

[Subscribe](#)[Past Issues](#)[Translate ▾](#)[RSS !\[\]\(d66ff64371a51729ac8c1cdaa685ba6f_img.jpg\)](#)

OBSM Cabin Crew Assessment Program
March 4, 2019

Programme d'évaluation des membres du personnel de cabine par les OBSM (Chef du service à bord)
4 mars 2019

[Version française](#)**Wesley Lesosky**

Component President /
Président de la composante
w.lesosky@accomponent.ca

Theresa Mitchell

Component Vice-President /
Vice-Présidente de la composante
t.mitchell@accomponent.ca

Alex Habib

Component Secretary-Treasurer /
Secrétaire-Trésorier de la
composante
a.habib@accomponent.ca

Guillaume Leduc

President - Local 4091 YUL /
Président Section locale 4091 YUL
president4091@gmail.com

Denis Montpetit

President - Local 4092 YYZ /
Président Section locale 4092 YYZ
denis@local4092.ca

Carolyn Bugnon

President - Local 4094 YVR /
Présidente Section locale 4094 YVR
carolyn@local4094.ca

Kim Wentzell

President - Local 4095 YYC /
Présidente Section locale 4095 YYC
kim@local4095.ca

Robyn Jenkins

President - Rouge Local 4098 /
Présidente Section locale 4098 Rouge
robyn.jenkins@cupe4098.ca

AIR CANADA COMPONENT
25 Belfield Road

A MESSAGE FROM YOUR ACCEX

On January 23, 2019, the Employer provided your Union with a brief overview of the newly introduced OBSM program for flight attendants at Mainline. On February 2nd, following a review of what was presented, the Union sent the Employer a follow up letter comprised of a number of questions. The following bulletin is drawn directly from the Employer's response to those questions.

It is important to note that in no way does this bulletin indicate support for, or endorsement of, the OBSM program. This bulletin is being issued without prejudice and does not prevent the Union from grieving any aspects of the program.

We want to hear from you. Please contact your Local with any questions or concerns you may have as the program unfolds. We will update you with additional information as it comes available.

Finally, you are reminded of your right to Union Representation. This is a fundamental and substantive right; one that Arbitrator Kaplan reaffirmed in his recent OBSM Policy Award, click [HERE](#) to view this Award. Please contact your Local -- We are here for you.

Regarding not knowing which Flight Attendants will be assessed prior to the flight:

Q: Service Directors being assessed knew before each flight. Why won't the Flight Attendants being assessed know prior to their assessment that they have been chosen to be assessed on their flights?

A: The process was designed so that every Cabin Crew member should be advised 48 hours prior to a flight via globe message that an OBSM will be on board conducting assessments. For any crew who are assigned to the flight after the Globe message has gone out, the anticipated process is that they should receive a paper copy of that message once they arrive to the flight, so that they have the same information regarding assessments that the original operating crew was provided.

Q: How will the OBSM's choose which Flight Attendants will be assessed? What criteria will they be using to make the selection?

Subscribe Etaticake, CN	Past Issues		Translate ▼	RSS 
---	--------------------	--	--------------------	--

M9W 1E8

www.accomponent.ca

A: The OBSM will only be determining who they are assessing once the final operating crew is confirmed to be present, taking into account many things such as the crew compliment etc. Although all Cabin Crew should be prepared to be assessed, if it is not possible to assess all crew members, the OBSM will determine how many can reasonably be assessed during the flight.

Regarding the Achieved Expectations grade of 90% or higher:

Q: Again, if a subpoint is not applicable, this can affect their final grade which essentially would be 100% if the not-applicable subpoint is not counted. This is not clear and the 90% referring to only "achieving expectations" seems unreasonable since 90% would normally reflect something higher than "achieving standard". Can we get more information on the logic of this grading?

A: When the not applicable (N/A) option is used, it has no bearing on the mark, and is truly not applicable. This means that Flight Attendants will be able to attain an Achieved Expectations and Exceeds Expectations rating even though the N/A option was used.

Regarding touch point #1: Follow my Service Director's Instructions and Leadership: 30%

Q: What if the Service Director changes positions and duties?

A: Flight Attendants must follow the position and duty assigned by the Service Director, even if that changes.

Q: What is the Flight Attendant supposed to do and how should this be addressed on a flight?

A: They are to follow the SD's leadership as all FA's can perform all cabin duty positions. If they felt they were treated unfairly or have any other concern with the SD's decisions, then they could address the issue with their local base management who will be able to assist in finding a resolution.

Q: Do they follow the Service Director direction or SOP? These sub-points conflict because of this possibility and how will a Flight Attendant be marked if this is the case since Air Canada states that "All sub-points must be met to be successful in each of the six categories"?

A: Safety is our top priority. If the Service Director's direction breaches an SOP that relates to safety, the expectation is for the Flight Attendant to discuss the issue immediately with the SD, and continue to follow our policies / procedures in the FAM. Should the SD insist, then the Captain should be advised (CRM training should be applied), reporting protocol etc. Again, Safety is our top priority.

If it's a question of service SOPs, then Flight Attendants are to follow the Service Director's instructions and the contradiction of the service SOP can be addressed with base management. For clarity, a flight attendant will not get rated as "not successful" for following the direction of the Service Director that conflicts with a service SOP. And, as always, we encourage our crew to engage in discussions with their base management team to assist in resolving these types of issues.

[Subscribe](#)[Past Issues](#)[Translate ▾](#)[RSS !\[\]\(a03a7eb2f4046e1d3c76772003e549ea_img.jpg\)](#)

Q: What does Air Canada mean by "being on time"? At the Comm. center for check-in or at the aircraft for briefing or both?

A: The touch point is "Be on time for, listen to and participate in the Service Director's briefing." Therefore, Flight Attendants are being assessed on arriving on time for the briefing.

Regarding touch point #2: Exude my Professional Pride: 30%

Q: If a Flight Attendant chooses not to wear makeup, how will s/he be graded?

A: If a flight attendant chooses not to wear makeup, this will have no bearing on their rating.

Q: If a Flight Attendant chooses to not wear the name tag?

A: This also will not have any bearing on their rating.

Regarding touch point #3: Offer a warm Welcome and Farewell: 10%

Q: How will the OBSM be able to assess how Flight Attendants greet, speak, and offer a genuine farewell with passengers?

A: The OBSM will be observing those they are assessing to verify that this was offered to our customers.

Q: If they are assessing more than one Flight Attendant on the flight, how will this be accomplished?

A: They will position themselves on the aircraft accordingly. Our crew should be mindful of ensuring that they take their respective boarding positions to offer the welcome to our customers, and during deplaning a farewell.

Regarding touch point #3: Promote a Quiet Cabin Environment: 10%

Q: If a bin or trolley is stuck and force is needed to rectify the situation which may cause noise, how will a Flight Attendant be assessed in this regard? Should the trolley/bin be unused/logged due to the possible generation of noise on the flight?

A: This will not affect the evaluation, although we note that trolley's or bins (carrier) should not require excessive force when removing from a cavity. The procedures remain the same for equipment that needs to be logged.

Q: Regarding conversations within hearing range, will OBSM's be told to also avoid doing the same as they often speak to crew members in galleys?

A: Yes, they are held to the same standard. We are not saying that Flight Attendants cannot speak in the galley, but rather that they need to speak professionally at all times and be mindful

[Subscribe](#)[Past Issues](#)[Translate ▾](#)[RSS !\[\]\(23d9fc146e83b5c3013cfa32c784f8d5_img.jpg\)](#)

that voices carry, particularly in the galley.

Q: If this is the case, how would a Flight Attendant be graded in this regard when asked to respond to conversation initiated by an OBSM?

A: We are all to be mindful of speaking within hearing range of our customers, this includes the flight attendants and the OBSM.

Regarding touch point #5: Ensure Continuous Service and Cabin Exclusivity: 10%

Q: How are Flight Attendants expected to monitor lighting and temperature when Air Canada's policy states that lighting and temperature are coordinated through and controlled by the Service Director?

A: They are to notify the Service Director that the lights are too bright, for example. The touch point says they are to monitor.

Q: How will this point be graded?

A: If they advise the Service Director, then they will be successful.

Q: If a sub-point is not applicable to the Flight Attendant do they fail the entire section because of it?

A: No, they will not fail as it will be rated as N/A and have no bearing on the assessment.

Q: How are Flight Attendants expected to monitor temperature when Air Canada's policy states that lighting is coordinated through and controlled by the Service Director?

A: If they observe or are advised that our customers are feeling cold or hot, again, they are to advise the Service Director.

Q: How will this point be graded?

A: If it came to their attention and they advised the Service Director, then they will meet that standard. If it was not brought to their attention by a customer, it will be rated as not applicable.

Q: If a sub-point is not applicable to the Flight Attendant do they fail the entire section because of it?

A: As outlined above, it will not have a bearing on the assessment.

Q: On the 737 how would Flight Attendants be graded with respect to ensuring lavatories are checked and replenished at least every 30 minutes with lineups of 15 or more people?

Subscribe	Past Issues		Translate ▼	RSS 
---------------------------	-----------------------------	--	-----------------------------	---

A: They are to excuse themselves and perform a lavatory check.

Q: How about a child waiting a long time to use the lavatory and not respecting exclusivity?

A: The sub-point states the following; Ensure cabin and lavatory exclusivity, unless exceptional or urgent circumstances.

Q: How will a Flight Attendant be graded and what is expected?

A: This could be considered an exceptional circumstance, and they can allow the child to use it. They would pass this sub-point.

Q: With water service at least every 30 minutes, what if there is turbulence?

A: Normal procedures for turbulence should be followed and the OBSM's will always take turbulence and other unforeseen circumstances into consideration.

Q: How will Flight Attendants be graded?

A: This will be graded as non-applicable and therefore has no bearing on the assessment.

Q: With respect to answering call lights promptly, what is expected during the meal service when trolleys are in the cabin?

A: The normal procedures should be followed, and call lights must be answered.

Q: Should the service be stopped to respond to the call lights each time which will delay the completion of service?

A: One flight attendant needs to respond to the call light.

Q: How will Flight Attendants be graded?

A: If the call light is answered, then they will be rated as successful.

Regarding touch point #6: Deliver the Right Product, the Right Way: 10%

Q: Is each Flight Attendant expected to post in the galley a copy of the service guidelines in order to ensure they pass that sub-point?

A: One copy must be posted in the galley. If it is not, crew are responsible to ask the Service Director for them.

[Subscribe](#)[Past Issues](#)[Translate ▾](#)[RSS !\[\]\(950a62bbddad88d64435fd35607dfc42_img.jpg\)](#)

Q: If this is not the case, how will this point be graded if each sub-point in each touch point needs to be met in order to be successful?

A: If it is posted then all Crew will be successful. If the SD does not have them for an unforeseen reason, then the question will be rated as not applicable.

Q: With respect to following flight planning guides and delivery sequences, what if the Service Director changes the service (see same questions in touch point #1).

A: As we have outlined above, Flight Attendants should follow the Service Director's instructions.

Q: What is the Flight Attendant expected to do?

A: Again, the Flight Attendant should follow the Service Director's instructions, and the flight attendant can always follow up afterwards with the base if they need assistance or clarification.

In solidarity,

Your ACCEX

UN MESSAGE DE LE CONSEIL EXÉCUTIF DE LA COMPOSANTE

Le 23 janvier 2019, l'employeur a fait connaître à votre syndicat un bref aperçu du nouveau programme d'OBSM pour les agents de bord de l'exploitation principale. Le 2 février, après avoir pris connaissance de ce qui lui avait été présenté, le syndicat a fait parvenir à l'employeur une lettre contenant un certain nombre de questions. Le bulletin qui suit a été rédigé à partir des réponses de l'employeur à ces questions.

Il est important de noter que ce bulletin ne constitue en aucune façon un appui ou une acceptation du programme des OBSM. Ce bulletin est publié sans préjudice et n'empêchera pas le syndicat de déposer un grief contestant un aspect ou un autre du programme.

Nous voulons vous entendre. Prenez contact avec votre section locale si vous avez des questions ou des préoccupations suite à la mise en œuvre de ce programme. Nous vous communiquerons plus d'informations au fur et à mesure qu'elles seront disponibles.

Enfin, nous vous rappelons votre droit à une représentation syndicale, un droit fondamental et essentiel, un droit réitéré par l'arbitre Kaplan dans sa récente décision sur les OBSM. Cliquez sur le lien qui suit pour prendre connaissance de la décision ([HERE](#)). Prenez contact avec votre section locale – Nous sommes là pour vous.

À propos de ne pas savoir avant le vol quels agents de bord seront évalués :

Q : Les directeurs du service qui étaient évalués le savaient avant chacun des vols. Pourquoi les agents de bord qui seront évalués ne peuvent-ils pas savoir avant l'évaluation qu'ils ont été

Subscribe	Past Issues		Translate ▼	RSS 
---------------------------	-----------------------------	--	-----------------------------	---

choisis pour une évaluation pendant leur vol ?

R : Le processus a été conçu de telle façon que les membres du personnel de cabine soient avisés par un message sur Globe, 48 heures avant un vol, qu'un OBSM sera à bord afin de mener une évaluation. Pour les membres du personnel de cabine affectés à ce vol après la publication du message sur Globe, le processus prévoit qu'ils devraient recevoir une copie papier du message à leur arrivée pour le vol, de façon à ce qu'ils disposent de la même information sur les évaluations que les membres qui devaient initialement assurer le vol.

Q : Comment les OBSM choisissent-ils quels agents de bord seront évalués ? Quels critères utilisent-ils pour faire leur choix ?

R : L'OBSM ne décidera qui sera évalué qu'une fois la présence de l'équipage devant assurer le vol confirmée. Pour ce faire, ils prennent en compte plusieurs choses comme l'effectif de bord etc. Tous les membres du personnel de cabine devraient être préparés à être évalués, mais s'il n'est pas possible d'évaluer tous les membres, l'OBSM doit décider combien d'évaluations peuvent être raisonnablement menées pendant le vol.

À propos de l'atteinte de 90 % ou plus des résultats attendus :

Q : Une fois de plus, si un point ne s'applique pas et qu'il est comptabilisé, un résultat qui aurait dû être de 100 % pourrait être affecté. Ce n'est pas clair et de plus, la note de 90 % ne fait référence qu'à l'atteinte des résultats attendus, ce qui semble déraisonnable dans la mesure où 90 % est une note nettement plus élevée que « l'atteinte de la norme ». Pouvons-nous obtenir plus d'informations sur la logique de ce classement ?

R : Lorsque l'option ne s'applique pas (N/A) est utilisée, il n'y a aucun impact sur la note puisque le point ne s'applique véritablement pas. Ceci signifie que les agents de bord seront en mesure d'atteindre la note « attentes respectées ou attentes dépassées », même si l'option N/A a été utilisée.

À propos du point de contact #1 : Suivre les directives du Directeur du service et leadership : 30 %

Q : Qu'en est-il si le Directeur du service change de poste et de tâches ?

R : Les agents de bord doivent respecter les postes et les tâches attribués par le directeur du service, même s'il y a des changements.

Q : Qu'est-ce que l'agent de bord est supposé faire et comment est-ce abordé sur un vol ?

R : Ils doivent suivre les directives du Directeur du service puisque tous les agents de bord sont en mesure d'effectuer les tâches attribuées à tous les postes. Si l'agent de bord croit être traité injustement ou est préoccupé d'une autre façon par les décisions du Directeur du service, il peut évoquer le sujet avec la direction de sa base qui sera en mesure de l'aider à trouver une solution.

Q : Doivent-ils suivre les directives du Directeur du service ou les Procédures d'opérations

Subscribe	Past Issues		Translate ▼	RSS 
---------------------------	-----------------------------	--	-----------------------------	---

standards ? Ces sous-points sont en conflit en raison de cette possibilité. Comment un agent de bord sera-t-il évalué dans un tel cas puisque la Société précise que tous les sous-points doivent être respectés pour qu'un agent de bord réussisse dans chacune des six catégories ?

R : La sécurité et la priorité. Si les directives du Directeur du service entrent en conflit avec une Procédure d'opérations standards liée à la sécurité, il est attendu de l'agent de bord qu'il discute de l'enjeu immédiatement avec le Directeur du service et qu'il continue à suivre les politiques / procédures prévues au Manuel de l'agent de bord. Si le Directeur du service insiste, le Commandant doit être avisé, le protocole de dépôt de rapport engagé etc. Une fois de plus, la sécurité est notre grande priorité.

S'il s'agit d'une question de procédures standards en matière de service, les agents de bord doivent suivre les directives du Directeur du service et le conflit pourra être abordé avec la direction de la base. Pour être clair, un agent de bord n'obtiendra pas la cote « échec » parce qu'il a suivi une directive du Directeur du service entrant en conflit avec une procédure standard en matière de service. Et comme toujours, nous encourageons les membres d'équipage à discuter avec la direction de leur base afin d'obtenir de l'aide pour la résolution de ce genre d'enjeu.

Q : Que veut dire Air Canada par « être à l'heure » ? Au centre des communications pour le contrôle ou à l'avion pour l'exposé ou les deux ?

R : Le point de contact est « être en temps, écouter et participer à l'exposé du Directeur du service ». En conséquence, les agents de bord sont évalués sur la base de leur arrivée en temps pour l'exposé.

À propos du Point de contact #2 : Mettre en évidence ma fierté professionnelle : 30%

Q : Si un ou une agente de bord choisit de ne pas porter de maquillage, comment sera-t-il ou elle évaluée ?

R : Si une agente de bord choisit de ne pas porter de maquillage, il n'y aura aucune incidence sur son évaluation.

Q : Si un agent de bord choisit de ne pas porter d'insigne d'identité ?

R : Il n'y aura aucune incidence sur son évaluation.

À propos du point de contact #3 : Souhaiter chaleureusement bienvenue et au revoir: 10 %

Q : Comment l'OBSM sera-t-il en mesure d'évaluer la façon dont les agents de bord accueillent, parlent et saluent les passagers ?

R : L'OBSM observera les membres soumis à l'évaluation afin de vérifier la qualité de l'accueil offert aux passagers.

Q : S'ils doivent évaluer plus d'un agent de bord pendant le vol, comment vont-t-ils s'y prendre ?

[Subscribe](#)[Past Issues](#)[Translate ▼](#)[RSS !\[\]\(e10773081adcaeab632f9dd4c8931cd5_img.jpg\)](#)

R : Ils se positionneront à bord de façon à pouvoir le faire. Les membres du personnel de cabine doivent garder en tête leur position à bord pour l'accueil des passagers lors de l'embarquement et les salutations lors du débarquement.

À propos du point de contact #3 : Faire la promotion d'un environnement de cabine silencieux : 10%

Q : Si un conteneur ou un charriot est coincé et qu'il faut faire usage d'une force causant du bruit pour le décoincer, comment l'agent de bord sera-t-il évalué à cet égard ? Est-ce qu'il serait préférable de ne pas utiliser le conteneur/charriot pendant le vol afin d'éviter le bruit ?

R : Il n'y aura aucun impact sur l'évaluation, mais il convient de noter qu'on ne devrait pas avoir recours à une force excessive pour sortir un charriot de son espace de rangement. Les procédures demeurent les mêmes pour les équipements qui doivent être rangés dans un compartiment.

Q : Pour ce qui est des conversations se déroulant à portée de voix, est-ce que les OBSM auront pour instruction de les éviter, eux qui parlent souvent aux membres de l'équipage dans les offices ?

R : Oui, ils sont tenus de respecter les mêmes normes. Nous ne disons pas que les agents de bord ne doivent pas parler dans les offices, mais qu'ils doivent le faire en tout temps de façon professionnelle, en se rappelant que les voix portent, particulièrement dans les offices.

Q : Si c'est le cas, comment un agent de bord sera-t-il évalué lorsqu'il prend part à une conversation initiée par un OBSM ?

R : Nous sommes toutes et tous tenus d'être attentifs lorsque nous parlons à portée de voix des clients, les agents de bord comme les OBSM.

À propos du point de contact #5: Assurer un service continu et l'exclusivité de la cabine : 10 %

Q : Comment peut-on s'attendre à ce que les agents de bord supervisent la lumière et le chauffage alors que la politique d'Air Canada stipule que l'éclairage et le chauffage sont coordonnés et contrôlés par le Directeur du service ?

R : Ils doivent aviser le Directeur du service que par exemple, l'éclairage est trop fort. Le point de contact précise qu'ils doivent surveiller.

Q : Comment ce point sera-t-il évalué ?

R : S'ils avisent le Directeur du service, ils réussiront ce point.

Q : Si un sous-point ne s'applique pas à un agent de bord, échouera-t-il toute la section pour cette raison ?

Subscribe	Past Issues		Translate ▼	RSS 
---------------------------	-----------------------------	--	-----------------------------	---

R : Non, il n'y aura pas d'échec parce que le point sera noté comme N/A et n'aura aucune incidence sur l'évaluation.

Q : Comment peut-on s'attendre à ce que les agents de bord supervisent la température alors que la politique d'Air Canada stipule que la température est régie et contrôlée par le Directeur du service ?

R : S'ils voient ou se font dire que les clients ont chaud ou froid, une fois de plus, ils doivent en aviser le Directeur du service.

Q : Comment ce point sera-t-il évalué ?

R : Si la chose a été portée à leur attention et qu'ils ont avisé le Directeur du service, ils auront respecté la norme. Si la chose n'a pas été portée à leur attention par un client, elle sera notée comme ne s'appliquant pas.

Q : Si un sous-point ne s'applique pas à un agent de bord, échouera-t-il toute la section pour cette raison ?

R : Tel que noté plus haut, il n'y aura aucune incidence sur l'évaluation.

Q : À bord d'un 737, comment un agent de bord sera-t-il évalué sur l'obligation de vérifier et de réapprovisionner les toilettes au moins toutes les 30 minutes, alors qu'il y a une file de 15 personnes et plus ?

R : Il doit s'excuser auprès des clients et effectuer une vérification.

Q : Qu'en est-il d'un enfant qui attend longtemps pour aller aux toilettes et qui ne respecte pas l'exclusivité ?

R : Le sous-point stipule ce qui suit : Assurer l'exclusivité de la cabine et des toilettes, à moins de circonstances exceptionnelles ou urgentes.

Q Comment l'agent de bord sera-t-il évalué et quelles sont les attentes ?

R : Un tel cas pourrait être considéré comme une circonstance exceptionnelle et il peut permettre à l'enfant d'y aller. Ce point serait réussi.

Q : Pour ce qui est du service d'eau toutes les 30 minutes, qu'en est-il s'il y a des turbulences ?

R : Les procédures normales en cas de turbulences doivent être suivies et l'OBSM tiendra toujours compte des turbulences et des autres circonstances inattendues.

Q : Comment l'agent de bord sera-t-il évalué ?

Subscribe	Past Issues		Translate ▼	RSS 
---------------------------	-----------------------------	--	-----------------------------	---

R : Ce sera considéré comme ne s'appliquant pas et par conséquent, il n'y aura aucune incidence sur l'évaluation.

Q : Pour ce qui est de répondre promptement aux signaux d'appel lumineux, quelles sont les attentes pendant le service des repas, alors que les charriots sont dans les allées ?

R : Les procédures normales doivent être suivies et il faut répondre aux signaux d'appel lumineux.

Q : Est-ce que le service doit être interrompu pour répondre à tous les signaux d'appel lumineux, avec le résultat que la suite du service est retardée ?

R : Un agent de bord doit répondre au signal d'appel lumineux.

Q : Comment l'agent de bord sera-t-il évalué ?

R : Si le signal a été traité, ce point sera réussi.

À propos du point de contact #6: Livrer le bon produit de la bonne façon : 10%

Q : Est-ce que chacun des agents de bord doit afficher une copie des lignes directrices pour le service dans l'office afin d'être assuré de réussir ce sous-point ?

R : Une copie doit être affichée dans l'office. Si ce n'est pas fait, les membres du personnel de cabine doivent la demander au Directeur du service.

Q : Si ce n'est pas le cas, comment ce point sera-t-il évalué, compte tenu que chacun des sous-points de chacun des points doit être respecté pour que l'évaluation soit une réussite ?

R : Si le document est affiché, tous les membres auront réussi. Si le Directeur du service n'a pas le document pour une raison imprévue, le point ne s'appliquera pas.

Q : Pour ce qui est de suivre les guides de planification des vols et les séquences de service, qu'en est-il si le Directeur du service modifie le service (Voir les mêmes questions pour le point de contact #1).

R : Tel que mentionné plus haut, les agents de bord doivent suivre les directives du Directeur du service.

Q Que doit faire l'agent de bord ?

R : Une fois de plus, l'agent de bord doit suivre les directives du Directeur du service L'agent de bord peut par la suite effectuer un suivi auprès de sa base s'il a besoin d'aide ou de précisions.

Solidairement,

Subscribe	Past Issues		Translate ▼	RSS 
---------------------------	-----------------------------	--	-----------------------------	---

Le Conseil exécutif de la composante d'Air Canada

[Forward to Friend](#)

Copyright © 2019 Air Canada Component of CUPE, All rights reserved.

[unsubscribe from this list](#) [update subscription preferences](#)