

A-343-74

A-343-74

**In re the Canada Labour Code and in re an order issued by the Canada Labour Relations Board wherein the said Board purported to certify Teamsters Local 419 as the Bargaining Agent for a Unit of Employees of Cannet Freight Cartage Limited**

Court of Appeal, Jackett C.J., Heald J. and Hyde D.J.—Ottawa, June 26 and 27, 1975.

*Judicial review—Labour relations—Canada Labour Relations Board certifying bargaining agent for unit of employees engaged in freight forwarding business—Whether Board has jurisdiction—Whether employees employed “upon or in connection with . . . any federal work, undertaking or business”—Canada Labour Code, R.S.C. 1970, c. L-1, ss. 2, 108—British North America Act, s. 92(10)(a)—Industrial Relations and Disputes Investigation Act, S.C. 1948, c. 54, s. 53.*

The Board certified a bargaining agent for a unit of employees who loaded freight on railway cars for transport by Canadian National Railway. Applicant, engaged with an associate company in the freight handling business, objected on the ground that the Board lacked jurisdiction. Two bases for upholding the decision were advanced. (1) The loading of boxcars is an integral part of, or necessarily incidental to the operation of a railway. (2) The employees, as part of an integrated service involving both companies, were part of an undertaking involved in the interprovincial distribution of goods.

*Held*, setting aside the Board's order, the Board did not have jurisdiction.

*Per Jackett C.J.*: (1) Employees were not employed upon or in connection with the C.N. railway. They were employees of applicant, loading freight under arrangements whereby loading was done by the shipper and not by railway employees. (2) Activities do not constitute an undertaking under section 92(10)(a) of the *British North America Act*, or within the definition of “federal work, undertaking or business” in the *Canada Labour Code*; the only interprovincial undertaking is the C.N. interprovincial railroad.

*Per Heald J.*: (1) Applicant's entire sphere of operation is local; it is C.N. that transports the cars interprovincially. Cannet's employees are engaged in Cannet's business, not C.N.'s. (2) A shipper from one province to another does not by such activity, become the operator of the railway; it is unimportant to determine whether the two forwarding companies are separate or integrated entities.

*Per Hyde D.J.*: (1) The situation is similar to the *Murray Hill Limousine* situation. C.N. did not provide applicant's

**In re le Code canadien du travail et in re une ordonnance du Conseil canadien des relations du travail accréditant la section 419 des camionneurs comme agent négociateur d'une unité d'employés de la Cannet Freight Cartage Limited**

Cour d'appel, le juge en chef Jackett, le juge Heald et le juge suppléant Hyde—Ottawa, les 26 et 27 juin 1975.

*Examen judiciaire—Relations du travail—Conseil canadien des relations du travail accréditant un agent négociateur d'une unité d'employés s'occupant de l'expédition de marchandises—Le Conseil a-t-il compétence?—Les employés travaillent-ils «dans le cadre d'une entreprise fédérale»?—Code canadien du travail, S.R.C. 1970, c. L-1, art. 2, 108—Acte de l'Amérique du Nord britannique, art. 92(10)(a)—Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail, S.C. 1948, c. 54, art. 53.*

Le Conseil a accrédité un agent négociateur d'une unité d'employés qui chargent dans des wagons des marchandises devant être transportées par le Canadien National. La requérante, qui exploite avec une compagnie associée une entreprise d'expédition de marchandises, s'est opposée, alléguant que le Conseil n'avait pas compétence. On a fait valoir un double argument en faveur du maintien de la décision. (1) Le chargement des wagons constitue une partie intégrante ou nécessairement accessoire de l'exploitation efficace des chemins de fer. (2) Les employés, dans la mesure où ils prenaient part à un service intégré mettant en jeu les deux compagnies, participaient à une entreprise engagée dans la distribution interprovinciale de marchandises.

*Arrêt*: l'ordonnance du Conseil est rejetée; celui-ci n'avait pas compétence.

Le juge en chef Jackett: (1) les employés ne travaillaient pas dans le cadre du C.N. Ils étaient au service de la requérante pour placer les marchandises en vertu d'accords prévoyant que le chargement serait fait par l'expéditeur et non par les employés du chemin de fer. (2) Les activités ne constituent pas une entreprise relevant de l'article 92(10)(a) de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* ou de la définition d'«entreprise, affaire ou ouvrage de compétence fédérale» du *Code canadien du travail*; la seule entreprise interprovinciale est le chemin de fer interprovincial du Canadien National.

Le juge Heald: (1) toute la zone d'activité de la requérante avait un caractère purement local; c'était le C.N. qui s'occupait d'acheminer les wagons à travers les provinces. Les employés de la Cannet font partie de l'entreprise de la Cannet et non de celle du C.N. (2) Un expéditeur utilisant le chemin de fer d'une province à une autre ne devient pas de ce fait l'exploitant du chemin de fer; il n'est pas nécessaire de décider si l'on doit considérer les deux compagnies d'expédition de marchandises comme des entités distinctes ou comme faisant partie d'une opération intégrée.

Le juge suppléant Hyde: (1) la situation est semblable à celle exposée dans l'affaire *Murray Hill Limousine*. Le C.N. ne

services for its customers. Unlike the *Eastern Canada Stevedoring* situation, services were not "pursuant to contracts . . . with shipping companies to handle all loading and unloading of their ships".

*In re validity and applicability of the Industrial Relations and Disputes Investigation Act* [1955] S.C.R. 529 and *Letter Carriers Union of Canada v. Canadian Union of Postal Workers* [1975] 1 S.C.R. 178, distinguished. *Harris v. Best Ryley & Co. (1)* 7 Asp. M.C. 274; *Butler Aviation of Canada Ltd. v. International Association of Machinists* [1975] F.C. 590, applied. *Murray Hill Limousine Service Ltd. v. Batson* [1965] Q.B. (Que.) 778, agreed with.

JUDICIAL review.

COUNSEL:

*J. Roland* for applicant.

*R. Cumine* and *G. F. Henderson Q.C.*, for respondent.

SOLICITORS:

*Osler, Haskin & Harcourt*, Toronto, for applicant.

*McLean, Lyons & Kerr*, Toronto, for respondent.

*Gowling & Henderson*, Ottawa, for respondent.

*The following are the reasons for judgment delivered orally in English by*

JACKETT C.J.: This is a section 28 application to set aside an order of the Canada Labour Relations Board certifying a bargaining agent for a unit of the applicant's employees on the ground that the Board was without jurisdiction to make the order.

The facts are not in dispute. The applicant is a company related to Cottrell Forwarding Company Limited, which company is engaged, as its name indicates, in a business of the class sometimes referred to as freight forwarding. Cottrell solicits freight from customers in the Toronto area for forwarding to Western Canada and makes the necessary arrangements with Canadian National Railway Company for the transportation of such goods in carload lots; and the applicant picks such goods up by trucks operated by independent contractors and takes them to premises leased from Canadian National where the employees in ques-

fournissait pas à ses clients les services de la requérante. Contrairement à la situation dans l'affaire *Eastern Canada Stevedoring*, les services fournis ne l'étaient pas «en vertu de contrats avec . . . les compagnies de navigation pour effectuer le chargement et le déchargement de leurs navires.»

Distinction faite avec les arrêts: *In re la validité et l'applicabilité de la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail* [1955] R.C.S. 529 et *Union des facteurs du Canada c. Syndicat des postiers du Canada* [1975] 1 R.C.S. 178. Arrêts suivis: *Harris c. Best Ryley & Co. (1)* 7 Asp. M.C. 274; *Butler Aviation of Canada Ltd. c. Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale* [1975] C.F. 590. Arrêt approuvé: *Murray Hill Limousine Service Ltd. c. Batson* [1965] B.R. 778.

EXAMEN judiciaire.

AVOCATS:

*J. Roland* pour la requérante.

*R. Cumine* et *G. F. Henderson, c.r.*, pour l'intimé.

PROCUREURS:

*Osler, Haskin & Harcourt*, Toronto, pour la requérante.

*McLean, Lyons & Kerr*, Toronto, pour l'intimé.

*Gowling & Henderson*, Ottawa, pour l'intimé.

*Ce qui suit est la version française des motifs du jugement prononcés oralement par*

LE JUGE EN CHEF JACKETT: On demande, en vertu de l'article 28, l'annulation pour défaut de compétence d'une ordonnance du Conseil canadien des relations du travail accordant un agent négociateur pour une unité des employés de la requérante.

Les faits ne sont aucunement controversés. La requérante est une compagnie en relation avec la Cottrell Forwarding Company Limited, qui exploite, comme son nom l'indique, une entreprise relevant de ce qu'on appelle parfois l'expédition de marchandises. La Cottrell fait des offres sur des marchandises de clients de la région de Toronto pour leur transport dans l'ouest du Canada et s'occupe des formalités nécessaires avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada pour leur acheminement par wagons; la requérante ramasse ces marchandises avec des camions mis en service par des entrepreneurs indépendants et les

tion remove them from the pickup trucks onto its dock and load and stow them in the railway cars provided by Canadian National pursuant to the arrangements made by Cottrell. Cottrell makes all arrangements with the customers and Canadian National; and arranges for unloading, etc., at the other end.

It is common ground that, under section 108 of the *Canada Labour Code*, the Board had jurisdiction to make the order under attack if, and only if, the employees in question are employed "upon or in connection with the operation of any federal work, undertaking or business" as defined by section 2 of the Code, which reads in part:

"federal work, undertaking or business" means any work, undertaking or business that is within the legislative authority of the Parliament of Canada, including without restricting the generality of the foregoing;

(b) a railway . . . or other work or undertaking connecting any province with any other or others of the provinces, or extending beyond the limits of a province;

Counsel for the Union and the Board supported the Board's jurisdiction on the basis that the employees in question were employed upon or in connection with the operation of an interprovincial railway and, alternatively, on the basis that they were employed on an undertaking (the freight forwarding operation) extending beyond the limits of a province.

The first contention was based, essentially, on the fact that the employees in question are employed, in so far as their physical activities are concerned, in the loading of freight on railway cars for transportation by Canadian National, which operates an interprovincial railway, and was supported by reference to the *Eastern Canada Stevedoring Company Limited* case,<sup>1</sup> as well as to the recent decision of this Court in the *Butler Aviation* case<sup>2</sup>.

In my view, whether or not employees whose work is physically upon or in connection with a railway may be said to be employed "upon or in

<sup>1</sup> [1955] S.C.R. 529.

<sup>2</sup> [1975] F.C. 590.

transporte aux locaux loués au Canadien National où les employés en cause déchargent les camions de ramassage, déposent les marchandises sur le quai, les chargent et les arriment dans les wagons fournis par le Canadien National conformément aux accords conclus avec la Cottrell. Cette dernière accomplit toutes les formalités avec les clients et le Canadien National puis organise le déchargement, etc.

Il est admis qu'en vertu de l'article 108 du *Code canadien du travail*, le Conseil n'était compétent pour rendre l'ordonnance incriminée que si les employés en cause travaillaient «dans le cadre d'une entreprise fédérale», telle que définie à l'article 2 du Code qui se lit en partie comme suit:

«entreprise, affaire ou ouvrage de compétence fédérale» ou «entreprise fédérale» signifie tout ouvrage, entreprise ou affaire ressortissant au pouvoir législatif du Parlement du Canada, y compris, sans restreindre la généralité de ce qui précède:

b) tout chemin de fer . . . ou autre ouvrage ou entreprise reliant une province à une ou plusieurs autres, ou s'étendant au-delà des limites d'une province;

L'avocat du syndicat et le Conseil prétendent que ce dernier était compétent parce que les employés en cause travaillaient dans le cadre d'une entreprise de chemins de fer interprovinciaux et, subsidiairement, parce qu'ils travaillaient dans le cadre d'une entreprise (expédition de marchandises) s'étendant au-delà des limites d'une province.

La première prétention se fonde essentiellement sur le fait que les employés en cause, en ce qui concerne l'aspect matériel de leurs activités, s'occupent de charger dans des wagons des marchandises devant être transportées par le Canadien National qui exploite un chemin de fer interprovincial; à l'appui de cette prétention, ils citent l'arrêt *Eastern Canada Stevedoring Company Limited*<sup>1</sup> ainsi que la décision récente de cette cour dans l'affaire *Butler Aviation*<sup>2</sup>.

Selon moi, il faut trancher la question de savoir si des personnes dont les travaux, d'un point de vue matériel, se font dans le cadre d'une entreprise de

<sup>1</sup> [1955] R.C.S. 529.

<sup>2</sup> [1975] C.F. 590.

connection with" the railway within section 108 read with section 2 of the *Canada Labour Code* must be determined, keeping in mind the constitutional limitations on Parliament's powers in the labour field, having regard to the circumstances in which the work takes place. Clearly a person employed by the railway company to carry out a part of the transportation services provided to its customers falls within those words even though he does not physically come in touch with the right-of-way or rolling stock. Just as clearly, a person working for a local business man in a province does not fall within those words even though his work, in connection with that man's purely local operation, requires that he perform a large part or all of his services physically on the railway's right-of-way or rolling stock.

For example, if the railway has pick-up service in a city as a part of its overall transportation service, I should have thought that the employees concerned would be regarded as employed in connection with the railway. If, on the other hand, the railway merely supplies railway cars to its customers to be loaded by them and unloaded by consignees, I should have thought that the employees of the consignor, while loading the car for their employer, would continue, from a constitutional point of view, to be working upon or in connection with their employer's business and would not *pro tem* become railway workers.

When the problem in this case is so approached, in my view, it is clear that the employees in question were not employed upon or in connection with the Canadian National Railway. They were employees of the applicant loading freight on a railway car under arrangements whereby the car was to be loaded by the shipper and not by railway employees.

I have even less trouble with the submission that the freight forwarding operation was an undertaking connecting one province with another or extending beyond the limits of a province. Even if the applicant's activities and those of the Cottrell Company are viewed as integral parts of a whole, in my view they do not constitute an "undertak-

chemin de fer sont employées «dans le cadre» du chemin de fer au sens de l'article 108 lu concurremment avec l'article 2 du *Code canadien du travail*; il faut le faire à la lumière des restrictions d'ordre constitutionnel apportées aux pouvoirs du Parlement dans le domaine du travail, selon les circonstances dans lesquelles sont effectués lesdits travaux. Il est évident qu'une personne employée par une compagnie de chemins de fer pour fournir une partie des services de transport offerts aux clients relève de cette expression, même si, matériellement, elle n'est pas en rapport avec la ligne de chemin de fer elle-même ou le matériel roulant. Il est tout aussi évident qu'une personne travaillant pour un entrepreneur local dans une province ne relève pas de cette expression, même si son travail, dans le cadre de l'entreprise purement locale de son employeur, exige qu'il accomplisse physiquement une grande partie de ces services sur la ligne de chemin de fer ou le matériel roulant.

Si, par exemple, le chemin de fer fournit dans une ville un service de ramassage faisant partie de l'ensemble du service de transport, les personnes en cause sont, à mon avis, employées dans le cadre du chemin de fer. Si, par contre, le chemin de fer ne fait que fournir à ses clients des wagons chargés par les derniers et déchargés par les destinataires, les employés de l'expéditeur, lorsqu'ils chargent le wagon pour leur employeur, continuent, d'un point de vue constitutionnel, à travailler dans le cadre de l'entreprise de leur employeur et ne deviennent pas provisoirement des employés du chemin de fer.

Lorsqu'on aborde le problème sous cet angle, il ressort clairement, selon moi, que les employés en question ne travaillaient pas dans le cadre de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Ils étaient au service de la requérante pour placer les marchandises dans les wagons en vertu d'accords prévoyant que les wagons seraient chargés par l'expéditeur et non par les employés du chemin de fer.

J'ai encore moins de difficulté à rejeter la prétention selon laquelle l'expédition de marchandises était une entreprise reliant une province à une autre ou s'étendant au-delà des limites d'une province. Même si l'on considère les activités de la requérante et celles de la compagnie Cottrell comme faisant partie intégrante d'un tout, elles ne

ing" that falls within section 92(10)(a) of the *British North America Act* or within the definition of "federal work, undertaking or business" in the *Canada Labour Code*. In my view, the only interprovincial undertaking involved here is the Canadian National interprovincial railway. Clearly, a shipper on that railway from one province to another does not, by virtue of being such a shipper, become the operator of an interprovincial undertaking. If that is so, as it seems to me, the mere fact that a person makes a business of collecting freight in a province for the purpose of shipping it in volume outside the province by public carrier, does not make such a person the operator of an interprovincial undertaking.

In my view, the Board, on the evidence before it in this case, did not have jurisdiction to make the order attacked and it should be set aside.

\* \* \*

*The following are the reasons for judgment delivered orally in English by*

HEALD J.: This is a section 28 application to review and set aside a decision of the Canada Labour Relations Board (hereafter the Board) certifying Teamsters Local 419 as the bargaining agent for a unit of employees of Cannet Freight Cartage Limited (hereafter Cannet). The sole issue before the Board and on this application is whether the Board has jurisdiction to make the order.

The evidence which the Board had before it in reaching the decision that it had jurisdiction established that Cannet, an Ontario corporation, began operations in 1969 in the freight cartage business. Cannet conducts its business pursuant to a public commercial vehicle operating licence issued by the Ontario Ministry of Transportation and Communications under which it is authorized to carry goods within an area described in the licence as being in the vicinity of and including Metropolitan Toronto. Cannet carries goods from the premises of customers to its own premises in Concord, Ontario, where the goods are unloaded by its employees onto docks and from there loaded by its

constituent pas selon moi une «entreprise» relevant de l'article 92(10)a de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* ou de la définition d'«entreprise, affaire ou ouvrage de compétence fédérale» du *a Code canadien du travail*. A mon sens, la seule entreprise interprovinciale impliquée en l'espèce est le chemin de fer interprovincial du Canadien National. Indubitablement, l'expéditeur utilisant le chemin de fer pour le transport de marchandises d'une province à une autre ne devient pas, de ce fait, l'exploitant d'une entreprise interprovinciale. Si c'est le cas, comme je le crois, le simple fait qu'une personne s'occupe de ramasser des marchandises dans une province pour les faire expédier en larges quantités à l'extérieur de la province par un transporteur public ne fait pas de cette personne un exploitant d'une entreprise interprovinciale.

Selon moi, vu la preuve soumise en l'espèce, le Conseil n'était pas compétent pour rendre l'ordonnance mise en cause qui devrait donc être annulée.

\* \* \*

*Ce qui suit est la version française des motifs du jugement prononcés oralement par*

LE JUGE HEALD: On demande en vertu de l'article 28, l'examen et l'annulation d'une décision du Conseil canadien des relations du travail (ci-après appelé le Conseil) accréditant la section 419 des camionneurs comme agent négociateur d'une unité d'employés de la Cannet Freight Cartage Limited (ci-après appelée la Cannet). La seule question en litige devant le Conseil et dans le cadre de cette demande est de savoir si le Conseil était compétent pour rendre l'ordonnance.

Selon la preuve soumise au Conseil, lorsqu'il conclut à sa compétence, la Cannet, compagnie ontarienne, a commencé à exploiter en 1969 une entreprise de camionnage de marchandises. La Cannet exerce son activité conformément à un permis d'exploitation de véhicule commercial public délivré par le ministère des Transports et des Communications de l'Ontario, l'autorisant à transporter des marchandises dans les limites d'une zone décrite dans le permis comme la région de Toronto y compris la région métropolitaine. La Cannet transporte des marchandises des locaux de ses clients jusqu'à ses propres locaux commerciaux, sis à Concord (Ontario), où ses employés les

employees onto freight cars supplied by the CNR which cars are pulled into three sidings alongside said docks. Cannet organizes the rail cars on a pool car basis so that the goods of more than one customer will frequently be loaded into the same car for eventual shipment to Western Canada where most of said freight is destined. The premises used by Cannet are rented from the CNR on the basis of the tons of freight handled and Cannet also pays the CNR for the rail service in providing the sidings and the railway cars. The cartage operation is performed for Cannet by independent truckers, who own the vehicles used for cartage purposes. These vehicles are, however, licensed under Cannet's operating licence from the Ontario Ministry of Transportation.

Said independent truckers are directed to their destinations by a dispatcher who is an employee of Cannet but who is not included in the bargaining unit herein certified. If Cannet is required to pick up freight outside the area of its licence it uses other carriers but all freight which is picked up is within Ontario. Cannet is a related company to Cottrell Forwarding Company Limited (hereafter Cottrell) although the exact nature of the relationship was not made clear at the Board hearing other than the fact that the President of Cannet appears to be a Vice-President of Cottrell. Cottrell solicits freight from customers who wish to ship it to Western Canada. Cannet provides the loading and cartage services as described *supra* and is paid for these services by Cottrell. Cottrell bills the customer for the entire service including pick up, loading, shipping and unloading. Cottrell obtains the orders for shipping from customers and provides all bookkeeping, accounting, management and sales services.

In my opinion, the Board erred in law, in concluding on the evidence before it that it had jurisdiction under section 108 of the *Canada Labour Code* over Cannet's employees. Accordingly, the Board's decision certifying Teamsters Local 419 as

déchargent sur les quais et les chargent ensuite dans des wagons de marchandises fournis par le CN et garés sur trois embranchements le long desdits quais. La Cannet organise le groupage par wagons, qui contiennent donc souvent des marchandises de plusieurs clients, puis les expédie dans l'ouest du Canada, le lieu de destination de la plupart. Les locaux qu'utilise la Cannet sont loués au CN en fonction du nombre de tonnes de marchandises manutentionnées et la Cannet paie également le CN, tant pour les embranchements que pour les wagons. Le camionnage est assuré pour le compte de la Cannet par des camionneurs indépendants qui sont propriétaires des véhicules utilisés. Ces véhicules sont toutefois munis d'un permis conformément au permis d'exploitation de la Cannet délivré par le ministère des Transports de l'Ontario.

d Un répartiteur au service de la Cannet, mais qui ne fait pas partie de l'unité de négociation accréditée en l'espèce, indique auxdits camionneurs indépendants leur destination. Si la Cannet a besoin de prendre des marchandises à l'extérieur de la zone fixée dans son permis, elle fait appel à d'autres transporteurs, mais tout le ramassage des marchandises se fait dans les limites de l'Ontario. La Cannet est en rapport avec la Cottrell Forwarding Company Limited (ci-après appelée la Cottrell) bien qu'on n'ait pas clairement établi à l'audience du Conseil la nature exacte de leurs relations, si ce n'est qu'apparemment le président de la Cannet est le vice-président de la Cottrell. La Cottrell fait des offres sur les marchandises de clients voulant les faire expédier dans l'ouest du Canada. La Cannet fournit les services de chargement et de camionnage sous la forme décrite précédemment, contre rémunération versée par la Cottrell. Cette dernière facture au client toutes les prestations de services y compris le ramassage, le chargement, le transport et le déchargement. La Cottrell reçoit de ses clients des ordres d'expédition et s'occupe entièrement de la comptabilité, de la gestion et de la vente.

Selon moi, le Conseil a commis une erreur de droit en concluant, au vu de la preuve qui lui était soumise, qu'il était compétent en vertu de l'article 108 du *Code canadien du travail* à l'égard des employés de la Cannet. En conséquence, la déci-

the bargaining agent for Cannet's employees should be set aside.

Counsel urged, before us, a twofold basis for upholding the Board's jurisdiction on the facts here present. The initial basis urged upon us was that the loading of boxcars as performed by Cannet is an integral part or necessarily incidental to the effective operation of a railway and as such, legislation in relation thereto can only be competently enacted by the Parliament of Canada. The main authority advanced in support of this submission is the *Eastern Canada Stevedoring Co.*<sup>3</sup> case and particular reference was made to the judgments therein of Estey J. at pages 568 and 569, of Locke J. at page 578 and Taschereau J. at page 543. In that case, Eastern Canada Stevedoring supplied stevedoring and terminal services in Toronto consisting exclusively of services rendered in connection with the loading and unloading of ships, pursuant to contracts with seven shipping companies to handle all loading and unloading of their ships arriving and departing during the season. All these ships were operated on regular schedules between ports in Canada and ports outside of Canada.

In my opinion, the factual situation in that case is quite different from that present in the case at bar. It is clear from page 578 of the judgment of Locke J. that he reached his conclusion "upon the ground that, upon the facts stated in the reference, it appears that the loading and unloading of cargo are part and parcel of the activities essential to the carriage of goods by sea, and that, as in the case of the seamen, legislation for the regulation of the relations between employers and employees is, in pith and in substance, legislation in relation to shipping." Likewise, Taschereau J. at page 543 quoted with approval the following statement by Lord Esher in *Harris v. Best Ryley & Co. (1)* (7 Asp. M.C. 274):

Loading is a joint act of the shipper or charterer and of the ship owner, neither of them is to do it alone but it is to be the joint act of both . . . by universal practice the shipper was to bring the cargo alongside so as to enable the ship owner to load the ship . . . it is then the duty of the ship owner to be ready to

<sup>3</sup> [1955] S.C.R. 529.

sion du Conseil accréditant la section 419 des camionneurs comme agent négociateur des employés de la Cannet devrait être annulée.

a L'avocat nous a fait valoir un double argument en faveur de la compétence du Conseil en l'espèce. En premier, il affirme que le chargement des wagons tel qu'effectué par la Cannet constitue une partie intégrante ou nécessairement accessoire de l'exploitation efficace de ces chemins de fer et que le Parlement du Canada est seul compétent pour légiférer dans ce domaine. L'arrêt *Eastern Canada Stevedoring Co.*<sup>3</sup> fut cité comme faisant jurisprudence à l'appui de cette prétention et notamment les décisions du juge Estey aux pages 568 et 569, du juge Locke à la page 578 et du juge Taschereau à la page 543. Dans cette affaire, la Eastern Canada Stevedoring s'occupait de l'arrimage et des services de manutention à Toronto, c'est-à-dire exclusivement les services de chargement et de déchargement des navires conformément aux contrats conclus avec sept compagnies de navigation pour la manutention, le chargement et le déchargement de leurs navires à leur arrivée et à leur départ, pendant la saison. Tous ces navires suivaient un horaire régulier et reliaient des ports canadiens à des ports situés à l'extérieur du Canada.

f Selon moi, les faits de cette affaire sont tout à fait différents de ceux qui nous occupent. Il ressort clairement à la page 578 des motifs du juge Locke que ce dernier était parvenu à sa conclusion [TRADUCTION] «parce que, vu les faits énoncés, il semble que le chargement et le déchargement d'une cargaison fassent partie des activités essentielles au transport de marchandises par mer et que, comme dans le cas des marins, la législation sur la réglementation des relations entre employeurs et employés soit essentiellement et fondamentalement une législation en rapport avec la marine marchande.» De même, le juge Taschereau, à la page 543, a cité en l'approuvant la déclaration suivante de lord Esher dans l'arrêt *Harris c. Best Ryley & Co. (1)* (7 Asp. M.C. 274):

[TRADUCTION] Le chargement est un acte commun à l'expéditeur ou affrèteur et au propriétaire du navire; aucun d'eux n'est tenu de le faire séparément; il s'agit d'un acte commun à tous . . . l'usage veut que l'expéditeur amène la cargaison à quai de manière à permettre au propriétaire du navire de le char-

<sup>3</sup> [1955] R.C.S. 529.

take such cargo on board and to store it on board. The stowage of the cargo is the sole act of the ship owner. [Emphasis is mine.]

These two statements serve to emphasize the clear difference between a shipping operation and a railway operation. The factual situation in this case is rather the exact reverse of the situation in *Eastern Canada Stevedoring*. In the *Eastern Canada Stevedoring* case (*supra*), the shipping companies engaged Eastern Canada Stevedoring to load and unload whereas, in the case at bar, Cannet, in the course of its business rented from the CNR railway cars and loaded those cars with goods belonging to Cannet's customers in the Toronto area. Cannet's entire sphere of operation in its business is local, i.e., the Toronto, Ontario area. It is the CNR that is in the business of transporting the railway cars and their contents across provincial boundaries, not Cannet. The factual situation here present, is somewhat akin to the situation of a grain elevator company or an individual farmer in Western Canada who engages the CNR to provide it or him with a grain car in which grain is shipped to Thunder Bay or Vancouver. I doubt that it could be seriously argued that the employees of the elevator company or the farmer's hired man who actually loaded the grain into the railway car would come under the jurisdiction of the Canada Labour Relations Board. The hired man is engaged in the farmer's business and the employee of the elevator company is engaged in the business of the elevator company. In the same manner, Cannet's employees are engaged in Cannet's business, not in the railway business.

The second basis advanced by counsel was that Cannet's employees, as part of an integrated service involving both Cannet and Cottrell were part of an undertaking involved in the interprovincial distribution of goods, i.e., moving goods from east to west. In support of this proposition, counsel referred us to the case of *Letter Carriers' Union of Canada v. Canadian Union of Postal Workers*<sup>4</sup>.

ger . . . il incombe alors au propriétaire du navire de prendre à bord ladite cargaison et de l'y arrimer. L'arrimage de la cargaison constitue le seul acte du propriétaire du navire. [C'est moi qui souligne.]

<sup>a</sup> Ces deux déclarations soulignent la différence très nette entre l'entreprise de navigation et l'entreprise de chemin de fer. Les faits en l'espèce vont plutôt à l'opposé des circonstances de l'arrêt *Eastern Canada Stevedoring*. Dans cette dernière affaire, les compagnies de navigation avaient fait appel à la Eastern Canada Stevedoring pour le chargement et le déchargement tandis que, dans celle qui nous est soumise, la Cannet, dans le cours de ses affaires, louait au CN des wagons et y chargeait des marchandises appartenant à ses clients dans la région de Toronto. Toute la zone d'activité de la Cannet avait un caractère purement local, savoir la région de Toronto (Ontario). <sup>b</sup> C'était le CN et non la Cannet qui s'occupait d'acheminer les wagons et leur contenu à travers les provinces. L'ensemble des faits qui nous sont actuellement soumis s'apparentent d'une certaine façon à la situation d'une compagnie d'éleveurs à grain ou d'un agriculteur indépendant de l'ouest du Canada qui utilise les services du CN pour acheminer par wagons des céréales expédiées à Thunder Bay ou Vancouver. Je doute qu'on puisse réellement soutenir que les employés de la compagnie d'éleveurs ou l'ouvrier agricole qui chargent effectivement les céréales dans le wagon relèvent de la compétence du Conseil canadien des relations du travail. L'ouvrier agricole fait partie de l'entreprise de l'agriculteur et l'employé de la compagnie d'éleveurs fait partie de l'entreprise de cette compagnie. De la même façon, les employés de la Cannet font partie de l'entreprise de la Cannet, qui n'est pas une entreprise de chemin de fer.

<sup>h</sup> Suivant le second moyen soulevé par l'avocat, les employés de la Cannet, dans la mesure où ils prenaient part à un service intégré mettant en jeu la Cannet ainsi que la Cottrell, participaient à une entreprise engagée dans la distribution interprovinciale de marchandises, c'est-à-dire, l'acheminement des marchandises de l'est vers l'ouest. A l'appui de cette allégation, l'avocat nous a cité l'arrêt *Union des facteurs du Canada c. Syndicat des postiers du Canada*<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> [1975] 1 S.C.R. 178.

<sup>4</sup> [1975] 1 R.C.S. 178.



However, in my view, that case is clearly distinguishable from the case at bar, in that the letter carriers' situation is similar to the stevedoring situation, that is, the Post Office engaged the company to handle and carry mail—a necessary and integral part of the responsibility imposed upon the Post Office by statute—again—a reverse situation to the situation here present where Cannet in effect rented railway cars from the CNR. I agree with the view expressed by the Chief Justice that the only interprovincial undertaking involved in this case is that of the CNR and that a shipper on that railway from one province to another does not, by such activity, become the operator of an interprovincial undertaking. On this view of the matter, it becomes unimportant to determine, on the facts of this case, whether Cannet and Cottrell are to be treated as separate entities or as part of an integrated operation.

For the foregoing reasons, I would set aside the Board's order.

\* \* \*

*The following are the reasons for judgment delivered orally in English by*

HYDE D.J.: I share the views of the Chief Justice that the respondent Board did not have jurisdiction to make the order attacked by the applicant but as I participated in the decision in *Butler Aviation of Canada Limited*<sup>5</sup> rendered on May 22, 1975, in which, on different facts, the Court held that the Board did have jurisdiction, I think it not inappropriate to add a few words of my own.

As noted in my reasons in the *Butler* case, the test applied by the Supreme Court in cases of this nature, both under the *Industrial Relations and Disputes Investigation Act*<sup>6</sup> and the *Canada Labour Code*, its successor statute is whether the business of or services supplied by the employer "is an integral part of or necessarily incidental to the operation of a federal work, undertaking or

<sup>5</sup> [1975] F.C. 590.

<sup>6</sup> S.C. 1948, c. 54, s. 53.

Toutefois, selon moi, il faut établir une distinction nette avec cette affaire parce que la situation des facteurs est analogue à la situation des déchargeurs; en effet, les Postes ont fait appel à cette compagnie pour manutentionner et acheminer le courrier—ce qui légalement fait nécessairement et intégralement partie de la responsabilité incombant aux Postes; il s'agit de nouveau d'une situation diamétralement opposée à celle qui nous occupe puisqu'en fait c'est la Cannet qui loue des wagons au CN. Selon l'opinion formulée par le juge en chef, et que je partage, la seule entreprise interprovinciale en l'espèce est celle du CN; un expéditeur utilisant le chemin de fer pour le transport de marchandises d'une province à une autre ne devient pas de ce fait l'exploitant d'une entreprise interprovinciale. Compte tenu de cette conclusion, il n'est pas nécessaire de décider, selon les faits de l'espèce, si l'on doit considérer la Cannet et la Cottrell comme des entités distinctes ou comme faisant partie d'une opération intégrée.

Pour les motifs précédents, je rejetterais l'ordonnance du Conseil.

\* \* \*

*Ce qui suit est la version française des motifs du jugement prononcés oralement par*

LE JUGE SUPPLÉANT HYDE: Je partage les vues du juge en chef selon lequel le conseil intimé n'était pas compétent pour émettre l'ordonnance en cause mais, comme j'ai pris part à la décision dans l'affaire *Butler Aviation of Canada Limited*<sup>5</sup>, rendue le 22 mai 1975, où la Cour, sur la base de faits différents, a décidé que le Conseil était compétent, j'estime qu'il n'est pas inopportun de formuler quelques remarques supplémentaires.

Comme je l'ai souligné dans mes motifs de l'affaire *Butler*, le critère appliqué par la Cour suprême dans les affaires de ce genre, en vertu de la *Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail*<sup>6</sup> et du *Code canadien du travail*, qui l'a remplacée, consiste à déterminer si l'activité ou les services fournis par l'employeur «constituent une partie inté-

<sup>5</sup> [1975] C.F. 590.

<sup>6</sup> S.C. 1948, c. 54, s. 53.

business”<sup>7</sup>.

In that case, we distinguished the decision of the Quebec Court of Appeal in *Murray Hill Limousine Service Limited v. Batson*<sup>8</sup> which held that the porters provided by the employer at the Montreal Airport were engaged in a work within provincial jurisdiction, being for the convenience of the passengers, Montgomery J. saying (page 785):

Their services were not provided for the passengers by the airlines as one of the services incidental to the purchase of a ticket . . . .

While that was not the situation we had to deal with in the *Butler Aviation* case (*supra*) it is, to all intents and purposes, the type of thing we have before us today. The CNR did not provide the services of Cannet or Cottrell for its freight customers. These were offered to the public by the latter who then on behalf of those customers picked up the goods and placed them in the CNR's cars which had been put at the latter's loading platform for that purpose.

Unlike the situation in the *Eastern Canada Stevedoring*<sup>9</sup> case, the services rendered by the applicant were not “pursuant to contracts with . . . shipping companies to handle all loading and unloading of their ships.”

For these and the reasons given by the Chief Justice, I would set aside the order of the Board for want of jurisdiction.

<sup>7</sup> See reference in *In re Validity of Industrial Relations and Disputes Investigation Act* [1955] S.C.R. 529 at p. 566 and *Letter Carriers Union v. C.U.P.W.* [1975] 1 S.C.R. 178.

<sup>8</sup> [1965] Q.B. 778.

<sup>9</sup> [1955] S.C.R. 529.

grante d'un ouvrage, entreprise ou affaire fédérale ou y sont nécessairement accessoires”<sup>7</sup>.

A l'occasion de cette affaire, nous avons fait une distinction avec la décision de la Cour d'appel du Québec dans l'affaire *Murray Hill Limousine Service Limited c. Batson*<sup>8</sup>, au terme de laquelle les porteurs engagés par l'employeur à l'aéroport de Montréal participaient à une entreprise relevant de la compétence provinciale, savoir la commodité des passagers; voici la déclaration du juge Montgomery (page 785):

[TRADUCTION] Les services n'étaient pas fournis aux passagers par les lignes aériennes à titre de services accessoires à l'achat d'un billet . . . .

Bien que la situation examinée dans l'affaire *Butler Aviation* (précitée) soit différente, il s'agit, à tous égards, du type de situation qui nous est soumise aujourd'hui. Le CN ne fournissait pas à ses clients, les services d'expédition de la Cannet ou de la Cottrell. Ce sont ces dernières qui les offraient au public, puis pour le compte de leurs clients ramassaient les marchandises et les plaçaient dans les wagons du CN qui, à cette fin, avaient été garés le long du quai de déchargement.

Contrairement à la situation que nous devons examiner dans l'affaire *Eastern Canada Stevedoring*<sup>9</sup>, les services fournis par la requérante ne l'étaient pas «en vertu de contrats conclus avec . . . les compagnies de navigation pour effectuer le chargement et le déchargement de leurs navires».

Pour ces motifs et pour ceux prononcés par le juge en chef, je rejeterais l'ordonnance du Conseil pour défaut de compétence.

<sup>7</sup> Voir *Renvoi concernant la validité de la Loi sur les relations industrielles et sur les enquêtes visant les différends du travail* [1955] R.C.S. 529 à la p. 566 et l'arrêt *Union des facteurs du Canada c. Syndicat des postiers du Canada* [1975] 1 R.C.S. 178.

<sup>8</sup> [1965] B.R. 778.

<sup>9</sup> [1955] R.C.S. 529.