

**Canada Industrial Relations Board**  
**Conseil canadien des relations industrielles**

*Vol. 8-06*

## Reasons for decision

**Teamsters, Local Union 847,**  
*applicant,*  
*and*  
**A.S.P. Incorporated,**  
*employer,*  
*and*  
**Greater Toronto Airports Authority; Minister of Transport,**  
*interested parties.*

*CITED AS:* A.S.P. Incorporated

Board File: 25562-C

Decision no. 368  
November 20, 2006

Application for certification pursuant to section 24 of the *Canada Labour Code, Part I*.

Application for certification—Constitutional jurisdiction—Appropriateness of bargaining unit—Community of interest—Aeronautics—The union filed an application to be certified as the bargaining agent—The employer, primarily offering uniformed security services at the Toronto Pearson Airport, contests the Board’s constitutional jurisdiction to entertain this application and disagrees with the bargaining unit description proposed by the union—The Board recognizes that security services are not within the enumerated exceptions of section 2 of the *Code* and should normally fall under provincial competency—There is, however, an exception to the rule of provincial jurisdiction, where it is established that the undertaking or business forms an integral part of a core federal undertaking—In light of the evidence on file, it is clear to the Board that the employees of the employer perform duties vital, essential to airport security and that the GTAA could not operate without security services being in place—The Board concludes that the security operations provided by the employer at the Pearson Airport are severable from the employer’s operations as a whole—The Board determines that the services performed by the employer’s employees are a vital and integral part of Parliament’s competency over aerodromes and that the labour relations of the

## Motifs de décision

**Section locale 847 de la Fraternité internationale des Teamsters,**  
*requérante,*  
*et*  
**A.S.P. Incorporated,**  
*employeur,*  
*et*  
**Autorité aéroportuaire du Grand Toronto; Le ministre des Transports,**  
*parties intéressées.*

*CITÉ :* A.S.P. Incorporated

Dossier du Conseil : 25562-C

Décision n° 368  
le 20 novembre 2006

Demande d’accréditation en vertu de l’article 24 du *Code canadien du travail, Partie I*.

Demande d’accréditation – Compétence constitutionnelle – Habileté de l’unité à négocier collectivement – Communauté d’intérêts – Aéronautique – Le syndicat a présenté une demande en vue d’être accrédité à titre d’agent négociateur – L’employeur, qui offre principalement des services de sécurité à l’aéroport Pearson par le truchement d’agents de sécurité en uniforme, conteste la compétence constitutionnelle du Conseil lui permettant de statuer sur la présente demande d’accréditation et s’oppose à la description de l’unité de négociation proposée par le syndicat – Le Conseil reconnaît que les services de sécurité ne figurent pas au nombre des entreprises expressément exclues par l’article 2 du *Code*; ils devraient donc généralement relever de la compétence provinciale – La règle de la compétence provinciale ne s’applique toutefois pas dans les cas où il est établi que l’entreprise fait partie intégrante d’une entreprise fédérale principale – Compte tenu des éléments de preuve au dossier, il ne fait aucun doute que les employés de l’employeur s’acquittent de tâches essentielles à la sécurité de l’aéroport et que la GTAA ne pourrait pas exploiter l’aéroport s’il n’y avait pas de services de sécurité – Le Conseil conclut que les services de sécurité fournis par l’employeur à l’aéroport Pearson sont dissociables de l’ensemble de ses activités

employer's employees at the Pearson Airport are governed by the *Code*—All of the employees concerned by the present application share a community of interest and all maintain security services at the airport—The Board does not see any reason justifying fragmentation of the bargaining unit described in the application—The Board is not prepared to order a representation vote, since the union enjoyed the majority support of the employees in the bargaining unit—The Board grants the certification application.

– Le Conseil juge que les services fournis par les employés de l'employeur constituent une partie vitale et intégrante de la compétence du Parlement sur les aéroports et que les relations de travail des employés de l'employeur travaillant à l'aéroport Pearson sont régies par le *Code* – Les employés concernés par la présente demande partagent tous une communauté d'intérêts et fournissent tous des services de sécurité à l'aéroport – Le Conseil ne voit donc aucune raison de fragmenter l'unité de négociation décrite dans la demande – Le Conseil n'est pas disposé à ordonner la tenue d'un scrutin de représentation, puisque le syndicat possédait l'appui de la majorité des employés de l'unité de négociation – Le Conseil accueille la demande d'accréditation.

The Board was composed of Ms. Louise Fecteau, Vice-Chairperson, and Messrs. Daniel Charbonneau and Patrick J. Heinke, Members. A hearing on the constitutional jurisdiction of the Board was held on August 30–31, and October 16, 2006, in Toronto. In addition, at the request of the Board, a site visit took place at the Toronto-Lester B. Pearson International Airport on August 29, 2006. In attendance were representatives of the Greater Toronto Airports Authority, A.S.P. Incorporated, Transport Canada and the panel of the Board.

Le Conseil se composait de M<sup>e</sup> Louise Fecteau, Vice-présidente, ainsi que de MM. Daniel Charbonneau et Patrick J. Heinke, Membres. Une audience sur la question de la compétence constitutionnelle du Conseil a eu lieu à Toronto, les 30 et 31 août et le 16 octobre 2006. De plus, à la demande du Conseil, des représentants de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, de A.S.P. Incorporated et de Transports Canada ainsi que le banc du Conseil ont effectué une visite à l'Aéroport international Lester B. Pearson-Toronto, le 29 août 2006.

### Appearances

Mr. Harold F. Caley, for the Teamsters, Local Union 847;  
Mr. Simon Mortimer and Ms. Bonnie Roy-Choudhury, for A.S.P. Incorporated;  
Ms. Paula M. Rusak and Mr. Christopher Fiore, for the Greater Toronto Airports Authority;  
Ms. Jacqueline Dais-Visca, for the Minister of Transport.

### Ont comparu

M<sup>e</sup> Harold F. Caley, pour la section locale 847 de la Fraternité internationale des Teamsters;  
M<sup>es</sup> Simon Mortimer et Bonnie Roy-Choudhury, pour A.S.P. Incorporated;  
M<sup>es</sup> Paula M. Rusak et Christopher Fiore, pour l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto;  
M<sup>e</sup> Jacqueline Dais-Visca, pour le ministre des Transports.

These reasons for decision were written by Ms. Louise Fecteau, Vice-Chairperson.

Les présents motifs de décision ont été rédigés par M<sup>e</sup> Louise Fecteau, Vice-présidente.

### I–Nature of the Application

[1] On January 17, 2006, the Teamsters, Local Union 847 (the union) filed an application pursuant to section 24 of the *Canada Labour Code (Part I–Industrial Relations)* (the *Code*) to be certified as the bargaining agent for the following bargaining unit:

### I – Nature de la demande

[1] Le 17 janvier 2006, la section locale 847 de la Fraternité internationale des Teamsters (le syndicat) a présenté une demande en vertu de l'article 24 du *Code canadien du travail (Partie I – Relations du travail)* (le *Code*) en vue d'être accréditée à titre d'agent négociateur de l'unité de négociation suivante :

All employees of A.S.P. Incorporated employed at Lester B. Pearson International Airport, save and except supervisors and persons above the rank of supervisor.

Tous les employés de A.S.P. Incorporated qui travaillent à l'Aéroport international Lester B. Pearson, à l'exclusion des superviseurs et de ceux de rang supérieur.

(traduction)

[2] A.S.P. Incorporated (ASP or the employer) contests the Board's constitutional jurisdiction to entertain this application and disagrees with the bargaining unit description proposed by the union.

[2] A.S.P. Incorporated (ASP ou l'employeur) conteste la compétence constitutionnelle du Conseil lui permettant de statuer sur la présente demande d'accréditation et s'oppose à la description de l'unité de négociation proposée par le syndicat.

[3] A confidentiality issue was raised by the employer and the Greater Toronto Airports Authority (the GTAA) in this matter regarding the union's request to obtain a series of contracts containing security sensitive information. On May 15, 2006, the Board gave notice to the Minister of Transport, pursuant to section 4.79(2) of the *Aeronautics Act*, that disclosure of documents relating to security measures could be ordered. The Department of Justice filed submissions on behalf of the Minister of Transport on this issue. The Department of Justice explained that some of the documents requested by the union contained extremely sensitive information regarding how aviation security is conducted, which should not be disclosed unless absolutely necessary. The Department of Justice provided the parties with redacted copies of the documents requested and provided the Board with unredacted copies of these same documents.

[3] L'employeur et l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (la GTAA) ont soulevé une question de confidentialité en l'espèce concernant la demande du syndicat d'obtenir une série de contrats contenant des renseignements sensibles en matière de sécurité. Le 15 mai 2006, le Conseil a notifié le ministre des Transports, conformément au paragraphe 4.79(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, qu'il était susceptible d'exiger la communication de documents portant sur des mesures de sécurité. Le ministère de la Justice a alors présenté des observations pour le compte du ministre des Transports, dans lesquelles il indiquait que certains des documents demandés par le syndicat contenaient des renseignements extrêmement sensibles sur la sûreté aérienne qui ne pouvaient pas être communiqués à moins de nécessité absolue. Il a fourni des copies des documents en question, dont certaines parties étaient masquées, aux parties et des copies non modifiées au Conseil.

[4] A hearing was held with respect to the constitutional issue raised by the employer. The two first days of hearing, held on August 30–31, 2006, were mostly spent dealing with administrative matters related to the confidentiality issue. The parties had to carefully examine a series of documents to ensure that both the panel members and the parties would be relying on the same redacted documents.

[4] Une audience a été tenue pour traiter de la question de la compétence constitutionnelle du Conseil soulevée par l'employeur. Les deux premiers jours d'audience – les 30 et 31 août 2006 – ont presque été entièrement consacrés à régler des questions administratives se rapportant au caractère confidentiel des documents. Les parties ont examiné attentivement une liasse de documents pour qu'il soit bien certain que tant les membres du Conseil que les parties se reportent aux mêmes documents dont certaines parties étaient masquées.

[5] On October 16, 2006, during the third day of hearing, the Board informed the parties that after a careful review of their written submissions, the exhibits produced and the information obtained at the site visit at the Toronto-Lester B. Pearson International Airport (Pearson Airport), it was in a position to make a determination on the constitutional issue raised by the employer at this stage of the proceedings without further evidence or submissions. Therefore, the Board went on to conclude that the disclosure of the security

[5] Le 16 octobre 2006, au cours de la troisième journée d'audience, le Conseil a informé les parties qu'après un examen attentif de leurs observations écrites, des éléments de preuve dont il disposait et de l'information obtenue dans le cadre de la visite à l'Aéroport international Lester B. Pearson-Toronto (l'aéroport Pearson), il était en mesure de se prononcer sur la question de sa compétence constitutionnelle à cette étape de la procédure, sans exiger d'observations ou d'éléments de preuve additionnels. Le Conseil a

information redacted by the Department of Justice was not warranted in the instant case to determine the issue of constitutional jurisdiction. All of the unredacted copies provided by the Department of Justice to the Board were therefore destroyed. Both parties were satisfied with the Board's procedural decision. However, the employer maintained that a representation vote should be held if the Board concludes that it has jurisdiction in this matter.

## II—Background and Facts

[6] ASP is a full-service security company primarily offering uniformed security officer services. It provides security solutions to its private and corporate clients in Ontario. It maintains a mobile patrol division that conducts property checks and performs parking enforcement duties.

[7] The GTAA, which is an interested party in the present matter, is a corporation whose mandate is to provide the Greater Toronto Area with a regional system of airports that meet the current and future demands for air services.

[8] The GTAA has several divisions that oversee safe and efficient airport operations. The GTAA emergency service staff provides 24-hour response to all types of emergencies on airport property, including medical emergencies, structural fires and aircraft-related incidents. The GTAA contracted security services for guard access control posts. ASP is responsible for airside posts, foot patrol and the administration building.

[9] ASP has entered into six different types of contracts for security services at the Pearson Airport. In addition, at the time of filing of the present application for certification, ASP had entered into a seventh contract with Air India and employed 15 employees to fulfill this contract. Under this contract, the employer provided security personnel to Air India three times per week during arrivals and departures of Air India flights from the airport. However, the employer later informed the Board that this contract was no longer in force.

donc poursuivi en concluant qu'il n'était pas nécessaire d'exiger la communication des documents en matière de sécurité, dont le ministère de la Justice avait masqué certaines parties, pour trancher la question de la compétence constitutionnelle. Toutes les copies non modifiées des documents que le ministère de la Justice avait fournis au Conseil ont donc été détruites. Les deux parties se sont dites satisfaites de cette décision. L'employeur a toutefois demandé au Conseil de tenir un scrutin de représentation s'il déclarait qu'il avait la compétence pour trancher l'affaire en instance.

## II – Contexte et faits

[6] ASP offre une gamme complète de services de sécurité principalement par le truchement d'agents de sécurité en uniforme. La société propose des programmes de sécurité répondant aux besoins de sa clientèle privée et commerciale en Ontario. Elle possède une division de patrouille motorisée qui effectue des vérifications chez les clients et assure la surveillance des stationnements.

[7] La GTAA, qui a obtenu le statut de partie intéressée en l'espèce, a pour mandat de fournir à la région du Grand Toronto un réseau régional d'aéroports répondant à la demande actuelle et future de services aériens.

[8] La GTAA s'est dotée de plusieurs divisions qui sont chargées de veiller à la sécurité et à l'efficacité des activités de l'aéroport. Le personnel du service d'urgence intervient 24 heures sur 24 dans toutes les situations d'urgence survenant à l'aéroport, qu'il s'agisse d'urgences médicales, d'incendies ou d'incidents liés aux aéronefs. La GTAA fait appel à l'entreprise privée pour garder les postes de contrôle d'accès. ASP est chargée des postes de contrôle côté piste, de la patrouille pédestre et du bâtiment de l'administration.

[9] ASP possède six contrats pour assurer divers services de sécurité à l'aéroport Pearson. De plus, à la date de présentation de la demande d'accréditation en l'espèce, l'employeur avait conclu un septième contrat avec Air India, auquel étaient affectés 15 employés et qui consistait à fournir les services d'agents de sécurité 3 fois par semaine lors de l'arrivée et du départ des vols d'Air India à l'aéroport. Précisons toutefois que l'employeur a par après avisé le Conseil que ce contrat n'était plus en vigueur.

[10] The six current security contracts at the Pearson Airport can be summarized as follows.

#### **A–The SkyService Contract**

[10a] This is a contract between the employer and SkyService Airlines (SkyService). Under this contract, the employer provides security personnel to monitor the electronic doors at SkyService's three-bay hangar, which is located at the airport. Seven of ASP's employees fulfill this contract on both a part-time and full-time basis. Under this contract, security service personnel ensure that contractors working in the SkyService hangar do not enter the airport premises. In the event a breach occurs, security personnel with the GTAA attend to the breach and deal with further security issues.

#### **B–The T3 Contract**

[10b] This was a contract between the employer and TBI, a company that manages Terminal 3 operations under a contract with the GTAA. This contract was tendered by TBI on behalf of the GTAA and the employer was the successful bidder. Under this contract, the employer provides security officers who act as customer service personnel at Terminal 3 of the airport. Thirty-three of ASP's employees fulfill this contract on both a part-time and full-time basis. During the site visit at the airport, the Board was informed that TBI was no longer involved in the contract and that the GTAA directly contracted with ASP.

#### **C–The Ad Hoc Construction Contracts**

[10c] The employer fulfills two ad hoc construction contracts at the airport. One contract involves the performance of security services for construction occurring at Terminal 3 for Torbear Construction. The second contract also involves the provision of security services for construction work occurring at Terminal 3 and has been entered into with Aecon Construction. The GTAA's involvement in the construction contracts is to ensure that the work performed is in compliance with its aims. Thirty-eight of ASP's employees fulfill this contract on both a part-time and full-time basis.

#### **D–The Lost and Found Contract**

[10d] This is a contract between the employer and the GTAA. Under this contract, the employer provides security personnel to receive found items from passengers or tenants of the airport or the GTAA itself.

[10] Les contrats de sécurité actuels à l'aéroport Pearson peuvent se résumer comme suit.

#### **A – Le contrat avec SkyService**

[10a] Il s'agit d'un contrat avec SkyService Airlines (SkyService) pour assurer la surveillance des portes électroniques donnant accès au hangar à trois quais de SkyService à l'aéroport. Sept employés d'ASP y sont affectés à temps plein et à temps partiel. Ils veillent à ce que les entrepreneurs qui travaillent dans le hangar restent à l'extérieur des limites de l'aéroport. C'est le personnel de la GTAA chargé de la sécurité qui intervient en cas d'infraction et qui se charge de régler les autres problèmes liés à la sécurité.

#### **B – Le contrat de l'A3**

[10b] Il s'agit d'un contrat avec TBI, une société qui dirige l'exploitation de l'aérogare 3 en vertu d'un contrat avec la GTAA. Le contrat a été attribué à ASP par TBI, pour le compte de la GTAA, à l'issue d'un appel d'offres. ASP fournit des agents de sécurité qui jouent le rôle de préposé au service à la clientèle à l'aérogare 3. Trente-trois employés sont affectés à temps plein et à temps partiel à ce contrat. Au cours de la visite à l'aéroport, le Conseil a appris que TBI n'était plus partie au contrat et que la GTAA l'avait attribué directement à ASP.

#### **C – Les contrats de construction ponctuels**

[10c] L'employeur a obtenu deux contrats ponctuels à l'aéroport pour fournir des services de sécurité à Torbear Construction et à Aecon Construction respectivement dans le cadre des travaux de construction en cours à l'aérogare 3. La GTAA est partie à ces contrats, pour s'assurer que le travail est exécuté conformément à ses objectifs. Trente-huit employés d'ASP y sont affectés à temps plein et à temps partiel.

#### **D – Le contrat des objets trouvés**

[10d] Il s'agit d'un contrat avec GTAA en vertu duquel ASP fournit des services d'agents de sécurité pour recevoir les objets trouvés par les voyageurs et les locataires de l'aéroport et la GTAA elle-même. Sept

Seven of ASP's employees fulfill this contract on both a part-time and full-time basis.

#### **E–The GTAA Airside Contract**

[10e] This is a contract between the employer and the GTAA. This contract was entered into directly with the GTAA after a tendering process. Under this contract, the employer provides security service personnel at various airside locations at the airport. Fifty of ASP's employees fulfill this contract on both a part-time and full-time basis.

#### **F–The GTAA Building Contract**

[10f] This is a contract between the employer and the GTAA. This contract was entered into directly with the GTAA after a tendering process. Under this contract, the employer provides security service personnel at various locations throughout the airport (security drivers, security door patrol, GTAA administration, infield terminal bus doors operation). Fifty-seven of ASP's employees fulfill this contract on both a part-time and full-time basis.

[11] Initially, the union filed an application for certification to represent a group of security officers of the employer with the Ontario Labour Relations Board (OLRB). In October 2005, the GTAA, then a responding party in that matter, filed submissions with the OLRB. It submitted that the provincial board did not have jurisdiction to hear the application because it fell under the jurisdiction of the Canada Industrial Relations Board. In its submissions, the GTAA mentioned that the security work conducted by the employer is a vital, essential and integral part of the operation of the GTAA.

### **III–Position of the Parties**

[12] The parties filed detailed submissions, which were all carefully considered by the Board. These submissions can be summarized as follows.

#### **A–The Employer**

[13] Essentially, the employer disagrees that it is federally regulated and argues that its business and employees, as identified in the application filed by the union, have always been treated as a provincial undertaking governed by the laws of Ontario. It also maintains that ASP has been actively involved in

employés y sont affectés à temps plein et à temps partiel.

#### **E – Le contrat de services de sécurité côté piste**

[10e] Il s'agit d'un contrat que la GTAA a attribué directement à ASP à l'issue d'un appel d'offres. L'employeur doit fournir des services d'agent de sécurité à divers points d'accès côté piste à l'aéroport. Cinquante employés y sont affectés à temps plein et à temps partiel.

#### **F – Le contrat de patrouille du bâtiment de la GTAA**

[10f] Il s'agit d'un contrat que la GTAA a attribué directement à ASP à l'issue d'un appel d'offres. L'employeur doit fournir des services d'agent de sécurité à divers endroits dans l'aéroport (chauffeurs-gardes, patrouille des portes de sécurité, du bâtiment de la GTAA, ouverture des portes d'accès aux autobus de l'aérogare d'entrepiste). Cinquante-sept employés d'ASP y sont affectés à temps plein et à temps partiel.

[11] Le syndicat a initialement présenté une demande d'accréditation auprès de la Commission des relations de travail de l'Ontario (CRTO) pour représenter un groupe d'agents de sécurité de l'employeur. En octobre 2005, la GTAA, partie intimée dans ce dossier à l'époque, a fait valoir devant la CRTO que celle-ci n'était pas habilitée à statuer sur la demande parce que la GTAA relevait de la compétence du Conseil canadien des relations industrielles. Elle disait également que les services de sécurité fournis par l'employeur constituaient une partie vitale, essentielle et intégrante de l'exploitation de la GTAA.

### **III – Position des parties**

[12] Les parties ont présenté des observations détaillées que le Conseil a étudiées avec soin et qui sont résumées ci-dessous.

#### **A – L'employeur**

[13] Essentiellement, l'employeur conteste la position du syndicat, telle qu'elle est exposée dans la demande qu'il a présentée, selon laquelle ASP est une entreprise fédérale. L'employeur soutient en outre que son entreprise, et les employés qui sont visés par la demande du syndicat, a toujours été considérée comme

8 applications under Ontario's *Labour Relations Act, 1995*, in the past 27 months, including 5 applications for certification, a sale of business application and 2 unfair labour practice complaints regarding the same group of employees affected by the present application for certification. It submits that the union has been a party to five of these proceedings.

[14] The employer requests that the Board defer the constitutional jurisdiction issues raised in the present matter to the OLRB since, it submits, the latter has taken jurisdiction over labour relations between the union and the employer.

[15] In the event that the Board concludes it has jurisdiction over this matter, the employer submits that the union's proposed bargaining unit contains employees in seven distinct service contracts (including the Air India contract), which are individually managed and defined as individual business units. It therefore alleges that each of the business units are severable groups, contain distinct services that could be provided by separate employers, have different communities of interest and that each ought to be examined individually to determine whether they are properly provincially or federally regulated.

[16] The employer states that the airport is a core federal undertaking. However, it submits that the existence of the core federal undertaking does not necessarily lead to the conclusion that an ancillary business that provides services at that undertaking is also a federal undertaking. It maintains that the Board must look at the particular subsidiary operation, i.e., the provision of the specific types of security and operational support services provided by the employer at the federal undertaking, and consider the practical and functional relationship of those activities to the core federal undertaking.

[17] The employer makes a distinction between its situation and the one that prevailed at the Vancouver International Airport for which the Board found that the services provided by the employer were sufficiently connected to the operations of the airport authority to be severable from more routine security contracts (see *Securiguard Services Limited*, [2005] CIRB no. 342).

une entreprise provinciale régie par les lois de l'Ontario. ASP a été partie à 8 demandes sous le régime de la *Loi de 1995 sur les relations de travail* de l'Ontario au cours des 27 derniers mois, dont 5 demandes d'accréditation, une demande de déclaration de vente d'entreprise et 2 plaintes de pratique déloyale de travail concernant le même groupe d'employés visé par la présente demande d'accréditation, et le syndicat a été partie à 5 de ces procédures.

[14] L'employeur demande au Conseil de renvoyer la question de la compétence constitutionnelle à la CRTO puisque celle-ci a déclaré avoir compétence pour statuer sur les relations de travail qu'entretiennent le syndicat et l'employeur.

[15] Dans l'éventualité où le Conseil déclarerait qu'il a compétence pour statuer sur la présente demande, l'employeur tient à attirer son attention sur le fait que l'unité de négociation proposée par le syndicat englobe les employés affectés à sept contrats différents (y compris celui avec Air India), gérés individuellement et dont les employés sont considérés comme des unités fonctionnelles distinctes. Il allègue donc que chaque unité constitue un groupe dissociable, offre des services distincts qui pourraient être fournis par des employeurs distincts et a une communauté d'intérêts différente et que chacune doit être prise en considération individuellement pour déterminer si elle relève à juste titre de la compétence provinciale ou de la compétence fédérale.

[16] L'employeur estime que l'aéroport est une entreprise fédérale principale, mais que cela ne nous permet pas nécessairement de conclure qu'une entreprise accessoire qui fournit des services à cette entreprise constitue aussi une entreprise fédérale. Il soutient que le Conseil doit examiner les divers aspects de l'entreprise accessoire en cause, c'est-à-dire les services de sécurité et de soutien opérationnel particuliers que l'employeur fournit à l'entreprise fédérale et tenir compte du lien matériel et opérationnel qui existe entre ces activités et l'entreprise fédérale principale.

[17] L'employeur établit une distinction entre sa situation et celle qui prévalait à l'aéroport international de Vancouver et qui a incité le Conseil à conclure que les services fournis par l'employeur étaient suffisamment liés à l'exploitation de l'autorité aéroportuaire pour être dissociables de ses contrats de services courants (voir *Securiguard Services Limited*,

The employer argues that the services provided at the Vancouver airport were not analogous to the services provided by ASP at the Pearson Airport.

[18] The employer acknowledges that all employees in the present application have been issued a valid restricted area pass to work at the airport. However, it submits that restricted area passes are also issued to vendors, restaurant staff, airline personnel, contractors, cleaners and others who do business at the airport. Consequently, the employer maintains that the issuance of a restricted area pass is not conclusive evidence that the jobs involved are necessarily integral to the operation of the airport.

[19] The employer also asserts that all of its employees are licensed provincially under the *Private Security and Investigative Services Act, 2005*, of Ontario. It states that the Greater Toronto Airports Authority requires that a security service provider be licensed under this provincial legislation and that security service personnel also be licensed.

[20] The employer also submits that it operates seven business units created by individual contracts with various clients which dictate the services to be provided. In some instances, ASP may hold more than one contract with any one client.

[21] The employer asks the Board to defer jurisdiction to the OLRB but if the Board does not do so, then the employer requests that this application proceed in relation to the bargaining units it proposes and that the Board order a representation vote for each unit, as per section 29(1) of the *Code*. It proposes two different bargaining units, including respectively the security service personnel and the operational support representatives of ASP. In the alternative, it proposes seven bargaining units, which reflect its seven distinct service contracts: the Air India contract, the SkyService contract, the T3 contract, the ad hoc construction contracts, the lost and found contract, the GTAA airside contract, and the GTAA building contract.

## **B–The Union**

[22] The union agrees that labour relations generally fall within provincial jurisdiction and that federal regulation is an exception to this rule. Nevertheless, this

[2005] CCRI n° 342). Il soutient que les services qui étaient fournis à l'aéroport de Vancouver sont différents de ceux qu'ASP fournit à l'aéroport Pearson.

[18] L'employeur admet que les employés visés par la présente demande ont besoin d'un laissez-passer valide de zone réglementée pour travailler à l'aéroport, mais, rappelle-t-il, c'est aussi le cas des fournisseurs, du personnel des services de restauration et des transporteurs aériens, des entrepreneurs, des préposés au nettoyage et des autres commerçants à l'aéroport. On ne peut donc pas dire que le fait de détenir un tel laissez-passer prouve que les fonctions font nécessairement partie intégrante de l'exploitation de l'aéroport.

[19] L'employeur ajoute que tous ses employés détiennent un permis délivré en vertu de la *Loi de 2005 sur les services privés de sécurité et d'enquête* de l'Ontario car l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto exige que ses fournisseurs de services de sécurité et leur personnel aient un tel permis.

[20] L'employeur ajoute qu'il exploite sept unités commerciales correspondant à chacun de ses sept contrats avec divers clients, qui définissent les services qui doivent être fournis. Il lui arrive même d'avoir plusieurs contrats avec le même client.

[21] L'employeur demande au Conseil de renvoyer l'affaire à la CRTO, mais, en cas de refus, il lui demande de statuer sur la demande d'accréditation des unités de négociation proposées et d'ordonner la tenue d'un scrutin de représentation parmi les membres de chaque unité, conformément au paragraphe 29(1) du *Code*. Il propose par ailleurs l'établissement de deux unités de négociation, l'une composée du personnel affecté aux services de sécurité et l'autre des préposés au soutien opérationnel. Subsidiairement, il propose l'établissement de sept unités de négociation, qui coïncideraient avec ses sept contrats de services, soit le contrat avec Air India, le contrat avec SkyService, le contrat de l'A3, les contrats de construction ponctuels, le contrat des objets trouvés, le contrat des services de sécurité côté piste et le contrat de patrouille du bâtiment de la GTAA.

## **B – Le syndicat**

[22] Le syndicat convient que les relations du travail relèvent généralement de la compétence provinciale et, exceptionnellement, de la compétence fédérale. Cela

exception applies to the labour relations of a federal undertaking or a subsidiary operation that is vital, essential or integral to a federal undertaking. It submits that in this case, the Pearson Airport and the airlines that fly in and out of the airport are clearly a federal undertaking. It maintains that it is well established that these undertakings fall within federal jurisdiction under the federal government's authority over aeronautics.

[23] The union submits that the Board already dealt with cases regarding the constitutional jurisdiction under which fall individuals involved in aeronautics and those that work at airports. It cites notably the Board's decision in *City of Saskatoon* (1997), 106 di 19; and 39 CLRBR (2d) 161 (CLRB no. 1217), and the decision recently issued in *Securiguard Services Limited* (342), *supra*.

[24] The union submits that those cases reveal what aeronautics entails and what functions are vital, essential or integral to aeronautics and which functions are not. The applicant argues that functions that ensure safe, secure and efficient aerial navigation are vital, essential or integral to aeronautics. Due to the need for ensuring safety and security, emergency response services and security guards at the airports have routinely been found to fall within federal jurisdiction. The union maintains that this is because the vital, essential or integral nature of safety and security to aeronautics is virtually unassailable.

[25] The union submits that the vital, essential or integral nature of security to aeronautics is clear in Canada and specifically at the Pearson Airport. The union refers the Board to the GTAA's 2004 Annual Report, where the GTAA recognizes that safety is one of the most important elements of any airport. The union argues that, as mentioned in this annual report, the GTAA's mission is built upon four cornerstones, one of which is "safety and security." It also states that the GTAA recognizes that this cornerstone includes outside agencies that "ensure that the safety of airport users, employees and communities is paramount in all airport activities."

[26] Finally, the union maintains that the importance of safety at the Pearson Airport is affirmed by the fact that all employees at the airport must obtain a security clearance performed by the Canadian Security

dit, cette exception s'applique aux relations de travail d'une entreprise fédérale ou d'une exploitation accessoire qui constitue une partie vitale, essentielle et intégrante de l'entreprise fédérale. Dans l'affaire qui nous occupe, l'aéroport Pearson et les transporteurs aériens qui utilisent ses pistes constituent incontestablement une entreprise fédérale. Il est un principe bien établi que cette entreprise relève de la compétence fédérale puisque c'est le gouvernement fédéral qui régleme le secteur de l'aéronautique.

[23] Le syndicat rappelle que le Conseil a déjà été appelé à déterminer de quelle compétence relèvent les employés du secteur de l'aéronautique et ceux travaillant dans les aéroports. Il renvoie notamment à la décision du Conseil dans *Ville de Saskatoon* (1997), 106 di 19; et 39 CLRBR (2d) 161 (CCRT n° 1217), et plus récemment dans *Securiguard Services Limited* (342), précitée.

[24] Le syndicat estime que ces décisions nous fournissent des précisions sur les divers aspects du secteur de l'aéronautique et sur les fonctions qui constituent une partie vitale, essentielle et intégrante aux entreprises de ce secteur. Il soutient que les fonctions visant à assurer la sécurité et l'efficacité des services de navigation aérienne entrent dans cette catégorie. Compte tenu de la nécessité d'assurer la sécurité dans les aéroports, les services d'intervention en cas d'urgence et d'agents de sécurité sont généralement considérés comme étant de compétence fédérale. Cela tient au fait que la nature vitale, essentielle ou intégrante de la sécurité dans le secteur de l'aéronautique est pratiquement inattaquable.

[25] Le syndicat poursuit en disant que c'est un principe clairement établi au Canada et plus particulièrement à l'aéroport Pearson. Il renvoie à cet égard au rapport annuel de la GTAA pour l'exercice 2004, dans lequel on admet que la sécurité représente l'un des aspects les plus importants de l'exploitation d'un aéroport. Le syndicat ajoute que, tel qu'il est indiqué dans ce rapport, la sécurité constitue l'un des quatre volets de la mission de la GTAA, qui admet faire appel à des organismes externes « pour s'assurer que la sécurité des usagers de l'aéroport, des employés et des collectivités se situe au premier rang des préoccupations dans toutes les activités aéroportuaires » (traduction).

[26] En dernier lieu, le syndicat affirme que l'importance qui est accordée à la sécurité à l'aéroport Pearson est confirmée par le fait que les employés qui y travaillent doivent obtenir une attestation de sécurité

Intelligence Service. All of the employees covered by the present application are required to obtain a security clearance, which authorizes them to receive sensitive information. Once employees obtain this security clearance, they are given a restricted area pass which they are required to wear for every shift worked at the airport.

[27] The union argues that the employees covered by the application are also privy to safety sensitive information. In fact, it maintains that each work station is governed by a set of post orders, which deal with such things as protection of GTAA property, access control and reporting procedures. The orders are issued by the GTAA and the security officers are instructed not to disclose the orders to anyone other than the GTAA officials.

[28] The union submits that for all of the reasons above, the employees covered by the application are a vital, essential and integral component of security at Pearson Airport and that security is clearly a vital, essential and integral component of the operation of any airline and airport.

#### **1—The Union’s Reply Regarding the Employer’s Suggested Bargaining Units**

[29] The union submits that the constitutional jurisdiction under which the employees fall must be regarded as a whole, not on a contract-by-contract basis. It alleges that if the entire group is an appropriate unit, the constitutional jurisdiction under which the group falls must be regarded as a whole and not through a fragmented approach.

[30] The union is of the opinion that all of the employees are governed by the same terms and conditions of work, which are set out in ASP’s general orders. It also maintains that some employees work under two or more contracts and may even do so in the course of a single shift. According to the union, if the Board determines that it must examine the constitutional jurisdiction over separate units, then each unit falls within federal jurisdiction.

[31] The union disagrees with the bargaining units proposed by the employer arguing that the one it has proposed, as set out in its application, is appropriate and should be certified as such. The union further objects to the request for conducting a representation

du Service canadien du renseignement de sécurité. C’est le cas des employés visés par la présente demande, qui peuvent ainsi avoir accès à des renseignements sensibles. Une fois cette attestation reçue, on leur remet un laissez-passer de zone réglementée qu’ils sont obligés de porter sur eux durant leurs quarts de travail à l’aéroport.

[27] Le syndicat ajoute que les employés visés par la demande ont également accès à des renseignements sensibles en matière de sécurité. En fait, chaque poste de travail est régi par un certain nombre de consignes qui traitent notamment de la protection de la propriété de la GTAA, du contrôle des points d’accès et des procédures de rapport. Ces consignes sont établies par la GTAA, et les agents de sécurité reçoivent instruction de n’en discuter avec personne, hormis les dirigeants de la GTAA.

[28] Le syndicat indique que pour toutes les raisons indiquées ci-dessus, les employés visés par la demande constituent une partie vitale, essentielle et intégrante des services de sécurité offerts à l’aéroport Pearson et que la sécurité représente incontestablement un aspect vital, essentiel et intégral de l’exploitation d’un transporteur aérien ou d’un aéroport.

#### **1 – La réplique du syndicat aux unités de négociation proposées par l’employeur**

[29] Le syndicat soutient que la question de la compétence constitutionnelle dont relèvent les employés doit être considérée dans une perspective globale et non en fonction de chaque contrat. Si le groupe constitue une unité habile à négocier, la compétence dont il relève doit être considérée dans une perspective globale et non de manière fragmentée.

[30] Le syndicat poursuit en disant que les employés sont tous régis par les mêmes conditions de travail, qui sont énoncées dans les consignes générales d’ASP. Certains employés sont affectés à deux ou plusieurs contrats, et cela, durant un seul et même quart de travail parfois. Si le Conseil détermine qu’il doit se prononcer sur la compétence constitutionnelle dans le cas de chaque unité, la conclusion à laquelle il doit arriver est que chacune relève de la compétence fédérale.

[31] Le syndicat s’oppose aux unités de négociation proposées par l’employeur puisque l’unité qu’il a lui-même proposée dans sa demande d’accréditation est habile à négocier collectivement et devrait donc être accréditée. Il s’oppose également à la tenue d’un scrutin

vote given its evidence of a majority support among the members covered by its application.

[32] The union disagrees that the Board lacks jurisdiction over some or all of the employees covered by the present application arguing that the labour relations between the employer and the employees in the proposed bargaining unit are federally regulated.

#### IV—Analysis and Decision

[33] Constitutional jurisdiction over labour relations generally falls within the exclusive jurisdiction of the province, pursuant to section 92(13) of the *Constitution Act, 1867*. Exceptionally, however, section 4 of the *Code* provides that employees who are employed on or in connection with the operation of any federal work, undertaking or business fall under federal jurisdiction. Section 2 of the *Code* defines aerodromes as a federal work, undertaking or business that comes under the legislative authority of Parliament. Security services are not within the enumerated exceptions of section 2 of the *Code* and, as a consequence, should normally fall under provincial competency.

[34] There is, however, an exception to the rule of provincial jurisdiction, where it is established that the undertaking or business—in this case ASP's services at the Pearson Airport—form an integral part of a core federal undertaking, in this case an employer engaged in aeronautics.

[35] Everyone recognizes that the Pearson Airport is an important airport in Canada and the issue of security and safety at this airport is of paramount importance. It is operated by the GTAA. As outlined in the excerpts from the GTAA's website filed as evidence before this Board, security is a key element of safe airport operations:

##### Security & Screening

One of the most important elements of any airport is public safety. The GTAA has several divisions that oversee safe and efficient airport operations.

...

Highly trained security personnel patrol airport perimeters, primary security lines, staff access control points and construction sites. ...

de représentation puisqu'il possède déjà l'appui de la majorité des membres visés par la demande.

[32] Le syndicat termine en disant qu'il est faux de prétendre qu'une partie, voire la totalité des employés visés par la présente demande ne relève pas de la compétence du Conseil puisque les relations de travail entre l'employeur et les employés inclus dans l'unité proposée relèvent de la compétence fédérale.

#### IV – Analyse et décision

[33] Les relations du travail relèvent généralement de la compétence exclusive des provinces, tel que le prévoit le paragraphe 92(13) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Cependant, à titre exceptionnel, l'article 4 du *Code* prévoit que la législation fédérale s'applique aux employés dans le cadre d'une entreprise fédérale. L'article 2 dispose que les aéroports constituent une entreprise fédérale et qu'ils relèvent de la compétence législative du Parlement. Les services de sécurité ne figurent pas au nombre des entreprises expressément exclues par cette disposition; on ne peut donc qu'en conclure qu'ils relèvent généralement de la compétence provinciale.

[34] La règle de la compétence provinciale ne s'applique toutefois pas dans les cas où il est établi que l'entreprise – en l'occurrence les services fournis par ASP à l'aéroport Pearson – fait partie intégrante d'une entreprise fédérale principale, en l'occurrence un employeur du secteur de l'aéronautique.

[35] Tous reconnaissent que l'aéroport Pearson, qui est exploité par la GTAA, est un aéroport important au Canada et que la question de la sécurité se situe au premier rang de toutes les préoccupations. Comme en témoignent les textes ci-dessous tirés du site Web de la GTAA et portés à l'attention du Conseil, la sécurité est l'un des aspects les plus importants des activités aéroportuaires :

##### Sécurité et inspection

La sécurité publique est l'un des aspects les plus importants d'un aéroport. La GTAA s'est dotée de plusieurs divisions qui sont chargées de veiller à la sécurité et à l'efficacité des activités aéroportuaires.

...

Le personnel de sécurité hautement qualifié patrouille dans le périmètre de l'aéroport, les zones de contrôle initial, les points d'accès du personnel et les chantiers de construction...

...

Other changes to airport security include:

...

- Contracted security services for guard access control posts. ASP Inc. is responsible for airside posts, foot patrol and Administration Building. Group 4 Falck is responsible for access control in the terminals. CATSA is responsible for GTAA random employee inspection screening.

...

Autres changements apportés à la sécurité aéroportuaire :

...

- Services de sécurité sous contrat pour la garde et le contrôle des points d'accès. ASP Inc. est chargée des postes côté piste, de la patrouille pédestre et du bâtiment administratif. Group 4 Falck est chargée du contrôle des points d'accès des aéroports. L'ACSTA est chargée du contrôle au hasard des employés de la GTAA.

(traduction)

[36] Security is also seen as being a team effort that necessitates collaboration. In a GTAA fact sheet submitted as evidence, the GTAA states:

The responsibility of ensuring safety and security at Toronto Pearson International Airport is a team effort. Each agency and division works in conjunction with other security personnel, airport and airline employees, terminal staff and government groups.

[37] In fact, the GTAA's mission is built upon four cornerstones, one of which is safety and security. The GTAA states as follows in its 2004 annual report:

The GTAA has developed and operates a safe and secure airport, with all necessary precautions in place and emergency teams kept in a state of appropriate readiness. These teams work in conjunction with outside agencies to ensure that the safety of airport users, employees and communities is paramount in all airport activities.

[38] It can be noted from the above-referenced quotations that ensuring safety and security at the Pearson Airport includes, among other things, responsibility for managing a large contingent of contracted guard services associated with access control, airside escort, construction security, etc.

[39] In fact, the GTAA contracts out some of its security obligations to private specialized service providers. One level of security is enforced through pre-boarding screeners certified by the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA), which enforces passenger and luggage screening security measures. Labour relations of pre-boarding screeners have already

[36] La sécurité est également considérée comme l'affaire de tous et ne saurait être possible sans la collaboration de chacun. Dans un feuillet de documentation de la GTAA produit en preuve, on peut lire ceci :

La responsabilité d'assurer la sécurité à l'aéroport international Pearson de Toronto est l'affaire de tous. Chaque organisme et division travaille en étroite collaboration avec les autres employés des services de sécurité, le personnel de l'aéroport, des transporteurs aériens et de l'aérogare et les groupes gouvernementaux.

(traduction)

[37] En fait, la mission de la GTAA comporte quatre volets, dont l'un est la sécurité. Voici ce qu'on peut lire à ce sujet dans son rapport annuel de 2004 :

La GTAA a conçu et exploite un aéroport qu'on peut qualifier de sûr; aucun effort n'a été ménagé pour instaurer toutes les mesures de sécurité requises et des équipes d'intervention d'urgence sont constamment sur un pied d'alerte. Ces équipes s'associent à des organismes externes pour s'assurer que la sécurité des usagers de l'aéroport, du personnel et des communautés se situe au premier rang des préoccupations dans toutes les activités aéroportuaires.

(traduction)

[38] Il ressort des textes reproduits ci-dessus que pour assurer la sécurité de l'aéroport Pearson, la GTAA doit notamment faire appel à un imposant contingent d'agents de sécurité externes chargés du contrôle des points d'accès, des postes côté piste, de la patrouille des chantiers de construction, etc.

[39] En fait, la GTAA confie une partie de ses responsabilités en matière de sécurité à des fournisseurs de services spécialisés du secteur privé. L'un des volets de la sécurité est assuré par des préposés à l'embarquement certifiés par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), qui veille à l'application des mesures de sûreté relatives

been determined by the Board to be governed by the provisions of the *Code*. ASP is responsible for a different kind of security which includes airside posts, foot and door patrol, access control on the construction sites and the administration building.

[40] In the present case, ASP's employees are assigned to provide security services to the airport and are trained specifically for these duties. A restricted area pass is required for all employees of ASP who work at the Pearson Airport. Transport Canada, through the GTAA, oversees the issuing of restricted area passes. All of ASP's employees covered by the present application must obtain a security clearance issued by the Canadian Security Intelligence Service, which clears them to receive sensitive information. Once employees obtain this security clearance, they are given a restricted area pass which they are required to wear for every shift worked at Pearson Airport.

[41] ASP's employees who work at the Pearson Airport must also take an Access Control Officer's course. They are also required to recertify their access control qualifications annually by attending a refresher course. ASP has circulated an "Offer of Employment Renewal" that makes it clear that obtaining and maintaining valid access control qualifications is a condition of employment for employees who work at the airport. This course is created under the GTAA's supervision. This specialized training does not apply to ASP's employees who work at non-airport locations.

[42] All of ASP's employees at Pearson Airport are governed by the same terms and conditions of work, which are set out in ASP's general orders. All of the ASP employees who work at the airport must wear the same uniform. The sole exception is a small group of employees who work under the T3 contract. They wear suits but are required to wear an ASP pin.

[43] Approximately 200 ASP employees work at the airport site. Depending on the airport's activity, any number of these employees are on shift at any given time. Security services operate 24 hours a day, 7 days a week.

[44] The Board believes that the fact that the employees hold provincial licenses under the Ontario's *Private Security and Investigative Services Act, 2005*, is not

à l'inspection des voyageurs et des bagages. Le Conseil a déjà déterminé que les relations de travail de ces préposés étaient régies par le *Code*. ASP fournit des services de sécurité d'un autre ordre; elle est notamment chargée des postes côté piste, du contrôle des portes et des points d'accès et de la patrouille pédestre, des chantiers de construction et du bâtiment administratif.

[40] Dans ce cas-ci, les employés d'ASP qui travaillent à l'aéroport Pearson sont chargés de fournir des services de sécurité pour lesquels ils ont reçu une formation particulière. Ils doivent tous avoir un laissez-passer de zone réglementée. C'est Transports Canada qui en supervise la délivrance, par le truchement de la GTAA. Tous les employés d'ASP visés par la présente demande doivent obtenir une attestation de sécurité du Service canadien du renseignement de sécurité, qui les autorise à recevoir des renseignements sensibles. Une fois cette attestation obtenue, on leur remet un laissez-passer de zone réglementée qu'ils doivent porter sur eux durant chaque quart de travail à l'aéroport Pearson.

[41] Les employés d'ASP qui travaillent à l'aéroport Pearson doivent également suivre un cours d'agent de contrôle des points d'accès et se faire réaccréditer chaque année en suivant un cours de recyclage. ASP a fait circuler une offre de renouvellement qui indiquait clairement que ceux qui travaillent à l'aéroport doivent obtenir et détenir en tout temps une accréditation valide à titre d'agent de contrôle des points d'accès pour conserver leur poste. Le cours en question est conçu sous la supervision de la GTAA et ne s'applique pas aux employés d'ASP qui ne travaillent pas à l'aéroport.

[42] Les employés d'ASP qui sont affectés à l'aéroport Pearson sont régis par les mêmes conditions de travail, lesquelles sont énoncées dans les consignes générales de l'employeur. Ils portent le même uniforme, à l'exception du petit nombre affecté au contrat de l'A3, qui travaille en complet tout en arborant une épinglette d'ASP.

[43] Environ 200 employés d'ASP travaillent à l'aéroport. Selon le type d'activité, il y en a toujours un certain nombre sur place à n'importe quel moment de la journée car les services de sécurité sont fournis 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

[44] Le Conseil estime que le fait que les employés détiennent un permis provincial en vertu de la *Loi de 2005 sur les services privés de sécurité et d'enquête de*

determinative of the issue as to whether they are governed by provincial labour legislation.

[45] In light of the site visit, which the Board found to be most instructive, and the evidence filed before the Board, it is clear to the Board that the employees of ASP perform duties essential to airport security and that, in accordance with its obligations under the *Aeronautics Act*, the GTAA could not operate without security services being in place.

[46] Furthermore, the site visit and the evidence on file convince the Board that the security operations of ASP at the Pearson Airport can be distinguished from ASP's other security operations. ASP's employees at Pearson Airport must follow a specialized access control training that does not apply to other ASP employees. They must obtain a security clearance performed by the Canadian Secret Intelligence Service and are required to wear a restricted area pass to conduct work at the airport. They perform duties that are fundamentally aimed at ensuring the protection of the airport. The Board concludes that ASP's security operations at the Pearson Airport are severable from ASP's operations as a whole.

[47] In the present case, the employer submits that the constitutional jurisdiction of the Board must be considered on a contract-by-contract basis since its staff employed at the airport in each of the seven business units (including the Air India contract) constitute easily severable groups. The employer quotes the Supreme Court of Canada's decision in *Northern Telecom Limited v. Communications Workers of Canada et al.*, [1980] 1 S.C.R. 115.

[48] In *Northern Telecom Limited v. Communications Workers of Canada et al.*, *supra*, the Court examined the connection between the work of installers provided by Northern Telecom and the operation of its telephone system as a whole, and decided that Northern Telecom's services were vital and integral to the operation of Bell Canada's telephone network. The Court set out a list of guidelines to be followed when determining the constitutional jurisdiction applicable to a group of employees. It reads as follows:

l'Ontario n'est pas un facteur concluant pour déterminer s'ils sont régis par les lois du travail provinciales.

[45] Compte tenu de la visite sur place, que le Conseil a trouvée des plus instructives, et des éléments de preuve qui ont été portés à son attention, il ne fait aucun doute que les employés d'ASP s'acquittent de tâches essentielles à la sécurité de l'aéroport et que, conformément à ses obligations en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, la GTAA ne pourrait pas exploiter l'aéroport s'il n'y avait pas de services de sécurité.

[46] De plus, la visite sur place et la preuve ont convaincu le Conseil que les services de sécurité fournis par ASP à l'aéroport Pearson sont différents des autres services de sécurité qu'offre l'employeur. Les employés d'ASP travaillant à l'aéroport suivent un cours de formation spécialisé sur le contrôle des points d'accès qui ne s'applique pas aux autres employés de l'employeur. Ils doivent aussi obtenir une attestation de sécurité du Service canadien du renseignement de sécurité et détenir un laissez-passer de zone réglementée. Ils s'acquittent de fonctions qui visent essentiellement à assurer la protection de l'aéroport. Le Conseil conclut dès lors que les services de sécurité fournis par ASP à l'aéroport Pearson sont dissociables de l'ensemble de ses activités.

[47] Dans le cas qui nous occupe, l'employeur estime que la question de la compétence constitutionnelle du Conseil doit être examinée en fonction de chaque contrat puisque le personnel de chacune des sept unités commerciales (y compris le contrat avec Air India) constitue un groupe facilement dissociable. À l'appui de sa position, il renvoie à la décision rendue par la Cour suprême du Canada dans *Northern Telecom Limitée c. Travailleurs en communications du Canada et autres*, [1980] 1 R.C.S. 115.

[48] Dans *Northern Telecom Limitée c. Travailleurs en communications du Canada et autres*, précité, la Cour a analysé le lien qui existait entre le travail des installateurs fournis par Northern Telecom et l'exploitation de l'ensemble de son réseau téléphonique et en est arrivée à la conclusion que les services de Northern Telecom constituaient une partie vitale et intégrante de l'exploitation du réseau téléphonique de Bell Canada. La Cour a par ailleurs énoncé un certain nombre de critères servant à déterminer de quelle compétence constitutionnelle relève un groupe d'employés. Les voici :

(6) In order to determine the nature of the operation, one must look at the normal or habitual activities of the business as those of “a going concern”, without regard for exceptional or casual factors; otherwise, the Constitution could not be applied with any degree of continuity and regularity.

(page 132)

[49] In *Securiguard Services Limited (342)*, *supra*, confirmed by a reconsideration panel of the Board in *Securiguard Services Limited*, March 15, 2006 (CIRB LD 1379), the Board did not determine the jurisdiction under which the employees fell according to their department, job function or any other way in which employee groups may be subdivided. It did, however, recognize that the employees at the Vancouver International Airport were severable from Securiguard’s operations as a whole. The Board made the following comments:

[30] If Securiguard’s contract with the Vancouver International Airport is severed from its other operations, it is possible to decide whether this part of its operations comes under federal jurisdiction by applying the same functional test as do the courts in determining the employer’s business as a “going concern,” that is, the true nature of the business, without regard for extraneous factors.

[31] This test is succinctly explained in *City of Saskatoon (1997)*, 106 di 19; and 39 CLRBR (2d) 161 (CLRBR no. 1217) as follows:

“In order to determine whether a subsidiary undertaking falls within federal jurisdiction, tribunals apply a functional test and examine the nature of the business as a “going concern” without regard to exceptional or occasional factors; see *Construction Montcalm Inc. v. Minimum Wage Commission et al.*, *supra*, page 769; *Canada Labour Relations Board et al. v. City of Yellowknife*, *supra*, page 736; and *Northern Telecom*, *supra*, page 132. They then make a determination regarding the relationship between the subsidiary operation and the core federal undertaking. If that relationship is found to be integral, vital or essential, the subsidiary operation will be found to fall within Parliament’s jurisdiction. In *United Transportation Union v. Central Western Railway Corp.*, [1990] 3 S.C.R. 1112, page 1142, the **Supreme Court of Canada specified that the effective performance of the core federal undertaking’s business must be dependent upon the services of the subsidiary operations in order to find that the latter comes under federal jurisdiction.**”

(page 10)

[50] In *Securiguard Services Limited (342)*, *supra*, the Board concluded that the perimeter security (access control) services provided by Securiguard’s employees were vital, essential or integral to the operations of the Vancouver International Airport, a core federal

(6) Pour déterminer la nature de l’exploitation, il faut considérer les activités normales ou habituelles de l’affaire en tant qu’« entreprise active », sans tenir compte de facteurs exceptionnels ou occasionnels; autrement, la Constitution ne pourrait être appliquée de façon continue et régulière.

(page 132)

[49] Dans *Securiguard Services Limited (342)*, précitée, confirmée par un banc de révision du Conseil dans *Securiguard Services Limited*, 15 mars 2006 (CCRI LD 1379), le Conseil n’a pas déterminé de quelle compétence relevaient les employés concernés en tenant compte du service auquel ils appartenaient, de leurs fonctions ou encore par tout autre moyen qui permettrait de les subdiviser en un certain nombre de groupes. Il a toutefois reconnu que les employés travaillant à l’aéroport international de Vancouver étaient dissociables de l’ensemble des activités de Securiguard, en faisant observer ce qui suit :

[30] Si le contrat de Securiguard avec l’aéroport international de Vancouver est dissocié de ses autres activités, il est possible de déterminer si cet aspect particulier relève de la compétence fédérale en appliquant le critère fonctionnel défini par les tribunaux pour établir la nature de l’exploitation de l’employeur en tant qu’« entreprise active », c’est-à-dire la véritable nature de l’entreprise, sans égard aux facteurs externes.

[31] Le critère est analysé brièvement dans *Ville de Saskatoon (1997)*, 106 di 19; et 39 CLRBR (2d) 161 (CCRT n° 1217), comme suit :

« Afin de déterminer si une exploitation accessoire relève de la compétence fédérale, les tribunaux appliquent un critère fonctionnel et examinent la nature de l’entreprise en tant qu’« entreprise active » sans tenir compte de facteurs exceptionnels ou occasionnels; voir *Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum et autres*, précité, page 769; *Conseil canadien des relations du travail et autre c. Ville de Yellowknife*, précité, page 736; et *Northern Telecom*, précité, page 132. Ils se prononcent ensuite sur les liens qui existent entre l’exploitation accessoire et l’entreprise fédérale principale. Si ces liens sont considérés comme étant une partie intégrante, vitale et essentielle, on conclura que l’exploitation accessoire relève de la compétence du Parlement. Dans *Travailleurs unis des transports c. Central Western Railway Corp.*, [1990] 3 R.C.S. 1112, page 1142, **la Cour suprême du Canada a précisé que l’exécution efficace des obligations de l’entreprise fédérale principale doit dépendre des services de l’exploitation accessoire pour arriver à la conclusion que cette exploitation relève de la compétence fédérale.** »

(page 10)

[50] Dans *Securiguard Services Limited (342)*, précitée, le Conseil a conclu que les services de sécurité périphérique (contrôle des points d’accès) fournis par les employés de Securiguard constituaient une partie vitale, essentielle et intégrante des activités de

undertaking, and certified the union as the bargaining agent for employees of Securiguard engaged in perimeter security services.

[51] More recently, in *Securiguard Services Limited*, October 20, 2006 (CIRB LD 1517), the Board had to deal with an application for certification for a group of employees of Securiguard Services Limited engaged in airside escort services at the Vancouver International Airport. The Board concluded that there were no substantial distinctions between the relationship of the airport and Securiguard in regard to the previously certified perimeter security (access control) services and Securiguard's role in providing airside escort services at the airport. The Board found that Securiguard's airside escort services ensure the security and the integrity of the airside operations, in accordance with the *Aeronautics Act* and Transport Canada requirements. It explained that the airside escorts are trained in security and ensure that the restricted area of airside operations is guarded and protected for both security and safety purposes. It concluded that like the perimeter security (access control) services, airside escort is also vital, essential or integral to the airport's operations.

[52] The Board is of the view that the general nature of ASP's security operations at the Pearson Airport are integral to the operations of the GTAA and can be considered as an extension of the airport. The GTAA contracts out its security obligations to private specialized service providers, such as ASP, who ensure the control of restricted areas, which are not accessible to the general public. The security services provided by ASP include the control of airside restricted areas by means of a verification of restricted area passes and vehicle permits, foot and door patrol, access to the GTAA administration building, as well as access control to the terminals and construction sites.

[53] The Board views the work of ASP's employees at the Pearson Airport as unique compared to the security services it provides to other clients. The level and quality of work of ASP's employees at the airport is

l'aéroport international de Vancouver, une entreprise fédérale principale, après quoi il a accrédité le syndicat à titre d'agent négociateur des employés de Securiguard affectés à ces services.

[51] Plus récemment, dans *Securiguard Services Limited*, 20 octobre 2006 (CCRI LD 1517), le Conseil a été appelé à statuer sur une demande d'accréditation à l'égard d'un groupe d'employés de Securiguard Services Limited offrant des services d'accompagnement côté piste à l'aéroport international de Vancouver. Le Conseil a conclu qu'il n'existait pas de différence marquante dans la relation entre l'aéroport et Securiguard pour ce qui touchait la prestation des services de sécurité périphérique (contrôle des points d'accès) ayant été accrédités et la prestation des services d'accompagnement côté piste. Le Conseil a conclu que ces services avaient pour but d'assurer la sécurité et l'intégrité des activités côté piste, conformément à la *Loi sur l'aéronautique* et aux normes établies par Transports Canada. Il a expliqué que les accompagnateurs côté piste reçoivent de la formation en matière de sécurité et assurent la garde et la protection des zones réglementées où se déroulent les activités côté piste dans le but d'en garantir la sécurité. Le Conseil a conclu qu'à l'instar des services de sécurité périphérique (contrôle des points d'accès), les services d'accompagnement côté piste constituaient une partie vitale, essentielle et intégrante des activités de l'aéroport.

[52] Le Conseil estime que les services généraux de sécurité offerts par ASP à l'aéroport Pearson font partie intégrante des activités de la GTAA et, par extension, de l'exploitation de l'aéroport. La GTAA confie ses responsabilités en matière de sécurité à des fournisseurs de services spécialisés du secteur privé, tels qu'ASP, qui veillent au contrôle des zones réglementées, auxquelles le grand public ne peut avoir accès. Entre autres services de sécurité, ASP assure le contrôle des zones réglementées côté piste en vérifiant les laissez-passer de zone réglementée et les permis des véhicules, en effectuant des patrouilles pédestres et des vérifications des portes, de l'accès au bâtiment administratif de la GTAA et des points d'accès aux aéroports et aux chantiers de construction.

[53] Le Conseil estime que les services fournis par les employés qui travaillent à l'aéroport Pearson s'inscrivent dans un créneau unique par rapport aux services de sécurité qu'ASP offre à ses autres clients.

dependent on the standards and instructions set by the GTAA in order to maintain a safe and secure airport.

[54] These observations are sufficient for the Board to conclude that the security services performed by ASP employees at the airport are vital, essential or integral to the operations of the Pearson Airport, as the Board found in *Securiguard Services Limited (342)*, *supra*. The fact that these services are contracted out does not make them less integral to the operation of the airport.

[55] Accordingly, the Board determines that the services performed by ASP employees are a vital and integral part of Parliament's competency over aerodromes, as provided in section 2 of the *Code*, and that the labour relations of ASP employees at the Pearson Airport are governed by the *Code*.

[56] While not in itself relevant to the determination of the Board's jurisdiction, it is of interest to note that the GTAA itself took the position before the OLRB that the operations of ASP at Pearson Airport fell under federal competency since security work conducted by the employer is a vital, essential and integral part of the operation of the GTAA.

#### **A—The Appropriateness of the Bargaining Unit**

[57] Having concluded that ASP's security operations at the Pearson Airport are severable from ASP's other security operations and that they fall under federal competency, the Board considered the appropriateness of the bargaining unit. In accordance with section 16.1 of the *Code* and with the Board's usual practice of determining certification applications without an oral hearing, the Board was satisfied that the parties' submissions and supporting documents filed were sufficient to deal with the appropriateness issue and the certification application.

[58] The Board is of the view that the evidence on file demonstrates that there is a certain level of interchange of employees under the various contracts at Pearson Airport. Some employees can be assigned from one contract to another based on the positions available and the different needs of the GTAA. All of ASP's employees at Pearson Airport follow the same access control training, they share the same specialized knowledge, they all obtained the same level of security

Le niveau et la qualité du travail accompli sont fonction des normes et consignes établies par la GTAA pour assurer la sécurité de l'aéroport.

[54] Ces observations sont suffisantes pour que le Conseil conclue que les services de sécurité fournis par les employés d'ASP travaillant à l'aéroport constituent une partie vitale, essentielle et intégrante des activités de l'aéroport Pearson, comme il en a décidé dans *Securiguard Services Limited (342)*, précitée. Le fait que ces services soient fournis par une entreprise privée n'y change rien.

[55] En conséquence, le Conseil juge que les services fournis par les employés d'ASP constituent une partie vitale et intégrante de la compétence du Parlement sur les aéroports, tel que le prévoit l'article 2 du *Code*, et que les relations de travail des employés d'ASP travaillant à l'aéroport Pearson sont régies par le *Code*.

[56] Bien que ce point ne soit en lui-même d'aucune utilité pour trancher la question de la compétence du Conseil, mentionnons que la GTAA a elle-même fait valoir devant la CRTO que les services de sécurité offerts par ASP à l'aéroport Pearson relevaient de la compétence fédérale puisqu'ils constituent une partie vitale, essentielle et intégrante de l'exploitation de la GTAA.

#### **A – L'habileté de l'unité à négocier collectivement**

[57] Ayant conclu que les services de sécurité offerts par ASP à l'aéroport Pearson sont dissociables des autres services de sécurité fournis par l'employeur et qu'ils relèvent de la compétence fédérale, le Conseil s'est demandé si l'unité proposée est habile à négocier collectivement. Conformément à l'article 16.1 du *Code* et à la pratique habituelle du Conseil de statuer sur les demandes d'accréditation sans tenir d'audience, le Conseil était convaincu que les observations et documents pertinents des parties suffisaient pour statuer sur la question de l'habileté à négocier collectivement et la demande d'accréditation.

[58] Selon la preuve au dossier, le Conseil estime qu'il existe une certaine forme de décloisonnement entre les divers contrats de l'employeur à l'aéroport Pearson. Certains employés passent d'un contrat à l'autre selon les postes offerts et les besoins de la GTAA. Les employés d'ASP travaillant à l'aéroport Pearson suivent tous le même cours d'agent de contrôle des points d'accès; ils possèdent les mêmes connaissances spécialisées; ils ont tous obtenu la même cote de

clearance and for a vast majority of them, wear the same uniform. The Board agrees with the union's statement that the employees working under the SkyService, ad hoc construction, airside and building contracts are all performing duties related to perimeter security designed to control access to restricted areas within the airport grounds. The employees working under the T3 contract are engaged in a crowd control function which is also part of the airport security. The employees working under the lost and found contract play a role somewhat different but they form a minor group of employees and are ultimately also ensuring overall security at the airport. Therefore, all of the employees concerned by the present application share a community of interest and all maintain security services at the airport. The Board does not see any reason justifying a fragmentation of the bargaining unit described in the application.

[59] The Board is also satisfied that as of the date of the filing of this application, the union had demonstrated that it enjoyed the majority support of ASP employees in the bargaining unit and therefore the Board is not prepared to order a representation vote as requested by the employer.

[60] The parties will find enclosed the certification order issued by the Board in both official languages.

[61] This is a unanimous decision of the Board.

---

**Order No.: 9192-U**

**IN THE MATTER OF THE**

Canada Labour Code

- and -

Teamsters, Local Union 847,  
applicant union/certified bargaining agent,

- and -

A.S.P. Incorporated,  
Burlington, Ontario,  
employer.

sécurité et, dans la grande majorité des cas, ils portent le même uniforme. Le Conseil souscrit à l'énoncé du syndicat selon lequel les employés affectés au contrat avec SkyService, aux contrats de construction ponctuels ainsi qu'au contrat de sécurité côté piste et de patrouille des chantiers de construction et du bâtiment s'acquittent tous de tâches liées à la sécurité périphérique ayant pour but le contrôle de l'accès aux zones réglementées dans les limites de l'aéroport. Les employés affectés au contrat de l'A3 fournissent des services de contrôle des foules qui font aussi partie intégrante de la sécurité de l'aéroport. Ceux qui sont affectés au contrat des objets trouvés jouent un rôle quelque peu différent, mais il s'agit d'un groupe minoritaire qui contribue aussi à la limite à faire de l'aéroport un endroit sûr. Bref, les employés concernés par la présente demande partagent tous une communauté d'intérêts et fournissent tous des services de sécurité à l'aéroport. Le Conseil ne voit donc aucune raison de fragmenter l'unité de négociation décrite dans la demande.

[59] Le Conseil est également convaincu qu'à la date de présentation de la présente demande, le syndicat avait démontré qu'il possédait l'appui de la majorité des employés d'ASP de l'unité de négociation. Le Conseil n'est donc pas disposé à ordonner la tenue d'un scrutin de représentation comme le demande l'employeur.

[60] L'ordonnance officielle du Conseil est annexée aux présentes dans les deux langues officielles.

[61] Il s'agit d'une décision unanime du Conseil.

---

**N° d'ordonnance : 9192-U**

**CONCERNANT LE**

Code canadien du travail

- et -

la section locale 847 de la Fraternité internationale des  
Teamsters,  
syndicat requérant/agent négociateur accrédité,

- et -

A.S.P. Incorporated,  
Burlington (Ontario),  
employeur.

**WHEREAS** the Canada Industrial Relations Board has received an application for certification from the applicant union as bargaining agent for a unit of employees of A.S.P. Incorporated pursuant to section 24 of the *Canada Labour Code (Part I—Industrial Relations)*;

**AND WHEREAS**, following investigation of the application, consideration of the submissions of the parties concerned, and the holding of a hearing, the Board has found the applicant to be a trade union within the meaning of the *Code* and has determined the unit described hereunder to be appropriate for collective bargaining and is satisfied that a majority of the employees of the employer in the unit wish to have the applicant trade union represent them as their bargaining agent.

**NOW, THEREFORE**, it is ordered by the Canada Industrial Relations Board that the Teamsters, Local Union 847 be, and it is hereby certified to be, the bargaining agent for a unit comprising:

“all employees of A.S.P. Incorporated employed at the Lester B. Pearson International Airport, **excluding** supervisors and persons above the rank of supervisor.”

**ISSUED** at Ottawa, this 20th day of November, 2006, by the Canada Industrial Relations Board.

(s) Louise Fecteau  
Vice-Chairperson

**Reference: File No. 25562-C**

---

#### **CASES CITED**

*City of Saskatoon* (1997), 106 di 19; and 39 CLRBR (2d) 161 (CLRB no. 1217)

*Northern Telecom Limited v. Communications Workers of Canada et al.*, [1980] 1 S.R.C 115

*Securiguard Services Limited*, [2005] CIRB no. 342

*Securiguard Services Limited*, March 15, 2006 (CIRB LD 1379)

*Securiguard Services Limited*, October 20, 2006 (CIRB LD 1517)

**ATTENDU QUE** le Conseil canadien des relations industrielles a reçu du syndicat requérant une demande d'accréditation à titre d'agent négociateur d'une unité d'employés de A.S.P. Incorporated en vertu de l'article 24 du *Code canadien du travail (Partie I – Relations du travail)*;

**ET ATTENDU QUE**, après enquête sur la demande, examen des observations des parties en cause, et la tenue d'une audience, le Conseil a constaté que la requérante est un syndicat au sens où l'entend ledit *Code* et a déterminé que l'unité décrite ci-après est habile à négocier collectivement et est convaincu que la majorité des employés dudit employeur, faisant partie de l'unité en question, veut que le syndicat requérant les représente à titre d'agent négociateur.

**EN CONSÉQUENCE**, le Conseil canadien des relations industrielles ordonne que la section locale 847 de la Fraternité internationale des Teamsters soit accréditée, et l'accrédite par la présente, agent négociateur d'une unité comprenant:

« tous les employés de A.S.P. Incorporated travaillant à l'aéroport international Lester B. Pearson, **à l'exclusion** des superviseurs et ceux de rang supérieur ».

**DONNÉE** à Ottawa, ce 20<sup>e</sup> jour de novembre 2006, par le Conseil canadien des relations industrielles.

(s) Louise Fecteau  
Vice-présidente

**Référence: n° de dossier 25562-C**

---

#### **AFFAIRES CITÉES**

*Northern Telecom Limitée c. Travailleurs en communications du Canada et autres*, [1980] 1 R.C.S. 115

*Securiguard Services Limited*, [2005] CCRI n° 342

*Securiguard Services Limited*, 15 mars 2006 (CCRI LD 1379)

*Securiguard Services Limited*, 20 octobre 2006 (CCRI LD 1517)

*Ville de Saskatoon* (1997), 106 di 19; et 39 CLRBR (2d) 161 (CCRT n° 1217)

**STATUTES CITED**

*Aeronautics Act*

*Canada Labour Code, Part I*, ss. 2; 4; 16.1; 24; 29(1)

*Constitution Act, 1867*

*Ontario Labour Relations Act, 1995*

*Ontario Private Security and Investigative Services Act, 2005*

**LOIS CITÉES**

*Code canadien du travail, Partie I*, art. 2; 4; 16.1; 24; 29(1)

*Loi constitutionnelle de 1867*

*Loi de 1995 sur les relations de travail de l'Ontario*

*Loi de 2005 sur les services privés de sécurité et d'enquête de l'Ontario*

*Loi sur l'aéronautique*