

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

*Vol. 8-06*

## Reasons for decision

Canadian Union of Public Employees, Local 3810,  
*and*  
Syndicat des débardeurs du Port de Québec, Local  
2614 of CUPE,  
*applicants,*  
*and*  
Services Maritimes Québec Inc.; Canadian Salt  
Company Limited; Québec Métal Recyclé (FNF)  
Inc.; Falconbridge Limited; Centre de distribution  
de Sillery Inc.; Coopérative fédérée de Québec;  
IMTT-Québec Inc.,  
*respondents,*  
*and*  
Société des Arrimeurs de Québec Inc.,  
*and*  
Compagnie d'arrimage de Québec Ltée,  
*employers.*

*CITED AS:* Services Maritimes Québec Inc. et al.

Board File: 25489-C

Decision no. 371  
December 8, 2006

Application filed pursuant to section 18 of the *Canada Labour Code, Part I.*

Application for reconsideration—Composition of the original panel—The applicants argue that the original panel was not legally constituted because it was initially composed of three persons but the Vice-Chairperson continued to sit alone while the application was being considered—Section 14.1 of the *Code* states that, in the event of the incapacity of a panel member, the Chairperson of the panel may determine any matter—In the case of a representative member who becomes a Vice-Chairperson of the Board, clearly, that person's new situation is an impediment to his or her sitting as a member of a panel—The Vice-Chairperson was required to sit alone pursuant to section 14(3)(f) of the *Code* for this case to continue.

Application for reconsideration—Certification concerning several employers—Intended scope of the bargaining certificate—Longshoring industry—The

## Motifs de décision

Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 3810,  
*et*  
Syndicat des débardeurs du Port de Québec, section locale 2614 du SCFP,  
*requérantes,*  
*et*  
Services Maritimes Québec Inc.; Société canadienne de Sel, Limitée; Québec Métal Recyclé (FNF) Inc.; Falconbridge Limitée; Centre de distribution de Sillery Inc.; Coopérative fédérée de Québec; IMTT-Québec Inc.,  
*intimées,*  
*et*  
Société des Arrimeurs de Québec Inc.,  
*et*  
Compagnie d'arrimage de Québec Ltée,  
*employeurs.*

*CITÉ :* Services Maritimes Québec Inc. et autres

Dossier du Conseil : 25489-C

Décision n° 371  
le 8 décembre 2006

Demande présentée en vertu de l'article 18 du *Code canadien du travail, Partie I.*

Demande de réexamen – Composition du banc initial – Les requérantes font valoir que le banc initial n'était pas légalement constitué puisqu'il était à l'origine composé de trois personnes, mais que la vice-présidente a continué à siéger seule au moment du délibéré – L'article 14.1 du *Code* prévoit qu'en cas d'empêchement d'un des membres du banc, le président de la formation peut trancher seul l'affaire – Dans le cas d'un membre représentatif qui devient vice-président du Conseil, il est clair que sa nouvelle situation constitue un empêchement à l'exercice de ses fonctions de membre – Il était nécessaire que la vice-présidente soit saisie seule du dossier pour la poursuite de cette affaire, en vertu de l'alinéa 14(3)f) du *Code*.

Demande de réexamen – Accréditation visant plusieurs employeurs – Portée intentionnelle du certificat d'accréditation – Secteur du débardage – Le banc initial

original panel determined that the six new employers identified in the union's application were not actively engaged in the longshoring industry, within the meaning of section 34(1) of the *Code*—The original panel therefore refused to declare that the six new employers were covered by the bargaining certificate—The reconsideration panel upheld that decision.

Application for reconsideration—Intended scope of the bargaining certificate—Longshoring industry—Specific work—In its original application, the union argued that the employers and the certified employer association were having checking work under the bargaining certificate done by 13 non-unionized persons—The original panel concluded that the 13 persons concerned did not perform checking work—The reconsideration panel reviewed the original panel's conclusion and determined that the dispute that involved whether the 13 persons concerned by the original application were performing checking work under the bargaining certificate falls within the jurisdiction of a grievance arbitrator.

Application for reconsideration—Intended scope of the bargaining certificate—Longshoring industry—Bulk cargo—In its original application, the union argued that the bulk cargo checking work should be done by employees covered by its bargaining certificate—The original panel did not make any formal findings with regard to bulk cargo, but it suggested that bulk cargo was excluded from the intended scope of the bargaining certificate—The original panel then indicated to the parties that they could negotiate an agreement on this point or refer it to arbitration—The reconsideration panel reconsidered and set aside the original panel's findings on excluding bulk cargo checking work and passenger baggage tagging and checking work, and stated that, in the absence of a formal application to amend the description set out in the bargaining certificate pursuant to section 18 of the *Code*, the bargaining certificate does not exclude any type of cargo—If one of the parties wishes bulk cargo to be expressly excluded from the definition set out in the bargaining certificate, it must submit an application to the Board, pursuant to section 18 of the *Code*.

---

A reconsideration panel consisting of Mr. Warren R. Edmondson, Chairperson, and Mr. Edmund E. Tobin and Ms. Louise Fecteau, Vice-Chairpersons, considered the decision rendered in *Société des Arrimeurs de Québec Inc.*, [2005] CIRB no. 339. The application for

a déclaré que les six nouveaux employeurs visés par la demande du syndicat n'étaient pas véritablement actifs dans le secteur du débardage au sens du paragraphe 34(1) du *Code* – Le banc initial a donc refusé de déclarer que les six nouveaux employeurs étaient visés par le certificat d'accréditation – Le banc de réexamen a confirmé cette décision.

Demande de réexamen – Portée intentionnelle du certificat d'accréditation – Secteur du débardage – Travaux précis – Dans le dossier initial, le syndicat soutenait que les employeurs visés par sa demande et l'association d'employeurs accréditée faisaient effectuer du travail de vérification visé par le certificat d'accréditation par treize personnes non syndiquées – Le banc initial a conclu que ces treize personnes n'exerçaient pas des tâches de vérification – Le banc de révision a réexaminé cette conclusion et a conclu que le litige à savoir si les travaux précis effectués par les treize personnes visées par la demande initiale étaient des travaux de vérification relevait de la compétence d'un arbitre de grief.

Demande de réexamen – Portée intentionnelle du certificat d'accréditation – Secteur du débardage – Cargaisons en vrac – Dans le dossier initial, le syndicat soutenait que les travaux de vérification de la marchandise en vrac devaient être effectués par des employés visés par le certificat d'accréditation – Le banc initial n'a pas énoncé de conclusions formelles au regard des cargaisons en vrac tout en laissant entendre qu'elles étaient exclues de la portée intentionnelle du certificat d'accréditation – Le banc initial a ensuite mentionné aux parties qu'elles pourraient négocier une entente à ce sujet ou s'en remettre à un arbitre – Le banc de révision a réexaminé et annulé les conclusions du banc initial conduisant à l'exclusion des cargaisons en vrac ainsi que de l'étiquetage et la vérification des bagages de passagers et a déclaré qu'en l'absence d'une demande visant formellement à modifier la description du certificat d'accréditation en vertu de l'article 18 du *Code*, celui-ci n'exclut aucun type de cargaison – Si l'une des parties souhaite que les cargaisons en vrac soient expressément exclues de la définition du certificat d'accréditation, elle doit présenter au Conseil une demande en vertu de l'article 18 du *Code*.

---

Un banc de révision composé de M. Warren R. Edmondson, Président, ainsi que de M<sup>e</sup> Edmund E. Tobin et M<sup>e</sup> Louise Fecteau, Vice-présidents, a examiné la décision rendue dans l'affaire *Société des Arrimeurs de Québec Inc.*, [2005] CCRI n<sup>o</sup> 339. La demande de

reconsideration now before the Board was filed on November 30, 2005, by the Canadian Union of Public Employees (CUPE), Local 3810 (Local 3810), and the Syndicat des débardeurs du Port de Québec, Local 2614 of CUPE (Local 2614), pursuant to section 18 of the *Canada Labour Code (Part I—Industrial Relations)* (the *Code*).

[1] Section 16.1 of the *Code* provides that the Board may decide any matter before it without holding an oral hearing. After considering the parties' submissions, the Board is satisfied that the documents and the evidence on file are sufficient for it to decide the present case without an oral hearing.

#### **Counsel of Record**

Mr. Jacques Lamoureux and Ms. Isabelle Leblanc, for the Syndicat des débardeurs du Port de Québec, Local 2614 of CUPE and for the Canadian Union of Public Employees, Local 3810.

Mr. Alphonse Lacasse, for St. Lawrence Stevedoring Inc., Compagnie d'arrimage de Québec Ltée., la Société des Arrimeurs de Québec Inc. and Services Maritimes Québec Inc.

Ms. Eve Beaudet and Mr. Pierre Beaudoin, for Canadian Salt Company Limited.

Mr. René Delorme, for le Centre de distribution de Sillery Inc., Falconbridge Limited and Coopérative fédérée de Québec.

Mr. Christian R. Drolet, for IMTT-Québec Inc.

Mr. Éric Boucher, for Québec Métal Recyclé (FNF) Inc.

#### **I—Background and Facts**

[2] Local 3810 represents a unit of checkers at the Port of Quebec. The wording of the bargaining certificate that Local 3810 has held for this bargaining unit since June 20, 1995, reads in part as follows:

all employees working as cargo checkers for employers in the longshoring industry in the geographical region of the Port of Quebec.

[3] When the original application was heard, this bargaining unit included five checkers.

[4] On January 25, 1996, the Société des Arrimeurs de Québec Inc. (SAQ) was designated by the Board as the representative for the employers of this unit of

réexamen dont le Conseil est saisi en l'espèce a été présentée le 30 novembre 2005 par le Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 3810 (section locale 3810), et par le Syndicat des débardeurs du Port de Québec, section locale 2614 du SCFP (section locale 2614), en vertu de l'article 18 du *Code canadien du travail (Partie I—Relations du travail)* (le *Code*).

[1] L'article 16.1 du *Code* habilite le Conseil à trancher toute affaire ou toute question dont il est saisi sans tenir d'audience. Après avoir examiné les observations des parties, le Conseil est convaincu que les documents et la preuve au dossier lui suffisent pour trancher la présente affaire sans tenir d'audience.

#### **Procureurs inscrits au dossier**

M<sup>e</sup> Jacques Lamoureux et M<sup>e</sup> Isabelle Leblanc, pour le Syndicat des débardeurs du Port de Québec, section locale 2614 du SCFP et le Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 3810.

M<sup>e</sup> Alphonse Lacasse, pour Arrimage du St-Laurent Inc., Compagnie d'arrimage de Québec Ltée, la Société des Arrimeurs de Québec Inc. et les Services Maritimes Québec Inc.

M<sup>e</sup> Eve Beaudet et M<sup>e</sup> Pierre Beaudoin, pour la Société canadienne de Sel, Limitée.

M<sup>e</sup> René Delorme, pour le Centre de distribution de Sillery Inc., Falconbridge Limitée et la Coopérative fédérée de Québec.

M<sup>e</sup> Christian R. Drolet, pour IMTT-Québec Inc.

M<sup>e</sup> Éric Boucher, pour Québec Métal Recyclé (FNF) Inc.

#### **I – Contexte et faits**

[2] La section locale 3810 représente une unité de vérificateurs dans le port de Québec. Le certificat d'accréditation qu'elle détient depuis le 20 juin 1995 pour cette unité de négociation se définit comme suit :

tous les employés affectés à la vérification des cargaisons à l'emploi de tous les employeurs oeuvrant dans le domaine du débarquement dans les limites du territoire géographique du port de Québec.

[3] Au moment de l'étude du dossier initial, il y avait cinq vérificateurs inclus dans l'unité.

[4] Depuis le 25 janvier 1996, la Société des Arrimeurs de Québec Inc. (SAQ) est désignée par le Conseil à titre de représentant patronal pour les employeurs de cette

checkers, that is, Compagnie d'arrimage de Québec Ltée and Logistec Stevedoring Inc. It should be noted that Compagnie d'arrimage de Québec Ltée also does business under the corporate name St. Lawrence Stevedoring Inc.

[5] When the original panel gave its reasons for decision in *Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, *supra*, the parties were subject to a five-year collective agreement ordered on June 8, 2001, by arbitrator Paul-Émile Thellend.

[6] Although the present application for reconsideration concerns the unit of checkers working for the employers in the longshoring industry, it should be noted that Local 2614, the union representing the longshoring employees of the Port of Quebec, was an interested party in the original application and that it joined Local 3810 in filing the present application for reconsideration.

#### **A—Original Application**

[7] In the original application, the Board was to make a decision about an application filed on April 25, 2003, by Local 3810 pursuant to sections 16(p)(vii), 18, and 34(7) of the *Code*. That application had three elements.

[8] First, Local 3810 believed that new employers were conducting checks at the Port of Quebec. It asked the Board to order that the following employers be included in its bargaining certificate:

- Services Maritimes Québec Inc.;
- Falconbridge Limited;
- Québec Métal Recyclé (FNF) Inc.;
- Centre de distribution Sillery Inc.;
- Coopérative fédérée de Québec;
- IMTT-Québec Inc.; and
- the Canadian Salt Company Limited.

[9] It should be noted that Local 3810 also identified St. Lawrence Stevedoring Inc. in its application, but, according to the evidence on file, that employer is already included in the bargaining certificate, because it is in fact Compagnie d'arrimage de Québec Ltée doing business under another name. As a result, the original panel did not analyze that element of the original application.

même unité de vérificateurs, soit la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée et Logistec Arrimage Inc. Il est à noter que la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée fait également affaire sous la raison sociale Arrimage du St-Laurent Inc.

[5] Au moment où les motifs du banc initial dans *Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, précitée, ont été rendus, les parties étaient assujetties à une convention collective d'une durée de cinq ans qui a été décrétée le 8 juin 2001 par l'arbitre Paul-Émile Thellend.

[6] Bien que le présent litige concerne l'unité des vérificateurs au service des employeurs oeuvrant dans le domaine du débardage, il y a lieu de mentionner que la section locale 2614, qui est le syndicat représentant les débardeurs du port de Québec, était une partie intéressée au dossier initial et qu'elle s'est jointe à la section locale 3810 pour présenter la demande de réexamen à l'étude.

#### **A – La demande initiale**

[7] Dans le dossier initial, le Conseil devait se prononcer sur une demande présentée le 25 avril 2003 par la section locale 3810 en vertu du sous-alinéa 16p)(vii), de l'article 18 et du paragraphe 34(7) du *Code*. Cette demande comportait trois volets.

[8] Premièrement, la section locale 3810 estimait que de nouveaux employeurs effectuaient des travaux de vérification dans le port de Québec. Elle demandait au Conseil de déclarer que les employeurs suivants étaient visés par son certificat d'accréditation :

- Services Maritimes Québec Inc.;
- Falconbridge Limitée;
- Québec Métal Recyclé (FNF) Inc.;
- Centre de distribution de Sillery Inc.;
- Coopérative fédérée de Québec;
- IMTT-Québec Inc.;
- Société canadienne de Sel, Limitée.

[9] Il est à noter que la section locale 3810 avait aussi nommé Arrimage du St-Laurent Inc. dans sa demande, mais selon la preuve au dossier, cet employeur est déjà visé par le certificat d'accréditation puisqu'il s'agit en fait de la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée faisant affaire sous un autre nom. Cette demande n'a donc pas fait l'objet d'analyse de la part du banc initial.

[10] Second, Local 3810 argued that the seven employers and the SAQ were having checking work under the bargaining certificate done by 13 non-unionized persons hired by St. Lawrence Stevedoring Inc. (that is, Compagnie d'arrimage de Québec Ltée). According to documents provided by the SAQ in the original application, seven of those 13 persons were supervisors. Local 3810 noted that it had filed numerous grievances in that regard, but explained that, given its limited resources, referring all those grievances to adjudication was unthinkable. It therefore asked the Board to order that checks conducted by those 13 persons—and any other person doing checking work covered under the bargaining certificate—be covered by the bargaining certificate.

[11] Third, Local 3810 argued that bulk cargo and coastal vessel cargo checking work, as well as passenger baggage tagging and checking work, at the Port of Quebec should be done by employees covered by its bargaining certificate.

[12] As the original panel noted in its reasons for decision, Local 3810 **asked the Board, not to change the bargaining unit described in the bargaining certificate**, but to issue an order defining the employers, employees and activities covered by the bargaining certificate—that is, a clarification of the intended scope of the bargaining certificate.

### **B—The Original Panel's Decision**

[13] The original panel held oral hearings on this case on December 2, 3 and 4, 2003; March 8, 9, 10, 22, 23 and 24, 2004; September 27, 28 and 30, 2004; October 19, 20 and 21, 2004; November 30, 2004; and December 15 and 22, 2004.

[14] On March 19, 2004, the original panel, composed of three members, rendered what it described as an interim decision in *Société des Arrimeurs de Québec Inc. et al.*, March 19, 2004 (CIRB LD 1043), which determined that five of the businesses identified in the application were not actively engaged in the longshoring industry at the Port of Quebec, within the meaning of section 34(1)(a) of the *Code*:

The Board finds that the following employers are not actively engaged in longshoring in the Port of Québec within the

[10] Deuxièmement, la section locale 3810 soutenait que ces sept employeurs et la SAQ faisaient effectuer du travail de vérification visé par le certificat d'accréditation à treize personnes non syndiquées embauchées par Arrimage du St-Laurent Inc. (ou Compagnie d'arrimage de Québec Ltée). Selon les documents fournis par la SAQ dans le dossier initial, parmi ces treize personnes, sept étaient des surintendants. La section locale 3810 mentionnait avoir présenté une multitude de griefs à cet égard, mais expliquait qu'il était impensable de procéder au renvoi à l'arbitrage de tous ces griefs étant donné ses ressources limitées. Elle demandait donc au Conseil de déclarer que les travaux effectués par ces treize personnes ainsi que toute autre personne qui effectuerait des tâches de vérification au sens du certificat d'accréditation étaient visés par ce dernier.

[11] En dernier lieu, elle soutenait que les travaux de vérification de la marchandise en vrac et celle des navires côtiers ainsi que l'étiquetage et la vérification des bagages de passagers dans le port de Québec devaient être effectués par des employés visés par son certificat d'accréditation.

[12] Tel qu'il est mentionné par le banc initial dans ses motifs de décision, la section locale 3810 **ne demandait pas une modification de l'unité décrite dans le certificat d'accréditation**, mais plutôt une ordonnance précisant les employeurs, les employés et les activités visés par le certificat d'accréditation. Il s'agissait donc en quelque sorte de clarifier la portée intentionnelle du certificat d'accréditation.

### **B – La décision du banc initial**

[13] Le banc initial a tenu des audiences dans cette affaire les 2, 3 et 4 décembre 2003, les 8, 9, 10, 22, 23 et 24 mars, les 27, 28 et 30 septembre, les 19, 20 et 21 octobre, le 30 novembre et les 15 et 22 décembre 2004.

[14] Le 19 mars 2004, le banc initial, alors composé de trois membres, a rendu une décision qu'il a qualifiée d'interimaire, *Société des Arrimeurs de Québec Inc. et autres*, 19 mars 2004 (CCRI LD 1043), statuant que cinq des employeurs visés par la demande n'étaient pas véritablement actifs dans le secteur du débardage dans le port de Québec, au sens de l'alinéa 34(1)a) du *Code* :

Le Conseil statue que les employeurs suivants ne sont pas véritablement actifs dans le secteur du débardage au sens de

meaning of section 34(1)(a) of the *Code*: The Canadian Salt Company Limited, Québec Métal Recyclé (FNF) Inc., Centre de distribution Sillery Inc., Coopérative Fédérée de Québec and Falconbridge Ltd.

(page 3)

[15] No application for reconsideration of that decision has been filed.

[16] In *Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, *supra*, the original panel issued the reasons for its decision that the five businesses identified in the March 19, 2004, decision in *Société des Arrimeurs de Québec Inc. et al. (LD 1043)*, *supra*, and IMTT-Québec Inc. were not actively engaged in the longshoring industry at the Port of Quebec, within the meaning of section 34(1)(a) of the *Code* and, therefore, they were not covered by the bargaining certificate of Local 3810. In an explanatory note, the Vice-Chairperson stated that, pursuant to section 14(3)(f) of the *Code*, she would be sitting alone from then on because one of the two panel members had ceased to be a representative member while the application was being considered.

[17] The original panel addressed the seventh company identified in Local 3810's application, i.e. Services Maritimes Québec Inc., later in its decision when it discussed baggage tagging.

[18] In its reasons for decision, the original panel began its analysis by explaining that it had to consider two questions:

[7] This application raises two questions. The first: are the businesses that are the subject of this application "actively engaged" in the longshoring industry within the meaning of section 34(1) of the *Code*? The second is whether the work being claimed as checking work covered by CUPE's bargaining certificate?

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, *supra*, page 4)

[19] The original panel provided a detailed answer to the first question, relying on the Board's abundant case law relating to the longshoring industry, and for each business identified in the application, it explained why it considered those businesses not to be actively engaged in the industry.

[20] The original panel broke down its answer to the second question into a number of points.

l'alinéa 34(1)a) du *Code* dans le Port de Québec : Société canadienne de Sel, Limitée, Québec Métal Recyclé (FNF) Inc., Centre de distribution Sillery Inc., Coopérative Fédérée de Québec et Falconbridge Ltée.

(page 3)

[15] Cette décision n'a pas fait l'objet d'une demande de réexamen.

[16] Dans *Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, précitée, le banc initial a rendu les motifs pour lesquels il a décidé que les cinq employeurs mentionnés dans sa décision du 19 mars 2004 dans *Société des Arrimeurs de Québec Inc. et autres (LD 1043)*, précitée, en plus d'IMTT-Québec Inc. n'étaient pas véritablement actifs dans le secteur du débardage au sens de l'alinéa 34(1)a) du *Code* dans le port de Québec et, par conséquent, non visés par le certificat d'accréditation de la section locale 3810. Dans une note explicative, la Vice-présidente a précisé qu'en vertu de l'alinéa 14(3)f) du *Code* elle siégeait désormais seule, car un des deux membres avait cessé d'être représentatif pendant que l'affaire était en délibéré.

[17] En ce qui concerne la septième entreprise visée par la demande de la section locale 3810, Services Maritimes Québec Inc., le banc initial en a traité plus loin dans sa décision lorsqu'il a discuté de l'étiquetage des bagages.

[18] Dans ses motifs, le banc initial a commencé son analyse en expliquant qu'il devait répondre à deux questions :

[7] Cette demande soulève deux questions. La première : les entreprises visées par cette demande sont-elles « véritablement actives » dans le secteur du débardage au sens du paragraphe 34(1) du *Code*? La deuxième : les activités réclamées sont-elles des tâches de vérification visées par le certificat d'accréditation du SCFP?

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, précitée, page 4)

[19] Le banc initial a répondu longuement à la première question en ayant recours à la jurisprudence abondante du Conseil concernant le secteur du débardage et en expliquant, pour chacune des entreprises visées, les raisons pour lesquelles il estimait qu'elles n'étaient pas véritablement actives dans ce secteur.

[20] Il a répondu à la deuxième question en plusieurs volets.

[21] With regard to bulk cargo, the original panel noted that only “cargo checkers” were responsible for checks carried out under the bargaining certificate. It analyzed the general definitions of the word “cargo” and the relevant clauses of the collective agreement and noted that the concept of cargo is limited to individual commodities that can be counted and checked:

[102] ... Given the preceding analysis, goods or cargo are limited to individual commodities, which are counted and checked.

[103] This interpretation is also in keeping with the wording of the current certification:

“all employees **working as cargo checkers** for employers in the longshoring industry in the geographical region of the Port of Quebec.

(emphasis added)”

[104] The preceding analysis also makes it possible to respond to the union’s concerns that, because of the development of other activities in the Port, the work of checkers now includes certain activities related to bulk cargo. Although bulk cargo has never been part of checkers’ assignments, the collective agreement very specifically states that “new work methods, new processes for the loading or unloading of ships” may be **subject to an agreement or to recourse to adjudication**:

“1.09 **Should a dispute arise with respect to new work methods, new processes for the loading or unloading of ships**, or any related operation that affects the health or safety of workers, **the parties shall meet to resolve the dispute**, and **should they be unable to reach agreement, the dispute shall be submitted to adjudication**, in accordance with the procedure set out in other provisions of this agreement.

(translation; emphasis added)”

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339), supra*, page 35)

[22] Although the original panel did not make any formal conclusions on this question, it suggested that bulk cargo was not explicitly covered by the bargaining certificate but that, pursuant to clause 1.09 of the collective agreement, the parties could negotiate an agreement on this point or refer it to arbitration.

[23] With regard to passenger baggage tagging and checking at the Port of Quebec provided by Services Maritimes Québec Inc., the original panel found that the work was not covered by Local 3810’s bargaining

[21] Au regard de la marchandise expédiée en vrac, le banc initial a mentionné que les travaux de vérification visés par le certificat d’accréditation concernaient seulement « la vérification des cargaisons ». Il a analysé les définitions générales du mot cargaison ainsi que les clauses pertinentes de la convention collective et a mentionné que la notion de cargaison se limitait aux denrées individuelles, qui se comptent et se vérifient :

[102] ... Compte tenu de l’analyse précédente, la marchandise ou cargaison se limite aux denrées individuelles, qui se comptent et se vérifient.

[103] Cette interprétation est aussi conforme au libellé de l’accréditation actuelle :

« tous les employés **affectés à la vérification des cargaisons** à l’emploi de tous les employeurs oeuvrant dans le domaine du débarquement dans les limites du territoire géographique du Port de Québec.

(c’est nous qui soulignons) »

[104] L’analyse qui précède permet aussi de répondre aux préoccupations du syndicat voulant que, en raison du développement d’autres activités du port, le travail des vérificateurs comprend maintenant certaines activités associées aux cargaisons en vrac. Dans la mesure où le vrac n’a jamais fait partie des attributions des vérificateurs, la convention collective prévoit très précisément que « de nouvelles méthodes de travail, de nouveaux procédés pour le chargement ou le déchargement des navires » peuvent **faire l’objet d’une entente ou d’un recours à l’arbitrage** :

« 1.09 **Si un différend surgit au sujet de nouvelles méthodes de travail, de nouveaux procédés pour le chargement ou le déchargement des navires**, ou de toute opération connexe qui affecte la santé ou la sécurité des travailleurs, **les parties devront se rencontrer pour résoudre le différend**, et si elles **ne réussissent pas à s’entendre, le différend sera soumis à l’arbitrage**, conformément à la procédure exposée dans d’autres dispositions de la présente convention.

(c’est nous qui soulignons) »

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, précitée, pages 35-36)

[22] Sans élaborer de conclusions formelles sur cette question, le banc initial a donc laissé entendre que les marchandises en vrac n’étaient pas explicitement visées par le certificat d’accréditation, mais qu’en raison de la clause 1.09 de la convention collective, les parties pourraient négocier une entente à ce sujet ou s’en remettre à l’arbitrage.

[23] En ce qui concerne la demande visant l’étiquetage et la vérification des bagages de passagers dans le port de Québec offerts par Services Maritimes Québec Inc., le banc initial a conclu que ces travaux n’étaient pas

certificate. However, it found that checks of cargo aboard coastal vessels, such as the *Arctic*, were indeed covered by the bargaining certificate.

[24] More particularly, the original panel made very specific conclusions about the supervisors of the 13 persons referred to in the union's original application and the checking work they performed:

[105] Given this provision [clause 1.09], it is clear that the question of whether supervisors are doing checking work, and consequently the work of the unit, falls expressly within the interpretation of the collective agreement. Clause 1.05 states that only members of the bargaining unit may perform the work that is within its jurisdiction.

“1.05 Subject to clause 1.07, no person, except those included in the bargaining unit, shall have the right to perform the work that is within the jurisdiction of said bargaining unit.

(translation)”

[106] It is not the role of the Board to rule on possible contraventions of the collective agreement. That function falls within the exclusive jurisdiction of the grievance arbitrator, as set out in section 57 of the *Code*. The Board may not claim this function as its own on the ground that the members of the union do not have the means to act on their numerous grievances.

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, *supra*, pages 35–36)

[25] As for the other persons concerned, the Board commented briefly on the work done by certain checkers, but it did not make any formal findings. At the end of the decision, the Board made the following finding with regard to all 13 persons concerned:

[122] For these reasons, the Board

...

- declares that, unless directly engaged in the loading and unloading of ships, the employees mentioned in paragraph 7 of the application [the 13 persons listed in the original application] are not performing checking work ...

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, *supra*, page 39)

[26] Lastly, the original panel summarized all of its general findings at the end of its reasons for decision, as follows:

visés par le certificat d'accréditation de la section locale 3810. Par contre, il a conclu que les travaux de vérification des cargaisons des navires côtiers, tel le navire *Arctic*, étaient, eux, visés par ce certificat d'accréditation.

[24] En ce qui concerne plus précisément les travaux effectués par les treize personnes visées par la demande initiale du syndicat, le banc initial a fait état de conclusions plus précises pour les surintendants :

[105] Eu égard à cette disposition [clause 1.09], il est clair que la question de savoir si les surintendants font du travail de vérification et par conséquent le travail de l'unité relève carrément de l'interprétation de la convention collective. L'article 1.05 prévoit que seuls les membres de l'unité de négociation peuvent faire les travaux qui relèvent de celle-ci :

« 1.05 Sous réserve de la clause 1.07, aucune autre personne, sauf celles incluses dans l'unité de négociation, n'aura droit d'accomplir les travaux qui relèvent de ladite unité de négociation. »

[106] Ce n'est pas le rôle du Conseil de juger des infractions à la convention collective, le cas échéant. Cette fonction relève de la compétence exclusive de l'arbitre de griefs, tel que le prévoit l'article 57 du *Code*. Le Conseil ne peut s'arroger cette fonction au motif que les membres du syndicat n'ont pas les moyens de donner suite à leurs nombreux griefs.

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, précitée, pages 35-36)

[25] Pour ce qui est des autres personnes visées, le Conseil a commenté sommairement les travaux effectués par certains contrôleurs sans faire état de conclusions formelles. C'est à la toute fin de la décision que le Conseil a formulé la conclusion suivante à l'égard de l'ensemble des treize personnes concernées :

[122] Pour ces motifs, le Conseil :

...

- déclare qu'à défaut d'être directement affectés au chargement et au déchargement des navires, les employés mentionnés au paragraphe 7 de la demande [liste des treize personnes mentionnées dans la demande initiale] n'exercent pas des tâches de vérification...

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, précitée, page 39)

[26] Enfin, l'ensemble des conclusions générales du banc initial a été résumé ainsi à la fin de ses motifs de décision :

[122] For these reasons, the Board

- declares that the following businesses are not covered by the geographic certification of the Société des Arrimeurs de Québec Inc.: Services Maritimes Québec Inc., Falconbridge Limited, Québec Métal Recyclé (FNF) Inc., Centre de distribution de Sillery Inc., Coopérative fédérée de Québec, IMTT-Québec Inc., and the Canadian Salt Company Limited;
- declares that, unless directly engaged in the loading and unloading of ships [the 13 persons listed in the original application], the employees mentioned in paragraph 7 of the application are not performing checking work;
- declares that the wording of the current certification order does not include the ticketing and checking of luggage, unless an agreement is reached between the parties or an arbitral award is issued with respect to the interpretation of the collective agreement;
- declares that checking work directly related to the loading and unloading of coastal vessels is not excluded from the wording of the current certification order.

*(Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339), supra, page 39)*

## II—Positions of the Parties

[27] The applicants and the respondents (except IMTT-Québec Inc.) have made numerous submissions. Their main arguments are summarized in the following paragraphs.

### A—Applicants

#### 1—Local 3810 and Local 2614

[28] Local 3810 and Local 2614 (the applicants) have presented four main arguments in support of their application for reconsideration. First, they consider that the original panel, composed of a Vice-Chairperson and two representative members of the Board, was not legally constituted when the original application was being considered because the Vice-Chairperson continued to sit alone after the oral hearing.

[29] Second, the applicants are alleging that the businesses identified in their original application subcontracted out the checking work. The applicants are therefore arguing that the original panel should have analyzed the activities performed by or on behalf of those employers (if subcontracted out) in order to decide whether the employer concerned was actively engaged in the longshoring industry. The applicants also argue that the original panel erred in law by

[122] Pour ces motifs, le Conseil :

- déclare que les entreprises suivantes ne sont pas visées par l'accréditation par région géographique de la Société des Arrimeurs de Québec Inc. : Services Maritimes Québec Inc., Falconbridge Limitée, Québec Métal Recyclé (FNF) Inc., Centre de distribution de Sillery Inc., Coopérative fédérée de Québec, IMTT-Québec Inc. et la Société canadienne de Sel, Limitée;
- déclare qu'à défaut d'être directement affectés au chargement et au déchargement des navires, les employés mentionnés au paragraphe 7 de la demande [liste des treize personnes mentionnées dans la demande initiale] n'exercent pas des tâches de vérification;
- déclare que le libellé de l'ordonnance d'accréditation actuelle, à moins d'une entente entre les parties ou d'une sentence arbitrale concernant l'interprétation de la convention collective, ne comprend pas l'étiquetage et la vérification des bagages;
- déclare que les activités de vérification directement liées au chargement et au déchargement des navires côtiers ne sont pas exclues du libellé de l'ordonnance d'accréditation actuelle.

*(Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339), précitée, page 39)*

## II – Position des parties

[27] Les requérantes et les intimées (sauf l'entreprise IMTT-Québec Inc.) ont présenté de nombreuses observations dont les principales ont été résumées dans les paragraphes qui suivent.

### A – Les requérantes

#### 1 – La section locale 3810 et la section locale 2614

[28] La section locale 3810 et la section locale 2614 (les requérantes) invoquent quatre motifs principaux au soutien de leur demande de réexamen. Tout d'abord, elles estiment que le banc initial, composé d'une vice-présidente et de deux membres représentatifs, n'était pas légalement constitué au moment du délibéré puisque la Vice-présidente a continué à siéger seule après l'audience.

[29] Dans un deuxième temps, les requérantes allèguent que les employeurs visés par leur demande initiale ont recouru à la sous-traitance pour faire effectuer des travaux de vérification. Elles soutiennent donc que le banc initial aurait dû analyser les activités effectuées par ces employeurs ou pour leur compte (si effectuées par des sous-traitants) afin de décider si l'employeur en question était véritablement actif dans le secteur du débardage. Elles plaident aussi que le banc initial a

refusing to acknowledge that non-unionized members were doing checking work covered by the bargaining certificate.

[30] Third, the applicants submit that the Board refused to exercise its jurisdiction when it referred the parties to adjudication with regard to bulk cargo. The applicants state that the original panel refused to exercise its jurisdiction pursuant to clause 1.09 of the collective agreement, which, in their opinion, clearly does not apply because bulk cargo has been checked for many years, while clause 1.09 of the collective agreement refers to new processes.

[31] Lastly, the applicants allege that the original panel made errors in law and in principle when it interpreted the concept of longshoring. On this point, the applicants argue that the definition provided by the original panel is much too limiting and that, unless the original decision is reconsidered, the employers can easily continue to circumvent the application of section 34 of the *Code*. The applicants also submit that, in its findings, the original panel erred in law when it limited the concept of longshoring to work performed by the employees involved in loading and unloading vessels.

[32] In rebuttal to the respondents' arguments, the applicants have asked the Board, if it considers it appropriate to do so, to take official notice of the fact that Local 2614 has changed its status from that of an interested party to that of an applicant on the application for reconsideration. The applicants consider that Local 2614's legal interest is valid because, although the Board decided that certain work does not constitute longshoring work, the longshoring employees represented by Local 2614 are currently performing that work.

[33] The applicants also argue that general cargo longshoring activities include loading and unloading docked vessels, that is, everything from truck "tailgating" to truck departure.

[34] In support of their arguments about bulk cargo, the applicants submit that even the SAQ used the expression "bulk cargo" (translation) in a contract with Coopérative fédérée de Québec, and adduced that contract in evidence. The applicants are therefore of the

commis une erreur de droit en refusant de reconnaître que des personnes non syndiquées effectuaient des travaux de vérification visés par le certificat d'accréditation.

[30] Dans un troisième temps, les requérantes font valoir que le Conseil a refusé d'exercer sa compétence en renvoyant les parties à l'arbitrage relativement à la marchandise expédiée en vrac. Elles affirment que le banc initial a refusé d'exercer sa compétence en raison d'une clause de la convention collective (1.09) qui serait, selon elles, manifestement inapplicable, puisque le travail de vérification pour les marchandises en vrac existe depuis de nombreuses années alors que la clause 1.09 fait référence à de nouveaux procédés.

[31] En dernier lieu, les requérantes allèguent que le banc initial aurait commis des erreurs de droit et de principe en interprétant la notion de débarbage comme il l'a fait. Elles soutiennent à ce sujet que la définition donnée par le banc initial est beaucoup trop restrictive et que si sa décision n'est pas réexaminée, les employeurs pourront facilement contourner l'application de l'article 34 du *Code*. Elles soutiennent que, dans ses conclusions, le banc initial aurait commis une erreur de droit en restreignant la notion de débarbage au travail des employés directement affectés au chargement et au déchargement des navires.

[32] En réplique aux arguments des intimées, les requérantes font valoir que, si le Conseil juge opportun de procéder ainsi, elles lui demandent de constater officiellement le changement de statut de la section locale 2614 de partie intéressée à requérante dans le cadre de la demande de réexamen. Elles estiment que l'intérêt juridique de la section locale 2614 est justifié en raison du fait que le Conseil a décidé que certains travaux ne constituaient pas des travaux de débarbage alors que des débardeurs représentés par cette section locale effectueraient actuellement ces travaux.

[33] Par ailleurs, les requérantes soutiennent que les activités de débarbage des cargaisons générales comprennent le chargement et le déchargement de navires sur les quais, y compris jusqu'à l'arrière du camion « tailgating » et se terminent au départ du camion.

[34] À titre d'élément complémentaire à leurs arguments portant sur les marchandises en vrac, les requérantes soutiennent que la SAQ a elle-même inscrit dans un contrat avec la Coopérative fédérée de Québec l'expression « cargaison de vrac », et elle a déposé ledit

opinion that the Board erred because it unduly limited the concept of cargo and changed the nature of the term.

[35] Lastly, the applicants are asking the Board to hold an oral hearing, noting that the other parties have made a similar request.

## **B–Respondents**

### **1–The SAQ**

[36] The SAQ explained that it was appearing on behalf of the Compagnie d’arrimage de Québec Ltée and its division St. Lawrence Stevedoring Inc., as well as for Services Maritimes Québec Inc. The SAQ also noted that it was acting for the respondents that are client businesses of Compagnie d’arrimage de Québec Ltée or its division St. Lawrence Stevedoring Inc., that is, QuébecMétal Recyclé (FNF) Inc., Falconbridge Limited, and Coopérative fédérée de Québec.

#### **a–Composition of the Original Panel**

[37] The SAQ claims that the composition of the original panel was entirely valid. The SAQ considers that the Board Chairperson exercised the authority vested in him by section 14(3)(f) of the *Code* and that he was right in finding that the Vice-Chairperson should continue to consider the original application.

#### **b–Status of Local 2614**

[38] The SAQ submits that Local 2614 was not a party to the original application and thus cannot have sufficient legal interest to be a party to this application for reconsideration.

#### **c–Subcontracting**

[39] The SAQ maintains that the respondents outsourced or subcontracted all longshoring work at the Port of Quebec to St. Lawrence Stevedoring Inc., a division of Compagnie d’arrimage de Québec Ltée that is already a member of the SAQ. The SAQ therefore states that the original panel was right to find that these businesses are not employers actively engaged in the longshoring industry. The SAQ also submits that claiming that those companies, like any other client business of Compagnie d’arrimage de Québec Ltée,

contrat en preuve. Elles estiment donc que le Conseil a commis une erreur en limitant la notion de cargaison de façon induite et en dénaturant ce terme.

[35] Enfin, les requérantes demandent au Conseil de tenir une audience et font valoir que les autres parties ont présenté une demande au même effet.

## **B – Les intimées**

### **1 – La SAQ**

[36] La SAQ a expliqué qu’elle comparaisait aussi pour la Compagnie d’arrimage de Québec Ltée et sa division Arrimage du St-Laurent Inc. ainsi que pour Services Maritimes Québec Inc. De plus, elle a mentionné qu’elle intervenait pour les clientes intimées de la Compagnie d’arrimage de Québec Ltée ou de sa division Arrimage du St-Laurent Inc., soit Québec Métal Recyclé (FNF) Inc., Falconbridge Limitée et la Coopérative fédérée de Québec.

#### **a – La composition du banc initial**

[37] La SAQ allègue que la composition du banc initial était tout à fait valide. Elle estime que le Président du Conseil a exercé les pouvoirs que lui confère l’alinéa 14(3)f) du *Code* et a, à juste titre, décidé que la Vice-présidente devait demeurer seule saisie de la demande.

#### **b – Le statut de la section locale 2614**

[38] La SAQ soutient que la section locale 2614 n’était pas une partie au présent litige et qu’elle ne peut par conséquent avoir un intérêt juridique suffisant pour être partie prenante dans le présent dossier de réexamen.

#### **c – La sous-traitance**

[39] La SAQ soutient que les entreprises intimées ont confié par impartition ou sous-traitance tous les travaux relatifs au débardage dans le port de Québec à Arrimage du St-Laurent Inc., qui est une division de la Compagnie d’arrimage de Québec Ltée, arrimeur déjà membre de la SAQ. Elle affirme donc que le banc initial a, à juste titre, conclu que ces entreprises n’étaient pas des employeurs véritablement actifs dans le secteur du débardage. Elle ajoute que prétendre que ces entreprises, comme toute autre entreprise cliente de

must be covered by the bargaining certificate is the same as comparing apples with oranges.

#### **d–Bulk Cargo Checking**

[40] The SAQ maintains that the extensive testimonial evidence in the original application indicates that the services of checkers were never required to handle bulk cargo at the Port of Quebec or at many other ports in Canada.

[41] The SAQ is arguing that the certification certificate of Local 3810 was issued for employees “working as cargo checkers.” However, according to the SAQ, recording rail car numbers, as is required for handling bulk cargo, does not constitute cargo checking work within the meaning of the bargaining certificate.

[42] The SAQ is also arguing that the Board grants bargaining rights to a union when a certification order is issued, but that does not give the Board jurisdiction over the work done by employees.

[43] The SAQ is therefore asking the Board to dismiss the application for reconsideration.

#### **2–Canadian Salt Company Limited**

[44] The Canadian Salt Company Limited notes that the original panel did not err in law at all. It explained that salt from its mine in the Magdalen Islands is transported by ship and distributed by truck to buyers in the Quebec City region. It submits that the ships that transport the salt from its mine to the Port of Quebec do not belong to it and that all salt warehousing and handling work is carried out by the Compagnie d’arrimage de Québec Ltée. It also argues that the original panel correctly analyzed the case law on the concept of longshoring. It is asking the Board to dismiss the application for reconsideration.

#### **3–Coopérative fédérée de Québec**

[45] The Coopérative fédérée de Québec alleges that it cannot be an employer within the meaning of the *Code* because it does not operate a federal work, undertaking or business.

la Compagnie d’arrimage de Québec Ltée, doivent être visées par le certificat d’accréditation constitue tout simplement une tentative de confusion des espèces et des genres.

#### **d – La vérification des marchandises en vrac**

[40] La SAQ soutient qu’une longue preuve testimoniale dans le dossier initial a révélé qu’il n’a jamais été requis de recourir aux services des vérificateurs pour la manutention de marchandises en vrac dans le port de Québec ainsi que dans de nombreux autres ports au Canada.

[41] Elle soutient que le certificat d’accréditation de la section locale 3810 a été délivré pour les employés « affectés à la vérification des cargaisons ». Or, selon elle, la prise de numéros de wagons, tel qu’il est requis pour la manutention de marchandises en vrac, ne constitue pas de la vérification de cargaisons au sens du certificat d’accréditation.

[42] Elle soutient en outre que le Conseil accorde des droits de négociation à un syndicat lorsqu’une ordonnance d’accréditation est rendue, mais que cela ne lui permet pas d’avoir compétence sur les tâches effectuées par les employés.

[43] La SAQ demande donc au Conseil de rejeter la demande de réexamen.

#### **2 – La Société canadienne de Sel, Limitée**

[44] La Société canadienne de Sel, Limitée fait valoir que le banc initial n’a nullement erré en droit. Elle explique que le sel qui provient de sa mine aux Îles-de-la-Madeleine est transporté par navires afin d’être redistribué par camions aux acheteurs de la région de Québec. Elle soutient que les navires qui transportent le sel de sa mine au port de Québec ne lui appartiennent pas et que toutes les activités d’entreposage et de manutention du sel sont effectuées par la Compagnie d’arrimage de Québec Ltée. Elle soutient en outre que le banc initial a bien analysé la jurisprudence relative à la notion de débardage. Elle demande au Conseil de rejeter la demande de réexamen.

#### **3 – La Coopérative fédérée de Québec**

[45] La Coopérative fédérée de Québec allègue qu’elle ne peut pas être un employeur au sens du *Code* puisqu’elle n’exploite pas une entreprise fédérale.

[46] The Coopérative fédérée de Québec presented arguments similar to those made by the SAQ with regard to the composition of the original panel and the status of Local 2614.

[47] Moreover, the Coopérative fédérée de Québec submits that it entrusted St. Lawrence Stevedoring Inc. with the work of unloading the ships that were transporting fertilizer to its facilities at Sillery and that none of its employees do that work.

[48] The Coopérative fédérée de Québec is also arguing that although the March 19, 2004, decision in *Société des Arrimeurs de Québec Inc. et al. (LD 1043)*, supra, was an interim decision, it was a final decision nonetheless. In that decision, the Board made a final ruling that five of the businesses identified in the original application by Local 3810 were not actively engaged in the longshoring industry. The Coopérative fédérée de Québec is therefore claiming that the application for reconsideration of the November 9, 2005, decision in *Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, supra, cannot call into question the Board's March 19, 2004, final ruling in *Société des Arrimeurs de Québec Inc. et al. (LD 1043)*, supra.

#### 4–Centre de distribution Sillery Inc.

[49] The Centre de distribution Sillery Inc. told the Board that it does not wish to respond to the application for reconsideration at this time because the findings sought in the application for reconsideration do not concern it. It has, however, reserved the right to respond at a later date, depending on how the application for reconsideration progresses.

#### 5–Falconbridge Limited

[50] Falconbridge Limited, like the Coopérative fédérée de Québec, claims that it cannot be an employer within the meaning of the *Code* because it does not operate a federal work, undertaking or business, and that none of its employees are involved in its activities at the Port of Quebec because it entrusts that work to St. Lawrence Stevedoring Inc.

[51] Falconbridge Limited made arguments similar to those made by the SAQ with regard to the composition of the original panel and the status of Local 2614.

[52] Falconbridge Limited submits that the original panel's March 19, 2004, decision in *Société des*

[46] Elle fait aussi valoir des arguments semblables à ceux qui ont été présentés par la SAQ au regard de la composition du banc initial et du statut de la section locale 2614.

[47] Elle soutient en outre qu'elle a confié à Arrimage du St-Laurent Inc. les tâches afférentes au déchargement des bateaux qui transportent des fertilisants à ses installations de Sillery et qu'elle n'a aucun employé qui accomplit de telles tâches.

[48] Elle allègue par ailleurs que la décision du 19 mars 2004 dans *Société des Arrimeurs de Québec Inc. et autres (LD 1043)*, précitée, était une décision partielle mais néanmoins définitive. Le Conseil a alors décidé de manière définitive que cinq des employeurs visés par la demande initiale de la section locale 3810 n'étaient pas véritablement actifs dans le secteur du débardage. Elle allègue par conséquent que la demande de réexamen présentée relativement à la décision du 9 novembre 2005 dans *Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, précitée, ne peut remettre en question ce que le Conseil a décidé de manière définitive le 19 mars 2004 dans *Société des Arrimeurs de Québec Inc. et autres (LD 1043)*, précitée.

#### 4 – Centre de distribution de Sillery Inc.

[49] Cette entreprise a mentionné au Conseil qu'elle ne souhaitait pas répondre à la demande de réexamen pour l'instant puisque aucune des conclusions recherchées ne la concernait. Elle a cependant mentionné qu'elle se réservait le droit de répondre en fonction de l'évolution du dossier.

#### 5 – Falconbridge Limitée

[50] Cette entreprise, tout comme la Coopérative fédérée de Québec, allègue qu'elle ne peut pas être un employeur au sens du *Code* puisqu'elle n'exploite pas une entreprise fédérale. Elle allègue qu'elle n'a aucun employé qui effectue les tâches afférentes à ses activités dans le port de Québec, puisqu'elle les a confiées à Arrimage du St-Laurent Inc.

[51] Elle fait valoir des arguments semblables à ceux qui ont été présentés par la SAQ au sujet de la composition du banc initial et du statut de la section locale 2614.

[52] Elle plaide que les conclusions de la décision du banc initial du 19 mars 2004 dans *Société des*

*Arrimeurs de Québec Inc. et al. (LD 1043), supra*, was final and that it cannot be called into question now.

### 6–Québec Métal Recyclé (FNF) Inc.

[53] Québec Métal Recyclé (FNF) Inc. is claiming that it is not an employer within the meaning of the *Code* because it does not operate a federal work, undertaking or business. It submits that the original panel's March 19, 2004, decision in *Société des Arrimeurs de Québec Inc. et al. (LD 1043), supra*, was final and that it cannot be called into question now because it is statute-barred. It argues that it entrusts all shiploading work at in the Port of Quebec to St. Lawrence Stevedoring Inc.

### III–Analysis and Decision

[54] To date, the Board's process and powers of reconsideration have been the subject of numerous decisions. The Board has the power to reconsider decisions pursuant to section 18 of the *Code*, which authorizes it to "review, rescind, amend, alter or vary any order or decision made by it." Section 22 of the *Code* stipulates that all Board orders and decisions are final. The circumstances that may be adduced in support of an application for reconsideration are therefore limited. Those circumstances are listed in section 44 of the *Canada Industrial Relations Board Regulations, 2001 (the Regulations)*, as follows:

44. The circumstances under which an application shall be made to the Board exercising its power of reconsideration under section 18 of the *Code* include the following:

- (a) the existence of facts that were not brought to the attention of the Board, that, had they been known before the Board rendered the decision or order under reconsideration, would likely have caused the Board to arrive at a different conclusion;
- (b) any error of law or policy that casts serious doubt on the interpretation of the *Code* by the Board;
- (c) a failure of the Board to respect a principle of natural justice; and
- (d) a decision made by a Registrar under section 3.

[55] Section 44 of the *Regulations* codifies the Board's usual practice and the criteria established in its case law.

*Arrimeurs de Québec Inc. et autres (LD 1043)*, précitée, avaient un caractère définitif et qu'elles ne peuvent maintenant être remises en question.

### 6 – Québec Métal Recyclé (FNF) Inc.

[53] Cette entreprise allègue elle aussi qu'elle n'est pas un employeur au sens du *Code* puisqu'elle n'exploite pas une entreprise fédérale. Elle soutient que la décision du banc initial du 19 mars 2004 dans *Société des Arrimeurs de Québec Inc. et autres (LD 1043)*, précitée, était une décision définitive dont les conclusions ne peuvent maintenant être remises en question, puisque les délais à cet égard sont prescrits. Elle ajoute qu'elle confie toutes les tâches de chargement des navires dans le port de Québec à Arrimage du St-Laurent Inc.

### III – Analyse et décision

[54] Le processus et les pouvoirs de réexamen du Conseil ont fait l'objet de nombreuses décisions jusqu'à présent. Le pouvoir de réexaminer une décision lui est conféré par l'article 18 du *Code*, qui autorise le Conseil à « réexaminer, annuler ou modifier ses décisions ou ordonnances ». L'article 22 du *Code* précise que toutes les décisions du Conseil sont définitives. Les motifs qui peuvent être invoqués au soutien d'une demande de réexamen sont dès lors limités. Ils sont énumérés à l'article 44 du *Règlement de 2001 sur le Conseil canadien des relations industrielles (le Règlement)* :

44. Les circonstances dans lesquelles une demande de réexamen peut être présentée au Conseil sur le fondement du pouvoir de réexamen que lui confère l'article 18 du *Code* comprennent les suivantes :

- a) la survenance de faits nouveaux qui, s'ils avaient été portés à la connaissance du Conseil avant que celui-ci ne rende la décision ou l'ordonnance faisant l'objet d'un réexamen, l'auraient vraisemblablement amené à une conclusion différente;
- b) la présence d'erreurs de droit ou de principe qui remettent véritablement en question l'interprétation du *Code* donnée par le Conseil;
- c) le non-respect par le Conseil d'un principe de justice naturelle;
- d) toute décision rendue par un greffier aux termes de l'article 3.

[55] Cette disposition du *Règlement* codifie la pratique générale du Conseil et les critères qui ont été établis par sa jurisprudence.

[56] In an application for reconsideration of a decision, the onus is on the applicant to prove to the Board that there are circumstances justifying the reconsideration or rescindment of an original decision.

[57] In this application for reconsideration, the applicants have presented a number of circumstances in support of their application. The reconsideration panel has divided its analysis of those circumstances into four parts: (a) the status of Local 2614 with regard to the application for reconsideration; (b) the composition of the original panel; (c) the businesses identified in the original application; and (d) the handling of bulk cargo and the work done by the 13 persons referred to in the original application.

#### **A—Status of Local 2614 with Regard to the Application for Reconsideration**

[58] The SAQ submits that Local 2614 does not have sufficient legal interest to be a party to the present application for reconsideration because it was not a party to the original application.

[59] In the original application, Local 2614 had the status of an interested party. The reconsideration panel notes that only one application for reconsideration was filed with the Board, and that the names of both union locals (Local 3810 and Local 2614) appear on it. Even though Local 3810 does not have the status of an interested party, it has presented all the arguments set out in this application for reconsideration because its name appears on the application. Since the Board has to determine the merits of all of Local 3810's allegations, the reconsideration panel does not believe it necessary to determine the status of Local 2614 so that Local 2614 can make the exact same allegations.

#### **B—Composition of the Original Panel**

[60] The applicants argue that the original panel was not legally constituted because it was initially composed of three persons but the Vice-Chairperson continued to sit alone while the application was being considered.

[61] In a note at the beginning of its reasons for decision, the original panel clearly explained the reasons for the change in the composition of the panel:

[56] Il incombe donc à la partie qui demande le réexamen d'une décision de démontrer au Conseil qu'il existe des motifs de réviser ou d'annuler la décision initiale.

[57] Dans le présent dossier, les requérantes ont fait valoir différents motifs dans leur demande de réexamen. Le banc de révision a structuré l'analyse de ces motifs en quatre volets : a) le statut de la section locale 2614 pour présenter une demande de réexamen; b) la composition du banc initial; c) les entreprises visées par la demande initiale; d) la manutention des cargaisons en vrac et les travaux des treize personnes visées par la demande initiale.

#### **A – Le statut de la section locale 2614 pour présenter une demande de réexamen**

[58] La SAQ fait valoir que la section locale 2614 n'a pas un intérêt juridique suffisant dans le présent dossier de réexamen puisqu'elle n'est pas une partie au litige.

[59] La section locale 2614 avait qualité de partie intéressée dans le dossier initial. Le banc de révision note qu'une seule demande de réexamen a été transmise au Conseil et que les noms des deux sections locales (la section locale 3810 et la section locale 2614) apparaissent sur cette demande. La section locale 3810 soulève donc d'office tous les arguments allégués dans cette demande. Dans la mesure où le Conseil doit se prononcer sur le bien-fondé de l'ensemble des allégations soulevées par la section locale 3810, il n'apparaît pas nécessaire au banc de révision de se prononcer sur le statut que pourrait avoir la section locale 2614 pour faire valoir exactement les mêmes allégations.

#### **B – La composition du banc initial**

[60] Les requérantes font valoir que le banc initial n'était pas légalement constitué puisqu'il était à l'origine composé de trois personnes, mais que la Vice-présidente a continué à siéger seule au moment du délibéré.

[61] Dans une note incluse au début de ses motifs de décision, le banc initial a clairement expliqué les raisons qui ont entraîné ce changement dans la formation du banc :

The Board's panel was composed of Ms. Michele A. Pineau, Vice-Chairperson, sitting alone pursuant to section 14(3)(f) of the *Canada Labour Code (Part I—Industrial Relations)* (the *Code*). [Note: At the time of the hearing, the panel of the Board was composed of Ms. Michele A. Pineau, Vice-Chairperson, and Mr. Daniel Charbonneau and Ms. Maureen Flynn, Members. However, during the panel's deliberations, Ms. Flynn ceased to be a representative member and deliberation continued with Ms. Pineau sitting alone.] ...

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, supra, page 2)

[62] The member whom the Vice-Chairperson was referring to in that explanatory note became a Vice-Chairperson of the Board herself after the oral hearings in the original application had been concluded.

[63] In this regard, it is important to refer to the provisions of section 14.1 of the *Code*, which specifically states that, in the event of the incapacity of a panel member, the Chairperson of the panel (the Chairperson or a Vice-Chairperson of the Board) may determine any matter before the panel:

14.1. In the event of the death or incapacity of a member of a panel formed under subsection 14(1) who represents either employees or employers, the chairperson of the panel may determine any matter that was before the panel and the chairperson's decision is deemed to be the decision of the panel.

[64] In the case of a representative member who becomes a Vice-Chairperson of the Board, clearly, that person's new situation is an impediment to his or her sitting as a member of a panel. In fact, it would be incompatible with the requirement of neutrality in a Vice-Chairperson's duty for a panel member representing the specific interests of the employers to carry out certain mandates in that capacity while performing the duties of a Vice-Chairperson of the Board.

[65] Such a situation would obviously go against the spirit of the *Code*. It is also worth noting that, pursuant to section 11(2) of the *Code*, full-time members of the Board cannot have any other paid employment or office. Section 11(2) of the *Code* also provides that part-time members of the Board cannot have any other paid employment or office that conflicts with the duties conferred on them under the *Code*.

Le banc du Conseil était composé de M<sup>e</sup> Michele A. Pineau, Vice-présidente, siégeant seule en vertu de l'alinéa 14(3)f) du *Code canadien du travail (Partie I—Relations du travail)* (le *Code*). [Note : Au moment des audiences, le banc du Conseil était composé de M<sup>e</sup> Michele A. Pineau, Vice-présidente, de M. Daniel Charbonneau et de M<sup>e</sup> Maureen Flynn, Membres. Toutefois, pendant que l'affaire était en délibéré, M<sup>e</sup> Flynn a cessé d'être membre représentatif et le délibéré s'est poursuivi avec M<sup>e</sup> Pineau siégeant seule.] ...

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, précitée, page 2)

[62] La membre à laquelle la Vice-présidente fait référence dans cette note explicative est elle-même devenue Vice-présidente du Conseil après que les audiences ont été complétées dans cette affaire.

[63] Il s'avère important à cet égard de faire référence aux dispositions contenues à l'article 14.1 du *Code*. Cet article prévoit précisément qu'en cas d'empêchement d'un des membres du banc, le président de la formation (le Président ou un Vice-président du Conseil) peut trancher seul l'affaire dont la formation était saisie :

14.1. En cas de décès ou d'empêchement d'un membre représentant des employés ou des employeurs, le président de la formation peut trancher seul l'affaire dont la formation était saisie, sa décision étant réputée être celle de la formation.

[64] Dans le cas d'un membre représentatif qui devient Vice-président du Conseil, il est clair que sa nouvelle situation constitue un empêchement à l'exercice de ses fonctions de membre. En effet, il serait incompatible avec les exigences de neutralité de la fonction de Vice-président qu'un membre représentant les intérêts particuliers des employeurs puisse poursuivre certains mandats à ce titre tout en exerçant une fonction de Vice-président du Conseil.

[65] Une situation pareille contreviendrait manifestement à l'esprit du *Code*. Il est d'ailleurs important de rappeler que le paragraphe 11(2) du *Code* prévoit que les membres à temps plein ne peuvent exercer un autre emploi ou une autre charge rémunérés. Cette disposition du *Code* prévoit en outre que les membres à temps partiel ne peuvent exercer un autre emploi ou une autre charge rémunérés qui seraient incompatibles avec l'exercice des attributions conférées par le *Code*.

[66] In those circumstances, the Vice-Chairperson was required to sit alone pursuant to section 14(3)(f) of the *Code* for this case to continue.

### C–Businesses Identified in the Original Application

[67] In its March 19, 2004, letter decision in *Société des Arrimeurs de Québec Inc. et al. (LD 1043)*, supra, the original panel found that the Canadian Salt Company Limited, Québec Métal Recyclé (FNF) Inc., Centre de distribution Sillery Inc., Coopérative fédérée de Québec, and Falconbridge Limited were not employers actively engaged in the longshoring industry.

[68] In its reasons for decision, the Board explained its findings, and noted the same decision with regard to IMTT-Québec Inc.

[69] In its original application, Local 3810 asked the Board to order that new employers be covered by its bargaining certificate. Thus the original panel had to analyze the activities of those employers and determine whether they were actively engaged in the longshoring industry within the meaning of section 34(1) of the *Code*, which reads as follows:

34.(1) Where employees are employed in

(a) the long-shoring industry...

the Board may determine that the employees of two or more employers **actively engaged in the industry** in the geographic area **constitute a unit appropriate for collective bargaining** and may, subject to this Part, certify a trade union as the bargaining agent for the unit.

(emphasis added)

[70] The original panel analyzed the Board case law on the concept of longshoring, provided a detailed picture of changes in that case law, and summarized the principles arising from this case law as follows:

[49] It is possible to draw some conclusions from these decisions with respect to the principles applicable to the concept of longshoring. A first principle is that for an employer to be actively engaged in the longshoring industry, its operations must substantially involve the loading and unloading of vessels. If these activities are only incidental to maritime transportation or if they are performed by others, the

[66] Dans ces circonstances, il était nécessaire que la Vice-présidente soit saisie seule du dossier pour la poursuite de cette affaire, et ce, en vertu de l'alinéa 14(3)f) du *Code*.

### C – Les entreprises visées par la demande initiale

[67] Dans sa décision-lettre du 19 mars 2004 dans *Société des Arrimeurs de Québec Inc. et autres (LD 1043)*, précitée, le banc initial a conclu que la Société canadienne de Sel, Limitée, Québec Métal Recyclé (FNF) Inc., le Centre de distribution de Sillery Inc., la Coopérative fédérée de Québec et Falconbridge Limitée n'étaient pas des employeurs véritablement actifs dans le secteur du débarbage.

[68] Dans ses motifs de décision, le Conseil a par la suite expliqué pourquoi il en était venu à cette conclusion et a alors précisé qu'il en était de même pour l'entreprise IMTT-Québec Inc.

[69] Dans sa demande initiale, la section locale 3810 demandait au Conseil de déclarer que de nouveaux employeurs étaient visés par son certificat d'accréditation. Le banc initial devait donc analyser les activités de ces employeurs et évaluer s'ils étaient véritablement actifs dans le secteur du débarbage au sens du paragraphe 34(1) du *Code*. En effet, cette disposition du *Code* se lit comme suit :

34.(1) Le Conseil peut décider que les employés de plusieurs employeurs **véritablement actifs dans le secteur en cause**, dans la région en question, **constituent une unité habile à négocier collectivement** et, sous réserve des autres dispositions de la présente partie, accréditer un syndicat à titre d'agent négociateur de l'unité, dans le cas des employés qui travaillent :

a) dans le secteur du débarbage...

(c'est nous qui soulignons)

[70] Le banc initial a analysé la jurisprudence du Conseil portant sur la notion de débarbage. Il a dressé un portrait détaillé de l'évolution de cette jurisprudence. Il a par la suite résumé les principes qui ressortent de cette jurisprudence de la manière suivante :

[49] Ces décisions nous permettent de tirer certaines conclusions sur les principes applicables à la notion de débarbage. Un premier principe veut que, pour qu'un employeur soit véritablement actif dans le secteur du débarbage, ses activités doivent porter de façon substantielle sur des activités de chargement et de déchargement de navires. Si ces activités ne sont qu'incidentes au transport maritime ou

business will not be deemed to be engaged in the longshoring industry. The fact that the business falls under federal jurisdiction does not automatically make its operations incidental to maritime transportation or make it “actively engaged in the longshoring industry.” It is necessarily to define the true nature of the employer’s operations (see *Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen’s Association, Local 1739, et al.* (1983), 51 N.R. 182 (F.C.A., no. A-799-81); and *Halifax Offshore Terminal Services Limited et al., supra*).

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339), supra*, page 20)

[71] The original panel then noted the criteria established by the Board in *Secunda Marine Services Limited et al.*, [1999] CIRB no. 16; and 61 CLRBR (2d) 203, for determining whether an employer is actively engaged in the longshoring industry. It also referred to the Board’s decision in *Irving Shipbuilding Inc. et al.*, [2002] CIRB no. 153; and 91 CLRBR (2d) 71 (upheld in a majority decision by the Federal Court of Appeal in *J. D. Irving, Ltd. v. General Longshore Workers, Checkers and Shipliners of the Port of Saint-John, N.B. Local 273 of the International Longshoremen’s Association*, [2003] 4 F.C. 1080 (C.A., no. A-96-02):

[55] *Secunda Marine Services Limited et al., supra*, heard after the legislative amendments to the *Code*, established the essential criteria to be used in determining what constitutes being “actively engaged” in the longshoring industry: the frequency of the work, its regularly, its severability, whether it is longshoring or ancillary work, and the potential threat to labour relations in choosing between alternative characterizations of the work. On the question of labour relations, the Board reiterated the concerns of the CIRB in *Halifax Grain Elevator Limited, supra*; *Équipements Bellemare Ltée, supra*; and *M&M Manufacturing Limited, supra*, that to allow an exception for one business with respect to what are clearly longshoring activities merely encourages others to act in the same way, which undermines the collective bargaining system and defeats the purpose of the provisions of section 34 of the *Code*. Lastly, *Irving Shipbuilding Inc. et al., supra*, determined that it was inappropriate to allow an employer to destabilize labour relations (in the Port of Saint John) by using its own employees for regular longshoring work in order to undermine the scope of an existing certification order.

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339), supra*, pages 21–22)

[72] The original panel then applied the principles arising from that case law to the six employers concerned, analyzing each employer individually. It should be noted that the original panel heard the original application for 18 days. Thus, the original panel’s findings were findings of fact that were based

si elles sont effectuées par d’autres, l’entreprise ne sera pas considérée comme oeuvrant dans le secteur du débardage. Que l’entreprise soit de compétence fédérale ne rend pas automatiquement ses activités incidentes au transport maritime « véritablement actives dans le secteur en cause ». Il faut définir la vraie nature des activités de l’employeur (voir *Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen’s Association, Local 1739, et al.* (1983), 51 N.R. 182 (C.A.F., dossier n° A-799-81); et *Halifax Offshore Terminal Services Limited et autres, précitée*).

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339), précitée*, page 20)

[71] Le banc initial a ensuite rappelé les critères établis par le Conseil dans l’affaire *Secunda Marine Services Limited et autres*, [1999] CCRI n° 16; et 61 CLRBR (2d) 203, afin de déterminer si un employeur est véritablement actif dans le secteur du débardage. Il a en outre fait référence à la décision que le Conseil a rendue dans *Irving Shipbuilding Inc. et autre*, [2002] CCRI n° 153; et 91 CLRBR (2d) 71 (confirmée par la majorité de la Cour d’appel fédérale dans *J.D. Irving, Ltd. c. General Longshore Workers, Checkers and Shipliners of the Port of Saint-John (N.-B.), section locale 273 de l’Association internationale des débardeurs*, [2003] 4 C.F. 1080 (C.A., dossier n° A-96-02) :

[55] L’affaire *Secunda Marine Services Limited et autres, précitée*, tranchée à la suite des modifications législatives au *Code*, établit des critères incontournables pour déterminer ce qui constitue être « véritablement actif » dans le secteur du débardage : la fréquence des travaux, leur régularité, leur caractère dissociable, s’il s’agit de travaux accessoires et enfin l’effet dissuasif sur les relations du travail dans le port en question. Sur la question des relations du travail, le Conseil reprend les préoccupations du CCRT dans les affaires *Halifax Grain Elevator Limited, précitée*; *Équipements Bellemare Ltée, précitée*; et *M&M Manufacturing Limited, précitée*, que de permettre l’écart de l’un concernant ce qui est clairement des activités de débardage n’est que d’encourager d’autres à agir de la même façon, ce qui aurait pour effet de miner le régime de négociation collective et faire échec à la raison d’être des dispositions de l’article 34 du *Code*. Enfin, l’affaire *Irving Shipbuilding Inc. et autre, précitée*, boucle cette boucle en statuant qu’il n’y a pas lieu de permettre à un employeur de déstabiliser les relations du travail dans le port de Saint John en utilisant ses propres employés pour des activités régulières de débardage afin de faire échec à la portée d’une ordonnance d’accréditation existante.

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339), précitée*, pages 21-22)

[72] Le banc initial a par la suite appliqué les principes émanant de cette jurisprudence à chacun des six employeurs concernés. Une analyse individuelle a été faite pour chacun d’entre eux. Il y a lieu de rappeler que le banc initial a entendu les parties dans ce dossier durant 18 jours. Les conclusions du banc initial sont

on its assessment of the evidence adduced and the testimony heard during those 18 hearing days.

[73] On the basis of its analysis of the six employers' activities, the original panel found that those employers were not actively engaged in the longshoring industry.

[74] However, the reconsideration panel wants to point out that the fact that an employer is not actively engaged in the longshoring industry does not prevent longshoring activities from being carried out for them.

[75] Thus, if a company can transport its goods by ship and if those goods must be loaded and unloaded, in all likelihood, longshoring activities will be carried out along the way. The fact that a subcontractor loads and unloads the goods and is actively engaged in the longshoring industry does not make the client business an employer actively engaged in the longshoring industry. In such a case, the subcontractor, not the client business, should probably be covered by the geographic certification order for that area.

[76] Similarly, although many provincially-regulated companies may be client businesses of federally-regulated companies, they still fall under provincial jurisdiction. The fact that a provincially-regulated business awards a contract to a federally-regulated business does not automatically make the businesses jurisdictionally undifferentiated.

[77] In this regard, it is worth noting the following comments by the Board's predecessor, the Canada Labour Relations Board (CLRB), in *Halifax Offshore Terminal Services Limited et al.* (1987), 71 di 157 (CLRB no. 651):

... So would the transportation of goods and equipment to the exploration site if carried out by employees of the exploration company. In these circumstances, even if the goods and equipment were transported across provincial boundaries, the carriage of these goods by the owners would not constitute interprovincial transportation within the scope of the *Code*. For example, companies like The Bay, Canadian Tire, Sears, and many construction companies carry their own goods across

donc des conclusions factuelles qui découlent de son appréciation de la preuve et des témoignages entendus au cours des 18 journées d'audience.

[73] En fonction de l'analyse des activités des six employeurs, le banc initial a conclu qu'ils n'étaient pas véritablement actifs dans le secteur du débardage.

[74] Le banc de révision tient cependant à préciser que le fait qu'un employeur ne soit pas véritablement actif dans le secteur du débardage n'empêche pas que des activités de débardage puissent être accomplies pour son propre compte.

[75] Dès lors, si une entreprise a recours au transport maritime pour ses produits et que ceux-ci doivent être chargés et déchargés, il y aura, selon toute probabilité, une activité de débardage en cours de route. Si c'est un sous-traitant qui exerce ces activités de chargement et de déchargement et qu'il est véritablement actif dans le secteur du débardage, cela ne transforme pas pour autant l'entreprise cliente en employeur véritablement actif dans le secteur du débardage. C'est le sous-traitant qui devrait alors probablement être visé par l'ordonnance d'accréditation par région géographique et non le client.

[76] De la même façon, plusieurs entreprises relevant de la compétence provinciale sont clientes d'entreprises relevant de la compétence fédérale. Leur assujettissement à la compétence provinciale n'est pas pour autant remis en question. L'octroi d'un contrat d'une entreprise relevant de la compétence provinciale à une entreprise relevant de la compétence fédérale ne transforme pas d'office la relation entre les deux entreprises en vases communicants au regard de la compétence législative.

[77] Il s'avère instructif à cet égard de citer les commentaires suivants du Conseil canadien des relations du travail (CCRT), le prédécesseur du Conseil, dans l'affaire *Halifax Offshore Terminal Services Limited et autres* (1987), 71 di 157 (CCRT n° 651) :

... Habituellement, les employés travaillant pour des entreprises s'occupant de prospection relèveraient de la compétence de la province où l'activité se déroule. Il en va de même pour le transport de marchandises et de matériel au lieu où la prospection est effectuée, s'il est assumé par les employés de l'entreprise en question. Dans ces conditions, même si les marchandises et l'équipement étaient transportés en dehors d'une province, le transport de ces marchandises par leur

provincial boundaries every day yet remain within provincial jurisdiction.

If, however, exploration companies decided to use an interprovincial trucking company or a railway to transport their goods across a provincial boundary, this in all likelihood would be classed as interprovincial transportation and it would fall within the ambit of the *Code*. But it would not be the exploration company that would be engaged in interprovincial transportation, it would be the trucking company or the railway company that hauled the goods. The exploration company would be merely a customer of the trucking company or the railway company, it would not be engaged in the trucking or the railway industry. The same can be said here in this application, especially in the circumstances relating to Husky/Bow Valley and Shell who use the facilities at Pier 9 at the Port of Halifax.

(page 172)

[78] Consequently, the reconsideration panel cannot endorse Local 3810's argument that the Board should analyze the activities of subcontractors in order to determine whether the employers concerned are actively engaged in the longshoring industry.

[79] In this application for reconsideration, the subcontractor for each of the six businesses identified is Compagnie d'arrimage de Québec Ltée, doing business under the corporate name St. Lawrence Stevedoring Inc., which is already covered by the bargaining certificate. Thus, the checking work done by that employer for its client businesses must be carried out by employees of the bargaining unit. If that employer uses the services of non-unionized employees to perform longshoring work—particularly checking work—for its client businesses, another, completely different legal issue arises. That issue will be analyzed later on.

[80] Specifically with regard to the businesses identified in the original application by Local 3810, the reconsideration panel has conducted a detailed analysis of the reasons issued by the original panel, which clearly explained that subcontracting longshoring activities does not in itself circumvent the bargaining certificate:

[62] ... The union claims that the Company, like the other employers named in this application, is circumventing section

propriétaire ne constituerait pas du transport interprovincial au sens du *Code*. Ainsi, des compagnies comme La Baie, Canadian Tire, Sears et de nombreuses entreprises de construction transportent chaque jour leurs propres marchandises d'une province à l'autre; pourtant, elles continuent à relever de la compétence provinciale.

Toutefois, si les entreprises de prospection décidaient d'avoir recours à une entreprise de camionnage ou à une compagnie ferroviaire interprovinciale pour transporter leurs marchandises d'une province à l'autre, il serait probablement jugé qu'il s'agit de transport interprovincial et que le *Code* s'applique. Cependant, le transport interprovincial ne serait pas effectué par l'entreprise de prospection, mais par l'entreprise de camionnage ou par la compagnie ferroviaire transportant les marchandises. L'entreprise de prospection serait simplement une cliente de l'entreprise de camionnage ou de la compagnie ferroviaire; elle ne s'occuperait pas de camionnage ou de chemins de fer.

(page 172)

[78] Par conséquent, le banc de révision ne peut entériner l'approche de la section locale 3810 selon laquelle le Conseil devrait analyser les activités exercées par des sous-traitants afin de déterminer si les employeurs concernés sont véritablement actifs dans le secteur du débardage.

[79] Dans le cas qui nous occupe, le sous-traitant pour chacun des six employeurs visés par la présente affaire est la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée faisant affaire sous la raison sociale Arrimage du St-Laurent Inc. Cet employeur est déjà visé par le certificat d'accréditation. Dès lors, les activités de vérification exercées par cet employeur pour le compte des entreprises clientes doivent l'être par les employés de l'unité de négociation. Si cet employeur a recours à des employés non syndiqués pour faire des travaux de débardage, et plus précisément de vérification, pour le compte de ses clientes, un autre débat juridique complètement différent entre en ligne de compte. Cet autre débat sera analysé plus loin.

[80] En ce qui concerne précisément les employeurs visés par la demande initiale de la section locale 3810, le banc de révision a analysé en détail les motifs du banc initial. Ce dernier a bien expliqué que la sous-traitance d'activités de débardage n'était pas en soi un détournement du certificat d'accréditation :

[62] ... Le syndicat reproche à la Société, comme aux autres employeurs visés par cette demande, de contourner l'article 34

34 by subcontracting rather than making direct use of the pool of workers included in the geographic unit.

[63] This reasoning is not valid. Subcontracting with a SAQ member is not circumventing the employer certification. The *Code* does not require businesses dealing with member employers of the employer association to also be members of that association. The *Code* requires that employers **actively engaged** in the longshoring industry to be members of the employer association. ...

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, *supra*, page 23)

[81] The original panel did not err in law when it applied that reasoning to each of the six employers concerned, and there is no need to intervene in that regard.

[82] In its application for reconsideration, Local 3810 also pointed out that, aside from the subcontracting issue, the situation of Falconbridge Limited was similar to that analyzed by the Board in *Irving Shipbuilding Inc. et al.*, *supra*.

[83] It is worth noting that *Irving Shipbuilding Inc. et al.*, *supra*, was an exceptional case that cannot be compared with the present application for reconsideration. In *Irving Shipbuilding Inc. et al.*, *supra*, the Board found that a business in the forestry industry that transported wood chips for an affiliated business was an employer actively engaged in the longshoring industry for the portion of its activities carried out in the Port of Saint John, New Brunswick. **In that case, the business concerned hired its own employees full-time to unload wood chips transported to Pier 20 in the port. The business owned its own barge for transporting wood chips.** The Board therefore found that the company's activities in the port could be differentiated from all other activities because unloading wood chips was its only dockside activity. The Board found that, by their very nature, the company's longshoring activities at the Port of Saint John were an integral part of maritime transport, even though those activities consisted of providing raw materials for the respondents' pulp and paper mills.

[84] In the case of Falconbridge Limited, the original panel clearly explained that an employee of St. Lawrence Stevedoring Inc. was permanently

en ayant recours à la sous-traitance plutôt que de faire appel directement au bassin de travailleurs compris dans l'unité par région géographique.

[63] Ce raisonnement ne tient pas. Avoir recours à la sous-traitance avec un membre de la SAQ n'est pas un détournement de l'accréditation patronale. Le *Code* n'exige pas que les entreprises faisant affaire avec les employeurs membres de l'association patronale soient aussi membres de cette association. Le *Code* exige que les employeurs étant **véritablement actifs** dans le secteur du débardage soient membres de l'association patronale...

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, précitée, pages 23-24)

[81] Le banc initial n'a commis aucune erreur de droit en appliquant ce raisonnement à chacun des six employeurs concernés et il n'y a pas lieu d'intervenir à cet égard.

[82] Dans sa demande de réexamen, la section locale 3810 a aussi fait valoir qu'hormis la question de la sous-traitance, la situation de Falconbridge Limitée était similaire à celle que le Conseil a analysée dans l'affaire *Irving Shipbuilding Inc. et autre*, précitée.

[83] Il y a lieu de rappeler à cet égard que l'affaire *Irving Shipbuilding Inc. et autre*, précitée, était exceptionnelle et ne se compare pas au dossier présentement à l'étude. Dans *Irving Shipbuilding Inc. et autre*, précitée, le Conseil a conclu qu'une entreprise oeuvrant dans le secteur de la foresterie qui transportait des copeaux de bois pour une entreprise affiliée était un employeur véritablement actif dans le secteur du débardage pour la portion de ses activités dans le port de Saint John au Nouveau-Brunswick. **Dans ce cas, l'entreprise en question embauchait ses propres employés à temps plein pour le déchargement de copeaux de bois transportés jusqu'au quai 20 du port. L'entreprise était propriétaire de sa propre barge pour le transport des copeaux.** Le Conseil a alors jugé que les activités de l'entreprise dans le port pouvaient se distinguer de toute autre dans la mesure où le déchargement de copeaux de bois était le seul travail effectué à quai. Le Conseil a conclu que, par leur nature même, les activités de débardage de l'entreprise dans le port de Saint John font partie intégrante du transport maritime, et ce, bien qu'elles consistent à fournir de la matière première pour l'exploitation des usines de pâtes et papiers des intimées.

[84] Dans le cas de Falconbridge Limitée, le banc initial a bien expliqué que c'était un employé d'Arrimage du St-Laurent Inc. qui dirigeait en permanence les activités

assigned to managing the activities for Falconbridge Limited, because the latter **had no employees at the Port of Quebec**. The Board therefore found that the longshoring activities of Falconbridge Limited were incidental to its main activity and that those longshoring activities were carried out by a subcontractor:

[73] **As with all of the businesses covered by this application, we must separate Falconbridge's operations from those of St. Lawrence Stevedoring Inc.** For the purposes of its operations in the Port of Quebec, Falconbridge simply charters a ship in support of its mine in the Far North. ...

[74] Similarly, the Board finds that Falconbridge is mainly operating a mining company and that its unloading activity is only incidental to its main activity. In fact, it does not do this work itself but subcontracts it to a longshoring company that is a member of the employer association. The *Code* does not require businesses doing business with member employers of the employer association to also be members of that association, unless they are **actively engaged** in the longshoring industry, which is not the case here. Since the maritime transportation activities are only incidental to its main activity, this business is not covered by the geographic certification.

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, supra, pages 26–27; emphasis added)

[85] For all these reasons, the reconsideration panel is of the opinion that the original panel did not commit an error in law or in principle that would actually question the interpretation of the *Code* that determined that the Canadian Salt Company Limited, Québec Métal Recyclé (FNF) Inc., Centre de distribution Sillery Inc., Coopérative fédérée de Québec, Falconbridge Limited, and IMTT-Québec Inc. were not employers actively engaged in the longshoring industry. Whether an employer is “actively engaged” in the longshoring industry must be evaluated on a case-by-case basis and according to the facts of each case. The original panel heard the parties to the original application for 18 hearing days and made findings of fact based on the evidence adduced and the testimony heard. There is no need for the reconsideration panel to call these findings into question.

#### **D—Handling of Bulk Cargo and Work Carried out by the 13 Persons Referred to in the Original Application**

[86] In its original application, Local 3810 asked the Board to order that the 13 persons identified in the application carried out work covered by the bargaining certificate.

pour le compte de Falconbridge Limitée et que cette dernière entreprise **n'employait pas de personnel dans les limites du port de Québec**. Le Conseil a donc conclu que les activités de débardage de cet employeur étaient incidentes à son activité principale et que ces activités étaient exercées par un sous-traitant :

[73] **Comme pour toutes les entreprises visées par cette demande, il faut dissocier les activités de Falconbridge de celles d'Arrimage du St-Laurent Inc.** Aux fins de ses activités dans le port de Québec, Falconbridge ne fait qu'affréter un navire au soutien de sa mine dans le Grand Nord...

[74] De même, le Conseil constate que Falconbridge exploite principalement une entreprise minière et que son activité de déchargement n'est qu'incidente à son activité principale. En fait, elle ne s'en charge pas elle-même, mais sous-traite cette activité à une entreprise de débardage membre de l'association patronale. Le *Code* n'exige pas que les entreprises faisant affaire avec les employeurs membres de l'association patronale soient aussi membres de cette association, à moins d'être **véritablement actives** dans le secteur du débardage, ce qui n'est pas le cas ici. Les activités de transport maritime n'étant qu'incidentes à son activité principale, cette entreprise n'est pas visée par l'accréditation par région géographique.

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, précitée, pages 26-27; c'est nous qui soulignons)

[85] Pour toutes ces raisons, le banc de révision estime que le banc initial n'a pas commis d'erreurs de droit ou de principe qui remettent véritablement en question l'interprétation du *Code* en concluant que la Société canadienne de Sel, Limitée, Québec Métal Recyclé (FNF) Inc., le Centre de distribution de Sillery Inc., la Coopérative fédérée de Québec, Falconbridge Limitée et IMTT-Québec Inc. n'étaient pas des employeurs véritablement actifs dans le secteur du débardage. L'évaluation du caractère « véritablement actif » d'un employeur dans le secteur du débardage doit se faire au cas par cas et en fonction des faits propres à chaque affaire. Le banc initial a entendu les parties en audience durant 18 jours dans ce dossier et a tiré des conclusions de fait à la lumière de la preuve et des témoignages entendus. Il n'y a pas lieu pour le banc de révision de remettre en question ces conclusions.

#### **D – Les travaux des treize personnes visées par la demande initiale et la manutention des cargaisons en vrac**

[86] Dans sa demande initiale, la section locale 3810 demandait au Conseil de déclarer que treize personnes dont les noms y étaient mentionnés exécutaient des travaux visés par le certificat d'accréditation.

[87] Local 3810 indicated that it had filed “many grievances regarding compliance with its jurisdiction, but given CUPE’s limited resources, it would be impossible to refer all the grievances to arbitration.”

[88] Also in the original application, Local 3810 claimed that bulk cargo checking work should be done by employees of the bargaining unit.

[89] The reconsideration panel finds the response from the SAQ in the original application compelling. The investigating officer’s report in the original file summarizes some of the arguments made by the SAQ as follows:

Moreover, in a case from 2002 that involved the same parties, the Board ruled that “the disputes at issue do not fall outside the scope of the collective agreement.” The respondents state that the applicant should therefore submit issues regarding the interpretation and application of the collective agreement to an arbitrator, who has sole jurisdiction in this regard ...

(translation)

[90] The reconsideration panel consulted the 2002 decision that the SAQ referred to. Indeed, in *Société des Arrimeurs de Québec Inc.*, May 2, 2002 (CIRB LD 652), Local 3810 also filed an application pursuant to section 34(7) of the *Code*, and claimed, among other things, that SAQ did not abide by the grievance settlement procedure set out in the collective agreement. It added that the Compagnie d’arrimage de Québec Ltée did not respect the collective agreement when it sought outside employees to occupy checker positions.

[91] The Board’s findings in that case read in part as follows:

... For the purposes of this decision, it is not necessary to repeat these articles. It should simply be noted that article 1 of the agreement addresses union recognition. ...

...

In such circumstances, the Board’s policy is to hear only those cases involving important public issues pursuant to the *Code* and disputes falling outside the scope of the collective agreement in question. ...

...

[87] Elle mentionnait alors qu’elle avait présenté « une multitude de griefs à l’égard du respect de sa juridiction syndicale, mais il serait impraticable de procéder au renvoi à l’arbitrage de tous les griefs étant donné les ressources limitées du SCFP ».

[88] Dans cette même demande initiale, la section locale 3810 alléguait que les travaux de vérification de la marchandise en vrac devraient être effectués par les employés de l’unité de négociation.

[89] Le banc de révision se sent interpellé par la réponse alors apportée par la SAQ dans le dossier initial. Dans le rapport de l’agent enquêteur au dossier initial, certains des arguments de la SAQ ont été résumés ainsi :

Par ailleurs, le Conseil a statué en 2002 dans un dossier impliquant les mêmes parties que « les différends en l’espèce ne débordent pas du champ d’application de la convention collective ». Les intimés soutiennent qu’il y a donc lieu pour le requérant de soumettre les questions d’interprétation et d’application de la convention collective à un arbitre, qui seul possède une juridiction à cet égard...

[90] Le banc de révision a consulté la décision de 2002 à laquelle la SAQ faisait alors référence. Effectivement, dans *Société des Arrimeurs de Québec Inc.*, 2 mai 2002 (CCRI LD 652), la section locale 3810 avait aussi présenté une demande en vertu du paragraphe 34(7) du *Code*. Elle faisait entre autres valoir que la SAQ ne respectait pas la procédure de règlement des griefs prévue dans la convention collective. Elle ajoutait que la Compagnie d’arrimage de Québec Ltée ne respectait pas la convention collective en recherchant des employés externes pour occuper des fonctions de vérificateur.

[91] Les conclusions du Conseil dans cette affaire se lisent comme suit :

... Il n’est pas essentiel, pour les fins de la présente décision, de répéter ces dispositions de la convention collective. Il suffit de mentionner que l’article 1 de la convention porte sur la reconnaissance syndicale...

...

Dans de telles circonstances, la politique du Conseil est d’instruire seulement les affaires qui soulèvent des questions sérieuses d’intérêt public au sens du *Code*, ou qui traitent de différends qui débordent du champ d’application de la convention collective concernée...

...

In the present matter, the applicant has not demonstrated that the disputes between the parties raise a public issue. The Board also finds that the disputes at issue do not fall outside the scope of the collective agreement and must therefore be treated in accordance with the grievance process and arbitration procedure set out in the collective agreement. It is therefore an arbitrator's role, appointed pursuant to the provisions of the collective agreement, to resolve the issue.

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (LD 652)*, supra, pages 3-5)

[92] In this application for reconsideration, the reconsideration panel has carefully read the original panel's analysis about the 13 persons identified in the application and the handling of bulk cargo. The reconsideration panel has difficulty understanding the legal arguments that led the original panel to extend the scope of its jurisdiction on this matter and to find that those 13 persons did not do checking work.

[93] Of the 13 persons identified in the original application, seven were supervisors. With regard to the supervisors, the reconsideration panel understands the original panel's reasoning when it concluded that "it is clear that the question of whether supervisors are doing checking work, and consequently the work of the unit, falls expressly within the interpretation of the collective agreement," *Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, supra, page 39. The original panel added the following comments:

[105] ... Clause 1.05 states that only members of the bargaining unit may perform the work that is within its jurisdiction.

"1.05 Subject to clause 1.07, no person, except those included in the bargaining unit, shall have the right to perform the work that is within the jurisdiction of said bargaining unit.

(translation)"

[106] It is not the role of the Board to rule on possible contraventions of the collective agreement. That function falls within the exclusive jurisdiction of the grievance arbitrator, as set out in section 57 of the *Code*. The Board may not claim this function as its own on the ground that the members of the union do not have the means to act on their numerous grievances.

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, supra, pages 35-36)

[94] However, the reconsideration panel has difficulty understanding the original panel's finding with regard

Dans la présente affaire, le requérant n'a pas démontré que les différends entre les parties soulèvent une question d'intérêt public. Le Conseil est également d'avis que les différends en l'espèce ne débordent pas du champ d'application de la convention collective, de sorte qu'ils doivent faire l'objet de la procédure de règlement des griefs et d'arbitrage prévue à la convention collective. Il revient donc à un arbitre, nommé selon les dispositions de la convention collective, de trancher cette affaire.

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (LD 652)*, précitée, pages 4-6)

[92] Dans l'affaire qui nous occupe, le banc de révision a lu avec attention l'analyse du banc initial au regard des treize personnes visées par la demande et de la question de la manutention des cargaisons en vrac. Il comprend difficilement les fondements juridiques qui ont pu inciter le banc initial à étendre la portée de sa compétence à cet égard et à conclure que les treize personnes visées n'exerçaient pas des tâches de vérification.

[93] Parmi les treize personnes mentionnées dans la demande initiale, sept étaient des surintendants. Le banc de révision comprend le raisonnement du banc initial qui concluait à leur égard qu'« il est clair que la question de savoir si les surintendants font du travail de vérification et par conséquent le travail de l'unité relève carrément de l'interprétation de la convention collective », *Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, précitée, page 39. Il ajoutait les commentaires suivants à ce sujet :

[105] ... L'article 1.05 prévoit que seuls les membres de l'unité de négociation peuvent faire les travaux qui relèvent de celle-ci :

« 1.05 Sous réserve de la clause 1.07, aucune autre personne, sauf celles incluses dans l'unité de négociation, n'aura droit d'accomplir les travaux qui relèvent de ladite unité de négociation. »

[106] Ce n'est pas le rôle du Conseil de juger des infractions à la convention collective, le cas échéant. Cette fonction relève de la compétence exclusive de l'arbitre de griefs, tel que le prévoit l'article 57 du *Code*. Le Conseil ne peut s'arroger cette fonction au motif que les membres du syndicat n'ont pas les moyens de donner suite à leurs nombreux griefs.

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, précitée, pages 35-36)

[94] Par contre, le banc de révision comprend mal la conclusion du banc initial que l'on retrouve à la toute

to those supervisors and the six other persons concerned that is set out at the very end of its reasons for decision:

[122] For these reasons, the Board

...

• declares that, unless directly engaged in the loading and unloading of ships, the employees mentioned in paragraph 7 of the application [the 13 persons identified in the original application, including the seven supervisors] are not performing checking work; ...

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, *supra*, page 39)

[95] Since the Board cannot assume the jurisdiction of an adjudicator in order to determine whether specific work constitutes checking work, and thus work that is the responsibility of the bargaining unit, the Board should have ended its analysis at that point.

[96] The wording of Local 3810's bargaining certificate is very general, covering "all employees working as cargo checkers for employers in the longshoring industry in the geographical region of the Port of Quebec."

[97] The role of a grievance arbitrator is to determine whether specific work done by certain persons at a certain times constitutes checking work, and thus work that is the responsibility of the bargaining unit within the meaning of the collective agreement.

### 1—Handling of Bulk Cargo

[98] The reconsideration panel finds that the original panel's analysis of the meaning of the expression "cargo" in determining whether the persons identified in the original application do checking work, as well as the reference to clause 1.09 of the collective agreement on new work methods, was uncalled for.

[99] First of all, the expression "cargo," as used in the bargaining certificate, is a general expression used in the maritime transportation industry. Unless the Board expressly excludes a type of cargo from the actual description set out in a bargaining certificate (as was the case, for example, in *Bayside Port Employers Association Inc.*, [2004] CIRB no. 293; and 121

fin de ses motifs concernant ces mêmes surintendants en plus des six autres personnes concernées et selon laquelle :

[122] Pour ces motifs, le Conseil :

...

• déclare qu'à défaut d'être directement affectés au chargement et au déchargement des navires, les employés mentionnés au paragraphe 7 de la demande [liste des treize personnes mentionnées dans la demande initiale incluant les sept surintendants] n'exercent pas des tâches de vérification...

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, précitée, page 39)

[95] Dans la mesure où le Conseil ne peut s'arroger la compétence d'un arbitre pour déterminer si des travaux particuliers constituent de la vérification et par conséquent des travaux qui relèvent de l'unité de négociation, l'analyse du Conseil aurait dû prendre fin à cette étape.

[96] Le certificat d'accréditation de la section locale 3810 est formulé d'une manière très générale et vise « tous les employés affectés à la vérification des cargaisons à l'emploi de tous les employeurs oeuvrant dans le domaine du débarquement dans les limites du territoire géographique du port de Québec ».

[97] Déterminer si les travaux particuliers exécutés par certaines personnes à un moment précis sont des travaux de vérification et par conséquent des travaux qui relèvent de l'unité de négociation au sens de la convention collective relève de la compétence de l'arbitre de griefs.

### 1 – La manutention des cargaisons en vrac

[98] Le présent banc de révision conclut que l'analyse du banc initial portant sur la signification du terme « cargaison » afin de déterminer si les personnes visées dans la demande initiale exécutaient des travaux de vérification et la référence à la clause 1.09 de la convention collective portant sur les nouvelles méthodes de travail n'avaient pas lieu d'être.

[99] Tout d'abord, il ressort du terme « cargaison », tel que mentionné dans le certificat d'accréditation, qu'il s'agit d'un terme général dans le secteur du transport maritime. Lorsque le Conseil n'exclut pas expressément un type de cargaison dans la description même d'un certificat d'accréditation (comme c'était le cas par exemple dans l'affaire *Bayside Port Employers*

CLRBR (2d) 1, where bulk cargo was explicitly excluded), there is no reason to conclude that implicit exclusions exist.

[100] It is an established principle in matters of certification that, when the Board wishes certain work or specific aspects to be excluded, it expressly sets out those exclusions in the bargaining certificate. Otherwise, what is not expressly excluded should be included in the intended scope of the bargaining certificate. Thus, in this application for reconsideration, that principle should be applied to bulk cargo.

[101] In its reasons for decision, the original panel did not make any formal findings with regard to bulk cargo, but it suggested that bulk cargo was excluded from the intended scope of the certification certificate. It then indicated to the parties that they could negotiate an agreement on this point or refer it to arbitration because a clause of the collective agreement dealt with new work methods or new processes. The reconsideration panel notes that the original panel made the following comments:

[102] ... Given the preceding analysis, goods or cargo are limited to individual commodities, which are counted and checked....

...

[104] The preceding analysis also makes it possible to respond to the union's concerns that, because of the development of other activities in the Port, the work of checkers now includes certain activities related to bulk cargo. Although bulk cargo has never been part of checkers' assignments, the collective agreement very specifically states that "new work methods, new processes for the loading or unloading of ships" may be **subject to an agreement or to recourse to adjudication:**

**"1.09 Should a dispute arise with respect to new work methods, new processes for the loading or unloading of ships, or any related operation that affects the health or safety of workers, the parties shall meet to resolve the dispute, and should they be unable to reach agreement, the dispute shall be submitted to adjudication,** in accordance with the procedure set out in other provisions of this agreement.

(translation; emphasis added)"

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339), supra*, page 35)

[102] In this regard, the reconsideration panel must point out that only the Board can amend the description set out in the bargaining certificate, as indicated in

*Association Inc.*, [2004] CCRI n° 293; et 121 CLRBR (2d) 1, où les cargaisons en vrac étaient explicitement exclues), il n'y a aucune raison de conclure qu'il existe des exclusions implicites.

[100] Il est un principe établi en matière d'accréditation que lorsque le Conseil souhaite que certaines tâches ou éléments précis soient exclus, il énonce expressément ces exclusions dans le certificat d'accréditation. Dans le cas contraire, ce qui n'est pas expressément exclu devrait être inclus dans la portée intentionnelle du certificat. Il devrait donc en être de même pour les cargaisons en vrac dans le présent dossier.

[101] Dans ses motifs de décision, le banc initial n'a pas énoncé de conclusions formelles au regard des cargaisons en vrac tout en laissant entendre qu'elles étaient exclues de la portée intentionnelle du certificat d'accréditation. Il a ensuite mentionné aux parties qu'elles pourraient négocier une entente à ce sujet ou s'en remettre à un arbitre puisqu'une clause de la convention collective traitait des nouvelles méthodes de travail ou nouveaux procédés. Rappelons à ce sujet les commentaires suivants du banc initial :

[102] ... Compte tenu de l'analyse précédente, la marchandise ou cargaison se limite aux denrées individuelles, qui se comptent et se vérifient.

...

[104] ... Dans la mesure où le vrac n'a jamais fait partie des attributions des vérificateurs, la convention collective prévoit très précisément que « de nouvelles méthodes de travail, de nouveaux procédés pour le chargement ou le déchargement des navires » peuvent **faire l'objet d'une entente ou d'un recours à l'arbitrage :**

**« 1.09 Si un différend surgit au sujet de nouvelles méthodes de travail, de nouveaux procédés pour le chargement ou le déchargement des navires, ou de toute opération connexe qui affecte la santé ou la sécurité des travailleurs, les parties devront se rencontrer pour résoudre le différend, et si elles ne réussissent pas à s'entendre, le différend sera soumis à l'arbitrage,** conformément à la procédure exposée dans d'autres dispositions de la présente convention.

(c'est nous qui soulignons) »

(*Société des Arrimeurs de Québec Inc. (339)*, précitée, page 35)

[102] Le banc de révision doit rappeler à cet égard que le Conseil est le seul à pouvoir modifier la description du certificat d'accréditation. C'est ce que le Conseil a

*Robert Matthews et al.*, [1999] CIRB no. 40; 57 CLRBR (2d) 235; and 2000 CLLC 220-041:

[20] Our Board has consistently held that the determination of appropriate bargaining units is the preserve of the Board. Sections 16(p)(v), 18.1, 27 and 28 of the *Code* provide the Board with the exclusive power to determine the appropriateness of a bargaining unit. The Board may expand or reduce the proposed unit, but it is not up to the parties, through collective agreements, to alter the size and scope of the unit declared by the Board to be appropriate. Therefore, unlike most provincial jurisdictions, once the Board determines an appropriate bargaining unit, the parties cannot negotiate its boundaries to exclude persons for whom the union is recognized as the exclusive bargaining agent (see *Wardair Canada (1975) Ltd.* (1983), 53 di 26; and 2 CLRBR (NS) 129 (CLRBR no. 409); *Canadian Broadcasting Corporation* (1982), 44 di 19; and 1 CLRBR (NS) 129 (CLRBR no. 383); *Teleglobe Canada* (1979), 32 di 270, [1979] 3 Can LRBR 86; and 80 CLLC 16,025 (partial report) (CLRBR no. 198); *Bell Canada* (1981), 43 di 86; and [1982] 3 Can LRBR 113 (CLRBR no. 300); *B.D.C. Limited* (1981), 43 di 140; and [1982] 1 Can LRBR 365 (CLRBR no. 302); *Sunwapta Broadcasting Limited* (1981), 43 di 218 (CLRBR no. 309); and *Murray Bay Marine Terminal Inc.* (1981), 46 di 55 (CLRBR no. 352)).

(pages 6; 239; and 143,364)

[103] Moreover, the Board is not responsible for interpreting the provisions of a collective agreement. Thus, the original panel was not entitled to find that clause 1.09 of the collective agreement covered bulk cargo. In any case, the reconsideration panel notes that, aside from exceptional situations, the intended scope of a bargaining certificate is not subject to negotiation or to arbitration.

[104] If one of the parties wishes bulk cargo to be expressly excluded from the definition set out in the bargaining certificate, it must submit a formal application to the Board to that effect, pursuant to section 18 of the *Code*. The Board—not an arbitrator—is responsible for evaluating such an application. In this application for reconsideration, Local 3810 specified in its original application that it was not making an application for an amendment of the existing bargaining certificate.

## 2—Sequence of Intervention by Means of Arbitration

[105] The reconsideration panel realizes that the present dispute may cause some confusion with regard to the role of a grievance arbitrator. First of all, the question of whether bulk cargo is included or excluded

rappelé dans l'affaire *Robert Matthews et autres*, [1999] CCRI n° 40; 57 CLRBR (2d) 235; et 2000 CLLC 220-041 :

[20] Le Conseil a toujours statué qu'il est seul habilité à déterminer les unités habiles à négocier. Le sous-alinéa 16p)(v) ainsi que les articles 18.1, 27 et 28 du *Code* confèrent au Conseil le pouvoir exclusif de déterminer l'unité habile à négocier. Le Conseil peut élargir ou restreindre l'unité proposée, mais il n'appartient pas aux parties de modifier, par le truchement de conventions collectives, la taille et la portée de l'unité que le Conseil a jugé habile à négocier. Par conséquent, contrairement à ce qui se passe dans la plupart des provinces, une fois que le Conseil détermine l'unité habile à négocier, les parties ne peuvent, par la négociation, modifier les limites de celle-ci pour en exclure des personnes pour lesquelles le syndicat est reconnu comme agent négociateur exclusif (voir *Wardair Canada (1975) Ltée* (1983), 53 di 26; et 2 CLRBR (NS) 129 (CCRT n° 409); *Société Radio-Canada* (1982), 44 di 19; et 1 CLRBR (NS) 129 (CCRT n° 383); *Télé globe Canada* (1979), 32 di 270; [1979] 3 Can LRBR 86; et 80 CLLC 16,025 (rapport partiel) (CCRT n° 198); *Bell Canada* (1981), 43 di 86; et [1982] 3 Can LRBR 113 (CCRT n° 300); *B.D.C. Limitée* (1981), 43 di 140; et [1982] 1 Can LRBR 365 (CCRT n° 302); *Sunwapta Broadcasting Limited* (1981), 43 di 218 (CCRT n° 309); et *Murray Bay Marine Terminal Inc.* (1981), 46 di 55 (CCRT n° 352)).

(pages 6; 239; et 143,364)

[103] Par ailleurs, il n'appartient pas au Conseil d'interpréter les dispositions d'une convention collective. Dès lors, il n'était pas loisible au banc initial de conclure que la clause 1.09 de la convention collective en question visait les marchandises en vrac. Quoi qu'il en soit, le banc de révision rappelle qu'à moins de situations exceptionnelles, la portée intentionnelle d'un certificat d'accréditation n'est ni négociable ni arbitral.

[104] Si l'une des parties souhaite que les cargaisons en vrac soient expressément exclues de la définition du certificat d'accréditation, elle doit présenter au Conseil une demande en bonne et due forme à cet égard, et ce, en vertu de l'article 18 du *Code*. Ce sera au Conseil d'évaluer cette demande et non à un arbitre. Dans le cas qui nous occupe, la section locale 3810 a bien précisé dans sa demande initiale qu'elle ne demandait nullement une modification du certificat d'accréditation existant.

## 2 – La séquence d'intervention de l'arbitrage

[105] Le banc de révision comprend que le présent dossier puisse jeter une certaine confusion dans les esprits quant au rôle de l'arbitre de griefs. Dans un premier temps, l'inclusion ou l'exclusion des cargaisons

from the definition set out in the bargaining certificate cannot alone be the subject of arbitration because determining the intended scope of the bargaining certificate is the Board's role. However, the actual subject matter of the present application for reconsideration should clearly be the subject of arbitration.

[106] In fact, Local 3810's real concern is that it believes that certain work done by persons who are not members of the bargaining unit constitutes checking work under clause 1.05 of the collective agreement, and thus, it is work that should be done by the five employees who are members of the bargaining unit. It is the role of an arbitrator to determine whether specific work done at specific times constitutes work that is the responsibility of the bargaining unit within the meaning of clause 1.05 of the collective agreement.

[107] Furthermore, the fact that bulk cargo is not excluded from the intended scope of the bargaining certificate does not mean that work done by the persons identified in Local 3810's original application automatically constitutes checking work; the arbitrator would have to rule on that point. In fact, the nature of checking work depends, not on the type of cargo, but on the actual activity.

[108] In future, longshoring methods may change and, for a variety of reasons, it may be necessary to use different checking processes for bulk cargo. In such a case, an arbitrator could very well find that work that did not previously constitute bulk cargo checking work within the meaning of the collective agreement, because of the processes used at the time, does constitute checking work at another time. Such an evaluation would depend on the facts of each case.

[109] In its original application, Local 3810 noted that it did not have the necessary resources to refer all the grievances regarding those issues to arbitration. The reconsideration panel is dismayed that the parties to this dispute have been before the Board for so many years. A grievance arbitrator is nevertheless the only authority empowered to settle disputes arising from the interpretation of the collective agreement.

en vrac ne peut faire l'objet d'un arbitrage en soi puisque la détermination de la portée intentionnelle du certificat d'accréditation est du ressort du Conseil. Par contre, il est clair que l'objet réel du présent litige devrait, lui, faire l'objet d'un arbitrage.

[106] En effet, la préoccupation réelle de la section locale 3810 découle du fait qu'elle estime que certains travaux exécutés par des personnes non incluses dans l'unité de négociation constituent des travaux de vérification visés par la clause 1.05 de la convention collective qui devraient être exécutés par les cinq employés inclus dans l'unité. Il est du ressort de l'arbitre de déterminer si des travaux particuliers exécutés à un moment précis constituent du travail qui relève de l'unité de négociation au sens de la clause 1.05 de la convention collective.

[107] Par ailleurs, le fait que les cargaisons en vrac ne soient pas exclues de la portée intentionnelle du certificat ne fait pas en sorte que les travaux effectués par les personnes visées par la section locale 3810 dans sa demande initiale deviennent automatiquement des travaux de vérification. Ce sera à l'arbitre de trancher cette question. En effet, la nature de la vérification ne dépend pas du type de cargaison lui-même mais bien de l'activité proprement dite.

[108] Dans l'avenir, il est possible que les méthodes de débardage soient modifiées et que, pour une raison ou une autre, il soit nécessaire d'avoir recours à des techniques différentes de vérification pour des cargaisons en vrac. Dans ce cas, un arbitre pourrait alors très bien conclure que des travaux qui ne constituaient pas auparavant des travaux de vérification au sens de la convention collective pour des cargaisons en vrac en raison de la technologie alors utilisée constituent néanmoins des travaux de vérification à un moment précis. Cette évaluation dépendra des faits propres à chaque affaire.

[109] Dans sa demande initiale, la section locale 3810 mentionnait qu'elle n'avait pas les ressources nécessaires pour procéder au renvoi à l'arbitrage de tous les griefs présentés sur ces questions. Le banc de révision note avec consternation que les parties ont passé de nombreuses années devant le Conseil dans cette affaire. L'arbitre de griefs est pourtant la seule instance habilitée à trancher des litiges relevant de l'interprétation de la convention collective.

[110] With regard to the original panel's findings on passenger baggage tagging and checking work involving Services Maritimes Québec Inc. and on work involving the *Arctic*, the reconsideration panel notes that Local 3810 has not called these findings into question. The reconsideration panel nevertheless considers the following general findings applicable in this regard.

[111] For all the reasons set out above, the reconsideration panel:

(1) dismisses the portion of the application for reconsideration that addresses the original panel's findings on the following six businesses: the Canadian Salt Company Limited, Québec Métal Recyclé (FNF) Inc., Centre de distribution Sillery Inc., Coopérative fédérée de Québec, Falconbridge Limited, and IMTT-Québec Inc.;

(2) reconsiders and sets aside the original panel's finding that "unless directly engaged in the loading and unloading of ships, the employees mentioned in paragraph 7 of the application [the 13 persons identified in the original application] are not performing checking work." The dispute between the parties, that is, whether specific work done by the 13 persons identified in the original application constitutes checking work, falls under the jurisdiction of a grievance arbitrator.

(3) reconsiders and sets aside the original panel's findings on excluding bulk cargo checking work and passenger baggage tagging and checking work, and states that, in the absence of a formal application to amend the description set out in the bargaining certificate pursuant to section 18 of the *Code*, the bargaining certificate does not exclude any type of cargo.

[112] This is a unanimous decision by the Board.

---

#### **CASES CITED**

*Bayside Port Employers Association Inc.*, [2004] CIRB no. 293; and 121 CLRBR (2d) 1

*Halifax Offshore Terminal Services Limited et al.* (1987), 71 di 157 (CLRB no. 651)

*Irving Shipbuilding Inc. et al.*, [2002] CIRB no. 153; and 91 CLRBR (2d) 71

[110] En ce qui concerne les conclusions du banc initial au sujet de l'entreprise Services Maritimes Québec Inc. et de l'étiquetage et la vérification des bagages de passagers de même que du navire *Arctic*, le banc de révision constate que la section locale 3810 ne les a pas remises en question. Le banc de révision estime néanmoins que les conclusions générales qui suivent s'appliquent à ces questions.

[111] Pour l'ensemble des motifs exposés précédemment, le banc de révision :

1) rejette la portion de la demande de réexamen portant sur les conclusions du banc initial concernant les six entreprises suivantes : Société canadienne de Sel, Limitée, Québec Métal Recyclé (FNF) Inc., le Centre de distribution de Sillery Inc., la Coopérative fédérée de Québec, Falconbridge Limitée et IMTT-Québec Inc.;

2) réexamine et annule la conclusion du banc initial selon laquelle « à défaut d'être directement affectés au chargement et au déchargement des navires, les employés mentionnés au paragraphe 7 de la demande [liste des treize personnes mentionnées dans la demande initiale] n'exercent pas des tâches de vérification ». Le litige entre les parties, à savoir si les travaux particuliers effectués par les treize personnes visées par la demande initiale sont des travaux de vérification, relève de la compétence d'un arbitre de griefs;

3) réexamine et annule les conclusions du banc initial conduisant à l'exclusion des cargaisons en vrac ainsi que de l'étiquetage et la vérification des bagages de passagers et déclare qu'en l'absence d'une demande visant formellement à modifier la description du certificat d'accréditation en vertu de l'article 18 du *Code*, celui-ci n'exclut aucun type de cargaison.

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

---

#### **AFFAIRES CITÉES**

*Bayside Port Employers Association Inc.*, [2004] CCRI n° 293; et 121 CLRBR (2d) 1

*Halifax Offshore Terminal Services Limited et autres* (1987), 71 di 157 (CCRT n° 651)

*Irving Shipbuilding Inc. et autre*, [2002] CCRI n° 153; et 91 CLRBR (2d) 71

*J.D. Irving, Ltd. v. General Longshore Workers, Checkers and Shipliners of the Port of Saint-John, N.B. Local 273 of the International Longshoremen's Association*, [2003] 4 F.C. 1080 (C.A., no. A-96-02)

*Matthews (Robert) et al.*, [1999] CIRB no. 40; 57 CLRBR (2d) 235; and 2000 CLLC 220-041

*Secunda Marine Services Limited et al.*, [1999] CIRB no. 16; and 61 CLRBR (2d) 203

*Société des Arrimeurs de Québec Inc.*, May 2, 2002 (CIRB LD 652)

*Société des Arrimeurs de Québec Inc.*, [2005] CIRB no. 339

*Société des Arrimeurs de Québec Inc. et al.*, March 19, 2004 (CIRB LD 1043)

#### **STATUTES CITED**

*Canada Industrial Relations Board Regulations, 2001*, s. 44

*Canada Labour Code, Part I*, ss. 11(2); 14(3)(f); 14.1; 16(p)(vii); 16.1; 18; 22; 34, 34(1), 34(1)(a), 34(7)

*J.D. Irving, Ltd. c. General Longshore Workers, Checkers and Shipliners of the Port of Saint-John (N.-B.), section locale 273 de l'Association internationale des débardeurs*, [2003] 4 C.F. 1080 (C.A., dossier n° A-96-02)

*Matthews (Robert) et autres*, [1999] CCRI n° 40; 57 CLRBR (2d) 235; et 2000 CLLC 220-041

*Secunda Marine Services Limited et autres*, [1999] CCRI n° 16; et 61 CLRBR (2d) 203

*Société des Arrimeurs de Québec Inc.*, 2 mai 2002 (CCRI LD 652)

*Société des Arrimeurs de Québec Inc.*, [2005] CCRI n° 339

*Société des Arrimeurs de Québec Inc. et autres*, 19 mars 2004 (CCRI LD 1043)

#### **LOIS CITÉES**

*Code canadien du travail, Partie I*, art. 11(2); 14(3)f); 14.1; 16p)(vii); 16.1; 18; 22; 34, 34(1), 34(1)a), 34(7)

*Règlement de 2001 sur le Conseil canadien des relations industrielles*, art. 44