

CANADIAN RAILWAY OFFICE OF ARBITRATION

CASE NO. 653

Heard at Montreal, Tuesday, February 14, 1978

Concerning

QUEBEC NORTH SHORE AND LABRADOR RAILWAY

and

UNITED TRANSPORTATION UNION (T)

EXPARTE

-----

DISPUTE:

-----

Circular 106 which the Company used to change articles in the collective agreement.

EMPLOYEES' STATEMENT OF ISSUE:

-----

Circular 106 which the Company used to change article 4.01 (b) and 4.01 (c) in the collective agreement, affecting all train service, which include ore train, passengers and way freight.

Specific Tickets from:

T. Burns	claims	154	miles	was	paid	150	miles
J.Y.Vigneault	claims	259	"	"	"	244	"
A.R.Parent	"	327	"	"	"	268	"
A.R.Parent	"	445	"	"	"	336	"

These were all cut per circular and not according to the collective agreement.

The Company's contention is that C.R.O.A. Case Nos. 620 and 619 on work train service will apply to all other services according to the Arbitrator.

FOR THE EMPLOYEES:

-----

(SGD.) G. ROBLCHAUD  
VICE-CHAIRMAN

There appeared on behalf of the Company:

J. Bazin	-	Counsel	-	Montreal
R. Beaulieu	-	Superintendent, Labour Relations,		QNS&L.Rly.
		Sept-Iles		
G. A. Dolliver	-	Acting Manager - Transportation,	"	"
		Sept-Iles		
C. Nobert	-	Labour Relations Assistant,	"	"
		Sept-Iles		

And on behalf of the Brotherhood:

G. Robichaud - Vice Chairman, U.T.U.(T) - Sept-Iles, Que.  
J. Roy - General Chairman, U.T.U.(T) - Sept-Iles, Que.  
R. J. Proulx - General Chairman, U.T.U.(T) - Quebec City

AWARD OF THE ARBITRATOR  
-----

SEE ENGLISH BELOW

Dans son bulletin No.106, publie le 23 aout, 1977, la Compagnie annonca la facon dont elle intendait appliquer la decision de l'arbitre dans les cas 619 et 620. Dans ces derniers cas il a ete question de trains de travaux, alors que la Compagnie pretendait y trouver des principes d'application generale. Des le 23 aout donc, la Compagnie a applique son interpretation de l'art. IV de la convention collective de facon semblable a celle enoncee dans les deux decisions ci-haut mentionnees. Il devrait etre ajoute que les deux parties se sont quand meme entendues pour regler le paiement des salaries jusqu'a ce que la question soit determinee par l'arbitrage.

L'art. IV de la convention collective se lit comme suit (omettant l'art. 4.03 qui n'est pas pertinent):

"ARTICLE IV - HEURES SUPPLEMENTAIRES - MILLAGE SUPPLEMENTAIRE

4.01 a) - Sur les parcours de cent vingt-huit (128) milles ou moins, les heures supplementaires compteront des l'expiration de huit (8) heures en service. Le paiement se fera pour les heures en service ou les milles parcourus, selon le montant le plus eleve.

b) - Sur les parcours de plus de cent vingt-huit (128) milles, les heures supplementaires compteront a partir du moment ou la duree du travail depassera le millage parcouru divise par vingt (20) excluant le temps de manoeuvres initial et final. Le paiement se fera pour les heures en service ou les milles parcourus, selon le montant le plus eleve.

c) - Dans le service du train de voyageurs et mixte, sur les parcours de plus de cent vingt-huit (128) milles, les heures supplementaires compteront a partir du moment ou la duree du travail depassera le millage parcouru divise par vingt-cinq (25), excluant le temps de manoeuvres initial et final. Le paiement se fera pour les heures en service ou les milles parcourus, selon le montant le plus eleve.

4.02 - Les heures supplementaires seront payees a la minute, au taux horaire prevu pour les heures supplementaires excepte que les agents de train en service sur les trains de travaux seront payes temps double apres douze (12) heures de service."

Cette article me semble d'application generale a cette exception pres, qu'elle traite particulierement des trains de travaux dans la deuxieme moitie de l'art. 4.02. Or, bien qu'il y ait eu lieu d'appliquer cette provision dans le cas 620 et que ie chef de train Robitaille eut droit a se faire payer temps double apres douze heures

de service, toujours est-il que des autres provisions de l'art. IV, ayant application generale, ont ete interpretees dans les cas 619 et 620. Je ne suis pas persuade que ces decisions soient incorrectes.

Les quatre cas de grief maintenant en instance sont des cas d'agents de train en service de minerai ou en service mixte. Il s'agit, dans chaque cas d'un parcours de plus de 128 milles. Il est donc question d'heure supplementaires. Je prends comme exemple le cas de M. Vigneault qui fit un parcours aller-retour de Mai a Mai le 20 octobre 1977. La distance parcourue etait de 187 milles. Or, il m'est evident que les article 4.01 (b) et 4.02 appliquent dans ce cas. La premiere phrase de l'art. 4.01 (b) nous indique qu'il s'agit de temps supplementaire lcar il s'agit d'un parcours de plus de 128 milles) et nous donne une formule pour determiner le moment a partir duquel les heures supplementaires compteront. La deuxieme phrase de l'art. 4.01 (b) aussi que l'art. 4.02 (sauf pour ce qui a trait exceptionnellement aux trains de service) nous explique ies modalites de paiement.

Il me semble important de faire deux commentaires sur les provisions que je viens de citer. Premiercment, il m'incombe de lire et d'appliquer les provisions de la convention collective telles qu'elles sont. S'il y a "erreur" dans la convention collective, l'arbitre n'a pas competence pour la corriger. Les termes actuels de la convention collective tels que cites, me semble clairs et mon devoir en est de les appliquer avec autant de soin qui m'est possible. Deuxiemement, il faut remarquer que le moment du commencement des heures supplementaires varie selon la distance parcourue. Ce systeme peut mener a d'apparentes anomalies, mais il se peut bien que ces anomalies ne sont qu'apparentes, et qu'elles s'expliquent dans le cadre d'un systeme ferroviaire.

Dans le cas de M. Vigneault, son parcours du 20 octobre 1977 etait, comme je l'ai dit, de 187 milles, excluant le temps de manoeuvre initial et final. Si l'on divise, comme l'exige l'art. 4.01 (b), ce millage de 187 par 20, l'on arrive a une chiffre de 9.25 ce qui, exprime en heures et minutes, veut dire 9 heures 21 minutes. Les parties se servent d'une table annexee a la convention collective pour convertir milles en heures afin de determiner l'heure a laquelle les heures supplementaires commencent. Selon cette table sur un parcours de 187 milles les heures supplementaires commencent a partir de 9 heures 20 minutes de travail, excluant toujours le temps de manoeuvres initial et final.

Or, le 20 octobre 1977 Mr. Vigneault etait de service pour un total de 12 heures 20 minutes, dont 1 heure 5 minutes de temps de manoeuvres initial et final (pour lequel il a ete paye un total de 17 milles au taux regulier et dont il n'est pas question ici). La duree "nette" du travail pour les fins de d'art. 4.01 (b) etait donc de 11 heures 15 minutes. Pendant ces heures de travail M. Vigneault faisait de la livraison et de la prise en charge pour un total de 2 heures 30 minutes pour lesquelles il a ete paye 40 milles au taux regulier. Ce montant n'est pas deduit cependant, des chiffres qui nous interesse dans l'application de l'art. 4.01 (b), et encore une fois il n'en est pas question ici.

Il en resulte que, nonobstant ses paiements pour le temps de

manoeuvre initial et final et pour son travail de livraison et de prise en charge, M. Vigneault avait le droit de se voir payer 187 milles. Il aurait en meme temps le droit de se faire payer au taux du temps supplementaire pour tous les minutes qu'il avait travaille apres 9 heures et 20 minutes. L'art. 4.01 (b), dans sa deuxieme phrase explique clairement que "le paiement se fera pour les heures en service ou les milles parcourus, selon le montant le plus eleve". Il faut donc (la ou le resultat n'est pas clair) faire le calcul selon les deux methodes. Le paiement pour les milles parcourus serait, dans le present cas, de 187 milles, soit de \$85.80. Le paiement pour les heures de service, par contre, consiste en deux parties, la premiere, de 9 heures et 20 minutes au taux regulier, soit \$68.51, l'equivalent de 149 milles; la deuxieme, de 1 heure et 55 minutes au taux prevu pour les heures supplementaires, soit \$21.10, l'equivalent de 46 milles.

Cette deuxieme methode donnant le montant le plus eleve, cette methode doit etre suivi dans le present cas. Ce que, effectivement, la Compagnie a fait. Il est a noter qu'a chaque etape on se sert, dans la mesure du possible, des milles comme unite de calcul.

Il en resulte que la Compagnie a suivi correctement  
les  
modalites de paiement prevues par la convention collective. La  
convention  
ayant ete respectee, le grief doit etre rejete.

J. F. W. WEATHERILL  
ARBITRATOR

#### TRANSLATION

In its circular No. 106 issued August 23, 1977, the Company advised all concerned on the manner in which it intended to apply the Arbitrator's Award in Cases 619 and 620.

Although the two cases dealt with work trains, the Company maintained that in these cases there existed principles which had general application. Therefore, on August 23, 1977, the Company applied its interpretation of Article IV of the Collective Agreement in a manner similar to that expressed in the two above-mentioned awards. It should be added that the parties have, nevertheless, come to an understanding on how the employees would be paid until the issue was settled through arbitration.

Article IV of the Collective Agreement reads as follows (excluding Article 4.03 which is nor material):

#### "ARTICLE IV - OVERTIME AND THROUGH MILEAGE

- 4.01 a) - On runs of more than one hundred and twenty-eight (128) miles or less, overtime shall begin at the expiration of eight (8) hours on duty. Payment shall be made for hours on duty or miles run whichever is the greater.

b) - On runs of more than one hundred and twenty-eight (128) miles, overtime will begin when the time on duty exceeds the miles run divided by twenty (20) excluding initial and final terminal time. Payment shall be made for hours on duty or miles run whichever is the greater.

c) - In express service and mixed service on runs of more than one hundred and twenty-eight (128) miles, overtime will be paid when time on duty exceeds the miles run divided by twenty-five (25), excluding initial and final terminal time. Payment shall be made for hours on duty or miles run whichever is the greater.

4.02 Overtime shall be paid for on the minute basis at the overtime hourly rate provided except that trainmen in work train service shall be paid double (2) time after twelve (12) hours on duty."

This article appears to me to have general application with the exception that it deals specifically with work trains in the second half of Article 4.02. Therefore, even though the provision came into application in Case 620 and that Conductor Robitaille was entitled to be paid double time after 12 hours of service, it remains that the other provisions of Article IV, having general application, were interpreted in Cases 619 and 620. I am not convinced that those decisions were incorrect.

The four instant grievances are cases involving trainmen in ore train service or mixed train service. Each case involves a trip of more than 128 miles. Overtime is, therefore, involved. I take as example the case of Mr. Vigneault who made a return trip from Mai to Mai, October 20, 1977. The distance travelled was 187 miles. Therefore, it is obvious to me that Article 4.01(b) and 4.02 are applicable in this case. The first sentence of Article 4.01(b) indicates that overtime is involved (because it involves a trip of more than 128 miles) and it gives a formula by which to determine from what moment overtime will begin. The second sentence of Article 4.01(b) as well as Article 4.02 (except for the part dealing inclusive;y with work train) gives the method of payment.

It appears to me important to make two comments on the provisions just quoted. Firstly, I must read and apply the provisions of the Collective Agreement as they are. If there is an "error" in the Collective Agreement, an Arbitrator does not have the power to correct it. The actual terms of the Colelctive Agreement as quoted, appear clear to me, and my duty is to apply them with as much care as possible. Secondly, it must be noted that the time at which overtime begins varies depending on the distance travelled. This system can lead to apparant anomalies but it could be that the anomalies are only apparent, and that they are explainable within the context of a railway system.

In the case of Mr. Vigneault, his trip of October 20, 1977, as I have stated, was 187 miles, excluding initial and final terminal time. If we divide, as required by Article 4.01(b), this mileage of 187 by 20, we arrive at a figure of 9.35, which translated into hours and minutes amounts to 9 hours and 21 minutes. The parties use a table

appended to the Collective Agreement to convert miles into hours in order to determine the time from which overtime hours will commence.

According to this table in a trip of 187 miles, overtime commences after 9 hours and 20 minutes of work, excluding initial and final terminal time.

Therefore, on October 20, 1977, Mr. Vigneault was on duty for a total of 12 hours and 20 minutes of which 1 hour and 5 minutes constituted initial and final terminal time (for which he was paid a total of 17 miles at the regular rate and which is not in question in the present case). The net length of time of the work performed for the purposes of Article 4.01(b) was therefore 11 hours and 15 minutes. During these hours of work, Mr. Vigneault performed pick up and set off for a total of 2 hours and 30 minutes for which he was paid 40 miles at the regular rate. This amount, however, was not deducted from the figures before us in the application of Article 4.01(b), and here again this is not here in dispute.

The result is that, notwithstanding the payments for initial and final terminal time and for picking up and setting off, Mr. Vigneault had the right to be paid 187 miles. At the same time, he had the right to be paid at overtime rates for all the time he had worked after 9 hours and 20 minutes. Article 4.01(b) in its second sentence clearly explains that "(english text)".

We must, therefore, ( where the end result is not clear) make the calculation using both methods. The payment for the miels run would be, in the instant case, 187 miles or \$85.50. The payment for the hours in service, on the other hand, consist of two parts: the first of 9 hours and 20 minutes at the regular rate, or \$68.51, the equivalent of 149 miles; the second of one hour and 55 minutes at the applicable overtime rate, or \$21.10, the equivalent of 46 miles.

This second method yields a higher amount, this method must be followed in the present case. This is what the Company actually did. It must be noted that in each step, we use, as much as possible, miles as the basis for calculation. The result is that the Company correctly followed the method of payment provided in the Collective Agreement. The Agreement having been observed, the grievance must be declined.

J.F.W. WEATHERILL  
ARBITRATOR