

Canada Industrial Relations Board
Conseil canadien des relations industrielles

Vol. 7-05

Reasons for decision

International Association of Machinists and Aerospace Workers, Transportation District 140, Local Lodge 16,

applicant,
and

Securiguard Services Limited,

employer,
and

**Vancouver International Airport Authority;
Minister of Transport,**

interested parties.

CITED AS: Securiguard Services Limited

Board File: 25010-C

Decision No. 342
December 22, 2005

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

Certification - Jurisdiction - Practice and procedure - Aeronautics - Security guards - The union has applied to represent a group of employees who provide perimeter security at the Vancouver International Airport - The employer claims that the Board has no jurisdiction to certify the union because it is a business under provincial jurisdiction - It is necessary to decide whether the employer's services contract is severable from other security work it performs and whether it acts as an integral part of the airport - In applying the test established by the Supreme Court of Canada, the Board determines that: the employer ensures perimeter security for all of the airport; the Airport Authority and the employer are separate entities with no corporate relationship; the employer is one part of two essential levels of security that functions hand in hand with the mandate of the Airport Authority; and the employer provides the services of its employees to the airport 7 days a week, 24 hours a day, as the services are recognized as part of the airport's primary defence against terrorism and are a necessary part of overall airport security - The Board concludes that the employer's services at the airport are sufficiently connected to the operations of the Airport Authority to be severable from more routine security contracts - The

Motifs de décision

Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale, district des transports 140, section locale 16,

requérante,
et

Securiguard Services Limited,

employeur,
et

Administration de l'aéroport international de Vancouver; Ministre des Transports,

parties intéressées.

CITÉ: Securiguard Services Limited

Dossier du Conseil: 25010-C

Décision n° 342
le 22 décembre 2005

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

Accréditation - Compétence - Pratique et procédure - Aéronautique - Gardiens de sécurité - Le syndicat a présenté une demande en vue de représenter un groupe d'employés qui fournissent des services de sûreté périphérique à l'aéroport international de Vancouver - L'employeur prétend que le Conseil n'a pas compétence pour accréditer le syndicat, car il s'agit d'une entreprise relevant de la compétence provinciale - Il faut déterminer si le contrat de services de l'employeur est dissociable de ses autres contrats de services et si l'entreprise fait partie intégrante de l'aéroport - S'appuyant sur les principes énoncés par la Cour suprême du Canada, le Conseil détermine que: l'employeur fournit des services de sûreté périphérique dans l'ensemble de l'aéroport; l'Administration de l'aéroport et l'employeur sont des entités distinctes qui n'ont aucun lien entre elles; l'employeur fournit les services de ses employés à l'aéroport sept jours sur sept, 24 heures sur 24, car ces services font partie de la première ligne de défense de l'aéroport contre les actes de terrorisme et constituent un aspect nécessaire des mesures de sûreté générales mises en place à l'aéroport - Le Conseil conclut que les services de l'employeur à l'aéroport sont suffisamment liés aux activités de l'Administration de l'aéroport pour être dissociables de

work of the employer's employees is unique compared to the services it provides to other clients who operate under federal jurisdiction and distinct from its other contracts - There is a sufficient nexus between the airport as a core federal undertaking, and the employer as a subsidiary operation, to weigh in favour of federal jurisdiction - The fact that these services are contracted out does not make them less essential to the operation of the airport - The Board concludes that the services performed by the employer's employees are a vital and integral part of Parliament's jurisdiction over aerodromes and that the labour relations of the employer's employees at the airport are governed by the *Code* - Consequently, the Board also orders that the employee lists be remitted to the union by the investigating officer.

ses contrats de services courants - Le travail accompli par les employés de l'employeur est unique par rapport aux services fournis aux autres clients relevant de la compétence fédérale et distinct des services prévus dans le cadre de ses autres contrats - Il existe un lien suffisant entre l'aéroport, en tant qu'entreprise fédérale principale, et l'employeur, en tant qu'exploitation accessoire, pour conclure que ses relations du travail relèvent de la compétence fédérale - Le fait que ces services sont fournis par des entrepreneurs ne les rend pas moins essentiels à l'exploitation de l'aéroport - Le Conseil conclut que les services fournis par les employés de l'employeur font partie intégrante et constituent un aspect vital de la compétence du Parlement sur les aéroports et que les relations du travail des employés de l'employeur à l'aéroport sont régies par le *Code* - Par conséquent, le Conseil ordonne également que les listes d'employés soient remises au syndicat par l'agent enquêteur.

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*). This matter was heard in-camera in Vancouver on June 14, July 27 and 28 and September 19, 20 and 21, 2005.

Le Conseil se composait 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*). L'affaire a été entendue à huis clos à Vancouver le 14 juin, les 27 et 28 juillet, ainsi que les 19, 20 et 21 septembre 2005.

Appearances

Mr. David B. Mercer, for the International Association of Machinists and Aerospace Workers, Transportation District 140, Local Lodge 16;
Mr. Israel Chafetz, for Securiguard Services Limited;
Mr. Eric J. Harris, Q.C., for Vancouver International Airport Authority;
Mr. Paul F. Partridge, Department of Justice Canada, for the Minister of Transport.

Ont comparu

M^e David B. Mercer, pour l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale, district des transports 140, section locale 16;
M^e Israel Chafetz, pour Securiguard Services Limited;
M^e Eric J. Harris, c.r., pour l'Administration de l'aéroport international de Vancouver;
M^e Paul F. Partridge, ministère de la Justice du Canada, pour le ministre des Transports.

I - Nature of the Application

[1] The International Association of Machinists and Aerospace Workers, Transportation District 140, Local Lodge 16 (the union) has applied to represent a group of employees who provide perimeter security at the Vancouver International Airport.

I - Nature de la demande

[1] L'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale, district des transports 140, section locale 16 (le syndicat) a présenté une demande en vue de représenter un groupe d'employés qui fournissent des services de sûreté périphérique à l'aéroport international de Vancouver.

[2] The employer, Securiguard Services Limited (Securiguard), claims that the Board has no jurisdiction to certify the union because it is a business under provincial jurisdiction: (a) its employees are all

[2] L'employeur, Securiguard Services Limited (Securiguard), prétend que le Conseil n'a pas compétence pour accréditer le syndicat car il s'agit d'une entreprise relevant de la compétence provinciale

provincially licensed under the *Private Investigators and Security Agencies Act*, (R.S.B.C., 1996, c. 374), (b) it is not engaged in pre-board screening security, which is a federally regulated activity, and (c) all its unionized employees in other locations have been certified under the *Labour Relations Code* of British Columbia.

[3] In order to decide whether the union can be certified under the *Canada Labour Code*, it is necessary to decide whether Securiguard's services contract is severable from other security work it performs and whether it acts as an integral part of the Vancouver International Airport, another core federal undertaking.

II - Background: Overview of Security Services at the Vancouver International Airport

[4] The Vancouver International Airport, Canada's second most important airport, is operated by the Vancouver International Airport Authority (Airport Authority). To provide emergency response to acts of sabotage or terrorism that might threaten passenger and aerodrome security, the *Canadian Aviation Security Regulations* require an aerodrome operator to establish, maintain and enforce specific security measures set out in the *Aerodrome Security Measures*, which are schedules to the *Aeronautics Act*, (R.S.C. 1985, c-2). The most recent changes were enacted in response to the terrorist acts of September 11, 2001, in New York City and are now a crucial component of the operation of all airports in Canada.

[5] To comply with legislative changes, the Airport Authority developed YVR Aviation Security Standing Orders (Standing Orders) that define how the airport is to operate, including the rules, duties and expected levels of performance to protect the airport against acts of sabotage or terrorism. The Standing Orders contain sensitive security information that relates to access control of restricted areas, staffing levels and emergency response times.

[6] The Airport Authority does not engage its own employees to enforce the security aspect of the Standing

du fait que les employés détiennent tous un permis délivré en vertu de la *Private Investigators and Security Agencies Act*, (R.S.B.C., 1996, c. 374) de la province, qu'ils ne sont pas affectés au contrôle de sécurité à l'embarquement - une activité réglementée par le gouvernement fédéral - et que tous les employés syndiqués dans ses autres installations sont accrédités en vertu du *Labour Relations Code* (Code des relations de travail) de la Colombie-Britannique.

[3] Afin de décider si le syndicat peut être accrédité sous le régime du *Code canadien du travail*, il faut déterminer si le contrat de services de Securiguard est dissociable de ses autres contrats de services et si l'entreprise fait partie intégrante de l'aéroport international de Vancouver, une autre entreprise fédérale.

II - Contexte: Survol des services de sûreté à l'aéroport international de Vancouver

[4] L'aéroport international de Vancouver, le deuxième aéroport en importance au Canada, est exploité par l'Administration de l'aéroport international de Vancouver (l'Administration de l'aéroport). Afin d'être en mesure d'intervenir en cas d'actes de sabotage ou de terrorisme susceptibles de compromettre la sécurité des voyageurs et de l'aérodrome, le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* exige que l'exploitant d'un aérodrome établisse, applique et exécute les mesures de sûreté énoncées dans les *Mesures de sûreté relatives à l'autorisation d'accès aux zones réglementées d'aéroport*, annexées à la *Loi sur l'aéronautique* (L.R.C. (1985), ch-2). Les derniers changements ont été apportés au lendemain des événements du 11 septembre 2001 à New York et constituent désormais un aspect crucial de l'exploitation de tous les aéroports au Canada.

[5] Pour se conformer aux nouvelles exigences de la loi, l'Administration de l'aéroport a élaboré des règlements sur la sûreté aérienne à YVR (les règlements) qui expliquent comment l'aéroport doit être exploité, y compris les règles et obligations à respecter et le rendement attendu, pour le protéger contre les actes de sabotage ou de terrorisme. Les règlements contiennent des renseignements confidentiels en matière de sûreté ayant trait au contrôle de l'accès aux zones réglementées, aux niveaux du personnel et aux délais d'intervention.

[6] L'Administration de l'aéroport n'engage pas ses propres employés pour appliquer le volet sûreté des

Orders but contracts out this responsibility to private specialized service providers through a competitive bid process. One level of security is enforced through pre-boarding screeners certified by the Canadian Air Transport Security Authority, which enforces passenger and luggage screening security measures. Aeroguard Company Ltd. was the successful bidder for this contract and the labour relations of pre-boarding screeners have already been determined by the Board to be governed by the provisions of the *Code*.

[7] Another level of security is enforced through perimeter security. Perimeter security refers to the control of restricted areas that are not accessible by the general public. Perimeter security is provided by Securiguard's employees, and includes the control and monitoring of restricted area passes, restricted area surveillance and access point control, surveillance camera operation, escort security for VIPs; the checking or monitoring of access and entry of airport employees, airline crews and employees of service providers; vehicle entry onto airport property, the airport ramp and apron.

[8] A restricted area pass is an identification document that allows a person to enter areas not accessible to the general public. Securiguard has two roles with respect to the control and monitoring of restricted area passes. First, it oversees the completion of the forms required to obtain the passes; second, it verifies the validity of passes of persons seeking to enter secure and non-public areas of the airport.

[9] Transport Canada oversees the issuing of restricted area passes: it establishes the rules under which passes are issued, verifies the information on pass applications, including the conduct of security checks, and issues and renews passes. Approximately 20,000 passes have been issued to vendors, restaurant staff, airline personnel, contractors, cleaners and others who do business at the airport. Every Securiguard officer at the Vancouver Airport has been issued a valid restricted area pass to work at the airport.

[10] The Airport Authority decides how many access points are open and Securiguard provides the personnel to monitor them. Securiguard also employs a foot patrol

règlements, mais confie plutôt cette responsabilité à des fournisseurs de services spécialisés dans le cadre d'un processus d'appel d'offres. L'un des aspects de la sûreté est assuré par des préposés à l'embarquement certifiés par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), qui veille à l'application des mesures de sûreté relatives à l'inspection des voyageurs et des bagages. Ce contrat a été attribué à Aeroguard Company Ltd. et le Conseil a déjà statué que les relations du travail des préposés à l'embarquement étaient assujetties aux dispositions du *Code*.

[7] Un autre volet de la sûreté est la sûreté périphérique. Il s'agit en fait du contrôle des zones réglementées dont l'accès est interdit au grand public. Ce volet est assuré par des employés de Securiguard et englobe le contrôle et le suivi des laissez-passer de zone réglementée, la surveillance des zones réglementées et le contrôle des points d'entrée, la surveillance par caméra, l'escorte des dignitaires, la vérification ou la surveillance aux points d'accès et d'entrée des employés de l'aéroport, du personnel navigant et des employés des fournisseurs de service, ainsi que la circulation des véhicules sur les terrains, les aires de trafic et les pistes de l'aéroport.

[8] Un laissez-passer de zone réglementée est une pièce d'identité qui permet d'entrer dans les zones dont l'accès est interdit au grand public. Securiguard s'acquitte d'une double responsabilité en matière de contrôle et de surveillance des laissez-passer de zone réglementée. Elle supervise d'abord le processus de présentation des demandes de laissez-passer et vérifie ensuite la validité des laissez-passer des personnes qui veulent pénétrer dans les zones protégées de l'aéroport dont l'accès est interdit au public.

[9] Transports Canada supervise la délivrance des laissez-passer de zone réglementée, c'est-à-dire qu'il établit les règles de délivrance, vérifie l'information consignée dans les demandes de laissez-passer et mène à bien les vérifications de sécurité, délivre les laissez-passer et en approuve le renouvellement. Quelque 20 000 laissez-passer ont été délivrés aux marchands, employés des entreprises de restauration et des transporteurs aériens, entrepreneurs, préposés à l'entretien et aux autres qui vaquent à leurs occupations à l'aéroport. Chaque employé de Securiguard affecté à l'aéroport de Vancouver détient un laissez-passer de zone réglementée valide pour travailler à l'aéroport.

[10] L'Administration de l'aéroport décide combien de points d'accès sont ouverts et Securiguard fournit le personnel pour en assurer la surveillance. Securiguard

that provides relief to its personnel during meal and other breaks and checks that locked areas inside and outside the buildings are secure. Securiguard operates the Security Operations Centre that monitors the primary security line by means of electronic and closed circuit cameras and dispatches personnel to investigate security breaches.

[11] Two hundred and twenty Securiguard employees work at the airport site. Depending on the airport's activity, there are 40 to 50 employees on shift at any given time. Security services operate 24 hours a day, 7 days a week.

[12] Perimeter security complements passenger screening security by preventing improper access to areas not covered by pre-boarding screening, including access to the airfield. This includes preventing the entry of weapons, explosive substances and incendiary devices into so-called sterile areas. Securiguard employees are privy to sensitive security information that, if obtained by hostile persons, could be used to surreptitiously gain access to security information and secure locations. This information includes access control practices, staffing levels, response times that can be used to bypass access controls, documentation that could be used to falsify documents to gain access to restricted areas or aircraft, screening equipment and so on. Securiguard employees must report any security breach to airport authorities and assist in emergency operations.

[13] According to the terms of the services contract between the Airport Authority and Securiguard, its employees must hold a valid security employee license issued by the province of British Columbia.

[14] To perform their duties at the airport, Securiguard employees receive extensive and continuous training in airport security, in accordance with the Standing Orders on access point control measures, heightened security procedures when an unauthorized person enters a restricted area, radio communication procedure, aircrew procedures, control of gatehouses, explosives

emploie également des patrouilleurs à pied qui prennent la relève de son personnel durant les repas et les autres pauses et s'assurent de la sûreté des zones fermées à clé, à l'intérieur comme à l'extérieur des immeubles. Securiguard est responsable du Centre de sûreté opérationnel, qui assure la surveillance de la première ligne de sûreté au moyen de caméras électroniques et à circuit fermé et dépêche du personnel pour faire enquête sur les infractions à la sûreté.

[11] Deux cent vingt employés de Securiguard travaillent à l'aéroport. Compte tenu de l'activité aéroportuaire, de 40 à 50 employés sont en poste en tout temps. Les services de sûreté sont assurés 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

[12] Les services de sûreté périphérique complètent les services de contrôle de sécurité à l'embarquement en empêchant l'accès aux zones non couvertes par ces derniers, y compris l'accès au terrain d'aviation. Leur rôle consiste notamment à empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs et d'engins incendiaires dans les zones dites stériles. Les employés de Securiguard ont accès à des renseignements confidentiels en matière de sécurité qui pourraient être utilisés par des personnes ennemies pour mettre la main sur des renseignements en matière de sécurité et s'introduire clandestinement dans des lieux protégés. Il peut s'agir d'information sur les méthodes de contrôle aux points d'accès, les niveaux de personnel, les délais d'intervention, qui peut être utilisée pour contourner les contrôles aux points d'accès, de documents qui pourraient être utilisés pour falsifier des documents et avoir accès à des zones réglementées ou à un aéronef, de matériel de contrôle, et ainsi de suite. Les employés de Securiguard doivent signaler toute infraction à la sûreté aux responsables de l'aéroport et participer aux opérations d'urgence.

[13] Aux termes du contrat de services conclu avec l'Administration de l'aéroport, les employés de Securiguard doivent détenir un permis valide de gardien de sécurité délivré par la province de la Colombie-Britannique.

[14] Pour s'acquitter de leurs tâches à l'aéroport, les employés de Securiguard reçoivent une formation poussée et continue en matière de sûreté, conformément aux règlements, sur les mesures de contrôle aux points d'accès, les mesures accrues de sûreté dans les cas où une personne non autorisée pénètre dans une zone réglementée, sur les procédures de transmission radio et

recognition, emergency response and threats against an aircraft.

[15] As the airport environment requires special knowledge and expertise, these employees are permanently assigned to airport duty for the duration of the contract with the Airport Authority, although, they may occasionally rotate to security positions at Securiguard's other sites.

[16] The testimony of the Director of Regulatory Affairs, Security and Emergency Preparedness for Transport Canada, and the Director of Security and Emergency Planning for the Airport Authority was persuasive that Securiguard employees exercise duties essential to airport security and that, in accordance with its obligations under the *Aeronautics Act*, the airport could not operate without perimeter security services being in place. They were also of the view that it would be unworkable and a security threat in and of itself to have the airport operate by closing all restricted area pass access points and have all airport employees, crews and service providers use passenger pre-boarding screening access points.

III - The Union's Request for Disclosure of the Standing Orders

[17] In preparation for the hearing and to present its case on the Board's jurisdiction over the labour relations of Securiguard employees, the union requested that the Standing Orders be disclosed. The Board gave notice to the Minister of Transport, pursuant to section 4.79(2) of the *Aeronautics Act*, to compel the production or discovery of information related to security measures concerning the Vancouver International Airport. The employer opposed this application, as did the Airport Authority and the Minister.

[18] On July 27, 2005, after reviewing the content of the Standing Orders before their disclosure, the Board issued Letter Decision no. 1294 denying the union's request for the production of the Standing Orders. Although the Board decided that disclosure was not warranted, it indicated that this should not be

celles régissant le personnel navigant, ainsi que sur le contrôle des zones de réception, la reconnaissance des explosifs, les interventions en cas d'urgence et les menaces contre un aéronef.

[15] Étant donné que le milieu aéroportuaire nécessite des connaissances et compétences particulières, ces employés sont affectés en permanence à l'aéroport pour la durée du contrat conclu avec l'Administration de l'aéroport, quoique Securiguard les affecte parfois par roulement à des postes de gardien de sécurité chez d'autres clients.

[16] Les témoignages du directeur des Affaires réglementaires, Sûreté et préparatifs d'urgence, à Transports Canada, et du directeur, Sûreté et planification d'urgence, à l'Administration de l'aéroport, ont établi de manière convaincante que les employés de Securiguard exercent des fonctions essentielles à la sûreté de l'aéroport et que, en conformité avec les exigences de la *Loi sur l'aéronautique*, l'aéroport ne pourrait pas être exploité en l'absence de services de sûreté périphérique. Les deux témoins ont également déclaré qu'il serait irréaliste de fermer tous les points d'accès par laissez-passer aux zones réglementées et d'obliger les employés, le personnel navigant et les fournisseurs de services de l'aéroport à utiliser les zones de contrôle de l'embarquement, et qu'une telle mesure constituerait, en soi, une menace pour la sûreté.

III - La demande du syndicat en vue de la communication des règlements

[17] En prévision de l'audience et dans le but de présenter sa preuve visant à déterminer si la compétence du Conseil s'étend aux relations du travail des employés de Securiguard, le syndicat a présenté une demande en vue d'obtenir copie des règlements. Le Conseil a donné avis au ministre des Transports, en vertu du paragraphe 4.79(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, qu'il exigeait la production ou la divulgation de renseignements sur les mesures de sûreté concernant l'aéroport international de Vancouver. L'employeur s'est opposé à cette demande, au même titre que l'Administration de l'aéroport et le ministre.

[18] Le 27 juillet 2005, après avoir pris connaissance des règlements, le Conseil a rendu la décision-lettre n° 1294, par laquelle il rejetait la demande du syndicat. Même si la communication des renseignements ne lui paraissait pas justifiée, le Conseil a indiqué qu'on devait se garder de conclure que les règlements

interpreted to mean that the Standing Orders were not relevant to the union's case. The Board found that while not as finely detailed as the Standing Orders, Schedules B, C and D and the Services Contract between the Airport Authority and Securiguard generally provided the same information on the employer's business at the airport and were sufficient for the union to present its case. To protect the sensitive material in the services contract, but also to provide the parties with the full opportunity to examine and cross-examine witnesses, the hearing on the jurisdictional issue was held in-camera. Consequently, only the facts necessary to understanding the Board's decision are disclosed in these reasons.

IV - The Union's Arguments

[19] The union submits that the employer is federally regulated because it provides a service that is integral to airport administration. It argues that the Vancouver International Airport is an aerodrome as understood under section 2(e) of the *Code*, that the operation and security of aerodromes is controlled by federal statute and that Securiguard provides security services through its employees to fulfill the objectives of that statute. Thus, the work of Securiguard's employees is an integral part of a core federal undertaking.

[20] It argues that the duties of Securiguard employees, as defined in the Standing Orders, are what provoked Transport Canada's participation in the hearing. Transport Canada took the position that the Standing Orders and the content of Securiguard's services contract were sufficiently sensitive as to constitute a security threat to the airport and the country's other airports, were they to be disclosed as part of this hearing. The union views these restrictions on disclosure as further evidence of Securiguard's services being vital and integral to a federal undertaking.

V - The Employer's Arguments

[21] The employer argues that provincial jurisdiction over labour relations is the rule and federal jurisdiction the exception. It argues that security, no matter how it is defined or carried out, is not an exception to provincial jurisdiction, and that an employer who provides services to a federal undertaking does not automatically become a federal undertaking as a result.

n'étaient pas pertinents dans la cause du syndicat. Il a jugé que même si les annexes B, C et D et le contrat de services entre l'Administration de l'aéroport et Securiguard n'étaient pas aussi riches en détails que les règlements, ils fournissaient généralement la même information sur l'entreprise de l'employeur à l'aéroport et suffisaient à la présentation de la preuve du syndicat. Afin de protéger les renseignements confidentiels contenus dans le contrat de services, tout en permettant aux parties d'interroger et de contre-interroger pleinement les témoins, le Conseil a tenu à huis clos l'audition des parties sur la question de sa compétence. Il s'ensuit que seuls les faits nécessaires à la compréhension de la décision du Conseil sont exposés dans les présents motifs.

IV - L'argumentation du syndicat

[19] Le syndicat avance que l'employeur est une entreprise fédérale car il fournit un service qui fait partie intégrante de l'administration de l'aéroport. Il ajoute que l'aéroport international de Vancouver est un aéroport au sens de l'alinéa 2e) du *Code*, que l'exploitation et la sûreté des aéroports sont assujetties à la législation fédérale et que Securiguard fournit des services de sûreté par l'intermédiaire de ses employés pour réaliser les objectifs de cette législation. Il s'ensuit que le travail des employés de Securiguard fait partie intégrante d'une entreprise fédérale principale.

[20] Le syndicat soutient que ce sont les fonctions des employés de Securiguard, telles qu'elles sont définies par les règlements, qui sont à l'origine de la participation de Transports Canada à l'audience. Transports Canada a fait valoir que les règlements et le contrat de services de Securiguard contenaient suffisamment de renseignements confidentiels pour représenter une menace pour la sûreté de l'aéroport et des autres aéroports canadiens si la teneur en était divulguée à l'audience. Le syndicat considère que cette restriction constitue une preuve supplémentaire que les services de Securiguard constituent un élément vital et font partie intégrante d'une entreprise fédérale.

V - L'argumentation de l'employeur

[21] L'employeur soutient que la compétence provinciale sur les relations du travail constitue la règle et la compétence fédérale, l'exception à cette règle. Il avance que la sûreté, peu importe comment on la définit ou l'applique, ne constitue pas une exception à la règle de la compétence provinciale, et qu'un employeur qui fournit des services à une entreprise fédérale ne devient

The employer states that it provides security services to some 200 other companies in British Columbia, including other federal employers such as banks, media and telecommunication companies, without ever having been found to be under federal jurisdiction.

[22] The employer submits that the Airport Authority decides on the services and Securiguard does nothing more than provide the employees. Transport Canada decides who can go from a public to a restricted area. Security employees merely check passes; they do not use metal detectors, X-ray machines or have search powers similar to pre-boarding screeners. Securiguard employees do not require CATSA certification as do pre-boarding screeners. The employer argues that its services are equivalent to those provided by the cleaning staff, the booksellers, the shopsellers, the food vendors and other service providers that are part of the operation of any airport.

[23] The employer further argues that the Airport Authority could decide to close off all access points and have all persons go through passenger screening. Thus, the airport would continue to function and passengers and crews could board airplanes. While perimeter security work is important, it is subordinate to passenger and baggage screening, which is key to whether aeroplanes will be able to leave the airport.

[24] The employer points out that while its contract with the Airport Authority covers a multitude of services, many are not currently being carried out to the level or extent specified in the contract. It flatly denies that its services are part of the airport's primary defence against terrorism and attacks and therefore integral to a federal undertaking.

VI - Analysis and Decision

[25] Constitutional jurisdiction over labour relations comes within the exclusive jurisdiction of the province, pursuant to section 92(13) of the *Constitution Act, 1867*. The presumption in favour of provincial jurisdiction was first stated in *Toronto Electric Com's*

pas pour autant une entreprise fédérale. L'employeur ajoute qu'il fournit des services de sécurité à quelque 200 autres entreprises de la Colombie-Britannique, y compris des employeurs fédéraux tels que des banques et des entreprises de presse écrite et électronique et de télécommunications, sans jamais qu'il ait été statué que ses relations du travail étaient du ressort fédéral.

[22] L'employeur déclare que l'Administration de l'aéroport décide des services requis et que Securiguard s'en tient à fournir les employés. Transports Canada décide qui peut avoir accès à une zone réglementée à partir d'une zone publique. Les gardiens de sécurité ne font que vérifier les laissez-passer; ils n'utilisent pas de détecteur de métal ou d'appareils de radioscopie, ni ne possèdent de pouvoirs de fouille analogues à ceux des préposés à l'embarquement. Rien n'oblige les employés de Securiguard d'être certifiés par l'ACSTA, contrairement aux préposés à l'embarquement. L'employeur soutient qu'il fournit des services équivalents à ceux du personnel d'entretien, des libraires, des marchands, des restaurateurs et des autres fournisseurs de services que l'on retrouve dans un aéroport.

[23] L'employeur ajoute que l'Administration de l'aéroport pourrait décider de fermer tous les points d'accès et obliger tout le monde à utiliser les zones de contrôle de sécurité à l'embarquement. La bonne marche de l'aéroport serait ainsi assurée et les voyageurs et le personnel navigant pourraient monter à bord des aéronefs. Même si la sûreté périphérique est importante, elle est subordonnée au contrôle des voyageurs et des bagages, sur lequel repose essentiellement la décision d'autoriser ou non le décollage des aéronefs.

[24] L'employeur souligne que le contrat qui le lie à l'Administration de l'aéroport prévoit une multitude de services, mais que bon nombre de ces services ne sont pas fournis dans la mesure prévue. Il nie catégoriquement que ses services font partie de la première ligne de défense de l'aéroport contre le terrorisme et les attaques et qu'ils font dès lors partie intégrante d'une entreprise fédérale.

VI - Analyse et décision

[25] En vertu du paragraphe 92(13) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, les relations du travail sont du ressort des provinces. La présomption en faveur de la compétence provinciale a d'abord été énoncée dans *Toronto Electric Com's v. Snider et al.*, [1925] 2

v. *Snider et al.*, [1925] 2 D.L.R. 5 (P.C.) and reiterated thereafter in *Four B Manufacturing Ltd. v. United Garment Workers of America et al.*, [1980] 1 S.C.R. 1031 and in *Northern Telecom Ltd. v. Communications Workers of Canada*, [1980] 1 S.C.R. 115.

[26] Exceptionally, however, section 4 of the *Canada Labour Code* provides that employees who are employed on or in connection with the operation of any federal work, undertaking or business come under federal jurisdiction. Section 2 defines aerodromes as a federal work, undertaking or business that comes under the legislative authority of Parliament. Security services are not within the enumerated exceptions of section 4 and, and as a consequence, should come within provincial jurisdiction.

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

[28] Securiguard employees are permanently assigned to provide services to the airport and are trained specifically for these duties. Securiguard employees enforce on behalf of a federal undertaking, security measures developed in compliance with schedules to the *Aeronautics Act*, which is federal legislation. Securiguard employees must obtain valid restricted area passes issued by Transport Canada that are exclusive to the airport to be able to work there. Moreover, certification under the provincial *Private Investigators Act* and the *Security Agencies Act* (R.S.B.C., 1996, c. 374) is a general competence requirement of all persons who work as security guards within the province, but does not determine whether employees are governed by provincial labour legislation. As well, the services provided by Securiguard under contract to the Vancouver International Airport are separate from its contracts for services at other employers.

[29] The Board deems that these facts, together with the factors that follow, constitute a sufficient basis for distinguishing the perimeter security services provided by Securiguard at the Vancouver International Airport from other routine security work and to consider whether it is a severable part of Securiguard's other operations:

D.L.R. 5 (C.P.), puis confirmée par *Four B Manufacturing Ltd. c. Travailleurs unis du vêtement d'Amérique et autre*, [1980] 1 R.C.S. 1031; et *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada*, [1980] 1 R.C.S. 115.

[26] À titre exceptionnel, toutefois, l'article 4 du *Code canadien du travail* prévoit que les employés dans le cadre d'une entreprise fédérale sont assujettis à la compétence fédérale. L'article 2 définit les aéroports comme des entreprises fédérales relevant de la compétence législative du Parlement. Les services de sûreté ne figurent pas au nombre des dérogations prévues à l'article 4 et devraient donc être considérés comme relevant de la compétence provinciale.

[27] Il existe toutefois une exception à la règle de la compétence provinciale, lorsqu'il est établi que l'entreprise - en l'occurrence les services fournis par Securiguard à l'aéroport international de Vancouver - font partie intégrante d'une entreprise fédérale principale - en l'occurrence un employeur du secteur de l'aéronautique.

[28] Les employés de Securiguard sont affectés en permanence à la prestation de services à l'aéroport et sont formés expressément pour accomplir ces tâches. Ils appliquent, pour le compte d'une entreprise fédérale, des mesures de sûreté conçues en conformité avec les annexes de la *Loi sur l'aéronautique*, une loi fédérale. Ils doivent obtenir des laissez-passer de zone réglementée valides délivrés par Transports Canada exclusivement pour l'aéroport de Vancouver. Par ailleurs, tous ceux qui sont employés comme gardien de sécurité dans la province doivent être certifiés en vertu de la *Private Investigators Act and Security Agencies Act* (R.S.B.C., 1996, c. 374) de la Colombie-Britannique, mais cela ne détermine pas si les employés sont assujettis au code du travail provincial. De même, les services contractuels fournis par Securiguard à l'aéroport international de Vancouver sont différents de ceux prévus dans les contrats conclus avec d'autres clients.

[29] Le Conseil considère que ces faits, conjugués aux critères indiqués ci-après, constituent un bon point de départ pour différencier les services de sûreté périphérique fournis par Securiguard à l'aéroport international de Vancouver des autres services de sécurité courants et pour déterminer s'ils sont dissociables des autres activités de Securiguard:

- the importance of perimeter access control as part of overall airport security;
- the specialized knowledge and ongoing training required to meet the standards set out in the Standing Orders;
- the use of the airport's security cameras to monitor movements within the airport;
- the involvement in investigating security breaches on behalf of the airport;
- the exclusive assignment of employees to the airport contract;
- the required restricted area passes to conduct work at the airport.

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

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

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

In arriving at the above broad conclusions, a tribunal is required to focus on certain "constitutional facts" that serve to shed light on the constitutional issue. The Supreme Court has

- l'importance des services de contrôle de l'accès périphérique par rapport aux autres activités de sûreté aéroportuaire;
- les connaissances spécialisées et la formation continue requises pour satisfaire aux exigences des règlements;
- l'utilisation des caméras de sécurité de l'aéroport pour surveiller la circulation à l'intérieur de l'aéroport;
- la participation aux enquêtes sur les infractions à la sûreté pour le compte de l'aéroport;
- l'affectation exclusive d'employés à l'exécution du contrat de l'aéroport;
- l'obligation de détenir un laissez-passer de zone réglementée pour travailler à l'aéroport.

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

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

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

En tirant les conclusions générales ci-dessus, un tribunal doit examiner attentivement certains «faits constitutionnels» qui permettent de faire la lumière sur la question constitutionnelle.

provided a “roadmap” to that effect in *Northern Telecom, supra*:

“On the basis of the foregoing broad principles of constitutional adjudication, it is clear that certain kinds of “constitutional facts”, facts that focus upon the constitutional issues in question, are required. Put broadly, among these are:

(1) the general nature of Telecom’s operation as a going concern and, in particular, the role of the installation department within that operation;

(2) the nature of the corporate relationship between Telecom and the companies that it serves, notably Bell Canada;

(3) the importance of the work done by the installation department of Telecom for Bell Canada as compared with other customers;

(4) the physical and operational connection between the installation department of Telecom and the core federal undertaking within the telephone system and, in particular, the extent of the involvement of the installation department in the operation and institution of the federal undertaking as an operating system.

(page 135)”

The above principles are intended to be applied in a flexible fashion in assessing the facts of each particular case; see *United Transportation Union v. Central Western Railway Corp.*, *supra*, pages 1139-1140; and *Alberta Government Telephones v. Canada (Canadian Radio-television and Telecommunications Commission)*, [1989] 2 S.C.R. 225, page 258. **In short, using the broad principles set out above, there must be a sufficient nexus between the core federal undertaking and the subsidiary operation to justify that the latter falls within federal jurisdiction.**

(pages 28-29; emphasis added)

[32] In *Northern Telecom Ltd. v. Communications Workers of Canada, supra*, the Supreme Court examined the connection between the work of installers provided by Northern Telecom and the operation of its telephone system as a whole, and decided that Northern Telecom’s services were vital and integral to the operation of Bell Canada’s telephone network. Likewise, in *City of Saskatoon, supra*, the Board determined, based on the roadmap provided by the Supreme Court in *Northern Telecom Ltd. v. Communications Workers of Canada, supra*, that there was a sufficient nexus between the core federal undertaking and the subsidiary operation to justify it coming within federal jurisdiction.

[33] Consequently, the answers to the questions set out in *Northern Telecom Ltd. v. Communications Workers of Canada, supra*, applied to the facts of the present

La Cour suprême a fourni un «guide» à cet égard dans *Northern Telecom, précité*:

«Sur la base des grands principes constitutionnels exposés ci-dessus, il est clair que certains faits sont décisifs sur la question constitutionnelle. De façon générale, il s’agit notamment:

(1) de la nature générale de l’exploitation de Telecom en tant qu’entreprise active et, en particulier, du rôle du service de l’installation dans cette exploitation;

(2) de la nature du lien entre Telecom et les sociétés avec lesquelles elle fait affaires, notamment Bell Canada;

(3) de l’importance du travail effectué par le service de l’installation de Telecom pour Bell Canada, en comparaison avec ses autres clients;

(4) du lien matériel et opérationnel entre le service de l’installation de Telecom et l’entreprise fédérale principale dans le réseau téléphonique et, en particulier, de l’importance de la participation du service de l’installation à l’exploitation et à l’établissement de l’entreprise fédérale en tant que méthode de fonctionnement.

(page 135)»

Les principes énoncés ci-dessus sont censés être appliqués avec une certaine souplesse pour évaluer les faits particuliers de chaque affaire; voir *Travailleurs unis des transports c. Central Western Railway Corp.*, précité, pages 1139-1140; et *Alberta Government Telephones c. Canada (Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes)*, [1989] 2 R.C.S. 225, p. 258. **En résumé, si l’on applique les principes généraux ci-dessus, il doit y avoir suffisamment de liens entre l’entreprise fédérale principale et l’exploitation accessoire pour conclure que cette dernière relève de la compétence fédérale.**

(pages 28-29; c’est nous qui soulignons)

[32] Dans *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada, précité*, la Cour suprême a examiné le lien qui existait entre le travail des installateurs fournis par Northern Telecom et l’exploitation de son réseau téléphonique en général et décidé que les services de Northern Telecom faisaient partie intégrante et constituaient un aspect vital de l’exploitation du réseau téléphonique de Bell Canada. De même, dans *Ville de Saskatoon, précitée*, le Conseil a déterminé, en utilisant le guide fourni par la Cour suprême dans *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada, précité*, qu’il existait un lien suffisant entre l’entreprise fédérale principale et l’exploitation accessoire pour conclure que celle-ci relevait de la compétence fédérale.

[33] Ainsi donc, les réponses aux questions énoncées dans *Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada, précité*, appliquées aux

case should provide the insight necessary to determine the true nature of the employer's business at the Vancouver International Airport.

(1) What is the general nature of Securiguard's operations at the Vancouver Airport? Securiguard ensures perimeter security for all of Vancouver International Airport.

(2) What is the nature of the corporate relationship between Securiguard and the Airport Authority? The Airport Authority and Securiguard are separate entities with no corporate relationship. However, Securiguard provides security services required by statute on behalf of and under the direction of the Airport Authority.

(3) What is the importance of the work done by Securiguard compared with other contractors? Securiguard is one part of two essential levels of security that functions hand in hand with the mandate of the Airport Authority to provide a secure environment for passengers, crew members and all persons doing business with the airport and the aerodrome itself.

(4) What is the extent of the operational connection between the airport and Securiguard? Securiguard provides the services of its employees to the airport 7 days a week, 24 hours a day, 365 days a year, as part of a network of security services aimed at preventing unlawful interference with civil aviation and ensuring that appropriate action is taken where that interference occurs or is likely to occur. The services are recognized as part of the airport's primary defence against terrorism and are a necessary part of overall airport security, as required under the *Aeronautics Act*.

[34] In light of these answers, the Board is of the view that Securiguard's services at the airport are sufficiently connected to the operations of the Airport Authority to be severable from more routine security contracts. There is no evidence that the cleaning staff, booksellers, shopsellers, food vendors and other service providers must similarly comply with the *Aeronautics Act* or that their operations are essential to the airport's operation.

[35] Consequently, the Board views the work of Securiguard's employees at Airport Authority as unique

faits de l'espèce, devraient nous fournir l'information nécessaire pour déterminer la véritable nature de l'entreprise de l'employeur à l'aéroport international de Vancouver.

(1) Quelle est la nature générale des activités de Securiguard à l'aéroport de Vancouver? Securiguard fournit des services de sûreté périphérique dans l'ensemble de l'aéroport.

(2) Quelle est la nature du lien entre Securiguard et l'Administration de l'aéroport? L'Administration de l'aéroport et Securiguard sont des entités distinctes qui n'ont aucun lien entre elles. Il n'empêche que Securiguard fournit des services de sûreté requis par la loi pour le compte et sous la gouverne de l'Administration de l'aéroport.

(3) Quelle est l'importance du travail effectué par les employés de Securiguard en comparaison avec les autres entrepreneurs? Securiguard est responsable d'un des deux volets des services de sûreté essentiels qui sont indissociables du mandat de l'Administration de l'aéroport d'assurer la sûreté des lieux pour les voyageurs, le personnel navigant et tous ceux qui font affaire avec l'aéroport et l'aérodrome en tant que tels.

(4) Quelle est l'étendue du lien opérationnel entre l'aéroport et Securiguard? Securiguard fournit les services de ses employés à l'aéroport sept jours sur sept, 24 heures sur 24, 365 jours sur 365, dans le cadre d'un réseau de services de sûreté visant à prévenir les atteintes illicites à l'aviation civile et à garantir la mise en oeuvre des mesures voulues en cas d'atteinte réelle ou probable. Les services font partie de la première ligne de défense de l'aéroport contre les actes de terrorisme et constituent un aspect nécessaire des mesures de sûreté générales mises en place à l'aéroport en application de la *Loi sur l'aéronautique*.

[34] À la lumière de ces réponses, le Conseil est d'avis que les services de Securiguard à l'aéroport sont suffisamment liés aux activités de l'Administration de l'aéroport pour être dissociables de ses contrats de services courants. Rien n'indique que le personnel d'entretien, les libraires, les marchands, les restaurateurs et les autres fournisseurs de services sont pareillement tenus de se conformer à la *Loi sur l'aéronautique* ou que leurs activités sont essentielles à l'exploitation de l'aéroport.

[35] Ainsi donc, le Conseil considère que le travail accompli par les employés de Securiguard à l'aéroport

compared to the services it provides to other clients who operate under federal jurisdiction and distinct from its other contracts. The level and quality of work of Securiguard's employees is totally dependent on the standards set by the airport, and the standards of service that apply at the Vancouver International Airport.

[36] These observations are sufficient for the Board to conclude that there is a sufficient nexus between the airport, as a core federal undertaking, and Securiguard, as a subsidiary operation, to weigh in favour of federal jurisdiction, just as the Board found in *City of Saskatoon, supra* (see pages 31; and 174 and following of that decision). The fact that these services are contracted out does not make them less essential to the operation of the airport.

[37] In order to further respond to the Securiguard's argument that security services should be under provincial jurisdiction just as in other airports, the Board reviewed whether it had previously issued certification orders for similar security operations. There were two such instances. On June 6, 2001, the Board issued a certification order for an uncontested application for a group of commissionaires in the Yukon Territory employed by an employer providing protective services to different levels of government as well as hospital, airport and mobile security patrol for clients. This certification, however, is not a precedent insofar as the Board has exclusive jurisdiction over labour relations in lieu of a provincial labour board in all of Canada's territories. The Board also received an application for certification for employees engaged in airport security operations for Toronto's Pearson Airport; however, the parties eventually agreed that the unit should be provincially certified and the union withdrew its application. Obviously, neither of these applications serve as a precedent in deciding whether airport perimeter security services are under federal jurisdiction. No decision of a provincial labour board certifying a bargaining unit of employees engaged in airport perimeter security was presented for the Board's consideration.

est unique par rapport aux services fournis aux autres clients relevant de la compétence fédérale et distinct des services prévus dans le cadre de ses autres contrats. Le volume et la qualité du travail des employés de Securiguard sont totalement subordonnés aux normes établies par l'aéroport et aux normes de service qui s'appliquent à l'aéroport international de Vancouver.

[36] Ces observations suffisent pour conclure qu'il existe un lien suffisant entre l'aéroport, en tant qu'entreprise fédérale principale, et Securiguard, en tant qu'exploitation accessoire, pour conclure que ses relations du travail relèvent de la compétence fédérale, comme c'était le cas dans *Ville de Saskatoon*, précitée (voir les pages 31; et 174 et suivantes de cette décision). Le fait que ces services sont fournis par des entrepreneurs ne les rend pas moins essentiels à l'exploitation de l'aéroport.

[37] Afin d'étoffer davantage sa réponse à l'argument de Securiguard selon lequel les services de sûreté devraient relever de la compétence provinciale, comme c'est le cas dans les autres aéroports, le Conseil s'est employé à déterminer s'il avait déjà rendu des ordonnances d'accréditation relativement à des services de sûreté analogues. Deux cas ont été mis au jour. Le 6 juin 2001, le Conseil a rendu une ordonnance d'accréditation dans le cadre d'une demande non contestée concernant un groupe de commissionaires des Territoires du Yukon employés par une entreprise fournissant des services de protection à divers ordres de gouvernement, de même que des services de patrouille de sécurité mobile dans des hôpitaux et des aéroports. Cette ordonnance d'accréditation ne constitue toutefois pas un précédent dans la mesure où le Conseil a compétence exclusive sur les relations du travail de l'ensemble des territoires du Canada au lieu et place d'une commission provinciale des relations du travail. Le Conseil a aussi reçu une demande d'accréditation relativement à des gardiens de sécurité affectés à l'aéroport Pearson de Toronto, mais les parties se sont finalement entendues que l'unité devait être accréditée en vertu des lois provinciales, et le syndicat a retiré sa demande. De toute évidence, aucune de ces demandes ne constitue un précédent pour déterminer si les services de sûreté périphérique à l'aéroport relèvent de la compétence fédérale. De plus, aucune décision d'une commission provinciale des relations de travail accréditant une unité de négociation composée d'employés affectés à la sûreté périphérique d'un aéroport n'a été soumise au Conseil.

[38] Accordingly, the Board determines that the services performed by Securiguard employees are a vital and integral part of Parliament's jurisdiction over aerodromes, as provided in section 2 of the *Code*, and the labour relations of Securiguard employees at the Vancouver International Airport are governed by the *Canada Labour Code*.

[39] In its reply to this application, the employer provided confidential employee lists but refused to allow their release to the union, on the basis that the Board had no jurisdiction over these employees. As the Board has now found that Securiguard employees are governed by the *Code*, the Board orders that the employee lists be remitted to the union by the investigating officer, Mr. Ken Chiang, and that he now complete his investigation on the application for certification and report back to the Board.

CASES CITED

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

Four B Manufacturing Ltd. v. United Garment Workers of America et al., [1980] 1 S.C.R. 1031

Northern Telecom Ltd. v. Communications Workers of Canada, [1980] 1 S.C.R. 115

Toronto Electric Com's v. Snider et al., [1925] 2 D.L.R. 5 (P.C.)

STATUTES CITED

Aeronautics Act, s. 4.79(2)

Canada Labour Code, Part I, ss. 2(e); 4; 14(3)(f)

Constitution Act, 1867, s. 92(13)

Private Investigators and Security Agencies Act

[38] En conséquence, le Conseil détermine que les services fournis par les employés de Securiguard font partie intégrante et constituent un aspect vital de la compétence du Parlement sur les aéroports en vertu de l'article 2 du *Code* et que les relations du travail des employés de Securiguard à l'aéroport international de Vancouver sont régies par le *Code canadien du travail*.

[39] En réponse à la demande en instance, l'employeur a fourni des listes confidentielles d'employés, mais a refusé d'en autoriser la communication au syndicat, au motif que la compétence du Conseil ne s'étend pas à ces employés. Ayant conclu que les employés de Securiguard sont régis par le *Code*, le Conseil ordonne que les listes d'employés soient remises au syndicat par l'agent enquêteur, M. Ken Chiang, et que celui-ci parachève son enquête sur la demande d'accréditation et lui présente son rapport.

AFFAIRES CITÉES

Four B Manufacturing Ltd. c. Travailleurs unis du vêtement d'Amérique et autre, [1980] 1 R.C.S. 1031

Northern Telecom Ltée c. Travailleurs en communication du Canada, [1980] 1 R.C.S. 115

Toronto Electric Com's v. Snider et al., [1925] 2 D.L.R. 5 (C.P.)

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

LOIS CITÉES

Code canadien du travail, Partie I, art. 2e); 4; 14(3)f)

Loi constitutionnelle de 1867, par. 92(13)

Loi sur l'aéronautique, par. 4.79(2)

Private Investigators and Security Agencies Act