vos jours de VAC/FER, envoyez un courriel à planning@atcomponent.com en spécifiant que votre demande est applicable pour toute l'année 2018.

Pour envoyer un courriel à votre comité :

YUL – pmc@atcomponent.com

YVR – pmc-yvr@hotmail.com

YYZ – pmcyyz@hotmail.com

Formation A-320

Lorsque les résultats pour la formation A-320 ont été publiés pour la première fois, de nombreux membres les ont contestées en fonction de leur ancienneté. Dans la plupart des cas, s'il y avait des violations à l'ancienneté, les dates ont été modifiées. Nous avons été informés par l'employeur que toutes les affectations sont effectuées manuellement, ce qui n'a tout simplement aucun sens en 2017. Bien que nous estimions qu'ils devraient y avoir un système électronique pour gérer l'allocation de ces formations, tel que nous le faisons avec nos horaires mensuels, nous ne pouvons pas les forcer à le faire. En vertu de l'article sur les droits de gestion de notre convention collective, c'est leur droit de mener leurs affaires comme bon leur semble, en autant qu'ils respectent le langage négocié ainsi que les lois pertinentes. Ceci dit, s'il y a violation, nous déposons un grief. En 2007 un grief sur les formations annuelles avait été déposé et à partir de 2010 nos ANN ne sont plus imposés et nous avons le droit d'offrir nos choix. En 2013, les formations B-737 nous ont été imposées sans aucun choix et ce grief est en attente pour l'arbitrage.

Un autre problème qui s'est posé avec la formation A-320 est que les modules de formation en ligne ne sont pas encore approuvés par Transports Canada et ne sont donc pas disponibles sur Destination Transat. Le département de formation a publié une note plus tôt cette semaine indiquant qu'au lieu d'avoir à les remplir 72 heures avant la formation, selon notre norme régulière avec des modules de formation en ligne, les membres effectuant leur formation en décembre auront donc jusqu'à la fin du mois. Cela nous pose un problème car nous croyons que beaucoup d'entre vous n'auraient pas demandé pour une formation en décembre si vous aviez su que ce module de formation ne serait pas disponible tel qu'indiqué avec les choix de dates de formation. De plus, nous comprenons le fait que nous devons terminer ces modules avant la fin du mois le plus occupé de l'année tout en jonglant avec les horaires de vol occupés. Par conséquent, votre vie personnelle n'est certainement pas optimale. Sachez que les discussions se poursuivent et qu'un grief Composante est en cours.

Liste des articles interdits à bord

Les modifications apportées par Transports Canada à la liste des articles interdits à bord des avions sont entrées en vigueur aujourd'hui. Vous êtes donc au courant que les lames de couteau mesurant moins de six centimètres sont désormais permises. En ce moment, il semblerait que beaucoup de renseignements erronés circulent sur Internet et au travail.

Fortement préoccupé par ce changement, le comité exécutif de la Composante travaille en collaboration avec la Division du transport aérien et le SCFP national afin d'assurer la sécurité de tous nos membres.

Voici les faits :

- Transports Canada ne permet désormais que les lames de couteau de moins de six centimètres à bord des avions.
- Il sera interdit par la loi d'emporter des lames de couteau mesurant plus de six centimètres dans les bagages de cabine.
- Les lames de rasoir et les couteaux polyvalents (de type X-Acto) demeurent interdits, peu importe leurs dimensions.

Transports Canada justifie sa décision comme suit, soutenant avoir procédé à une évaluation des risques :

Afin d'harmoniser la liste canadienne aux normes de l'Union Européenne, du Royaume-Uni et de la Nouvelle-Zélande, et reconnaissant le fait que les ciseaux munis de lames de moins de six centimètres sont permis dans les bagages de cabine depuis 2011, Transports Canada a décidé de modifier la liste actuelle des articles interdits à bord des avions et d'autoriser toutes les lames de couteau de moins de six centimètres. Les agents de contrôle pourront ainsi concentrer leur attention sur d'autres objets pointus ou tranchants plus gros ainsi que d'autres objets dangereux cachés (parfois très méticuleusement) dans les bagages.

Le comité exécutif de la Composante n'est pas satisfait des conclusions d'analyse de Transports Canada et nous continuerons de faire pression sur le Ministère pour qu'il revoit sa décision. Ce sera l'un de nos sujets lors du prochain conseil des Présidents de Composante de la Division Aérienne la semaine prochaine. Un plan d'Action sera considéré avec l'aide du SCFP national.

Que les choses soient claires : nous ne partageons pas l'avis de ceux qui pensent que les signes religieux sont au cœur du débat. C'est la sécurité de nos agents de bord en général qui est en jeu ici.

Commission sur les ventes à bord

Le 15 novembre dernier vous avez sûrement remarqué que la commission ventes à bord a diminué d'environ 5 dollars. Cela fait suite à un malentendu entre l'employeur et le syndicat. La compagnie a annoncé au Syndicat le 9 novembre dernier que la commission n'était pas applicable aux articles que nous avons toujours vendu à bord avant les négociations. Comme les écouteurs, les trousseaux confort et les collations. Bien évidemment, nous sommes en désaccord avec cette interprétation puisque notre demande était d'être payé une commission sur tous les produits vendus à bord de nos avions. Lors de notre rencontre syndicale patronale du 23 novembre nous avons présenté tous les arguments et certaines preuves, alors nous attendons le retour de l'employeur sur ce sujet. Nous allons déposer un grief bientôt.

Voici les dates des prochaines assemblées locales, en espérant vous y voir en grand nombre!

ASSEMBLÉE LOCALE :	QUAND :	OÙ :
YVR – 4078	Lundi 4 décembre à 14h00	YWCA, 733 Beatty St., Vancouver
YYZ – 4047	Mercredi 6 décembre à 18h00	Faithful Remnant, 96 Shorncliffe Rd., Etobicoke
YUL – 4041	Jeudi 7 décembre à 10h30	Sarto-Desnoyers, 1335 Bord du lac, Dorval

En toute Solidarité,

Julie, Tanya, Charlie, Phil, Daniel et Martyn

December 3rd, 2017

Without prejudice

Here is some news from your Union. We all had a vacation period here and there since October and as the “SOLID air” is a collaboration of all 6 executive members, we waited for everyone to update you on recent hot topics.

Please take the time to inform yourself, and don’t hesitate to contact one of us:

	EMAIL ADDRESS	CELL PHONE #
Martyn Smith	president@atcomponent.com	647-466-4319
Julie Roberts	vp@atcomponent.com	514-291-1194
Tanya Paterson	local4078@atcomponent.com	778-998-4078 ou 604-837-4078
Charlie Ezerzer	local4047@atcomponent.com	647-688-4047 ou 416-910-4047
Philippe Lacroix	locale4041@atcomponent.com	514-816-4484 ou 514-442-9932

Protection Against Work Intensification

During CEM last week, we met with Troy Winters, Senior Health and Safety officer at CUPE National. Troy was instrumental in providing assistance as we worked with the Ergonomist and the employer to conduct our analysis to determine whether or not there was an intensification to our workload with the new onboard service. Following review of a very lengthy document from the ergonomist, the findings suggest that while there is not an intensification of most positions on the aircraft, there is with L4. Following discussion with the employer on this subject, we have agreed to conduct another study on the L4 position prior to making any adjustments. With the new service, the L4 position is subjected to more physical manipulations as a result of the galley changes, stuffing and walking throughout the cabin.

In his review with us, Troy was very clear that the language we have in our collective agreement is very strong and unique to our bargaining unit. We are the only unit that has language regarding job intensification. This will remain of benefit to all of us anytime changes to our service flows are considered by our employer. When the service changed initially, we received numerous reports over the course of a two-week period following implementation. Since then, we have heard that the new service has transitioned well and runs smoothly. We have not received reports indicating that our members are finding it to be more strenuous or difficult to coordinate. Please communicate with us regularly, you are our eyes and ears and your input is extremely valuable and often the baseline for the work that we do.



Reminder for Reserves

More often than ever, we are hearing from the employer that reserve flight attendants at all three bases are regularly arguing with crew scheduling about whether or not they should be called for an assignment. We know that spread sheets are being used to manage and follow who has flown, booked off, and is subject to the next reserve assignment based on availability. It is of the utmost importance that we all adopt the same understanding in this regard. It is okay to monitor the climate of reserve flying and how they are being assigned but it is not okay to refuse flights or get into heated debates with crew scheduling based on information that is contained on spreadsheets. This type of conduct could potentially result in disciplinary action which is certainly not what was intended when the facilitation of this monitoring system (spread sheet) was put in place. If you are called for an assignment, it is fine to ask questions and gain clarification if you need it but if you disagree with the crew scheduler, we always work on a work now and grieve later system, which is common practice for all unionized workplace. Let your local union executive know immediately if you feel you were subjected to unfair treatment and let them coordinate any required subsequent follow up. The grievance structure is our formal process by which we seek recourse and it is the best way to gain results.

Wait for Crew Bags delivery

Starting December 1st all crew luggage will be delivered on the passenger belts at all stations with the exception of stations that deliver crew bags to the bottom of the aircraft (ex. LGW, FCO). After a frustrating summer of bag delays, many options were tried and this solution seems to be the best approach. It was confirmed both to the component executive and at the president's meetings that all stations would be fully aware of the new policy and be in place by December 1st. Please ensure that your bag is tagged and has a club priority sticker on the tag when you check in your crew luggage. As always, your component executive would like to hear your feedback in regard to how this new policy is working. A component grievance on this subject is ready since several members had less rest at their home base, and since the company took more than 6 months to resolve the situation. For your information, the following two articles apply to crew luggage:

ARTICLE B17 5. *During a pairing, and following a Company flight, when crew bags are not made available within 1 hour after flight arrival (after blocks inserted). This clause does not apply when a Cabin Attendant return to his home base.*

20.07.02 *In the event of a temporary loss of his luggage while away from his home base, the Cabin Attendant will be granted an allowance of \$200 effective immediately at the time of his arrival at the hotel without his luggage, and of \$50 for each subsequent period of 24 hours, up to a maximum of \$600*



Relief B13.05 (rest when busting)

When you arrive at a Canadian base (YUL-YYZ-YVR) and you busted your duty day before having a layover. If your crew rest is shorter than your duty period, you will have your crew rest extended to the length of your duty day.

Here is an example:

You operated flight TS444 YUL-PUJ-YYZ and was scheduled to have a scheduled crew rest of 13h30. Unfortunately, you had a delay leaving YUL and you do a 15h30 duty day. The maximum daily limitation is 14 hours. You busted by 1h30. Since your crew rest is lower than the duty period (15h30) you will now have a 15h30 crew rest instead of 13h30.

Now let's say the same situation occurs but your original crew rest in YYZ was 17 hours. Your crew rest won't change because your duty period didn't surpass your crew rest.

This is feasible only at a home bases because the company will have the option of putting a delay on your next flight or sending the flight with a reserve crew. If this situation occurs, the company must bring you back on your pairing, if feasible, according to B7.07.

B7.07 Missed connection

A Cabin Attendant who cannot work a flight in his pairing due to a missed connection, because of a delay in the operation, will be reassigned in order to return to his pairing as soon as possible, if need be. If unable to return to his pairing, he will be reassigned as long as that reassignment brings him back to his home base on the return date scheduled for his initial pairing. In the event of a force majeure, the CSO is authorized to bring back the Cabin Attendant to his home base no later than the day after the last day of his initial pairing.

Vacations 2018 (15.07)

Now that vacation periods have been allocated, we would like to remind you that if you do not want your days off before and/or after your VAC/FER periods you must send an email to the planning by the 12th of the previous month before 23:59 p.m. Did you know that you can send a single application for the entire year? If you do not want to have your days off before and/or after your VAC/FER days send an email to planning@atcomponent.com specifying that your application is applicable for the entire year 2018.

To send an email to your committee:

YUL – pmc@atcomponent.com

YVR – pmc-yvr@hotmail.com

YYZ – pmcyyz@hotmail.com

Formation A-320

When the allocations for the A320 training were first published, many members challenged them based on seniority. In most cases, where there were violations to seniority, they were amended. We have been informed by the employer that all allocations are done manually which to us, in this day and age, simply doesn't make sense. While we feel they should be an electronic system to manage the allocation of these trainings, much like we do with our monthly bids, we cannot force them to. Under the management rights article in our collective agreement, it is their right to conduct their business as they see fit as long as they respect the negotiated language and any relevant laws. That being said, if there is a violation, we file a grievance. In 2007 a grievance on annual training was filed and in 2010 our ANN are no longer imposed and we have the right to offer our choices. In 2013, B-737 training was imposed on us without any choice and this grievance is pending for arbitration.

Another issue that arose with the A320 training is that the online training modules were not uploaded for completion. As you know, they have not yet been uploaded because they have not been approved by Transport Canada. The training department issued a memo earlier this week stating that instead of having to complete them 72 hours required as per our regular standard with online training modules, that for those members doing their training in December, they will have until the end of the month to do so. This poses an issue for us because we know that a lot of you would not have bid for December training had you known these training modules would not have been available as indicated in the bidding package that was issued. Further, we understand and appreciate that scrambling to complete these modules before the end of the busiest month of the year while juggling busy flying schedules and your personal lives is certainly not optimal. With that, discussions continue and a policy grievance is in progress. Stay tuned...

Prohibited Item List

Transport Canada is currently making changes to the list of items passengers are prohibited from bringing on board an aircraft. As you know blades less than 6 cm in length are now allowed on our Canadian aircrafts. It seems this issue has stirred up a great deal of misinformation both on-line and in our workplace.

Your Component executive remains concerned about this change, and is working with the Airline Division and CUPE National to ensure the workplace safety of all our members.

Here are the facts:

- Transport Canada now allows only blades smaller than 6 cm to be brought on our aircrafts.
- Blades longer than 6cm will not be permitted in carry-on baggage.
- All razor blades and box cutters, regardless of size, remain banned. This includes those that are less than 6cm.



Transport Canada provides the following rationale for the change, based on their risk assessment as follows:

To align with EU / UK / NZ regulations, and the fact that scissors with blades shorter than 6 cm have been allowed in the cabin of a plane since 2011, TC has decided to relax the current list to allow all blades of less than 6cm. This will allow the screening agents to focus their attention on other larger sharps and other dangerous items that have been hidden (sometimes very meticulously) in luggage.

The Component executive do not agree with the conclusions of Transport Canada’s analysis, and will continue to lobby in order to gain a reversal of their decision. This will be an item of discussion at the upcoming Airline Division Council of Component President’s meeting next week and with the support of CUPE National, a plan of action will be considered.

To be clear, we do not support the view that this is a debate around religious artifacts, but an important matter concerning the safety of our members.

Commission on buy on board

On November 15, you must have noticed that the onboard sales commission has decreased by about \$ 5. This follows a misunderstanding between the employer and the union. The company announced to the Union on November 9th that the commission was not applicable to items that we have always sold on board before the negotiations. Like headphones, comfort kits and snacks. Of course, we disagree with this interpretation since our request was to be paid a commission on all products sold on board our aircraft. At our union management meeting on November 23rd, we presented all the arguments and some evidence, so we are waiting for the employer's return on this subject. We will file a grievance.

Here’s the info for the next local meetings, hoping to see lots of you!

LOCAL MEETINGS:	WHEN:	WHERE:
YVR – 4078	Monday, December 4 at 2:00pm	YWCA, 733 Beatty St., Vancouver
YYZ – 4047	Wednesday, December 6 at 6:00pm	Faithful Remnant, 96 Shorncliffe Rd., Etobicoke
YUL – 4041	Thursday, December 7 at 10:30am	Sarto-Desnoyers, 1335 Lakeshore, Dorval

In Solidarity,

Julie, Tanya, Charlie, Phil, Daniel and Martyn