

Canada Industrial Relations Board
Conseil canadien des relations industrielles

Vol. 7-05

Reasons for decision

Canadian Union of Public Employees, Local 3810,
applicant,
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-Quebec Inc.,
respondents,
and
Société des Arrimeurs de Québec Inc.,
employer,
and
Syndicat des débardeurs du Port de Québec, Local 2614 of CUPE,
interested party.

CITED AS: Société des Arrimeurs de Québec Inc.

Board File: 23674-C

Decision no. 339
November 9, 2005

Application filed pursuant to sections 16(p)(vii), 18, 19, 19.1 and 34(7) of the *Canada Labour Code, Part I.*

Longshoring industry - Port of Québec - Amendment to geographic bargaining certificate - Interpretation of section 34(1) of the *Code* - The union alleges that businesses, other than those employers covered by the employer association certification, are doing checking work covered by its geographic certification - The subject matter consists in determining which employers in the Port are “actively engaged in the industry” - The Board reviewed the extensive case law pertaining to the longshoring industry and drew some conclusions on the principles applicable to the concept of longshoring - For an employer to be actively engaged in the longshoring industry, its operations must substantially involve the loading and unloading of vessels - A business that only transports its own goods and relies on the services of the port for loading and unloading is not deemed to be a shipping business engaged in the longshoring industry within the meaning of the *Code* -

Motifs de décision

Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 3810,
requérante,
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.,
employeur,
et
Syndicat des débardeurs du Port de Québec, section locale 2614 du SCFP,
partie intéressée.

CITÉ: Société des Arrimeurs de Québec Inc.

Dossier du Conseil: 23674-C

Décision n° 339
le 9 novembre 2005

Demande présentée en vertu du sous-alinéa 16p)(vii), des articles 18, 19 et 19.1 et du paragraphe 34(7) du *Code canadien du travail, Partie I.*

Secteur du débarbage - Port de Québec - Révision du certificat d'accréditation par région géographique - Interprétation du paragraphe 34(1) du *Code* - Le syndicat allègue que des entreprises, autres que les employeurs faisant partie de l'accréditation de l'association patronale, effectuent les activités de vérification visées par son accréditation par région géographique - L'objet du litige est la détermination des employeurs du port qui sont «véritablement actifs dans le secteur en cause» - Le Conseil a revu la jurisprudence abondante dans le secteur du débarbage et a tiré certaines conclusions sur les principes applicables à la notion de débarbage - 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 - Une entreprise qui ne fait que transporter ses propres marchandises en ayant recours aux services du port

Subcontracting with a member of the employer association is not circumventing the employer certification - The *Code* does not require companies doing business with employers who are members of the employer association to also be members of that association, unless they are actively engaged in the longshoring industry - The union submits that, because of the development of other activities in the Port, the work of checkers now includes certain activities related to bulk cargo - 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 - This question falls expressly within the interpretation of the collective agreement - Unless there is an agreement among the parties, an amendment to the current wording of the certification or an arbitral award with respect to the interpretation of the collective agreement, the employer is not required to interpret the wording of the bargaining certificate beyond what is clearly stated - The Board declares that the companies concerned by the application are not actively engaged in the longshoring industry in the Port of Québec within the meaning of section 34(1)(a) of the *Code* - Unless directly engaged in the loading and unloading of ships, the employees are not performing checking work - Checking work directly related to the loading and unloading of coastal vessels is not excluded from the wording of the current certification order.

pour le chargement et le déchargement n'est pas considérée comme une entreprise maritime active dans le secteur du débardage au sens du *Code* - Avoir recours à la sous-traitance avec un membre de l'association patronale n'est pas un détournement de l'accréditation patronale - Le *Code* n'exige pas que les entreprises faisant affaires avec les employeurs membres de l'association patronale soient aussi membres de cette association, à moins d'être véritablement actifs dans le secteur du débardage - Le syndicat prétend qu'en raison du développement d'autres activités du port, le travail des vérificateurs comprend maintenant certaines activités associées aux cargaisons en vrac - 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 - Cette question relève carrément de l'interprétation de la convention collective - À défaut d'une entente entre les parties, d'une modification au libellé actuel de l'accréditation ou d'une sentence arbitrale concernant l'interprétation de la convention collective, l'employeur n'a pas à interpréter le libellé du certificat d'accréditation au-delà de ce qui apparaît clairement - Le Conseil déclare que les entreprises visées par la demande ne sont pas véritablement actives dans le secteur du débardage dans le port de Québec au sens de l'alinéa 34(1)a) du *Code* - À défaut d'être directement affectés au chargement et au déchargement des navires, les employés n'exercent pas des tâches de vérification - 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.

The panel of the Board 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.] The hearings were held in Québec on December 2, 3 and 4, 2003, March 8, 9, 10, 22, 23 and 24, September 27, 28 and 30, October 19, 20 and 21, November 30 and December 15 and 22, 2004.

Le banc du Conseil était composé de M^e 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^e Michele A. Pineau, Vice-présidente, de M. Daniel Charbonneau et de M^e Maureen Flynn, Membres. Toutefois, pendant que l'affaire était en délibéré, M^e Flynn a cessé d'être membre représentatif et le délibéré s'est poursuivi avec M^e Pineau siégeant seule.] Des audiences ont été tenues à Québec 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.

Appearances

Mr. Jacques Lamoureux, for the Canadian Union of Public Employees, Local 3810;

Mr. Alphonse Lacasse, for the Québec Stevedoring Company Ltd., Logistec Stevedoring Inc., Services Maritimes Québec Inc., St. Lawrence Stevedoring Inc., and Société des Arrimeurs de Québec Inc.;

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

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

Ms. Ève Beaudet and Mr. Pierre Beaudoin, for the Canadian Salt Company Limited;

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

Mr. Stéphane Arsenault, for the Syndicat des débardeurs du Port de Québec, CUPE Local 2614

I - Introduction

[1] This decision is an application filed pursuant to sections 16(p)(vii), 18, 19, 19.1 and 34(7) of the *Code* by the Canadian Union of Public Employees, Local 3810 (CUPE or the union), which represents the bargaining unit for checkers at the Port of Québec.

[2] The Port of Québec employers engaged in the longshoring industry (including checkers and longshoremen) are represented by the Société des Arrimeurs de Québec Inc. (SAQ), designated pursuant to the provisions of section 34 of the *Code*.

[3] The union alleges that businesses, other than those employers covered by the SAQ certification, are doing checking work covered by its geographic certification. The union is therefore asking for an amendment to its bargaining certificate to include the checking work conducted by the following businesses: Quebec Ports Terminals Inc., Technologies Seaquest MKG Inc., Arrimage de l'Est du Canada Inc., Services Maritimes Québec Inc., St. Lawrence Stevedoring Inc., Falconbridge Limited, Bunge of Canada Ltd., Québec Métal Recyclé (FNF) Inc., Centre de distribution de Sillery Inc., Coopérative fédérée de Québec, IMTT-Québec Inc. and the Canadian Salt Company Limited.

[4] The union makes the following claims. First, since being certified, new businesses have been performing

Ont comparu

M^e Jacques Lamoureux, pour le Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 3810;

M^e Alphonse Lacasse, pour la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée, Logistec Arrimage Inc., Services Maritimes Québec Inc., Arrimage du St-Laurent Inc. et Société des Arrimeurs de Québec Inc.;

M^e Éric Boucher, pour Québec Métal Recyclé (FNF) Inc.;

M^e René Delorme, pour Falconbridge Limitée, Centre de distribution de Sillery Inc., Coopérative fédérée de Québec;

M^e Ève Beaudet et M^e Pierre Beaudoin, pour la Société canadienne de Sel, Limitée;

M^e Christian R. Drolet, pour IMTT-Québec Inc.;

M. Stéphane Arsenault, pour le Syndicat des débardeurs du Port de Québec, section locale 2614 du SCFP.

I - Introduction

[1] Il s'agit d'une demande présentée en vertu du sous-alinéa 16p)(vii), des articles 18, 19 et 19.1 et du paragraphe 34(7) du *Code* par le Syndicat canadien de la fonction publique, section locale 3810 (SCFP ou le syndicat), qui représente l'unité de négociation des vérificateurs du port de Québec.

[2] Les employeurs du port de Québec actifs dans le secteur du débarbage (ce qui comprend les vérificateurs en plus des débardeurs) sont représentés par la Société des Arrimeurs de Québec Inc. (SAQ), le représentant patronal désigné en vertu des dispositions de l'article 34 du *Code*.

[3] Le syndicat allègue que des entreprises, autres que les employeurs faisant partie de l'accréditation de la SAQ, effectuent les activités de vérification visées par son accréditation par région géographique. Par conséquent, le syndicat demande la révision de son certificat d'accréditation afin que soient comprises les activités de vérification que mènent les entreprises suivantes: Terminaux Portuaires du Québec Inc., Technologies Seaquest MKG Inc., Arrimage de l'Est du Canada Inc., Services Maritimes Québec Inc., Arrimage du St-Laurent Inc., Falconbridge Limitée, Bunge du Canada Ltée, Québec Métal Recyclé (FNF) Inc., Centre de distribution de Sillery Inc., Coopérative fédérée de Québec, IMTT-Québec Inc. et Société canadienne de Sel, Limitée.

[4] Les prétentions du syndicat sont les suivantes. Premièrement, depuis l'obtention de l'accréditation, de

longshoring work at the Port of Québec, and pursuant to the provisions of section 34 of the *Code*, these businesses should be included in the geographic order. Second, the union argues that the Québec Stevedoring Company Ltd. uses St. Lawrence Stevedoring Inc. to have checking work performed by non-union employees in the latter's employ, that is, by the shipping clerk and by the terminal and warehouse supervisor. Third, the union alleges that checking bulk goods and cargo on coastal vessels, as well as luggage ticketing for passengers on cruise ships, is part of the duties covered by its certificate.

[5] The union indicates that a great many grievances have been filed objecting to the employer representative's failure to comply with the provisions of the collective agreement and that it has limited resources to proceed with the adjudication of all these grievances. It is therefore asking the Board to declare that the employers listed in its application or any other person who might perform these tasks are covered by the bargaining certificate. The union explains that it is not seeking an amendment to the unit but an order that specifies the employers, employees and activities covered by its current certificate.

[6] The businesses identified in this application object on the ground that they are not actively engaged in the longshoring industry. The member employers of the SAQ object to the application on the ground that the work claimed by the union as checking work is not covered by CUPE's bargaining certificate.

[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?

[8] Since the answer to the first question has an impact on the second one, depending on the activities of the businesses at issue, the Board decided to begin by reviewing the first question to identify the businesses engaged in the longshoring industry, and as a result, which of them should be included in the employer association.

nouvelles entreprises effectuent apparemment des activités de débardage dans le port de Québec et, selon les dispositions de l'article 34 du *Code*, ces entreprises devraient être comprises dans l'ordonnance par région géographique. Deuxièmement, le syndicat soutient que la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée fait appel à Arrimage du St-Laurent Inc. pour faire effectuer des tâches de vérification par des employés non syndiqués au service de cette dernière, soit par le commis à l'expédition, et le superviseur de terminal et d'entrepôt. Troisièmement, le syndicat allègue que la vérification des marchandises en vrac et de la cargaison des navires côtiers ainsi que l'étiquetage des bagages des passagers de croisière font partie des tâches qui sont visées par son certificat.

[5] Le syndicat fait état d'un grand nombre de griefs déposés pour contester le non-respect par le représentant patronal des dispositions de la convention collective et des ressources limitées du syndicat pour procéder à l'arbitrage de tous ces griefs. Il demande donc au Conseil de déclarer que les entreprises énumérées dans sa demande ou toute autre personne qui effectuerait ces tâches soient visées par le certificat d'accréditation. Le syndicat précise qu'il ne demande pas une modification de l'unité, mais une ordonnance qui précise les employeurs, les employés et les activités visés par le certificat qu'il détient.

[6] Les entreprises visées par cette demande s'y opposent, au motif qu'elles ne sont pas véritablement actives dans le secteur du débardage. Les employeurs membres de la SAQ s'opposent à la demande au motif que les activités réclamées par le syndicat comme faisant partie de la tâche de vérification ne sont pas visées par le certificat d'accréditation du SCFP.

[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?

[8] Comme les conséquences de la première question ont des répercussions sur la deuxième, selon les activités des entreprises visées, le Conseil a décidé dans un premier temps de trancher la première question afin d'identifier quelles entreprises oeuvrent dans le secteur du débardage et qui, par conséquent, doit faire partie de l'association patronale.

[9] With respect to the first question, the Board issued an interim decision on March 19, 2004, finding that the following employers are not actively engaged in the longshoring industry in the Port of Québec within the meaning of section 34(1)(a) of the *Code*: the Canadian Salt Company Limited, Capitale Métal Recyclé (FNF) Inc., Centre de distribution de Sillery Inc., Coopérative fédérée de Québec and Falconbridge Limited. At that time, the Board did not render a decision on this question with respect to IMTT-Quebec Inc., because the evidence related to two complaints of unfair labour practice filed pursuant to section 97(1) of the *Code* alleging violation of sections 24(4) and 94(3)(a)(i) of the *Code* was still being heard. However, since the Board's decision in that case has now been rendered (see *Robert Gagnon and Rémi Morel*, April 5, 2005 (CIRB LD 1227)), the status of IMTT-Quebec is included in these reasons.

[10] Accordingly, there are two parts to this decision. The first part sets out the reasons for the Board's decision that the above employers are not actively engaged in the longshoring industry in the Port of Québec within the meaning of section 34(1)(a) of the *Code*. The second part examines the merits of the union's application regarding the scope of its geographic certification. [On May 2, 2003, the union withdrew its application for an interim order under section 19.1 of the *Code* to suspend bargaining between the parties since the SAQ agreed to the suspension. The Board also accepted CUPE's withdrawal of the application with respect to the following employers: Quebec Ports Terminals, Arrimage de l'Est du Canada Inc., Technologies Seaquest MKG Inc. and Bunge of Canada Ltd.]

II - Activities in the Port of Québec

[11] Before proceeding with any analysis, it is useful to provide a context for activities in the Port of Québec (the Port). The Port was founded in 1608, and until the middle of the last century, was a major shipping facility. In 1950, winter navigation was opened up to Québec and a decade later, up to the Port of Montréal. The St. Lawrence Seaway was then extended from Montréal to Canadian and American ports in the Great Lakes. Winter navigation and the opening of the Seaway also led to the development of other ports than Québec's. Since then, the greater part of the volume of goods transported through the Seaway has gone to these other

[9] Quant à la première question, le Conseil a rendu une décision partielle le 19 mars 2004 statuant que les employeurs suivants ne sont pas véritablement actifs dans le secteur du débardage dans le port de Québec au sens de l'alinéa 34(1)a) du *Code*, soit la Société canadienne de Sel, Limitée, Capitale Métal Recyclé (FNF) Inc., Centre de distribution de Sillery Inc., Coopérative fédérée de Québec et Falconbridge Limitée. Comme la preuve concernant IMTT-Québec Inc. n'était pas terminée en raison de deux plaintes de pratiques déloyales de travail déposées en vertu du paragraphe 97(1) du *Code* alléguant violation du sous-alinéa 94(3)a)i) et du paragraphe 24(4) du *Code*, le Conseil n'a pris aucune décision sur cette question par rapport à cette entreprise à ce moment-là. Toutefois, comme la décision du Conseil a maintenant été rendue dans ces affaires (voir *Robert Gagnon et Rémi Morel*, 5 avril 2005 (CCRI LD 1227)), le statut de IMTT-Québec est compris dans les présents motifs.

[10] Par conséquent, la présente décision comprend deux parties. La première partie étoffe les motifs pour lesquels le Conseil a décidé que les employeurs énumérés ci-dessus ne sont pas véritablement actifs dans le secteur du débardage dans le port de Québec au sens de l'alinéa 34(1)a) du *Code*. La deuxième partie fait l'examen du bien-fondé de la demande du syndicat concernant la portée de son certificat d'accréditation par région géographique. [Le 2 mai 2003, le syndicat retirait sa demande d'ordonnance provisoire en vertu de l'article 19.1 du *Code* visant à suspendre les négociations entre les parties étant donné que la SAQ consentait à cette suspension. Le Conseil a aussi accepté le désistement du SCFP concernant la demande visant les employeurs suivants: Terminaux Portuaires du Québec, Arrimage de l'Est du Canada Inc., Technologies Seaquest MKG Inc. et Bunge du Canada Ltée.]

II - Les activités du port de Québec

[11] Avant de procéder à quelque analyse que ce soit, il y a lieu de situer les activités du port de Québec (le port). Le port a été fondé en 1608, et jusqu'au dernier demi-siècle, a joué un rôle de premier plan. En 1950, la navigation d'hiver a été ouverte jusqu'à Québec et, une décennie plus tard, jusqu'au Port de Montréal. Par la suite, la Voie maritime du Saint-Laurent a été prolongée, depuis Montréal jusqu'aux ports canadiens et américains des Grands Lacs. Toutefois, la possibilité de navigation d'hiver et l'ouverture de la voie maritime ont aussi eu comme conséquence de contribuer au développement de ports autres que celui de Québec.

ports. The trend in recent years of using containers for general cargo and the concentration of this trend in the Port of Montréal has also contributed to a decline in the number of work hours for both longshoremen and checkers at the Port of Québec.

[12] Today, the Port handles less than 50,000 tons of general cargo annually, compared to ten times that volume a decade ago, which is a 90% decrease. In contrast, there is an increase in the number of cruise ships arriving and departing, but this has not led to a substantial increase in longshoring work and, as will be described later, does not involve any checking work. Despite numerous efforts at re-establishing itself, the port is seeing the downside of international trade and the development of maritime technology.

[13] The infrastructure in the Port of Québec is managed by the Quebec Port Authority, an independent federal agency. The terminals that are part of the Port are operated mainly by stevedoring companies (stevedores) that serve shipping companies requiring docking services. With the exception of Falconbridge Limited, IMTT-Quebec Inc., Coopérative fédérée de Québec and Capitale Métal Recyclé FNF Inc., which lease their spaces on the dock directly from the Port Authority, the businesses involved in this case lease their space on the stevedores' dock.

III - Background and Description of the Bargaining Unit

[14] Checkers at the Port of Québec were unionized in the 1950s. The first recognized bargaining agent was the International Longshoremen's Association, Local 1605 (ILA). On February 15, 1977, the Canada Labour Relations Board (CLRB) (as it was known at the time) combined in a single unit all employees assigned to cargo checking in the Port of Québec. Following a change in affiliation, the current union was substituted for the ILA. On June 20, 1995, the CLRB rendered two decisions. The first grants union recognition to CUPE and certifies it as the bargaining agent for a unit described as follows:

Ces ports se sont depuis accaparés la plus grande partie du volume de marchandises qui transitent par la voie maritime. La conteneurisation des cargaisons générales au cours des dernières années et la concentration de cette activité dans le Port de Montréal a aussi contribué à diminuer les heures de travail effectuées dans le port de Québec, tant pour les débardeurs que pour les vérificateurs.

[12] À l'heure actuelle, les cargaisons générales manutentionnées dans le port représentent moins de 50 000 tonnes par année, alors qu'il y a dix ans, le volume était dix fois plus élevé, ce qui représente une baisse de 90 %. Par contre, les arrivées et départs de bateaux de croisière augmentent, mais ces activités n'ont pas apporté une augmentation considérable des travaux de débarquement et, comme il sera décrit ci-après, ces activités n'impliquent aucune tâche de vérification. C'est malgré de nombreux efforts de régénération que les intervenants du port subissent les contre-courants de l'activité économique mondiale et du développement technique des moyens maritimes.

[13] Les infrastructures du port de Québec sont gérées par l'Administration portuaire de Québec, un organisme fédéral autonome. Toutefois, les terminaux qui font partie du port sont exploités principalement par les sociétés d'arrimage (arrimeurs) qui desservent les transporteurs maritimes ayant besoin de services d'accostage. Sauf Falconbridge Limitée, IMTT-Québec Inc., Coopérative fédérée de Québec et Capitale Métal Recyclé FNF Inc., qui louent leurs espaces sur le quai directement de l'Administration portuaire, les entreprises visées par la présente louent leur espaces sur le quai des arrimeurs.

III - Historique et description de l'unité de négociation

[14] La reconnaissance syndicale des vérificateurs du port de Québec a été obtenue pendant les années 1950. Le premier agent négociateur reconnu a été l'Association internationale des débardeurs, section locale 1605 (AID). Le 15 février 1977, le Conseil canadien des relations du travail (CCRT) (tel qu'il s'appelait à l'époque) a regroupé en une seule unité tous les employés affectés à la vérification des cargaisons dans le port de Québec. À la suite d'un changement d'allégeance, le syndicat actuel a été substitué à l'AID. Le 20 juin 1995, le CCRT a rendu deux décisions. La première accorde la reconnaissance syndicale au SCFP et l'accrédite comme agent négociateur d'une unité décrite comme suit:

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

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

[15] After directing employers engaged in the longshoring industry to select an employer representative, on January 5, 1996, the Board designated the SAQ as the employer representative under the provisions of section 34 of the *Code*.

[15] Après avoir enjoint les employeurs actifs dans le secteur du débardage de se choisir un représentant patronal, le 5 janvier 1996, le Conseil désigne la SAQ comme représentant patronal en vertu des dispositions de l'article 34 du *Code*.

[16] The parties currently have a five-year collective agreement ordered by Arbitrator Paul-Émile Thellend in an award dated June 8, 2001. Among other provisions, the collective agreement covers the scope of checking work:

[16] Les parties sont présentement assujetties à une convention collective d'une durée de cinq ans qui a été décrétée par l'arbitre Paul-Émile Thellend dans une sentence rendue le 8 juin 2001. La convention collective prévoit entre autres les dispositions concernant la portée du travail de vérification:

Clause 1.07

All checkers, head checkers, floormen and stowagemen must be members of Local 3810, unless they perform employer duties.

Article 1.07

Tous les vérificateurs, vérificateurs en chef, hommes de plancher et «stowageman» doivent être membres du local 3810, sauf s'ils exercent une fonction de l'employeur.

All checking work in connection with receiving and delivering goods, all ticketing of luggage, and all marking of cargo in holds, excluding stencilling must be done by checkers, who are members of Local 3810.

Toute vérification relative à la réception et à la livraison de marchandises, tout étiquetage de bagages doivent être effectués par les vérificateurs, membres du local 3810, ainsi que tout marquage de cargaison dans les cales, à l'exclusion du «stencilling» (marquage au pochoir).

(translation)

IV - Checking Work in the Port

IV - Le travail de vérification dans le port

[17] The checkers covered by this application do not have a monopoly on checking work in the Port. They share it with several specialized bodies that should be described to better understand the context of the work claimed by the checkers.

[17] Les vérificateurs visés par cette demande n'ont pas le monopole du travail de vérification dans le port. Ils le partagent avec plusieurs instances spécialisées qu'il y a lieu de décrire afin de mieux comprendre le contexte du travail réclamé par les vérificateurs.

[18] To begin with, there is the port warden. For historical reasons, the Port is the only port in Canada governed by a special act, *An Act to provide for the appointment of a Port Warden for the Harbour of Québec*, 1987, c. 33, under which a port warden is appointed. At other Canadian ports, this responsibility is assumed by the Department of Transport. The warden of the Port of Québec is responsible for inspecting and checking the stowage of cargo vessels and for inspecting damaged goods.

[18] Il y a d'abord le gardien de port. Pour des raisons historiques, le port est le seul port au Canada régi par une loi particulière: l'*Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec*, 1871, ch. 33, par laquelle est nommé un gardien de port. Dans les autres ports canadiens, cette responsabilité est assumée par le ministère des Transports. Le gardien de port de Québec a comme fonctions notamment d'inspecter et de vérifier l'arrimage des navires de cargaison ainsi que d'inspecter les marchandises avariées.

[19] Checking work is also done for shipping agents by specialized companies to determine the volume loaded

[19] Un travail de vérification se fait aussi pour le compte des agents maritimes qui font appel à des

on vessels, using what is commonly referred to as a draft survey.

[20] A draft survey involves complex calculations based on the construction of the vessel and, in particular, the space available for loading cargo, excluding the space not used to store cargo, such as that used for manoeuvring, ship life, fresh water tanks, fuel, and ballast. The draft survey establishes the net weight of the bulk cargo transported by the ship. This weight is used for such purposes as paying the seller, the shipper (e.g. Québec Métal Recyclé (FNF) Inc.), the stevedoring company, the ship's operator, the insurer, etc. Draft surveys are also used during loading and unloading to determine the shift from one operation to the other in order to avoid stress on the vessel and to maintain its stability.

[21] Following testimony on the nature of this function, the union stated that it was not claiming the work associated with draft surveys. It should also be pointed out that there are other specialized classification and checking agencies (such as Lloyd's Register of Shipping, SGS Canada, Intertek Testing Services), whose work is also not contested or claimed by the union.

[22] In addition to these checking activities, there is the work performed by government agencies, including the Canada Border Services Agency [on December 12, 2003, the Canada Customs and Revenue Agency became the Canada Revenue Agency (CRA). Customs is now part of the Canada Border Services Agency] and Citizenship and Immigration for passenger and crew control; Transport Canada for passenger loading control; Canada Revenue Agency for inspection of luggage and container contents; Canada Food Inspection Agency and the Canada Border Services Agency for the content of cargo ships; Health and Social Services Quebec and Environment Quebec for major public health problems; Environment Canada for the control of air, water and ground pollutants; the Canadian Coast Guard for shipping buoys in the Seaway, ice removal in winter and rescue operations; and the Royal Canadian Mounted Police (maritime

entreprises spécialisées afin d'évaluer la quantité chargée sur un navire au moyen de ce qui est communément appelé un «draft survey» (levé des différentiels de tirants d'eau, ci-après levé).

[20] Un levé comporte des calculs complexes en fonction de la morphologie du navire et plus particulièrement des espaces permettant le chargement de la cargaison, à l'exclusion des espaces qui ne servent pas à entreposer la cargaison, comme ceux voués au travail de manoeuvre, à la vie à bord du navire, aux réservoirs d'eau fraîche, au carburant, au lest (ballast). Le levé des différentiels de tirants d'eau sert à établir le poids net de la cargaison en vrac transportée par le navire. Ce poids est utilisé aux fins de déterminer la rémunération du vendeur, du courrier (p. ex. Québec Métal Recyclé (FNF) Inc.), de l'arrimeur, de l'opérateur du navire, de l'assureur, etc. Ces levés servent également en cours de chargement et de déchargement pour déterminer la rotation de l'une ou l'autre opération afin d'éviter la tension (stress) du navire et d'en maintenir la stabilité.

[21] À la suite des témoignages concernant cette fonction, le syndicat a dit ne pas revendiquer le travail lié aux levés. Il y a lieu de souligner qu'il existe d'autres agences de classification et de vérification spécialisées (par exemple Lloyd's Register of Shipping, SGS Canada, Intertek Testing Services), dont le travail n'est pas contesté ou revendiqué par le syndicat.

[22] À ces activités de vérification s'ajoutent celles des agences gouvernementales, dont l'Agence des services frontaliers du Canada [le 12 décembre 2003, l'Agence des douanes et du revenu du Canada est devenue l'Agence du revenu du Canada (ARC). Les douanes font maintenant partie de l'Agence des services frontaliers du Canada] et Citoyenneté et Immigration Canada pour le contrôle des passagers et des équipages; Transports Canada pour le contrôle de l'embarquement des passagers; l'Agence du revenu du Canada pour la vérification des bagages et du contenu des conteneurs; l'Agence canadienne d'inspection des aliments et l'Agence des services frontaliers du Canada pour le contenu des navires à cargaison; Santé et Services sociaux Québec et Environnement Québec pour des problèmes majeurs liés à la santé publique; Environnement Canada pour le contrôle des polluants aériens, de l'eau ou du sol; la Garde côtière canadienne

security) and the Quebec Provincial Police (land security) for security in the Port of Québec.

V - Checkers Unit

[23] The checkers are part of the personnel of the employment office used by the stevedoring companies to check cargo that is loaded and unloaded against the manifests. According to the testimony, the checker's work is divided among four classifications: head checker, floorman, stowageman and checker. None of the checkers currently holds the head checker classification. The floorman's function is to count the goods and assess their quality when they are received and stored. The stowageman indicates to the longshoremen and foremen the location and quantity of goods to be placed on board the ship according to the hold plan prepared by the superintendent. Checker personnel is assigned on the basis of one checker for two longshoremen teams, that is, between eight and thirteen people.

[24] It should be remembered that Arbitrator Thellend's above-mentioned award adds a number of other checking duties that are not set out in the certificate. These duties will be dealt with later in this decision.

VI - Employer Representative

[25] The SAQ is the designated employer representative of the following employers: the Québec Stevedoring Company Ltd. and Logistec Stevedoring Inc. under the geographic certification held by the union pursuant to section 34 of the *Code*. The SAQ is responsible not only for negotiating the collective agreement but also for the hiring, training and daily management of the teams of longshoremen and checkers deployed on the docks to assist SAQ's member employers.

[26] The Québec Stevedoring Company Ltd. provides longshoring services for general cargo, while its St. Lawrence Stevedoring Inc. division provides longshoring services related to the handling of bulk cargo. The activities of both companies are restricted to the Port of Québec.

pour le balisage de la voie maritime, le déglacage en hiver et le sauvetage; la Gendarmerie royale du Canada (sécurité maritime) et la Sûreté du Québec (sécurité terrestre) pour la sécurité du port de Québec.

V - L'unité des vérificateurs

[23] Les vérificateurs font partie d'un groupe de personnel du bureau d'emploi qu'utilise les arrimeurs pour faire le contrôle de la cargaison chargée ou déchargée selon les manifestes. Selon les témoignages, le travail du vérificateur est réparti selon quatre classifications: vérificateur en chef, homme de plancher (floorman), vérificateur à l'arrimage (stowageman) et vérificateur (checker). Aucun des vérificateurs ne détient actuellement la classification de vérificateur en chef. Le travail de l'homme de plancher consiste à compter la marchandise et à en évaluer la qualité au moment de sa réception et de son entreposage. Le travail du vérificateur à l'arrimage est d'indiquer aux débardeurs et aux grands contremaîtres le placement et la quantité des marchandises à mettre à bord du navire selon le plan de cale préparé par le surintendant. La répartition des effectifs de vérificateur consiste en un vérificateur pour deux équipes de débardeurs, soit de huit à treize personnes.

[24] Il y a lieu de rappeler ici que la sentence de l'arbitre Thellend dont il est fait mention précédemment ajoute certaines autres fonctions de vérification qui ne sont pas précisées dans le certificat et dont nous traiterons plus loin dans cette décision.

VI - Le représentant patronal

[25] La SAQ est le représentant patronal désigné des employeurs suivants: Compagnie d'arrimage de Québec Ltée et Logistec Arrimage Inc. en raison de l'accréditation par région géographique détenue par le syndicat en vertu de l'article 34 du *Code*. La SAQ est chargée non seulement de la négociation de la convention collective mais aussi de l'embauche, de la formation et de la gestion quotidienne des équipes de débardeurs et de vérificateurs déployés sur les quais pour le bénéfice des employeurs membres de la SAQ.

[26] La Compagnie d'arrimage de Québec Ltée offre des services de débardage pour les cargaisons générales, tandis que sa division Arrimage du St-Laurent Inc. offre des services de débardage liés à la manutention du vrac. Les activités de ces deux entreprises se limitent au port de Québec.

[27] Logistec Stevedoring Inc. provides longshoring services in various Canadian ports. However, at the time that this application was filed, the business had not been engaged in any longshoring work in the Port of Québec for more than three years because of the Port's economic situation and the low volume of goods handled. Logistec Stevedoring Inc. acquired and replaced the following stevedoring companies: Eastern Canada Stevedoring, Albert G. Baker, Collins and Agences Ramsay Craig.

VII - Analysis and Decision

A - First Question: 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?

1 - Provisions of the Code

[28] To be able to answer this question as it applies to all of the businesses involved, the provisions of the Code must first be reviewed. The so-called geographic certification is an exception to the certification of a single employer set out in section 27 and the Code therefore contains a number of special conditions that govern such applications.

[29] Here are the relevant provisions of section 34 of the Code:

34.(1) Where employees are employed in

(a) the long-shoring industry, or

...

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.

...

(3) Where the Board, pursuant to subsection (1), certifies a trade union as the bargaining agent for a bargaining unit, the Board shall, by order,

(a) require the employers of the employees in the bargaining unit

(i) to jointly choose a representative, and

(ii) to inform the Board of their choice within the time period specified by the Board; and

[27] Logistec Arrimage Inc. offre des services de débardage dans différents ports canadiens. Par contre, au moment du dépôt de la présente demande, l'entreprise n'avait effectué aucune activité de débardage dans le port de Québec depuis plus de trois ans en raison de la situation économique du port et du faible volume de manutention de marchandises. Logistec Arrimage Inc. a acquis et remplacé les entreprises d'arrimages suivantes: Eastern Canada Stevedoring, Albert G. Baker, Collins et Agences Ramsay Craig.

VII - Analyse et décision

A - Première question: les entreprises visées par cette demande sont-elles «véritablement actives» dans le secteur du débardage au sens du paragraphe 34(1) du Code?

1 - Les dispositions du Code

[28] Afin de pouvoir répondre à cette question par rapport à toutes les entreprises visées, il faut d'abord revoir les dispositions du Code. L'accréditation dite par région géographique étant une exception à l'accréditation en fonction d'un employeur stipulée à l'article 27, le Code prévoit certaines dispositions spéciales à ce sujet quant aux conditions qui régissent ces demandes.

[29] Voici ce que prévoient les dispositions pertinentes de l'article 34 du Code:

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 débardage;

...

(3) Lorsqu'il accorde l'accréditation visée au paragraphe (1), le Conseil, par ordonnance:

a) enjoint aux employeurs des employés de l'unité de négociation de choisir collectivement un représentant et d'informer le Conseil de leur choix avant l'expiration du délai qu'il fixe;

(b) appoint the representative so chosen as the employer representative for those employers.

...

(5) An employer representative shall be deemed to be an employer for the purposes of this Part and, by virtue of having been appointed under this section, has the power to, and shall, discharge all the duties and responsibilities of an employer under this Part on behalf of all the employers of the employees in the bargaining unit, including the power to enter into a collective agreement on behalf of those employers.

...

(7) The Board shall determine any question that arises under this section, including any question relating to the choice or appointment of the employer representative.

(emphasis added)

[30] To summarize, section 34(1) authorizes the Board to issue a certification order to the union as bargaining agent for a unit appropriate for collective bargaining on behalf of employees in a geographic area rather than of employees of a single employer. Since a geographic certification involves more than one employer drawing from the same pool of employees, the *Code* authorizes the Board to designate an employer association composed of employers actively engaged in the industry in order to negotiate with the union that holds the geographic certification, the working conditions for all employees covered by the certification. Therefore, the first question consists in determining which employers in the Port are “actively engaged in the industry.”

[31] The union’s application is based on the principle that, if the above-mentioned new businesses are actively engaged in the longshoring in accordance with section 34(1)(a) of the *Code*, they are bound by the Board’s order designating the SAQ as the employer representative and, consequently must obtain their workers for checking work from the pool of union members.

[32] To determine whether an employer is actively engaged in the longshoring industry, it is essential to first understand the extent of longshoring activities. At first glance, this long-standing trade should be easily defined, however it has been the subject of extensive case law that has become quite complex. This complexity arises from several factors:

b) désigne le représentant ainsi choisi à titre de représentant patronal de ces employeurs.

...

(5) Pour l’application de la présente partie, le représentant patronal est assimilé à un employeur; il est tenu d’exécuter, au nom des employeurs des employés de l’unité de négociation, toutes les obligations imposées à l’employeur par la présente partie et est investi à cette fin, en raison de sa désignation sous le régime du présent article, des pouvoirs nécessaires; il peut notamment conclure en leur nom une convention collective.

...

(7) Pour l’application du présent article, il appartient au Conseil de trancher toute question qui se pose, notamment à l’égard du choix et de la désignation du représentant patronal.

(c’est nous qui soulignons)

[30] Pour résumer, le paragraphe 34(1) autorise le Conseil à rendre une ordonnance d’accréditation au syndicat comme agent négociateur d’une unité habile à négocier en fonction des employés d’une région géographique plutôt qu’en fonction des employés d’un employeur unique. Comme une accréditation par région géographique comprend plus d’un employeur puisant dans le même bassin d’employés, le *Code* autorise le Conseil à rendre une ordonnance désignant une association patronale des employeurs actifs dans le secteur en cause pour négocier avec le syndicat, qui détient l’accréditation par région géographique, les conditions de travail pour tous les employés visés par l’accréditation. À l’égard de la première question alors, l’objet du litige est la détermination des employeurs du port qui sont «véritablement actifs dans le secteur en cause».

[31] La présente demande du syndicat part du principe que, si lesdites nouvelles entreprises sont véritablement actives dans le secteur du débardage au sens où l’entend l’alinéa 34(1)a) du *Code*, elles sont liées par l’ordonnance du Conseil désignant la SAQ à titre de représentant patronal et, par conséquent, ces employeurs doivent obtenir leur main-d’oeuvre pour les activités de vérification auprès du bassin de main-d’oeuvre des membres du syndicat.

[32] Pour déterminer si un employeur est véritablement actif dans le secteur du débardage, il faut d’abord comprendre en quoi consistent les activités de débardage. Cette activité de longue tradition qui devrait, de prime abord, paraître assez simple à définir fait toutefois l’objet d’une jurisprudence abondante qui, au fil des décisions, est devenue fort complexe. Cette complexité relève de plusieurs facteurs:

- each Canadian port has longshoring activities but the ins and outs of these activities depend on the types of cargoes handled;

-longshoring activities have changed with the arrival of new technology to the detriment of the labour force, such as the use of self-unloading vessels, conveyors and cranes, command consoles, and computerized means of weighing and measuring, and billing.

- each application is unique, and the Board, as a specialized tribunal, exercises its discretionary power in light of the specific facts in each case. This power is set out in section 34(1), “the Board **may** determine” and section 34(7), “the Board shall determine any question that arises.”

- the wording of section 34(1) was amended in 1999, whereas before 1999, section 34(1) applied to “employers engaged in” the longshoring industry, this expression has been changed to “employers **actively** engaged in” the longshoring industry. One of the principles of the interpretation of statutes is that Parliament does not speak needlessly, which means that an amendment to section 34(1) must be meaningful. This matter must, therefore, take into consideration this nuance made by Parliament.

2 - Case Law

[33] In *Maritime Employers' Association* (1981), 45 di 314 (CLR no. 346), the Board had to determine whether the activities performed by employees of Gagnon and Boucher, a division of Cargill Grain Company Ltd. (Gagnon and Boucher), assigned to the console and to the maintenance of the equipment of a modern self-unloader, were related to longshoring, and therefore sufficient to require the employer's inclusion in the employer association. The employees did not load either the vessels or the trucks but rather used a command console to do so, thus excluding any handling by longshoremen or checkers. The Board was nonetheless of the opinion that the activities of Gagnon and Boucher were sufficiently related to longshoring for the employer to be included in the employer association.

[34] The Federal Court of Appeal disagreed and reversed the Board's decision. It found that the broad

- chaque port au Canada a des activités de débarbage, mais les tenants et aboutissants de ces activités dépendent du type de cargos qui y transitent.

- les activités de débarbage ont été transformées par l'arrivée des nouvelles technologies au détriment de la main-d'oeuvre, par exemple l'utilisation de bateaux auto-déchargeurs, de convoyeurs et de grues, de consoles de commandes, de moyens informatisés pour établir mesures et poids et le contrôle de la facturation.

- chaque demande est un cas d'espèce où le Conseil, en tant que tribunal spécialisé, exerce son pouvoir discrétionnaire à la lumière des faits précis de chaque affaire. Ce pouvoir est énoncé au paragraphe 34(1), «[l]e Conseil **peut** décider» et au paragraphe 34(7), «il appartient au Conseil de trancher toute question qui se pose».

- au moment de la réforme du *Code* en 1999, le libellé du paragraphe 34(1) a été modifié. Alors qu'avant 1999, le paragraphe 34(1) visait les «employeurs actifs» dans le secteur du débarbage, cette expression a été modifiée pour y préciser «employeurs **véritablement** actifs» dans le secteur du débarbage. Étant donné que l'un des principes d'interprétation des lois veut que le législateur n'énonce rien qui ne soit valable, ce changement au paragraphe 34(1) ne peut passer sous silence. La présente affaire doit donc tenir compte de cette nuance apportée par le législateur.

2 - La jurisprudence

[33] Dans l'affaire *Association des employeurs maritimes* (1981), 45 di 314 (CCRT n° 346), le Conseil a eu à déterminer si les activités effectuées par les employés de Gagnon et Boucher, une division de Cargill Grain Company Ltd. (Gagnon et Boucher), affectés à la console et à l'entretien de l'équipement auto-déchargeur moderne sont connexes au débarbage et, par conséquent, suffisantes pour forcer l'inclusion de l'employeur dans l'association patronale. Les employés ne chargent ni les bateaux ni les camions, mais se servent d'une console de commande de sorte que les besoins réduits de main-d'oeuvre écartent toute intervention de débardeurs ou de vérificateurs. Le Conseil est d'avis que les activités de Gagnon et Boucher sont suffisamment connexes au débarbage pour que l'employeur soit compris dans l'association patronale.

[34] La Cour d'appel fédérale se dit en désaccord et renverse la décision du Conseil. Elle décide que

interpretation given by the Supreme Court of Canada to the notion of longshoring in *Reference re Industrial Relations and Disputes Act*, [1955] S.C.R. 529 (*Stevedoring*) must be tempered according to the specific situation of each employer. It explained that the role of the Board in interpreting what is now section 34, does not involve the regulation of a federal activity, such as transportation, but the narrower determination of whether the employer's operations **substantially** entail the activities of [loading and] unloading vessels that fall under federal jurisdiction. Here are the Court's comments, which foreshadow the *Code*'s most recent amendments:

[25] ... What then is the reasoning by which the members of the Board were able to conclude that the prerequisite to exercise of the power granted by s. 132 of the *Code* has been met in its case? It can easily be followed in the key passages of their reasons. "Basically, what we must determine" they wrote (pp. 49-50), "is whether its operations (the operations of the Gagnon and Boucher division) constitute longshoring operations"; but what is meant by longshoring, they asked: "Is it the loading and unloading of merchandise? Is it the handling of cargo from deck to truck bed or rail car (tailgating)? Are these storage operations? Is it checking? Is it all of these operations?" The Board members then referred to the *Stevedoring* case (cited above), where in their view the Supreme Court, "although [it] did not have to rule on the scope of the term 'longshoring' ... still referred to specific operations in concluding that, with respect to the duties relating to the handling of merchandise between the hold of a ship and the tailboard of a truck or railway car door, these operations were necessarily incidental to navigation and shipping (B.N.A. Act, s. 91(10)) or international or interprovincial transportation (B.N.A. Act, s. 92(10))". In fact, they held, these operations referred to by the court in the *Stevedoring* case are those to be found in every port, and it is all of these operations which the court held were necessarily incidental to navigation (p. 59), thus clearly, they concluded, confirming that these were in fact longshoring operations or operations relating to longshoring (p. 60). From this is followed as a matter of course that, as the six employees of the Gagnon and Boucher Division were performing operations of this nature, they were employees working in the longshoring industry.

[26] **With respect, I dispute the validity of this reasoning. In my view, the error it contains is treating as general a situation which only occurs under very specific circumstances. Because operations of sorting, handling and storing goods can be an incidental part of transport by sea, it does not follow that all operations of sorting, handling and storing goods, even on a wharf, are necessarily a part of such transport. In my view, operations of this type are an incidental part of longshoring, and as such connected with the transport itself, when they are actually necessary in order to complete the transport operation and ensure that**

l'interprétation large donnée par la Cour suprême du Canada à la notion de débarbage dans l'affaire *Reference re Industrial Relations and Dispute Act*, [1955] R.C.S. 529 (l'arrêt *Stevedoring*), doit être modulée en tenant compte de la situation particulière dans laquelle se trouve chaque employeur. Elle explique que le rôle du Conseil dans l'interprétation de ce qui est maintenant l'article 34 n'est pas la réglementation d'une activité fédérale, telle que l'activité du transport, mais une détermination plus pointue à savoir si les activités de l'employeur portent **de façon substantielle** sur les activités de [chargement et de] déchargement des navires, une activité de compétence fédérale. Voici les propos de la Cour qui laissent présager la dernière réforme du *Code*:

[25] ... Par quel raisonnement alors les membres du Conseil arrivent-ils à conclure que la condition préalable à l'exercice du pouvoir accordé par l'article 132 du *Code* existe à son égard? On peut le suivre très bien à travers les passages clés de leurs motifs. «Nous avons essentiellement à nous demander, écrivent-ils (p. 48 et 49), si ses opérations (les opérations de la Division Gagnon et Boucher) sont des opérations de débarbage». Mais qu'est-ce que le débarbage, se demandent-ils, «le chargement et le déchargement des marchandises? La manutention du fret à partir du tablier jusqu'à la boîte du camion ou du wagon de chemin de fer (*tailgating*). Sont-ce les opérations d'entrepôt? Est-ce la vérification? Est-ce l'ensemble de ces opérations?» Les membres se réfèrent alors à l'arrêt *Stevedoring* (ci-haut cité), où, à leur avis, la Cour suprême «bien qu'elle n'ait pas eu à se prononcer sur l'étendue du terme «*débarbage*» a quand même référé à des opérations précises pour conclure, en ce qui a trait aux tâches de manutention des marchandises accomplies de la cale du bateau à l'arrière du camion ou du wagon, qu'elles étaient nécessairement incidentes à la navigation et aux expéditions par eau (A.A.N.B., s. 91(10)) ou du transport international ou interprovincial (A.A.N.B., s. 92(10)).» Effectivement, constatent-ils, ces opérations auxquelles la Cour se réfère dans cet arrêt *Stevedoring* sont celles que l'on retrouve dans tous les ports et c'est l'ensemble de ces opérations que le Cour déclarait nécessairement incidentes à la navigation (p. 59), confirmant ainsi, il leur paraît évident, qu'il s'agissait proprement d'opérations de débarbage ou d'opérations connexes au débarbage (p. 60). Et la conclusion à partir de là va de soi: comme ce sont des opérations de cette nature qu'effectuent les six employés de la Division Gagnon et Boucher, ils sont des employés qui travaillent dans le secteur du débarbage.

[26] **Avec respect, je conteste la validité de ce raisonnement. L'erreur qu'il contient à mon avis est de traiter comme générale une situation qui ne se vérifie que dans des hypothèses concrètes définies. Parce que des opérations de tri, de manutention et d'entreposage de marchandises peuvent être partie incidente du transport par mer, il n'en résulte pas que toutes les opérations de tri, de manutention et d'entreposage de marchandises, même sur un quai, le soient nécessairement. À mon sens, des opérations de cette nature sont partie incidente du débarbage, et comme telles rattachées au transport lui-même, lorsqu'elles sont**

the goods are delivered to their recipient. As I understand it, the *Stevedoring* decision says nothing more than this.

[27] While it is true that the Gagnon and Boucher Division made its employees responsible for handling and storing grain prior to its distribution to customers, it did so in my opinion after the goods had been emptied into hoppers, and received by it, and thus when transport had been completed. I do not think that the fact that the Gagnon and Boucher firm is now a division of Cargill rather than an independent company alters the analysis made necessary by the facts to determine the nature of the transport operation, any more than the fact that Cargill used a chartered vessel in carrying out this transport operation. Indeed, the members of the Board had in mind and intended to refer only to the Gagnon and Boucher Division, and the Gagnon and Boucher employees' operations.

[28] This last observation leads me to go further and state that, even if I too had concluded that the six employees of the Gagnon and Boucher Division in question should be regarded, in respect of some of their activities, as taking part in unloading the vessel (as regards the handling and maintenance of grain receiving machinery and the silo delivery conduits), I would still not have accepted the conclusion arrived at by the Board.

[29] The fundamental proposition which counsel advanced to defend the Board's position, if I understood their reasoning correctly, is that the business at issue in the case at bar, which is at the basis of the problem to be resolved, is a maritime transport business of an interprovincial and/or international nature, and so federal, and that the federal nature of this business extends to all groups of employees which are part of it.

[30] This approach does not seem to me to be valid. It appears to completely disregard the legal context in which the case arose. This is not a case involving the regulation of a federal activity as an activity: it involves the regulation of labour relations between employers and employees of a federal work, undertaking or business, within the meaning of s. 108 of the *Code*, and if this undoubtedly does not involve a specific type of company or a definite corporate organization, as the *Northern Telecom* decision cited above notes, at least, it seems to me, it involves an employer-employee grouping, a certain entity **the activity - or a large part of the activity - of which falls within federal jurisdiction**. It should not be forgotten that s. 132 is part of Part V of the *Code*, the application of which is defined in s. 108. The order of the Board was made not to a transport business, but to the Gagnon and Boucher Division, and **it is clear that the activities of the employees of Gagnon and Boucher Division do not substantially entail the operations of unloading a vessel falling within federal jurisdiction**.

(pages 198-201; emphasis added)

nécessaires justement pour compléter l'opération de transport et assurer la livraison de la marchandise à son destinataire. L'arrêt *Stevedoring*, tel que je le comprends, ne dit rien de plus.

[27] S'il est vrai que la Division Gagnon et Boucher confie à ses employés des opérations de manutention et d'entreposage du grain préalables à celles de sa distribution aux clients, elle le fait, à mon avis, après que la marchandise eut été déversée dans ses réceptacles (*hoppers*) et reçue par elle, donc une fois le transport complété. Que l'entreprise Gagnon et Boucher soit maintenant une division de Cargill plutôt qu'une compagnie autonome ne modifie pas, je pense, l'analyse que les faits imposent pour arriver à identifier l'opération de transport, ni non plus le fait que Cargill ait fait appel pour exécuter cette opération de transport à un bateau nolisé. Et de fait, c'est la Division Gagnon et Boucher et les opérations d'employés de Gagnon et Boucher que les membres du Conseil ont uniquement à l'esprit et entendent viser.

[28] Cette dernière remarque m'incite à aller plus loin pour souligner que même si j'en étais arrivé à penser, moi aussi, que les six employés de la Division Gagnon et Boucher dont il s'agit doivent être considérés comme participant, pour une certaine partie de leurs activités, au déchargement du navire (pour ce qui aurait trait à la manutention et à l'entretien de la machinerie de réception du grain et des conduits d'écoulement aux silos), je n'aurais pas pour autant accepté la conclusion du Conseil.

[29] La proposition fondamentale que les procureurs font valoir pour défendre la position du Conseil, si j'ai bien compris leur raisonnement, est que l'entreprise en cause dans le présent dossier et à la base du problème à résoudre est une entreprise de transport maritime de nature interprovinciale ou/et internationale, donc fédérale, et que le caractère fédéral de cette entreprise doit rejaillir sur tous les groupes d'employés appelés à y participer.

[30] Il ne me paraît pas que cette approche soit valable. Il me semble en effet qu'elle fait complètement abstraction du contexte juridique dans lequel on se trouve. Il ne s'agit pas ici de la réglementation d'une activité fédérale en tant qu'activité même; il s'agit de la réglementation des relations de travail entre employeurs et employés d'une entreprise fédérale, au sens de l'article 108 du *Code*, ce qui implique non pas sans doute une structure de société précise ou une organisation corporative définie, comme le rappelait l'arrêt *Northern Telecom* ci-haut cité, mais au moins, il me semble, un groupement employeur-employés, une certaine entité **dont l'activité ou une partie substantielle de l'activité ressort du domaine fédéral**. L'article 132, il ne faut pas l'oublier, fait partie de la Partie V du *Code* dont l'aire d'application est définie à l'article 108. L'ordre du Conseil ne s'adresse pas à une entreprise de transport, mais à la Division Gagnon et Boucher et il **est évident que l'activité des employés de la Division Gagnon et Boucher ne porte pas de façon substantielle sur des opérations de déchargement de navire ressortissant du domaine fédéral**.

(pages 198-201; c'est nous qui soulignons)

[35] Another Board decision, *Halifax Offshore Terminal Services Limited et al.* (1987), 71 di 157 (CLRB no. 651), dealt with an application for geographic certification of employers involved in Nova Scotia's off-coast exploration to include work related to the checking of cargo loaded on or off-loaded from supply vessels being subcontracted to specialized businesses. Mobil Oil Canada Limited (Mobil) contracted with East Coast Oilfield Services Supply Limited (East Coast), which was not a member of the Maritime Employers' Association (MEA), the employer representative in the Port of Halifax, but rather used its own logistics supervisor and logistics coordinator. Shell Canada Resources Limited (Shell), Husky Oil Operations Ltd./Bow Valley Industries Ltd. (Husky) and SDS Drilling Limited (SDS) contracted with Halifax Offshore Terminal Services Limited (Halifax Offshore), a longshoring company that was a member of the MEA. Shell employed a stores supervisor, Husky employed a materials supervisor and a materials expeditor, and SDS employed a materials man.

[36] The Board decided that, although the Mobil, Shell and Husky employees were performing checking work, these activities were not necessarily related to longshoring because the employers' primary activity was oil and gas exploration.

[37] Here is the crux of the Board's reasons:

Mobil, East Coast and Rowan are also engaged in the oil and gas exploration business, they are not in the maritime transportation business. Mobil, being responsible for the transportation of goods and equipment to and from its drilling sites has acquired its own dock facilities at the Port of Halifax. It also has a warehouse/pipeyard approximately one kilometre away from the dock. Unlike Husky/Bow Valley and Shell, Mobil does not use ILA labour to load and unload its offshore supply vessels. It uses its own employees to co-ordinate and supervise the movement of goods and equipment from its warehouse/pipeyard to and from its drilling sites. The actual loading and unloading of the offshore supply vessels and related yard work is done by employees whom Mobil contracts from East Coast. East Coast as we understand it is a local company that is in the business of supplying personnel to the offshore industry. Besides the persons who do the work at the yard and the dock, we are told that East Coast also supplies other personnel to Mobil such as clerical workers.

Although these circumstances are somewhat different from those we just related for Husky/Bow Valley and Shell, the considerations are similar. To determine whether Mobil is engaged in the longshoring industry referred to in section 132 of the *Code*, we must look at its operations as a going

[35] Une autre décision du Conseil, *Halifax Offshore Terminal Services Limited et autres* (1987), 71 di 157 (CCRT n° 651), a trait à une demande d'accréditation par région géographique pour les employeurs s'occupant de prospection au large de la Nouvelle-Écosse, pour y inclure le travail lié à la vérification des cargaisons chargées à bord des navires ravitailleurs ou déchargées de ces navires donné en sous-traitance à des entreprises spécialisées. Mobil Oil Canada Limited (Mobil) fait affaire avec East Coast Oilfield Services Supply Limited (East Coast) qui n'est pas membre de l'Association des employeurs maritimes (AEM), le représentant patronal dans le port d'Halifax, mais emploie son propre superviseur et son propre coordonnateur de la logistique. Shell Canada Resources Limited (Shell), Husky Oil Operations Ltd./Bow Valley Industries Ltd. (Husky) et SDS Drilling Limited (SDS) font affaires avec Halifax Offshore Terminal Services Limited (Halifax Offshore), une entreprise de débardage membre de l'AEM. Shell emploie un superviseur de magasin, Husky emploie un superviseur et un expéditeur de matériaux et SDS emploie un préposé aux matériaux.

[36] Le Conseil détermine que, bien que les employés de Mobil, de Shell et de Husky fassent de la vérification, ces activités ne sont pas nécessairement liées au débardage puisque l'activité première des employeurs est la prospection de pétrole et de gaz.

[37] Voici l'essentiel des motifs du Conseil:

Mobil, East Coast et Rowan s'occupent également de prospection et non de transport maritime. Mobil, qui est responsable du transport des marchandises et de l'équipement jusqu'aux lieux ou depuis les lieux du forage, a acquis ses propres installations de quai, dans le port de Halifax. Il a également un entrepôt ou une cour de tuyaux à peu près à un kilomètre du quai. Contrairement à Husky/Bow Valley et à Shell, Mobil n'a pas recours à la main-d'oeuvre de l'AID pour charger et décharger ses navires ravitailleurs. Il fait appel à ses propres employés pour coordonner et superviser le transport des marchandises et de l'équipement de son entrepôt ou cour de tuyaux jusqu'aux lieux ou depuis les lieux du forage. Ce sont les employés du sous-traitant East Coast qui chargent et déchargent les navires et qui font le travail connexe sur le chantier. Nous croyons savoir qu'East Coast est une entreprise locale qui s'occupe de fournir le personnel nécessaire aux fins des travaux de forage sous-marin. On nous dit que, en plus de fournir le personnel aux fins des travaux à exécuter dans la cour et sur les quais, East Coast fournit également à Mobil du personnel comme les employés de bureau.

La situation est quelque peu différente de celle dont nous venons de faire mention dans le cas de Husky/Bow Valley et de Shell, mais les considérations sont semblables. Pour déterminer si Mobil oeuvre dans le secteur du débardage au sens de l'article 132 du *Code*, nous devons considérer ses activités

concern. A small part of its operations that happen to involve the loading and unloading of vessels cannot be isolated from its overall operations to support a finding that Mobil employs employees in the longshoring industry.

The fact that Mobil uses its own employees, or a few contracted employees to load or unload its own goods and equipment and that of its subcontractors on to vessels, or to do work that is related to the movement of such goods and equipment to its drilling site, surely does not transform its business into longshoring for the purposes of section 132. More specifically, surely because Mobil's logistics supervisor and its logistics coordinator happen to work on occasion that is similar to the work done by ILA Checkers, does not mean that they are employees who are employed in the longshoring industry, even if the work is done at the waterfront. The work done by the incumbents in these positions is directly related to Mobil's ongoing business of oil and gas exploration. This work is far from essential to Parliament's jurisdiction over maritime transportation. In that sense, we doubt whether the work done by these two persons even falls within the jurisdiction of the *Code*. It is our finding that Mobil, East Coast and Rowan are not employers of employees performing checking work in the longshoring industry referred to in section 132 of the *Code*.

(*Halifax Offshore Terminal Services Limited et al.*, *supra*, pages 173-174; emphasis added)

[38] The facts in *Halifax Grain Elevator Limited* (1989), 76 di 157 (CLRB no. 725) are also of interest. Following a series of technological changes, Halifax Grain Elevator Limited (Halifax Grain) introduced a new device for transferring grain from the ship to its elevator, that resulted in Halifax Grain employees, assisted by the ship's crew, doing work that was previously done by longshoremen. The crew tied up the ship and did the preparatory work, while Halifax Grain employees handled the lift they had installed in the ship's hold. An employee of the contractor/owner operated the front-end loader to move the grain toward the elevator. Prior to these changes, the longshoring work was subcontracted to Logistec Stevedoring Inc. (Logistec), a member of the MEA. The Board found that Halifax Grain, by extending its operations beyond the water's edge and into the ship's hold, had extended its activities to the longshoring industry for the purposes of section 34 of the *Code*.

[39] The question of what constitutes longshoring was also examined in *Équipements Bellemare Ltée* (1995), 99 di 105 (CLRB no. 1142). In this case, St. Lawrence Cement used the services of Équipements Bellemare Ltée (Équipements Bellemare), a specialized provincial transportation company, to transport its powdered

comme une entreprise active. On ne peut pas isoler une petite partie de ses activités, comme le chargement et le déchargement de navires, de l'ensemble de l'exploitation de façon à pouvoir conclure que Mobil emploie des employés du secteur débardage. Le fait que Mobil a recours à ses propres employés ou à quelques employés à contrat pour charger ou décharger ses propres marchandises et son propre équipement et celui de ses sous-traitants, ou pour faire le travail lié au transport de telles marchandises et de tel équipement jusqu'aux lieux du forage, ne transforme sûrement pas son entreprise en une entreprise de débardage au sens de l'article 132. Plus précisément, le fait que le superviseur de la logistique et le coordonnateur de la logistique de Mobil font parfois le même genre de travail que les membres du syndicat des vérificateurs ne signifie pas que ce sont des employés travaillant dans le secteur du débardage, et ce, même si le travail est fait sur les quais. Le travail effectué par les titulaires de ces postes est directement lié à l'entreprise de prospection de Mobil. Ce travail est loin d'être essentiel, aux fins de la compétence qu'a le Parlement en matière de transport maritime. En ce sens, nous doutons même que le travail que font ces deux employés est visé par le *Code*. Nous concluons que Mobil, East Coast et Rowan ne sont pas les employeurs d'employés effectuant de la vérification dans le secteur débardage, au sens de l'article 132 du *Code*.

(*Halifax Offshore Terminal Services Limited et autres*, précitée, pages 173-174; c'est nous qui soulignons)

[38] Il convient également de relater les faits de l'affaire *Halifax Grain Elevator Limited* (1989), 76 di 157 (CCRT n° 725). À la suite d'une série de changements technologiques, Halifax Grain Elevator Limited (Halifax Grain) introduit un nouvel appareil de transfert des grains du navire jusqu'à son élévateur, faisant en sorte que les employés d'Halifax Grain, assistés de l'équipage du navire, effectuent le travail fait auparavant par les débardeurs. L'équipage s'occupe d'amarrer le navire et de faire les travaux de préparation alors que deux employés d'Halifax Grain manipulent l'élévateur qu'ils ont installé dans la cale du navire. Un employé de l'entrepreneur propriétaire s'occupe de faire fonctionner la chargeuse-pelleteuse pour diriger le grain vers l'élévateur. Avant ces changements, les travaux de débardage étaient donnés en sous-traitance à Logistec Stevedoring Inc. (Logistec), membre de l'AEM. Le Conseil juge que Halifax Grain, en étendant ses activités au-delà du bord de l'eau, soit jusqu'à la cale du navire, a étendu ses activités au secteur du débardage aux fins de l'article 34 du *Code*.

[39] La question de ce que constitue le débardage est aussi étudiée dans *Équipements Bellemare Ltée* (1995), 99 di 105 (CCRT n° 1142). Dans cette affaire, Ciment St-Laurent retient les services d'Équipements Bellemare Ltée (Équipements Bellemare), une entreprise provinciale de transport spécialisé, pour

cement from Joliette to the Port of Trois-Rivières where it was being loaded on a ship and sent to Mexico. The loading of the ship was supervised by a senior manager and the personnel used by Équipements Bellemare to load the cement on the ship was hired expressly to carry out the contract.

[40] The Board took the view that the definition of longshoring used by the Supreme Court in *Stevedoring, supra*, and applied in *Maritime Employers' Association, supra*, must apply in this case, and that the operation and maintenance of equipment used in the Port to handle these goods, even if it was specialized equipment, constituted one of the many links in the chain of maritime transportation that goes right into the hold of ships. Furthermore, the Board found that, since that there was a single contract with St. Lawrence Cement and that the end of the contract marked the end of its longshoring activities, the company was not required to be part of the MEA. The Board, therefore, gave Équipements Bellemare the choice between withdrawing from these activities or continuing and becoming part of the MEA.

[41] In *M&M Manufacturing Limited* (1997), 104 di 45 (CLRB no. 1203), the Board had to rule once more on the nature of the activities of loading and unloading a tank on a ship. M&M Manufacturing Limited (M&M) obtained a contract to complete the delivery of a tank to the Hibernia platform. In receiving the tank, M&M employees tied up the ship that was transporting it, unloaded it and then blocked it. When the work was complete, they reloaded the tank onto the ship and let the lines holding the ship go. This activity was repeated on five occasions.

[42] The Board's decision was unequivocal. The loading and unloading of the ship involved the maritime transportation of goods "in the true commercial sense" (see page 50). Thus, in loading and unloading the tank, M&M had, for the purposes of the application of the *Code*, extended itself into longshoring activities in a manner similar to Halifax Grain. The Board ruled as follows:

... **any** loading or unloading of goods from commercial vessels, even if the said goods are owned by or for use in the operation

transporter son ciment en poudre de Joliette, qui doit être chargé sur un navire au port de Trois-Rivières et livré au Mexique. Le chargement du bateau est supervisé par un cadre supérieur et le personnel utilisé par Équipements Bellemare pour charger le ciment à bord des navires est embauché expressément pour l'exécution du contrat.

[40] Le Conseil est d'avis que la définition de débardage retenue par la Cour suprême dans l'arrêt *Stevedoring*, précité, et appliquée dans *Association des employeurs maritimes*, précitée, doit s'appliquer, et que l'exploitation et l'entretien d'équipement utilisé dans le port pour la manutention de ces marchandises, même s'il s'agit d'équipement spécialisé, constitue l'un des nombreux maillons dans la chaîne du transport maritime allant jusque dans la cale des navires. Par ailleurs, le Conseil est d'avis que, dans la mesure où il s'agit d'une incursion ponctuelle liée au seul contrat avec Ciment St-Laurent dont la fin marque en même temps la fin de ses activités de débardage, elle n'est pas tenue de faire partie de l'AEM. Le Conseil donne alors l'occasion à Équipements Bellemare de faire le choix entre se retirer de ces activités ou continuer et faire partie de l'AEM.

[41] Dans l'affaire *M&M Manufacturing Limited* (1997), 104 di 45 (CCRT n° 1203), le Conseil a à se prononcer encore une fois sur la nature des activités de chargement et de déchargement d'une citerne à bord d'un navire. M&M Manufacturing Limited (M&M) obtient un contrat d'achèvement d'une citerne vouée à la plate-forme Hibernia. Pour recevoir la citerne en parachèvement des travaux, les employés de M&M amarrent le navire qui assure son transport, le décharge et s'occupe du calage de la citerne après son déchargement. Une fois cette tâche parachevée, ils rechargent la citerne dans le navire et le cordage retenant le navire est détaché. Cette activité se produit à cinq occasions.

[42] La décision du Conseil est sans détour. Le déchargement et le chargement du navire est du transport maritime de marchandises au «véritable sens commercial de l'expression» (voir page 50). Par conséquent, en chargeant et en déchargeant la citerne, M&M s'est livrée pour l'application du *Code* à des activités de débardage, assimilables à celles exercées par Halifax Grain. Le Conseil statue que:

... **tout** chargement ou déchargement de marchandises faisant intervenir des navires commerciaux, même si lesdites

of the consignee, is longshoring and must be done pursuant to the terms of the Board's geographic certification order.

(*M&M Manufacturing Limited, supra*, page 51; emphasis added)

[43] The Board also took the view that, although the work performed by M&M was inadvertent or sporadic, M&M was still covered by the ILA's geographic certification. The Board cited the objective of the *Code* respecting the maintenance of industrial peace as a critical consideration:

While the work performed by M&M could be considered inadvertent and sporadic, it is not something that can be permitted. To do so would allow this type of incident to occur on a regular basis and have a detrimental effect on the movement of goods at the port. This would undermine the collective bargaining system at the port, invite labour relations unrest, and defeat the purpose of section 34.

(*M&M Manufacturing Limited, supra*, page 51)

[44] *Secunda Marine Services Limited et al.*, [1999] CIRB no. 16; and 61 CLRBR (2d) 203 was decided after section 34(1) was amended. In this matter, the Board had to determine whether the activities of Offshore Logistics Inc. (Offshore) made it a longshoring enterprise at the Port of Halifax. Offshore was engaged in the loading and unloading of supply vessels in Dartmouth and related activities on vessels chartered by Secunda Marine Services Limited, in support of oil exploration activities of the Mobil group around Sable Island, off the coast of Nova Scotia. The Mobil group was Offshore's only client. The employees performing the work were Offshore's employees, and the company did not use ILA members. In addition, all of the longshoring gear used at the dock was owned or leased by Offshore.

[45] The Board considered the following factors in making its determination of whether Offshore was actively engaged in longshoring: the frequency of the work, its regularity, its severability, whether it is longshoring or ancillary work, and the potential threat to labour relations in choosing between alternative characterizations of the work. The Board found that the work was regular since 25% of Offshore employees' work was performed at the Mobile dock, the work was recurrent, and there was an essential maritime link

marchandises appartiennent au destinataire ou sont utilisées par celui-ci dans ses activités, constitue du débardage et doit être effectué conformément aux dispositions de l'ordonnance d'accréditation du Conseil dans cette région.

(*M&M Manufacturing Limited*, précitée, page 51; c'est nous qui soulignons)

[43] Le Conseil est également d'avis que le fait que cette activité soit accidentelle ou occasionnelle n'est pas un motif pour soustraire M&M des effets de l'accréditation par région géographique de l'AID. Le Conseil invoque les objectifs du *Code* concernant le maintien de la paix industrielle comme une considération primordiale:

Bien que le travail exécuté par M&M puisse être considéré comme accidentel et occasionnel, ce n'est pas quelque chose qu'il faut permettre. Fermer les yeux sur cet écart ne ferait qu'encourager d'autres à agir de la même façon sur une base régulière, ce qui nuirait au mouvement des marchandises dans le port. Cela minerait le régime de négociation collective au port, provoquerait de l'agitation ouvrière et ferait échec à la raison d'être de l'article 34.

(*M&M Manufacturing Limited*, précitée, page 51)

[44] L'affaire *Secunda Marine Services Limited et autres*, [1999] CCRI n° 16; et 61 CLRBR (2d) 203 a été tranchée après la modification apportée au paragraphe 34(1). Dans cette affaire, le Conseil doit déterminer si les activités d'Offshore Logistics Inc. (Offshore) en font un entrepreneur en débardage dans le port d'Halifax. Offshore s'occupe du chargement et du déchargement des navires ravitailleurs à Dartmouth et des activités connexes sur les navires affrétés par Secunda Marine Services Limited au soutien des activités de prospection pétrolière du groupe Mobil dans la région de Sable Island, au large de la côte est de la Nouvelle-Écosse. Le groupe Mobil est le seul client d'Offshore. Les employés qui effectuent les travaux sont des employés d'Offshore qui n'a pas recours à la main-d'oeuvre de l'AID. De plus, Offshore est le propriétaire ou le locataire de tout l'attirail des débardeurs utilisé au quai.

[45] Afin de déterminer si Offshore est véritablement actif dans le secteur du débardage, le Conseil tient compte des éléments suivants: la fréquence des travaux, leur régularité, leur caractère dissociable, s'il s'agit de travaux accessoires et la menace que peut représenter le choix entre différentes caractérisations du travail pour les relations du travail. Le Conseil est d'avis qu'il s'agit d'un travail régulier, car 25 % du travail des employés d'Offshore se fait au quai de Mobil, le travail est récurrent et il existe un lien maritime essentiel entre le

between the Dartmouth dock and the drilling platform. The Board decided that the employees were engaged almost exclusively in navigation and shipping.

[46] Although Offshore was not a commercial shipper, the Board was of the view that nothing prevented it from becoming one in the future. Offshore's operations were severable from Mobil's operations because they were concentrated in the marine transportation industry.

[47] Lastly, the Board was of the view that creating an exception to the geographic certification for Offshore could potentially allow any corporation, by contracting in a similar way, to circumvent the geographic certification and the *Code's* purposes. The Board therefore found that Offshore's work was not sufficiently integrated in Mobil's activities to consider it incidental or sporadic.

[48] In *Irving Shipbuilding Inc. et al.*, [2002] CIRB no. 153; and 91 CLRBR (2d) 71 (confirmed in *Irving (J.D.) Ltd. v. General Longshore Workers, Checkers and Shipliners of the Port of Saint John* (2003), 305 N.R. 344 (F.C.A., no. A-96-02)), the Board had to determine whether the unloading of wood chips at dock 20 in the Port of Saint John constituted longshoring. J.D. Irving Limited (Irving) produced wood chips at its sawmill in Weymouth for delivery to Irving Pulp & Paper in Saint John. Irving owned a barge that it used exclusively to transport wood chips by sea and it used its own employees to unload the barge in Saint John. The Board found that Irving had extended its operations to conduct longshoring work in the Port of Saint John and that these operations were "primarily directed at completing the marine transportation of the wood chips to their end customer, Irving Pulp & Paper, Limited." Arguments that Irving did not have a separate maritime transportation division or that the unloading of the wood chips, in bulk form or in roundwood, had never been performed by members of the union were rejected as not determinative. As in *Secunda Marine Services Limited et al.*, *supra*, the Board pointed out that the exclusion of Irving's work from the certification order would not contribute to the stability of labour relations in the Port of Saint John and would merely encourage other employers to try to circumvent the scope of the

quai de Dartmouth et la plate-forme de forage. Le Conseil juge que les employés se livrent presque exclusivement aux activités de navigation et d'expédition.

[46] Bien qu'Offshore ne soit pas un expéditeur commercial, le Conseil estime qu'il n'y a rien qui l'empêche de le devenir éventuellement. Les activités d'Offshore peuvent être dissociées de celles de Mobil puisqu'elles sont concentrées sur le secteur du transport maritime.

[47] Enfin, le Conseil considère que créer une exception à l'accréditation par région géographique pour Offshore aurait pour conséquence de permettre à toute entreprise, en passant un contrat de même nature, de contourner l'accréditation et les fins du *Code*. Le Conseil estime donc que les travaux d'Offshore ne sont pas suffisamment intégrés dans les activités du groupe Mobil pour les considérer comme accessoires et occasionnels.

[48] Dans l'affaire *Irving Shipbuilding Inc. et autre*, [2002] CCRI n° 153; et 91 CLRBR (2d) 71 (confirmée dans *Irving (J.D.) Ltd. v. General Longshore Workers, Checkers and Shipliners of the Port of Saint John* (2003), 305 N.R. 344 (C.A.F, dossier n° A-96-02)), le Conseil a dû déterminer si le déchargement de copeaux de bois au quai 20 du port de Saint John est une activité relevant du secteur du débardage. J.D. Irving Limited (Irving) produit des copeaux de bois à sa scierie de Weymouth pour être livrés à Irving Pulp & Paper situé à Saint John. Irving est propriétaire d'une barge qu'elle utilise exclusivement pour le transport par mer des copeaux de bois et qu'elle fait décharger par ses propres employés à Saint John. Le Conseil juge qu'Irving a étendu ses activités au travail de débardage dans le port de Saint John et que ces activités ont «essentiellement pour but de boucler la boucle du transport maritime des copeaux de bois jusqu'à leur cliente ultime, Irving Pulp & Paper, Limited». Les arguments selon lesquels Irving n'a pas de division distincte de transport maritime ou que le déchargement de copeaux de bois, en vrac ou sous forme de bois rond, n'a jamais été exécuté par les membres du syndicat sont rejetés comme n'étant pas décisifs. Comme dans *Secunda Marine Services Limited et autres*, précitée, le Conseil souligne que l'exclusion du travail d'Irving de l'ordonnance d'accréditation ne contribuerait pas à la

certification order by having longshoring work performed by their own employees.

3 - Principles Arising from the Case Law

[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 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 necessary 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*).

[50] A second principle is that a business that only transports its own goods and relies on the services of the port for loading and unloading is not deemed to be a shipping business engaged in the longshoring industry within the meaning of the *Code*. *Halifax Offshore Terminal Services Limited et al., supra*, highlights the importance of taking into account all of the business’s activities “as a going concern” rather than trying to isolate one activity from the others.

[51] The principle of looking at all of the business’s activities to determine its primary activity is not unique to the longshoring industry. In *Canada Labour Relations Board et al. v. Yellowknife*, [1977] 2 S.C.R. 729, Pigeon, J. ruled that “jurisdiction over labour matters depends on **legislative authority over the operation, not over the person of the employer**” (page 736; emphasis added). Accordingly, for the purpose of jurisdiction, legislative authority is determined on the basis of the nature of the employer’s operation and not the work performed by the employees.

stabilité des relations du travail dans le port de Saint John et ne ferait qu’encourager d’autres employeurs à tenter d’essayer de contourner la portée de l’ordonnance d’accréditation en faisant faire le travail de débardage par leurs propres employés.

3 - Les principes qui ressortent de la jurisprudence

[49] Ces décisions nous permettent de tirer certaines conclusions sur les principes applicables à la notion de débardage. Un premier principe veut que, pour qu’un employeur soit véritablement actif dans le secteur du débardage, 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 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*).

[50] Un deuxième principe veut qu’une entreprise qui ne fait que transporter ses propres marchandises en ayant recours aux services du port pour le chargement et le déchargement ne soit pas considérée comme une entreprise maritime active dans le secteur du débardage au sens du *Code*. *Halifax Offshore Terminal Services Limited et autres, précitée*, souligne l’importance de tenir compte de l’ensemble des activités de l’entreprise «en tant qu’entreprise active» plutôt que de tenter d’isoler une activité parmi d’autres.

[51] Le principe de tenir compte de l’ensemble des activités de l’entreprise pour juger de son activité principale n’est pas réservé à l’unique secteur du débardage. Dans *Conseil canadien des relations du travail et autre c. Yellowknife*, [1977] 2 R.C.S. 729, le juge Pigeon déclare que «la compétence en matière de travail relève du **pouvoir législatif sur l’exploitation et non sur la personne de l’employeur**» (page 736; c’est nous qui soulignons). Par conséquent, à des fins de compétence, l’autorité législative se décide en fonction de la nature des activités de l’employeur et non pas du travail effectué par les employés.

[52] Two years later, in a decision consistent with *Canada Labour Relations Board et al. v. Yellowknife, supra*, the Supreme Court in *Construction Montcalm Inc. v. Minimum Wage Commission*, [1979] 1 S.C.R. 754, stated that “in order to determine the nature of the operation, one must look at the **normal or habitual activities of the business as those of ‘a going concern’** ... without regard for exceptional or casual factors” (page 769; emphasis added).

[53] However, the decision in *Halifax Grain Elevator Limited, supra*, injects a slight nuance when longshoring activities are carried out on behalf of a third party. Here, the employer developed technological means of unloading vessels and substituted them for its own employees for the benefit of its clients. Since the employer was not engaged in the transport of its own goods but those of a third party, its situation was different from that set out in *Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen’s Association, Local 1739, et al., supra*. As a result, Halifax Grain had to be part of the MEA.

[54] In *Équipements Bellemare Ltée, supra*, the Board again dealt with a third party loading a vessel on behalf of a single client, but in a specialized context. The Board was not convinced that there was an exception in the maritime transportation chain. If Équipements Bellemare wanted to remain in this industry, it had to become part of the employers’ certification. Similarly, in *M&M Manufacturing Limited, supra*, the Board did not allow the sporadic loading and unloading of a vessel associated with a single contract to be an exception to the general rule of including stevedoring companies in the Board’s certification order. In both these decisions, it was determined that if the business’s, primary activity was transportation, maritime or not, and if it was carrying on longshoring work, it became subject to the certification.

[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 regularity, 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

[52] Deux ans plus tard dans un jugement conséquent avec *Conseil canadien des relations du travail et autre c. Yellowknife*, précité, la Cour suprême, dans *Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum*, [1979] 1 R.C.S. 754, déclare que «pour déterminer la nature de l’exploitation, il faut considérer **les activités normales ou habituelles de l’affaire en tant qu’«entreprise active»** ... sans tenir compte de facteurs exceptionnels ou occasionnels» (page 769; c’est nous qui soulignons).

[53] Toutefois, la décision dans *Halifax Grain Elevator Limited*, précitée, apporte une certaine nuance lorsque les activités de débardage sont faites pour le compte d’un tiers. Ici, l’employeur a développé des moyens technologiques de déchargement des navires et les a substitués à ses propres employés au profit de ses clients. Comme l’employeur ne s’occupe pas du transport de ses propres denrées, mais bien de celles de tiers, sa situation ne s’apparente pas à celle énoncée dans *Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen’s Association, Local 1739, et al.*, précité. Par conséquent, Halifax Grain doit faire partie de l’AEM.

[54] Dans *Équipements Bellemare Ltée*, précitée, le Conseil revoit la situation d’un tiers qui fait le chargement du navire au profit d’un seul client, mais dans un contexte spécialisé. Le Conseil n’est pas persuadé qu’il s’agit d’une exception au maillon du transport maritime. Si Équipements Bellemare désire demeurer dans ce secteur d’activité, elle doit faire partie de l’accréditation des employeurs. De même dans *M&M Manufacturing Limited*, précitée, le Conseil n’accepte pas qu’une intervention ponctuelle de chargement et de déchargement d’un navire liée à un seul contrat puisse faire exception à la règle générale de l’assujettissement des arrimeurs à l’ordonnance d’accréditation du Conseil. Selon ces deux décisions, si la principale activité de l’entreprise est le transport, maritime ou non, dans la mesure où elle exerce des activités de débardage, elle devient assujettie à l’accréditation.

[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

relations, the Board reiterated the concerns of the CLRB 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.

4 - Application of the Code and Case Law Principles to the Businesses Covered by the Application

[56] The Board can now explain its decision with respect to each of the businesses covered by this application by first providing a summary of the primary activities of the individual businesses, the employers' submissions as to why they are not covered by the employer certification and the union's submissions to the contrary that these employers are actively engaged in the longshoring industry within the meaning of section 34 of the *Code*.

a - Canadian Salt Company Ltd.

[57] The Canadian Salt Company Limited (Seleine Mines division) (the Company) produces, processes and sells salt, with its primary product being de-icing salt for winter roads. The Company employs about 875 people in Canada working in its three regional sales offices, four salt evaporation plants, three salt mines, warehouses and storage sites. For the past 20 years, the Company has leased two lots where it stores its salt within the borders of the Port of Québec.

[58] The salt is transported in bulk by ship from the salt mine in the Magdalen Islands (Seleine Mines) to the Port of Québec. The ship is self-unloading and thus does not require longshoremen or checkers to unload it. Once the salt is unloaded into piles on the dock, it belongs to the Company and is redistributed to buyers within the greater Québec region. The buyers provide their own transportation. The only intervention by longshoremen occurs when the Company uses the

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.

4 - Application du Code et des principes jurisprudentiels aux entreprises visées par la demande

[56] Il y a maintenant lieu d'étayer la décision du Conseil par rapport à chaque entreprise visée par la présente demande, précédée d'un résumé des activités principales de l'entreprise visée, des observations des employeurs qui soutiennent qu'ils ne sont pas visés par l'accréditation patronale et des observations du syndicat qui maintient, au contraire, qu'il s'agit d'employeurs véritablement actifs dans le secteur du débardage au sens de l'article 34 du *Code*.

a - Société canadienne de Sel, Limitée

[57] La Société canadienne de Sel, Limitée (division Mines Seleine) (la Société) oeuvre dans la production, la transformation et la vente de sel, principalement de sel de déglacage pour les routes l'hiver. La Société emploie au Canada environ 875 personnes travaillant dans ses trois bureaux de vente régionaux, ses quatre usines de sel évaporé, ses trois mines de sel, ses entrepôts et ses sites de stockage. L'entreprise loue depuis 20 ans deux parcelles de terrain où elle entrepose son sel dans les limites du port de Québec.

[58] Ce sel est transporté en vrac par navire à partir de la mine de sel des Îles-de-la-Madeleine (Mines Seleine) au port de Québec. Le navire est auto-déchargeur et, par conséquent, ne nécessite aucune intervention de débardeurs ou de vérificateurs pour son déchargement. Une fois déchargé en tas sur le quai, le sel appartient à la Société canadienne de Sel, Limitée et est redistribué à des acheteurs de la grande région de Québec qui fournissent leur propre transport. La seule intervention

Québec Stevedoring Company Ltd. to either pile or break up the salt on the dock.

[59] A seasonal employee of the Company weighs the trucks that arrive to transport the salt. He works 10 months of the year, seven days a week, and is on leave during the summer months. His duties are receiving orders from clients, dealing with the truck drivers who come to pick up the salt by weighing the empty truck, and then the full truck to determine the tonnage, and then providing them with the bill. The employee has an office on the dock from which he plans deliveries and uses a computer to operate the scale.

[60] The union argues that the weigh clerk is actually doing checking work when he verifies the condition of the salt on the dock, has it piled or broken up by the longshoremen, if necessary, or when he bills the client. The union admits that the employer does not employ any longshoremen or checkers but alleges nevertheless that by subcontracting the work of piling or breaking up the salt to the Québec Stevedoring Company Ltd., it becomes a longshoring business requiring the checking work claimed (weighing the truck).

[61] The Board notes that the business has only three activities on the dock - weighing trucks, billing clients and breaking up or piling up the salt, as required. None of these activities is similar to or the same as the activities of loading or unloading ships as described in the aforementioned case law.

[62] The Company contracts with the Québec Stevedoring Company Ltd., a member business of the SAQ, to pile up or break up the salt on the docks. The union claims that the Company, like the other employers covered by this application, is circumventing section 34 by subcontracting rather than making direct use of the pool of workers included in the geographic unit.

[63] This reasoning is without merit. 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 employers **actively engaged** in the longshoring industry to be members of the employer association. Conversely, making the business a member

des débardeurs s'effectue lorsque la Société fait appel à la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée pour faire tasser ou briser les piles de sel sur le quai.

[59] Le travail de pesée des camions qui se présentent pour transporter le sel se fait par un employé saisonnier de la Société. Il travaille dix mois par année, sept jours semaine, et est en congé pendant les mois estivaux. Ses tâches consistent à recevoir les commandes des clients, à intervenir auprès des camionneurs qui viennent prendre le sel en pesant le camion vide et ensuite plein pour établir le tonnage et à leur remettre la facture. L'employé a un bureau sur le quai à partir duquel il planifie les livraisons et fait fonctionner la balance au moyen d'un ordinateur.

[60] Le syndicat soutient que le travail du préposé à la balance est en fait du travail de vérification, quand il vérifie l'état du sel sur le quai, le fait tasser ou briser par les débardeurs au besoin ou lorsqu'il facture le client. Le syndicat admet que l'employeur n'a aucun débardeur ou vérificateur à son service mais allègue néanmoins que le fait de donner le travail de tasser et de briser le sel en sous-traitance à la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée en fait une entreprise de débardage qui enclenche le travail de vérification réclamé (la pesée du camion).

[61] Le Conseil constate que l'entreprise n'a que trois activités sur le quai, soit la pesée des camions, la facturation au client et le bris ou tassage des tas de sel, selon les besoins. Aucune de ces activités ne s'apparente ou est propre aux activités de chargement ou de déchargement du navire telles qu'elles sont décrites dans la jurisprudence susmentionnée.

[62] Pour tasser ou briser le sel sur le quai, la Société fait affaire avec la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée, une entreprise membre de la SAQ. Le syndicat reproche à la Société, comme aux autres employeurs visés par cette demande, de contourner l'article 34 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 affaires 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

of the employer association does not guarantee that the work of the clerk weighing the trucks will be included in the geographic certification.

[64] The case law shows us that it is the “**normal or habitual activities of the business as those of ‘a going concern,’ without regard for exceptional or casual factors**” and not the individual tasks of employees that determine whether the business is actively engaged in a specific industry. In this matter, the Board notes that the operations of the Canadian Salt Company Limited are restricted to the operation of a salt mine and the local distribution of the product. Another point is that the salt remains the property of the Canadian Salt Company Limited from the time it leaves the Seleine Mines until it is unloaded on the dock. The unloading activities are simply incidental to its primary activity, which is the production, processing and sale of salt. As a result, the Company is not covered by the geographic certification.

b - Québec Métal Recyclé (FNF) Inc.

[65] Since May 1, 2001, Capitale Métal Recyclé FNF Inc., has been operating under the name Québec Métal Recyclé (FNF) Inc. (Québec Metal) following a business merger. This business has leased a site in the Port of Québec since 1992 where it stores iron metal waste (scrap). All of the scrap is delivered by truck and consequently, there is no unloading from a vessel. A large part of the scrap is resold to local foundries or elsewhere in Québec. The rest is purchased by an independent agent who charters a ship and retains the services of St. Lawrence Stevedoring Inc. to load it. The quantity loaded on the ship is determined by draft surveys calculated by a specialized firm.

[66] The scrap is purchased and sold by the ton, which requires a weighing step. A scale leased from the Québec Stevedoring Company Inc. is used to weigh the client's truck when it is empty and again after it is full so that the bill can be calculated. The scale is not used to weigh the scrap transported by ship for the shipping companies. The business has four employees, including three operators of the cranes used to load and unload the trucks and to pile the scrap. The cranes used to load the ships are not the same ones operated by Québec

patronale. À l'inverse, ce n'est pas en rendant l'entreprise membre de l'association patronale que le travail du préposé à la pesée des camions serait pour autant compris dans l'accréditation par région géographique.

[64] La jurisprudence nous enseigne que ce sont «**les activités normales ou habituelles de l'affaire en tant qu'«entreprise active», sans tenir compte de facteurs exceptionnels ou occasionnels**» et non les tâches individuelles des employés qui déterminent si l'entreprise est véritablement active dans un secteur donné. Au regard de la présente affaire, le Conseil constate que les activités de la Société canadienne de Sel, Limitée se limitent à l'exploitation d'une mine de sel et à la distribution locale du produit. Autre fait à noter, le sel demeure la propriété de la Société canadienne de Sel, Limitée depuis son départ de Mines Seleine jusqu'à ce qu'il soit déchargé sur le quai. Les activités de déchargement ne sont qu'incidentes à son activité principale qui est la production, la transformation et la vente du sel. Par conséquent, elle n'est pas visée par l'accréditation par région géographique.

b - Québec Métal Recyclé (FNF) Inc.

[65] Depuis le 1^{er} mai 2001, Capitale Métal Recyclé FNF Inc. fait affaire sous le nom de Québec Métal Recyclé (FNF) Inc. (Québec Métal) à la suite d'une fusion d'entreprises. Cette entreprise loue un site au port de Québec depuis 1992 où sont entreposés les rebuts de métaux ferreux (de la ferraille). La ferraille est livrée entièrement par camion et, par conséquent, aucune activité de déchargement d'un bateau n'est effectuée. Une grande partie de la ferraille est revendue à des fonderies locales ou ailleurs au Québec. Le reste est acheté par un agent indépendant qui s'occupe d'affréter un navire et de retenir les services d'Arrimage du St-Laurent Inc. pour le chargement. La quantité chargée sur le navire est évaluée au moyen de levés faits par une firme spécialisée.

[66] L'achat et la vente de la ferraille se fait à la tonne et requiert une étape de pesée. Une balance louée de la Compagnie d'Arrimage du Québec Inc. sert à peser le camion vide du client et ensuite à le peser une fois plein aux fins d'établir la facture. Cette balance n'est pas utilisée pour peser la ferraille transportée par bateau pour le compte des agents maritimes. L'entreprise a quatre employés, dont trois opérateurs de grues qui chargent et déchargent les camions et montent la ferraille en tas. De même, les grues qui servent à

Métal. Employees of Québec Métal are not assigned to loading the ship. The business argues that its export sales are incidental to its primary activity, which is buying and selling scrap metal.

[67] The union argues that the Québec Métal employees who operate the cranes are doing work normally reserved for checkers and longshoremen. The instructions given by the weigh clerk are part of the longshoring work associated with loading the ship. Although Québec Métal was carrying out its operations in the Port of Québec at the time of the geographic certification, the union claims that it was only after the slowdown in work that it was possible to see that the operations performed by St. Lawrence Stevedoring for Québec Métal make the latter a business engaged in the longshoring industry.

[68] As is the case with the Canadian Salt Company Limited, it is necessary to consider the primary operations of Québec Métal rather than the individual tasks of its employees. The fact that Québec Métal employees perform tasks similar to those of longshoremen is not enough. These tasks must be part of a series of activities related to maritime transportation. The Board notes that the activities of Québec Métal are limited to the operation of a scrap yard and to the local distribution of this product. That part of the business associated with the operation of cranes is only incidental to the operation of the scrap yard. For this reason, this business is not covered by the geographic certification.

c - Falconbridge Limited

[69] The activities of Falconbridge Limited (Falconbridge) in the Port of Québec are: (a) shipping general goods by boat to the Far North for operations at the site of its subsidiary, Raglan Mining Company of Québec Limited; (b) receiving by ship and storing raw nickel, which is extracted from the mining site; (c) storing and shipping raw nickel by train to Sudbury; (d) receiving and storing the finished product (nickel matte) that arrives by train from Sudbury; and (e) sending it by ship to Norway.

[70] An employee of St. Lawrence Stevedoring is permanently assigned to direct Falconbridge's operation; the business does not use its own personnel within the boundaries of the Port of Québec.

charger les navires ne sont pas les mêmes que celles opérées par Québec Métal. Les employés de Québec Métal ne sont pas affectés au chargement du navire. L'entreprise soutient que la vente à l'exportation n'est qu'accessoire à son activité principale qui consiste à acheter et à vendre de la ferraille.

[67] Le syndicat soutient que les employés de Québec Métal qui opèrent les grues font du travail normalement réservé aux vérificateurs et aux débardeurs. Les directives données par le préposé à la balance s'insèrent dans le travail de débardage qui sert à charger le bateau. Bien que Québec Métal menait ses activités dans le port de Québec au moment de l'accréditation par région géographique, le syndicat soutient que ce n'est qu'avec le recul qu'il a été possible d'observer que les activités qu'Arrimage du St-Laurent Inc. effectuent pour le compte de Québec Métal en font une entreprise qui oeuvre dans le secteur du débardage.

[68] Tout comme pour la Société canadienne de Sel, Limitée, il faut tenir compte des principales activités de Québec Métal plutôt que des tâches individuelles des employés. Le fait que les employés de Québec Métal aient des tâches semblables à celles des débardeurs n'est pas suffisant. Ces tâches doivent s'intégrer à un ensemble d'activités liées au transport maritime. Le Conseil constate que les activités de Québec Métal se limitent à l'exploitation d'un parc à ferraille et à la distribution locale de ce produit. L'activité liée à l'opération des grues n'est qu'incidente à l'exploitation du parc à ferraille. Par conséquent, cette entreprise n'est pas visée par l'accréditation par région géographique.

c - Falconbridge Limitée

[69] Les activités de Falconbridge Limitée (Falconbridge) dans le port de Québec consistent à a) expédier par bateau vers le Grand Nord de la marchandise générale pour les activités du site de sa filiale, la Société minière Raglan du Québec Ltée, b) recevoir par bateau et à entreposer le nickel brut qui est extrait du site minier, c) entreposer et à expédier le nickel brut par wagon à Sudbury, d) recevoir et à entreposer le produit fini (nickel mat) qui arrive par wagon de Sudbury et e) l'expédier par bateau vers la Norvège.

[70] Un employé d'Arrimage du St-Laurent Inc. dirige en permanence les activités pour le compte de Falconbridge. L'entreprise n'emploie pas son propre personnel dans les limites du port de Québec. C'est

St. Lawrence Stevedoring operates the Falconbridge equipment (cranes, conveyors and loaders).

[71] The unloading of train cars and the storage and loading of nickel in ships coming from and going to Sudbury have been going on since 1971. Since it is a question of loading and unloading bulk nickel, checking is done by draft survey, which does not involve the work of a checker *per se*. As for the loading of general goods going to the Far North, the SAQ argues that transport by coastal vessel is excluded from the geographic certification.

[72] The union argues that by subcontracting its activities to St. Lawrence Stevedoring Inc., Falconbridge is trying to circumvent the provisions of section 34(1)(a). It further argues that the bargaining framework should be redefined to include this type of activity in its certificate and to ensure the viability of the bargaining unit.

[73] As with all of the businesses covered by this application, Falconbridge's operations must be separated from those of St. Lawrence Stevedoring Inc. For the purposes of its operations in the Port of Québec, Falconbridge simply charters a ship in support of its mine in the Far North. Its activities are comparable to those of Mobil, Shell and Husky in *Halifax Offshore Terminal Services Limited et al.*, *supra*. It should be recalled that Mobil employed its own logistics supervisor and its own logistics coordinator and that Shell and Husky used a longshoring company that was a member of the employer association. Shell employed a stores supervisor and Husky employed a materials supervisor and materials expeditor. The Board found that, although the Mobil, Shell and Husky employees were doing checking work, these activities were not necessarily related to longshoring, since the employers' primary activity was oil and gas exploration.

[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 employers who are members of the employer association to also be members of that association, unless they are **actively engaged** in the longshoring industry, which is not the

Arrimage du St-Laurent Inc. qui manoeuvre l'équipement de Falconbridge (grues, convoyeurs et chargeurs).

[71] L'activité de déchargement des wagons, d'entreposage et de chargement du nickel sur un bateau en provenance et en direction de Sudbury existe depuis 1971. Comme il s'agit du chargement et du déchargement du nickel en vrac, la vérification se fait par levé, ce qui n'implique pas le travail de vérificateur proprement dit. Pour le chargement de la marchandise générale vers le Grand Nord, la SAQ soutient que le transport par un navire côtier est exclu de l'accréditation par région géographique.

[72] Le syndicat soutient qu'en sous-traitant ses activités à Arrimage du St-Laurent Inc., Falconbridge tente d'éviter les dispositions de l'alinéa 34(1)a). Le syndicat soutient qu'il y a lieu de redéfinir le cadre de la négociation afin d'inclure ce genre d'activités dans son certificat et d'assurer la viabilité de l'unité d'accréditation.

[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. Ses activités se comparent à celles de Mobil, de Shell et de Husky dans l'affaire *Halifax Offshore Terminal Services Limited et autres*, précitée. On se souvient que Mobil emploie son propre superviseur et son propre coordonnateur de la logistique et que Shell et Husky font affaire avec une entreprise de débardage membre de l'association patronale. Shell emploie un superviseur de magasin, Husky emploie un superviseur et un expéditeur de matériaux. Le Conseil détermine que bien que les employés de Mobil, de Shell et de Husky fassent de la vérification, ces activités ne sont pas nécessairement liées au débardage, puisque l'activité première des employeurs est la prospection de pétrole et de gaz.

[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 soit aussi membres de cette association, à moins d'être **véritablement actifs** dans le secteur du débardage, ce

case here. Since the maritime transportation activities are only incidental to its main activity, this business is not covered by the geographic certification.

d - Centre de distribution de Sillery Inc.

[75] The activities of the Centre de distribution de Sillery Inc. in the Port of Québec consist of receiving bulk feed grain for animals by ship, train or truck, and storing and re-shipping the grain by the same means. This business was previously known as Gagnon and Boucher, a division of Cargill Grain Company Ltd. The ships used to transport the feed grain are self-unloading and do not require longshoremen or checkers.

[76] The grain is unloaded from the ship by a conveyor that carries it to a hopper. The grain then falls onto another conveyor that carries it to the storage silos. The grain is also loaded by conveyor into train cars and trucks for distribution. This is the same handling technology that existed at the time of the Federal Court of Appeal's decision in 1983 and at the time that CUPE was granted the geographic certification, except that now there are 11 silos rather than the six that existed at that time.

[77] The union claims that the business has evolved since the Federal Court of Appeal decision and that the Board should re-evaluate its situation in light of the recent appeal court decision in *Irving Shipbuilding Inc. et al., supra*. The Supreme Court refused to hear an appeal of that decision.

[78] In 1983, the Federal Court of Appeal found that the employees of this business were not working in the longshoring industry (see *Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen's Association, Local 1739, et al., supra*). The grain handling technology is still virtually the same as that which existed at the time of the decision of the Federal Court of Appeal's decision in 1983 and CUPE's geographic certification, except that now there are 11 silos being used rather than the six that existed at that time. The union did not provide any new evidence in support of its position that the business has allegedly evolved since the Federal Court of Appeal's decision. The Board therefore does not have to re-examine the business's situation for the purpose of this application.

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.

d - Centre de distribution de Sillery Inc.

[75] Les activités du Centre de distribution de Sillery Inc. dans le port de Québec consistent à recevoir par bateau, par wagon ou par camion du grain de provende en vrac destiné aux animaux, à l'entreposer et à le réexpédier par les mêmes moyens. Cette entreprise était auparavant connue sous le nom de Gagnon et Boucher, une division de Cargill Grain Company Ltd. Les bateaux utilisés pour le transport du grain de provende sont auto-déchargeurs et ne nécessitent pas l'intervention de débardeurs et de vérificateurs.

[76] Le déchargement du navire se fait au moyen d'un convoyeur vers un réceptacle, et le grain tombe ensuite dans un autre convoyeur qui l'achemine vers les silos d'entreposage. Le grain est également chargé par convoyeur sur les wagons et les camions qui en assurent la distribution. Il s'agit de la même technologie de manutention que celle qui existait au moment de l'arrêt de la Cour d'appel fédérale en 1983 et au moment de l'accréditation par région géographique du SCFP, sauf que maintenant onze silos au lieu des six qui existaient à cette époque sont alimentés.

[77] Le syndicat soutient que l'entreprise a évolué depuis l'arrêt de la Cour d'appel fédérale et que le Conseil devrait réévaluer la situation de l'entreprise à la lumière de la récente décision de la Cour d'appel dans l'affaire *Irving Shipbuilding Inc. et autre*, précitée, dont la Cour suprême a refusé d'entendre le pourvoi.

[78] En 1983, la Cour d'appel fédérale a déterminé que les employés de cette entreprise ne travaillaient pas dans le secteur du débardage (voir *Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen's Association, Local 1739, et al., précité*). La technologie de manutention du grain est restée essentiellement la même que celle qui existait au moment de la décision de la Cour d'appel fédérale en 1983 et au moment de l'accréditation par région géographique du SCFP, sauf que nous savons que onze silos sont maintenant alimentés au lieu des six qui existaient à cette époque. Le syndicat n'a apporté aucun fait nouveau au soutien de sa position que l'entreprise aurait évolué depuis la décision de la Cour d'appel fédérale. Le Conseil n'a donc pas à réévaluer la situation de l'entreprise aux fins de cette demande.

e - Coopérative fédérée de Québec

[79] The operations of the Coopérative fédérée de Québec (the Co-op) in the Port of Québec consist of receiving fertilizer for the agricultural market by ship (lakers), storing it and reshipping it by truck or train to its clients. Half of the fertilizer arrives by ship, the other half by train. Three employees perform tasks related to distribution: one full-time employee, one seasonal employee and a casual employee. Since the unloading of the lakers is not automated, the Co-op uses the services of St. Lawrence Stevedoring Inc. for this work. The Co-op does not have any employees working within the boundaries of the Port of Québec.

[80] The ship is unloaded using a bucket crane that empties the fertilizer into a hopper. A conveyor under the hopper carries the fertilizer into the storage silos. The longshoremen are responsible for pushing the fertilizer into the crane's bucket. From the storage facility, the fertilizer is loaded into trucks using a wheeled loader. The employee on duty at the Co-op site weighs the empty truck and then the full truck to determine the weight and to facilitate billing.

[81] The Co-op is owned by 91 farming cooperatives that purchase and sell its products. Its operations have not changed in 30 years. The Co-op does not transport any goods by ship.

[82] The union argues that the Co-op is using "longshoremen" in the traditional sense of the term and that the weighing work is part of the checking work in longshoring. The union also claims that the longshoring work is shared between St. Lawrence Stevedoring Inc. and the Co-op.

[83] As is the case with Falconbridge Limited, the Co-op does not have any employees within the boundaries of the Port of Québec. The Board finds that the unloading and weighing operations are only incidental to the fertilizer distribution operations. Neither the distribution of fertilizer nor the work by St. Lawrence Stevedoring Inc. makes the business an employer actively engaged in the longshoring industry. For this reason, the business is not covered by the geographic certification.

e - Coopérative fédérée de Québec

[79] Les activités de la Coopérative fédérée de Québec (la Coop) dans le port de Québec consistent à recevoir par navire (lacquier) des engrais pour le marché agricole, à les entreposer et à les réexpédier par camion ou par wagon à ses clients. La moitié des engrais arrive par navire, l'autre moitié par wagon. Trois employés effectuent des tâches afférentes à l'activité de distribution, soit un employé à plein temps, un employé saisonnier et un employé temporaire. Comme le déchargement des lacquiers n'est pas automatisé, la Coop fait appel à Arrimage du St-Laurent Inc. pour ce travail. La Coop n'a aucun employé dans les limites du port de Québec.

[80] Le déchargement du bateau se fait au moyen d'une grue à godet qui vide l'engrais dans un réceptacle sous lequel se trouve un convoyeur qui l'amène aux silos d'entreposage. Les débardeurs ont pour tâche de pousser l'engrais jusqu'au godet de la grue. De l'endroit d'entreposage, l'engrais est chargé dans les camions avec un chouleur sur pneus. L'employé en devoir sur le site de la Coop pèse le camion vide et ensuite le camion plein pour établir le poids et permettre la facturation.

[81] La Coop est la propriété de 91 coopératives agricoles qui achètent et vendent ses produits. Les activités n'ont pas changé depuis 30 ans. La Coop n'expédie aucune marchandise par navire.

[82] Le syndicat soutient que la Coop a recours aux débardeurs dans le sens traditionnel du terme et que le travail de pesée fait partie de la vérification attenante au débardage. Le syndicat soutient aussi que les activités de débardage sont partagées entre Arrimage du St-Laurent Inc. et la Coop.

[83] Comme pour Falconbridge Limitée, la Coop n'a aucun employé dans les limites du port de Québec. Le Conseil constate que les activités de déchargement et la pesée des denrées ne sont qu'incidentes aux activités de distribution des engrais. La distribution des engrais ou la contribution d'Arrimage du St-Laurent Inc. ne fait pas de l'entreprise un employeur véritablement actif dans le secteur du débardage. Par conséquent, l'entreprise n'est pas visée par l'accréditation par région géographique.

f - IMTT-Quebec Inc.

[84] IMTT-Quebec Inc. (International-Matex Tank Terminals) (IMTT) is a public terminal used to handle and store liquid bulk, including oil and chemical products (acid, peroxide, paraffin), petroleum (gasoline, heating oil) and food oils (vegetable, molasses). The liquid bulk cargo is unloaded from the ship directly into the silo using a narrow pipe. IMTT does not use a stevedoring company to unload the liquid bulk. The work on the dock is done by its own employees.

[85] IMTT's situation is similar to that of the other employers covered by this application in that there is no evidence that IMTT is actively engaged in the longshoring industry in the Port, other than the fact that its clients' products are moved for storage into tanks located on the docks or not far from the docks. In the Board's opinion, the single task of connecting the pipes from the ship to the tanks is not enough to declare this business to be actively engaged in this industry. As a result, the Board finds that the unloading activities are only incidental to the primary activity of storage and that IMTT is not covered by the geographic certification.

B - Second Question: Is the Work Being Claimed as Checking Work Covered by CUPE's Bargaining Certificate?**1 - Position of the Parties on the Scope of Checking Work**

[86] There is no dispute that, because of the constantly decreasing number of work hours for checkers, some of them have not worked as checkers for several years, although they are still members of the bargaining unit. However, the parties do not agree on the reason for the decreased volume of work.

[87] The union points out that the drop in volume of work has decreased to such a degree that soon there will be no more checking work at the Port of Québec. It acknowledges that, traditionally, checking work only applied to general cargo, that is, to goods handling activities on the docks and in warehouses connected to the docks. However, because of the development of other activities in the Port, the union claims that the work of checkers should now include certain checking

f - IMTT-Québec Inc.

[84] IMTT-Québec Inc. (International-Matex Tank Terminals) (IMTT) est un terminal public servant à manipuler et à entreposer du vrac liquide, soit des produits pétroliers et chimiques (acide, peroxyde, paraffine), pétroliers (essence, mazout) ainsi que des huiles alimentaires (végétales, mélasse) au moyen d'un boyau qui relie le navire au silo. Les cargaisons de vrac liquide sont déchargées directement dans les silos. IMTT ne fait pas appel à un arrimeur pour le déchargement du vrac liquide qui provient des navires. Le travail sur le quai est fait par ses propres employés.

[85] La situation d'IMTT s'apparente à celle des autres employeurs visés par cette demande, en ce sens qu'il n'y a aucune preuve qu'IMTT est véritablement actif dans le secteur du débardage dans le port, autre que celle selon laquelle les produits de ses clients sont acheminés pour entreposage dans des réservoirs situés sur les quais ou non loin des quais. De l'avis du Conseil, la seule tâche de branchement des boyaux du navire aux réservoirs est insuffisante pour déclarer cette entreprise comme étant véritablement active dans ce secteur. Par conséquent, le Conseil estime que les activités de déchargement ne sont qu'incidentes à l'activité principale d'entreposage et qu'IMTT n'est pas visée par l'accréditation par région géographique.

B - Deuxième question: les activités réclamées sont-elles des tâches de vérification visées par le certificat d'accréditation du SCFP?**1 - Position des parties à l'égard de l'étendue du travail de vérification**

[86] Il n'est pas contesté qu'en raison du nombre d'heures de travail de vérification toujours à la baisse, certains vérificateurs, tout en demeurant membres de l'unité de négociation, n'ont pas travaillé comme vérificateur depuis plusieurs années. Toutefois, les raisons de cette diminution du travail ne font pas l'unanimité entre les parties.

[87] Le syndicat souligne que la diminution du travail est à un point tel qu'il n'y aura bientôt plus de travail de vérification dans le port de Québec. Le syndicat reconnaît que, traditionnellement, le travail de vérification ne s'appliquait qu'aux cargaisons générales, c'est-à-dire les activités de manutention de marchandises sur les quais et dans les entrepôts reliés aux quais. Toutefois, en raison du développement d'autres activités dans le port, le syndicat soutient que

activities associated with bulk cargo and the handling of passenger luggage from cruise ships, as Arbitrator Thellend ruled. The union argues that it is not being provided with information on the drop in Port activity because the SAQ is using persons other than checkers to do their work. It adds that checking work is carried out largely by supervisors.

[88] The SAQ states that, in its case, the decrease in hours corresponds to the decline of general cargo shipments in the Port of Québec during the past several years. The SAQ notes that checkers do not have a monopoly on checking activities. Indeed, several specialized businesses and government agencies check, inspect, control or monitor cargo, passengers and crews outside the traditional sphere of checking work included in this certification. The SAQ argues that the scope of the checkers' work falls under the jurisdiction of the grievance arbitrator.

[89] The SAQ points out that the people included in the bargaining unit covered by CUPE's certification are called "checkers" and that they perform tasks relating to the "checking of cargo," which is a task exclusive and integral to the longshoring industry. Therefore, this task should not be considered or analysed outside of that industry. The employer points out that longshoring activities have been defined by the Supreme Court as activities necessary to the loading and unloading of ships. It also notes that it is the responsibility of the stevedoring company to verify the quantities and quality of the goods received for loading and unloading.

[90] The SAQ notes that the checking of cargo is an integral part of the loading or unloading of general goods, that is, goods not in containers.

le travail des vérificateurs devrait maintenant comprendre certaines activités de vérification associées aux cargaisons en vrac et à la manutention des bagages des passagers de bateaux de croisière, tel que l'arbitre Thellend l'a statué. Le syndicat soutient qu'il est privé de l'information concernant la diminution des activités du port parce que la SAQ utilise des personnes autres que les vérificateurs pour faire le travail qui leur revient. Le syndicat ajoute que le travail de vérification se fait en grande partie par les surintendants.

[88] Pour sa part, la SAQ souligne que la diminution d'heures correspond à la diminution d'achalandage des cargaisons générales dans le port de Québec depuis plusieurs années. La SAQ fait observer que les vérificateurs n'ont pas le monopole des activités de vérification. En effet, plusieurs entreprises spécialisées et agences du gouvernement font la vérification, l'inspection, le contrôle ou la surveillance des cargaisons, des passagers et des équipages en dehors des sphères traditionnelles de vérification comprises dans l'accréditation à l'étude. La SAQ maintient que l'étendue des tâches des vérificateurs relève de la compétence de l'arbitre de griefs.

[89] La SAQ fait observer que les personnes comprises dans l'unité de négociation visée par l'accréditation du SCFP sont appelées des «vérificateurs» et qu'elles exercent des fonctions liées à la «vérification de cargaisons», qui est une fonction exclusive au débardage et qui en fait partie intégrante. Ainsi, cette fonction ne saurait être envisagée ou analysée à l'extérieur du débardage. L'employeur rappelle que les activités de débardage ont été définies par la Cour suprême comme étant les activités nécessaires au déchargement et au chargement des navires. Il rappelle également qu'il incombe à l'arrimeur, d'un côté, de s'assurer des quantités et de la qualité des marchandises reçues aux fins du chargement et de l'autre, de s'assurer des quantités et de la qualité des marchandises reçues aux fins du déchargement.

[90] La SAQ souligne que la vérification des cargaisons est intimement liée au chargement ou au déchargement de marchandises générales, c'est-à-dire la marchandise non conteneurisée.

2 - General Cargo and Goods Shipped in Bulk

a - General Cargo

[91] General goods or general cargo refers to individual commodities. Here are definitions from the *Nouveau Petit Robert* dictionary:

CARGO: 1. The goods loaded onto a ship: load, loading, freight. ... A cargo of wine, oil, bananas...

GOODS: 1. Movable thing that can be used for commerce or marketed - article, produce... Bulk goods, package freight, secondhand merchandise...

(Josette Rey-Debove and Alain Rey, *Le Nouveau Petit Robert*: Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, nouv. éd. du Petit Robert de Paul Robert, Paris, Dictionnaire Le Robert, 1993; translation)

[92] Unlike goods shipped in bulk, which are described later on, general goods are commodities that are likely to be counted and checked. According to the Board's understanding, these goods or cargo may be received for storage prior to being loaded on ships.

[93] The evidence shows that, in the past, some of the cargo shipped from the Port have been planks, sawmill and construction-grade lumber, granite, wine and other alcoholic beverages.

[94] At present, only a few goods are shipped, such as condensed milk, bundles of wood pulp and newsprint. Checkers are still used to assist in the shipping of these goods, but they are being used less frequently as they are now often shipped in containers, which is a more cost-effective method, according to witnesses.

[95] Here is what checking work consists of for newsprint. Mr. Jim Laroche, an employee of the Québec Stevedoring Company, groups the rolls of paper based on size and the layout of the warehouse. He inventories the product according to the needs of each client and the destination. The checker works only in the warehouse. He gives the requested goods to the longshoremen and prepares reports on the goods loaded during the day. Although the equipment used in the loading has changed over the years, the checker's work has remained essentially the same.

2 - Les cargaisons générales et la marchandise expédiée en vrac

a - Les cargaisons générales

[91] Les marchandises générales ou cargaisons diverses générales réfèrent à des denrées individuelles. Voici les définitions du *Nouveau Petit Robert*:

CARGAISON: 1. Marchandises chargées sur un navire → charge, chargement, fret. ... Une cargaison de vin, de pétrole, de bananes...

MARCHANDISE: 1. Chose mobilière pouvant faire l'objet d'un commerce, d'un marché. → article, denrée, produit... Marchandises en gros, au détail, d'occasion...

(Josette Rey-Debove et Alain Rey, *Le Nouveau Petit Robert*: Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, nouv. éd. du Petit Robert de Paul Robert, Paris, Dictionnaire Le Robert, 1993)

[92] Contrairement à la marchandise expédiée en vrac, qui est décrite plus loin, il s'agit de denrées susceptibles d'être comptées et vérifiées. Selon la compréhension du Conseil, cette marchandise ou cargaison peut être reçue pour entreposage avant le chargement du navire.

[93] Selon la preuve, étaient jadis expédiées à partir du port les cargaisons de planches, de bois de sciage et de construction, de granit, de vins et autres alcools, pour n'en nommer que quelques-unes.

[94] Il ne reste maintenant que quelques marchandises expédiées par navire, soit le lait concentré, les ballots de pâte à papier et le papier journal. On fait toujours appel aux vérificateurs pour travailler à l'expédition de ces marchandises, mais ces appels se font de plus en plus rares puisque ces marchandises sont maintenant fréquemment expédiées par conteneurs, un moyen de transport au dire des témoins beaucoup plus rentable.

[95] Voici en quoi consiste le travail de vérification dans le cas du papier journal: M. Jim Laroche, un employé de la Compagnie d'Arrimage du Québec, regroupe les rouleaux de papier selon les grandeurs et le plan de l'entrepôt. Il fait l'inventaire à partir des besoins de chaque client selon la destination. Le vérificateur travaille uniquement dans l'entrepôt. Il fournit la marchandise demandée aux débardeurs et prépare les rapports de la marchandise chargée au cours de la journée. Bien que l'équipement qui sert à faire le chargement ait changé au cours des années, le travail du vérificateur demeure essentiellement le même.

b - Goods Shipped in Bulk

[96] Unlike general goods, bulk goods are piled freely into the ship without packaging. Longshoremen load the goods using cranes of different sizes and with different functions, depending on the goods to be loaded or unloaded. Whether solid or liquid, and regardless of the material, goods shipped in bulk do not require checking in the traditional sense of the term, because calculating the quantities handled is not an accounting exercise and does not require that the condition of the bulk cargo be checked.

[97] These types of goods are dealt with most often using computers, both before and after loading. The checking function that used to take place on the dock has evolved into clerical work and requires little direct involvement from employees. For example, the work of Ms. Lucie Chartier, receptionist, secretary and clerk in St. Lawrence Stevedoring's administrative department, is to click on two icons and record the tonnage of the train cars that arrive for weighing on her computer. This task takes eight to ten seconds per car, for a total of about 15 minutes per week. Mr. Dany Gignac, the control room clerk, does essentially the same work as Ms. Chartier, but for Falconbridge.

C - Third Question: Does the SAQ Have Checking Work Covered by CUPE's Bargaining Certificate Performed by External Employees?

[98] To answer this question, we must first determine whether the handling of bulk cargo is directly related to longshoring activities that the Federal Court of Appeal defined as operations directly related to the loading and unloading of ships in *Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen's Association, Local 1739, et al., supra*:

[36] In my view, according to the ordinary meaning of the word, longshoring (le débarbage) is basically **the operation of loading and unloading ships**.

...

In some cases, as ancillary to this principal operation, it may also include the handling and storage at dockside of goods which have been loaded or unloaded. **But surely that does not mean that all handling and storage at dockside is**

b - La marchandise expédiée en vrac

[96] Contrairement à la marchandise générale, la marchandise en vrac est entassée librement dans le navire sans emballage. Le chargement se fait par les débardeurs au moyen de grues de différentes tailles et fonctions, selon la marchandise à être chargée ou déchargée. Qu'elle soit solide ou liquide, et peu importe la matière, la marchandise expédiée en vrac ne nécessite pas de vérification au sens traditionnel du terme, car le calcul des quantités manutentionnées n'est pas un exercice comptable et il n'est pas nécessaire de vérifier l'état du vrac.

[97] Que ce soit avant et après le chargement, ce type de marchandise est traité le plus souvent par des opérations informatiques. La fonction de vérification qui se faisait auparavant sur le quai a maintenant évolué en un travail de bureau et nécessite une intervention limitée de la part des employés. Par exemple, le travail de M^{me} Lucie Chartier, réceptionniste, secrétaire et commis au Service administratif d'Arrimage du St-Laurent Inc., consiste à cliquer sur deux icônes et à inscrire à l'écran de son ordinateur le tonnage des wagons qui se présentent pour être pesés. Cette tâche prend de huit à dix secondes par wagon, pour un total de plus ou moins quinze minutes par semaine. M. Dany Gignac, commis à la salle de contrôle, fait essentiellement le même travail que M^{me} Chartier pour Falconbridge.

C - Troisième question: La SAQ fait-elle effectuer du travail de vérification visé par le certificat d'accréditation du SCFP par des employés externes?

[98] Pour répondre à cette question, il faut d'abord déterminer si la manipulation du vrac est directement liée à des activités de débarbage, que la Cour d'appel fédérale, dans *Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen's Association, Local 1739, et al.*, précité, précise comme étant les activités directement liées au chargement et au déchargement des navires:

[36] À mon sens, selon le sens ordinaire du mot, le débarbage (longshoring) est essentiellement **l'opération de chargement et de déchargement des navires**.

...

Dans certains cas, comme incident à cette opération principale, il peut comprendre également la manutention et l'entreposage sur le quai des marchandises ainsi chargées ou déchargées. **Cela, toutefois, ne veut sûrement pas dire que toute**

necessarily longshoring, especially when such operations are carried out as ancillary to other activities which have nothing to do with the loading or unloading.

(pages 202 and 203; emphasis added)

[99] The next step is to determine whether the checking work itself is directly related to maritime transportation. In *Halifax Offshore Terminal Services Limited et al.*, *supra*, the Board comments as follows:

... Keeping in mind that loading and unloading of vessels is only brought into federal jurisdiction by virtue of it being an integral part of maritime transportation, it naturally follows that the **checking work** done by the employees sought by the Checkers' union **would also have to be directly related to the loading and unloading of ships engaged in maritime transportation.** ...

(pages 171-172; emphasis added)

[100] In the same decision, the Board refers to the definition of the work of the checkers, found in the collective agreement, in order to find an answer to its question:

“ARTICLE 2 - RECOGNITION

...

(b) On all vessels, barges and in all sheds and on all piers and open cargo storage areas, and in and on all Terminals in the Port of Halifax under the jurisdiction of the signatories of this agreement, members of the Union shall have the right to all work in connection with the checking, stencilling and marking of cargoes (including the weighing and/or labelling of containers) when controlled and required by Management.

The work referred to herein shall be deemed to mean:

- checking in connection with the receiving/delivery of cargo to/from any carrier, including the verification of related cargo documentation (i.e. pick-up and delivery orders; government authorizations);
- count and tally cargo;
- examine cargo and/or containers for damage and notate same;
- carry out checking duties related to the loading/unloading of cargo vessels in accordance with documentation provided by Management;
- checking the dock placement of cargo;

opération de manutention ou d'entreposage sur le quai est nécessairement du débardage, surtout quand de telles opérations sont exécutées comme incidents à d'autres activités qui n'ont rien à voir avec le chargement ou déchargement des navires.

(pages 202 et 203; c'est nous qui soulignons)

[99] Ensuite, il s'agit de déterminer si les tâches de vérification elles-mêmes sont directement liées au transport maritime. Dans *Halifax Offshore Terminal Services Limited et autres*, précitée, le Conseil s'exprime ainsi:

... Étant donné que le chargement et le déchargement de navires ne relèvent de la compétence fédérale que dans la mesure où ils font partie intégrante du transport maritime, **les tâches de vérification** accomplies par les employés visés par le syndicat des vérificateurs **doivent être directement liées au chargement et au déchargement de navires impliqués dans le secteur du transport maritime.**...

(pages 171-172; c'est nous qui soulignons)

[100] Dans la même décision, le Conseil se réfère à la définition du travail des vérificateurs qui se trouve dans la convention collective pour trouver une réponse à sa question:

«ARTICLE 2 - RECONNAISSANCE

...

b) Sur tous les navires, sur toutes les barges et dans tous les hangars, sur tous les quais et dans toutes les aires ouvertes d'entreposage des cargaisons ainsi qu'à tous les terminaux du port de Halifax relevant de la compétence des signataires de la présente convention, les membres du syndicat ont le droit d'exécuter tout le travail se rapportant à la vérification et au marquage des cargaisons (y compris le pesage ou l'étiquetage des conteneurs), sous le contrôle et suivant les instructions de la direction.

Le travail mentionné dans les présentes est réputé être le travail suivant:

- effectuer la vérification, à la suite de la réception de la cargaison de quelque transporteur ou de la livraison de la cargaison à quelque transporteur, et notamment la vérification des documents y afférents (soit les ordres de remassage ou de livraison, ou encore les autorisations gouvernementales);
- compter et contrôler les cargaisons;
- examiner les cargaisons ou les conteneurs pour voir s'ils sont endommagés et noter leur état;
- accomplir des tâches de vérification liées au chargement ou au déchargement des cargaisons conformément aux documents fournis par la direction;
- vérifier le placement des cargaisons sur le quai;

- in connection with the checking, including sorting, of cargo, direct its placement in accordance with Management's instructions;

- read and record reefer unit temperatures;

- the placing/removal of seals on containers and sealed cargo as well as the recording of seal numbers;

- in connection with checking, obtain carrier's signature for damages, shorts or overs;

- ordering of rail shunts except when a company elects to order shunts itself."

(pages 159-160)

[101] The definition of checking work in the collective agreement for the checkers at the Port of Québec reads as follows:

1.04 This agreement applies to all employees assigned, in accordance with the clauses herein, to perform work under the employer's direction **with respect to checking of the loading or unloading of cargo** in the Port of Québec.

...

1.07 All checkers, head checkers, floormen and stowagemen must be members of Local 3810, unless they perform an employer function.

All checking work in connection with **receiving and delivering goods**, all ticketing of luggage, and **all marking of cargo in holds**, excluding stencilling (marquage au pochoir) must be done by checkers, who are members of Local 3810.

1.08 The provisions of clause 1.07 do not apply when other unions or locals are certified to carry out said work in whole or in part.

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)

[102] It should be noted that the definition of checking work set out in the collective agreement for checkers in the Port of Québec is quite brief compared to the one for the checkers in the Port of Halifax. While the scope of the collective agreement at the Port of Halifax is broad, the one for the Port of Québec seems narrow. Excluding the function of ticketing luggage, which we

- dans le cadre des activités de vérification, et notamment du triage des cargaisons, ordonner de les placer suivant les instructions de la direction;

- lire et enregistrer les températures des appareils frigorifiques;

- apposer les sceaux sur les conteneurs et enlever les sceaux des cargaisons ainsi que noter le numéro des sceaux;

- dans le cadre des activités de vérification, obtenir la signature du transporteur, s'il y a des dommages, si des marchandises manquent ou s'il y a un surplus de marchandises;

- diriger les manoeuvres de trains, sauf lorsqu'une compagnie décide de les diriger elle-même.»

(pages 159-160)

[101] Par contre, la définition du travail des vérificateurs dans la convention collective des vérificateurs du port de Québec dit ce qui suit:

1.04 La convention s'applique à tous les employés affectés, conformément aux clauses de la présente convention, à l'exécution d'un travail sous la direction de l'employeur, **en rapport avec la vérification reliée au chargement ou au déchargement de cargaisons** dans le port de Québec.

...

1.07 Tous les vérificateurs, vérificateurs en chef, hommes de plancher et «stowageman» doivent être membres du local 3810, sauf s'ils exercent une fonction de l'employeur.

Toute vérification relative à **la réception et à la livraison de marchandises**, tout étiquetage de bagages doivent être effectués par les vérificateurs, membres du local 3810, ainsi que tout **marquage de cargaison dans les cales**, à l'exclusion du «stencilling» (marquage au pochoir).

1.08 Les dispositions de la clause 1.07 ne s'appliquent pas lorsque d'autres syndicats ou locaux sont accrédités pour exécuter lesdits travaux en tout ou en partie.

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)

[102] Il faut constater que la définition du travail de vérification qui se trouve dans la convention collective des vérificateurs du port de Québec est fort laconique comparativement à celle des vérificateurs du port d'Halifax. Autant la portée de la convention collective du port d'Halifax est large, autant celle du port de Québec paraît restreinte. Mise à part la fonction

will return to later, the protected activities are limited to receiving, loading and unloading “goods” or “cargo” on ships. 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 Québec.

(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)

[105] Given this provision, 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

d’étiquetage des bagages à laquelle nous reviendrons plus tard, les activités protégées se limitent à la réception, au chargement et au déchargement des «marchandises» ou «cargaisons» à bord des navires. 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)

[105] Eu égard à cette disposition, 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.

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.

1 - Ticketing of Luggage

[107] The handling of luggage and the placement of gangways for cruise ships that arrive at the Port of Québec from the cruise terminal, which opened in 2002, are services provided by Services Maritimes Québec Inc. These services were previously performed by Logistec Stevedoring Inc. and the Québec Stevedoring Company Ltd.

[108] Luggage is off-loaded by conveyor and fork-lift trucks and then unloaded from these devices by longshoremen in the cruise ship terminal under the direction of a supervisor, and then grouped in the terminal according to the ticket colour and passengers collect their luggage themselves. If luggage is misplaced in the terminal, it is the passenger's responsibility to search for it. An employee from the ship looks after finding lost or misplaced luggage. Luggage is ticketed by the passengers themselves prior to departure. The ticket colour is the one assigned to the deck on which the passenger's cabin is located, according to the cruise ship company's colour code.

[109] The union argues that the work of checking luggage is covered by its bargaining certificate in light of the ruling by Arbitrator Thellend, who imposed the last collective agreement, under which the new provisions of clause 1.07 add "all ticketing of luggage" to the unit's work.

[110] However, the employer points out that ticketing has never been part of the certification, not in 1977 or in 1995. It argues that it is the responsibility of the Board to define the bargaining unit and that Arbitrator Thellend exceeded his jurisdiction by adding ticketing to those tasks relating to general goods. The employer objects to the union's claim on this work, which is apparently based on the history of the Port's operations.

[111] The historical context is needed to understand the union's claim. It seems that, at one time, the Port of Québec was a major port of entry for immigrants to Canada. Indeed, the Gare Maritime Champlain, in

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.

1 - L'étiquetage des bagages

[107] Les services de manutention de bagages et de location de passerelles pour les bateaux à passagers qui arrivent au port de Québec à partir du terminal de croisières inauguré en 2002 sont offerts par Services Maritimes Québec Inc. Ces services étaient effectués antérieurement par Logistec Arrimage Inc. et la Compagnie d'arrimage de Québec Ltée.

[108] Les bagages sont déchargés par convoyeur et par chariot élévateur pour être déchargés par les débardeurs dans le terminal de croisières sous la direction d'un superviseur; ils sont alors regroupés dans le terminal selon la couleur de l'étiquette et les passagers récupèrent eux-mêmes leurs bagages. S'il y a une erreur dans le placement des bagages dans le terminal, il revient au passager de faire la recherche. Un préposé du navire s'occupe de repérer les bagages perdus ou égarés. L'étiquetage des bagages se fait par les passagers eux-mêmes avant le départ. Les étiquettes correspondent à un code de couleurs de la compagnie de croisières assigné selon le pont où se trouve la chambre du passager à bord du navire.

[109] Le syndicat fait valoir que le travail de vérification des bagages est visé par son certificat d'accréditation en raison d'une sentence de l'arbitre Thellend qui a été chargé d'imposer la dernière convention collective, selon laquelle les nouvelles dispositions de l'article 1.07 ajoutent au travail de l'unité «tout étiquetage de bagages».

[110] Or, l'employeur fait observer que l'étiquetage n'a jamais fait partie de l'accréditation, que ce soit celle de 1977 ou celle de 1995. L'employeur soutient qu'il revient au Conseil de définir l'unité de négociation et que l'arbitre Thellend aurait outrepassé sa compétence en ajoutant cette fonction à celles des cargaisons générales. L'employeur s'oppose à la revendication du syndicat sur cette fonction qui serait fondée sur l'historique des activités du port.

[111] Le contexte historique est nécessaire pour comprendre cette revendication du syndicat. Il appert qu'à une certaine époque, le port de Québec était un port important pour l'entrée des immigrants au Canada.

section 104, was built specifically for this purpose. Immigrants arrived with all of their furnishings and personal effects. This wave of immigration ended in the early 1960s and since then, immigrants have been arriving in Canada by airplane and shipping their furnishings and personal effects by container. Apparently at that time, checkers were responsible for checking the furnishings and personal effects of passengers. Since there is no longer any entry of immigrants at the Port, this activity no longer exists.

[112] The handling of the cruise ship passengers' luggage is similar to that of airline passengers. The passengers ticket their own luggage and the bags are unloaded without any checking, except to ensure they are grouped by deck.

[113] The issue of ticketing luggage is without consequence in this matter. Since ticketing is done by the owners of the luggage, the checkers do not have to intervene. Ticketing does not include the unloading of the luggage and, therefore, there is no need for the Board to intervene in this activity.

[114] Given that the ticketing of luggage is not included in the wording of the certification,

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

(emphasis added)

the employer's position must prevail, since only the Board has the exclusive authority to amend the certification.

[115] Nevertheless, there is nothing to prevent the parties from reaching agreement on the interpretation to be given to cargo checking activities for the purposes of the collective agreement. Consequently, unless there is an agreement among the parties, an amendment to the current wording of the certification or an arbitral award with respect to the interpretation of the collective agreement, the employer is not required to interpret the wording of the bargaining certificate beyond what is clearly stated.

D'ailleurs, la Gare maritime Champlain, située à la section 104, a été conçue à cette fin. Les immigrants arrivaient avec tout leur mobilier et leurs effets personnels. Cette vague d'immigration s'est terminée au début des années 1960 et, depuis, les immigrants arrivent au Canada par voie aérienne et font expédier leur mobilier et effets personnels par conteneurs. Apparemment à cette époque, les vérificateurs étaient chargés de la vérification du mobilier et des effets personnels des passagers. Comme il n'y a plus d'entrée d'immigrants par le port, cette activité n'existe plus.

[112] La manutention des bagages des passagers des bateaux de croisière ressemble à celle des passagers aériens. Ce sont les passagers qui étiquettent leurs propres bagages. Les bagages sont déchargés sans qu'il n'y ait de vérification, si ce n'est qu'ils sont regroupés selon les ponts.

[113] La question de l'étiquetage des bagages est sans conséquence dans cette affaire. D'une part, comme l'étiquetage se fait par les propriétaires des bagages, les vérificateurs n'ont pas à intervenir. Comme l'étiquetage ne comprend pas le déchargement des bagages, il n'y a pas lieu pour le Conseil d'intervenir dans cette activité non plus.

[114] Dans la mesure où l'activité d'étiquetage des bagages n'est pas comprise dans le libellé de l'accréditation,

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)

elle n'est pas opposable à l'employeur, car seul le Conseil dispose du pouvoir exclusif de modifier une accréditation.

[115] Par contre, rien n'empêche les parties de s'entendre sur l'interprétation à donner aux activités de vérification des cargaisons aux fins de la convention collective. Par conséquent, à défaut d'une entente entre les parties, d'une modification au libellé actuel de l'accréditation ou d'une sentence arbitrale concernant l'interprétation de la convention collective, l'employeur n'a pas à interpréter le libellé du certificat d'accréditation au-delà de ce qui apparaît clairement.

2 - The *Artic*

[116] The *Artic* is a coastal vessel that makes return trips between Deception Bay and Québec six times a year for Falconbridge activities and has been berthing at dock 27 since 1995. Longshoremen load and unload machinery, goods and containers. The loading and unloading of coastal vessels is done without using the services of checkers.

[117] On the trip from Deception Bay to Québec, the ship transports nickel concentrate (nickel mat) in bulk and empty containers, and unloads them in Québec. Some of the containers are immediately transported by truck to their destinations for reloading and the rest are transported by truck several days or weeks later.

[118] On the trip from Québec to Deception Bay, the ship transports the reloaded containers to various locations in Québec, along with material needed for the mine. The delivery of general goods, within the traditional meaning of the term, includes, for example, goods for contractors (cement, oil, etc.), their equipment and provisions.

[119] Since the *Artic* began its operations it has been treated as a coastal vessel excluded from the intervention of checkers, as set out in clause 1.04 of the collective agreements prior to the current one. Some grievances filed in support of this application highlight this problem and were sent for adjudication by a third party. A hearing began on November 19, 2002, but was suspended at CUPE's request. The employer argues that it is not within the arbitrator's jurisdiction to resolve the issue of the interpretation and application of the collective agreement. The union argues that certain functions related to the *Artic* are also part of its scope of activity.

[120] The issue of whether the SAQ is required to use checkers in all cases in which goods or cargo must be checked, in light of the wording of the bargaining certificate, must be addressed in the same manner as the ticketing of luggage. The employer seems to be using the provisions of previous collective agreements to exclude the checking activities. However, it should be noted that the wording of the certification does not make any distinction between types of vessels, whether ocean-going ships, lakers, coastal vessels or cargo ships.

2 - L'Artic

[116] L'Artic est un navire côtier qui fait le trajet aller-retour entre Deception Bay et Québec six fois par année pour les activités de Falconbridge et amarre au quai 27 depuis 1995. Les débardeurs font le chargement/déchargement de la machinerie, des marchandises et des conteneurs. La supervision du chargement et du déchargement des navires côtiers se fait sans avoir recours aux services des vérificateurs.

[117] Pour le trajet de Deception Bay à Québec, le navire transporte du concentré de nickel (nickel mat) en vrac et des conteneurs vides qui sont déchargés à Québec. Une partie des conteneurs est transportée par camion immédiatement à leurs lieux de destination pour être rechargés et une autre partie est transportée par camion quelques jours ou semaines plus tard.

[118] Pour le trajet de Québec à Deception Bay, le navire transporte des conteneurs rechargés à différents endroits au Québec de même que le matériel nécessaire pour la mine. La livraison de la marchandise générale au sens traditionnel du terme comprend, par exemple, la marchandise des entrepreneurs (ciment, huile, etc.), leur équipement et les provisions.

[119] Depuis le début de ses activités, l'Artic a été traité comme un navire côtier exclu de l'intervention des vérificateurs, tel que le prévoyait l'article 1.04 des conventions collectives antérieures à celle qui est actuellement en vigueur. Certains griefs produits au soutien de la présente demande font état de ce problème et ont été renvoyés à l'arbitrage d'un tiers. Une audience a débuté le 19 novembre 2002, mais a été suspendue à la demande du SCFP. L'employeur soutient qu'il est du ressort de l'arbitre de résoudre la question d'interprétation et d'application de la convention collective. Le syndicat soutient que certaines fonctions par rapport à l'Artic font également partie de son champ d'activité.

[120] Nous devons répondre à la question de savoir si la SAQ est tenue de faire appel aux vérificateurs dans tous les cas de marchandises ou de cargaisons sujettes à une vérification, tout comme pour l'étiquetage des bagages, à la lumière du libellé de l'accréditation. Il appert que l'employeur exclut les activités de vérification en se fondant sur les dispositions des conventions collectives antérieures. Toutefois, il faut noter que le libellé de l'accréditation ne fait aucune distinction entre les types de navires, qu'ils soient océaniques, lacquiers, côtiers ou de cargaisons.

[121] Similar to luggage ticketing for passengers on cruise ships, there is nothing to prevent the parties from agreeing on the interpretation to be given to cargo checking activities for the purposes of the collective agreement, so as to exclude coastal vessels from the intended scope of the certificate. However, unless there is an agreement between the parties, an amendment to the current wording of the certification or an arbitral award with respect to the interpretation of the collective agreement the employer cannot on its own restrict the wording of the bargaining certificate as it was granted to exclude checking work related to cargo on coastal vessels.

VIII - Conclusions

[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-Quebec Inc., and the Canadian Salt Company Limited;

- declares that, unless directly engaged in the loading and unloading of ships, 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.

CASES CITED

Canada Labour Relations Board et al. v. Yellowknife, [1977] 2 S.C.R. 729

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)

[121] De même que pour l'étiquetage des bagages des passagers des bateaux de croisière, rien n'empêche les parties de s'entendre sur l'interprétation à donner aux activités de vérification des cargaisons aux fins de la convention collective, ce qui pourrait entraîner l'exclusion des navires côtiers de la portée intentionnelle du certificat. Toutefois, à défaut d'une entente entre les parties, d'une modification au libellé actuel de l'accréditation ou d'une sentence arbitrale concernant l'interprétation de la convention collective, l'employeur ne peut à son tour restreindre le libellé du certificat d'accréditation tel qu'il a été délivré pour exclure le travail de vérification des cargaisons sur les navires côtiers.

VIII - Conclusions

[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 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.

AFFAIRES CITÉES

Association des employeurs maritimes (1981), 45 di 314 (CCRT n° 346)

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)

Construction Montcalm Inc. v. Minimum Wage Commission, [1979] 1.S.C.R. 754

Équipements Bellemare Ltée (1995), 99 di 105 (CLRB no. 1142)

Gagnon (Robert) and Morel (Rémi), April 5, 2005 (CIRB LD 1227)

Halifax Grain Elevator Limited (1989), 76 di 157 (CLRB no. 725)

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

Industrial Relations and Disputes Act (Reference re), [1955] S.C.R. 529

Irving (J.D.) Ltd. v. General Longshore Workers, Checkers and Shipliners of the Port of Saint John (2003), 305 N.R. 344 (F.C.A., no. A-96-02)

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

Maritime Employers' Association (1981), 45 di 314 (CLRB no. 346)

M&M Manufacturing Limited (1997), 104 di 45 (CLRB no. 1203)

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

STATUTE CITED

Canada Labour Code, Part I, ss. 14(3)(f); 16(p)(vii); 18; 19; 19.1; 24(4); 27; 34; 34(1), 34(1)(a), 34(7); 57; 94(3)(a)(i); 97(1)

Conseil canadien des relations du travail et autre c. Yellowknife, [1977] 2 R.C.S. 729

Construction Montcalm Inc. c. Commission du salaire minimum, [1979] 1.R.C.S.754

Équipements Bellemare Ltée (1995), 99 di 105 (CCRT n° 1142)

Gagnon (Robert) et Morel (Rémi), 5 avril 2005 (CCRI LD 1227)

Halifax Grain Elevator Limited (1989), 76 di 157 (CCRT n° 725)

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

Industrial Relations and Disputes Act (Reference re), [1955] R.C.S. 529

Irving (J.D.) Ltd. v. General Longshore Workers, Checkers and Shipliners of the Port of Saint John (2003), 305 N.R. 344 (C.A.F., dossier n° A-96-02)

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

M&M Manufacturing Limited (1997), 104 di 45 (CCRT n° 1203)

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

LOI CITÉE

Code canadien du travail, Partie I, art. 14(3)f); 16p)(vii); 18; 19; 19.1; 24(4); 27; 34; 34(1), 34(1)a), 34(7); 57; 94(3)a)(i); 97(1)