

Cour d'appel  
fédérale



Federal Court of  
Appeal

**Date : 20110310**

**Dossier : A-305-10**

**Référence : 2011 CAF 94**

**CORAM : LE JUGE EN CHEF BLAIS  
LA JUGE SHARLOW  
LE JUGE STRATAS**

**ENTRE :**

**ALGOMA CENTRAL MARINE,  
UNE DIVISION DE ALGOMA CENTRAL CORPORATION**

**demanderesse**

**et**

**CAPTAINS AND CHIEFS ASSOCIATION**

**défenderesse**

Audience tenue à Toronto (Ontario), le 10 mars 2011.

Jugement prononcé à l'audience à Toronto (Ontario), le 10 mars 2011.

**MOTIFS DU JUGEMENT DE LA COUR :**

**LA JUGE SHARLOW**

Cour d'appel  
fédérale



Federal Court of  
Appeal

Date : 20110310

Dossier : A-305-10

Référence : 2011 CAF 94

**CORAM : LE JUGE EN CHEF BLAIS  
LA JUGE SHARLOW  
LE JUGE STRATAS**

**ENTRE :**

**ALGOMA CENTRAL MARINE,  
UNE DIVISION DE ALGOMA CENTRAL CORPORATION**

**demanderesse**

**et**

**CAPTAINS AND CHIEFS ASSOCIATION**

**défenderesse**

**MOTIFS DU JUGEMENT DE LA COUR**  
(prononcés à l'audience à Toronto (Ontario), le 10 mars 2011)

**LA JUGE SHARLOW**

[1] La demanderesse (« Algoma ») a présenté une demande de contrôle judiciaire à l'encontre de la décision du Conseil canadien des relations industrielles datée du 9 avril 2010 (2010 CCRI 531), dans laquelle la défenderesse Captains and Chiefs Association est accréditée à titre d'unité habile à négocier regroupant :

« tous les capitaines/maîtres réguliers et réservistes et les chefs mécaniciens qui travaillent pour Algoma Central Marine, une division de Algoma Central Corporation, à bord des navires appartenant, exploités ou

affrétés coque nue, ou contrôlés directement ou indirectement par Algoma Central Marine, à l'exclusion des capitaines et des chefs mécaniciens en formation. »

[2] La question dont était saisi le Conseil était celle de savoir si les capitaines et les chefs mécaniciens qui travaillent à bord des navires de Algoma peuvent être inclus dans une unité de négociation. Algoma a affirmé qu'ils étaient exclus parce qu'ils occupent un poste de direction et ne répondent donc pas à la définition d'« employé » que l'on retrouve à l'article 3 du *Code canadien du travail*, L.R.C. 1985, ch. L-2.

[3] La norme de contrôle applicable en l'espèce est celle de la raisonnable ( *Syndicat international des débardeurs et magasiniers, Ship and Dock Foremen, section locale 514 c. Prince Rupert Grain Ltd.*, [1996] 2 R.C.S. 432, au paragraphe 28). Par conséquent, la question dont notre Cour est saisie est celle de savoir si la décision du Conseil est intelligible et justifiée et si elle appartient aux issues possibles acceptables (*Dunsmuir c. Nouveau-Brunswick*, [2008] 1 R.C.S. 190, 2008 CSC 9, au paragraphe 47).

[4] Algoma ne prétend pas qu'il y a une erreur dans le résumé du droit applicable énoncé aux paragraphes 5 à 11 des motifs du Conseil. Elle ne conteste pas non plus les conclusions de fait du Conseil. Au contraire, Algoma affirme que, compte tenu des faits constatés par le Conseil, il était déraisonnable pour ce dernier de conclure que les capitaines et les chefs mécaniciens travaillant à bord des navires de Algoma n'occupent pas des postes de direction.

[5] Il y a lieu de débattre de la question de savoir si, d'un point de vue général ou théorique, le capitaine ou le chef mécanicien occupe un poste de direction. Cependant, dans le contexte des demandes d'accréditation des unités de négociation, le Conseil doit traiter de cette question selon les circonstances du cas, compte tenu de tous les éléments de preuve pertinents, en se fondant sur les principes en matière de relations de travail.

[6] En l'espèce, les motifs du Conseil sont détaillés, complets et convaincants. Le Conseil explique clairement pourquoi il a conclu que les capitaines et les chefs mécaniciens qui travaillent à bord des navires de Algoma sont visés par la définition légale d'« employé », malgré leurs importantes obligations et responsabilités juridiques et de surveillance. En dépit des excellents et complets arguments présentés par l'avocat de Algoma, nous ne sommes pas convaincus qu'il existe des motifs justifiant la conclusion selon laquelle la décision du Conseil est déraisonnable.

[7] Pour ces motifs, la demande de contrôle judiciaire sera rejetée avec dépens.

« K. Sharlow »

---

j.c.a.

**COUR D'APPEL FÉDÉRALE**  
**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER**

**DOSSIER :** A-305-10

**UNE DEMANDE DE CONTRÔLE JUDICIAIRE À L'ENCONTRE DE  
L'ORDONNANCE DU CONSEIL CANADIEN DES RELATIONS INDUSTRIELLES,  
N° 9839-U, DATÉE DU 9 AVRIL 2010, DEVANT LA COUR FÉDÉRALE N° T-710-10**

**INTITULÉ :** ALGOMA CENTRAL MARINE,  
UNE DIVISION DE ALGOMA  
CENTRAL CORPORATION c.  
CAPTAINS AND CHIEFS  
CORPORATION

**LIEU DE L'AUDIENCE :** Toronto (Ontario)

**DATE DE L'AUDIENCE :** Le 10 mars 2011

**MOTIFS DU JUGEMENT DE LA COUR :** LE JUGE EN CHEF BLAIS ET LES  
JUGES SHARLOW ET STRATAS

**PRONONCÉS À L'AUDIENCE :** LA JUGE SHARLOW

**COMPARUTIONS :**

Robert J. Howe  
Randy Ai

POUR LA DEMANDERESSE

Jim Fyshe  
Joanna Smith

POUR LA DÉFENDERESSE

**AVOCATS INSCRITS AU DOSSIER :**

Davies Howe Partners LLP  
Toronto (ON)

POUR LA DEMANDERESSE

Fyshe, McMahon LLP  
Toronto (ON)

POUR LA DÉFENDERESSE