

Canada Industrial Relations Board
Conseil canadien des relations industrielles

Vol. 8-06

Reasons for decision

National Automobile, Aerospace, Transportation and General Workers Union of Canada (CAW - Canada), Local 2006,

applicant,
and

American Cartage Agencies Ltd.,

employer,
and

Teamsters Local Union No. 31,
bargaining agent.

CITED AS: American Cartage Agencies Ltd.

Board File: 25341-C

Decision no. 354
June 2, 2006

Application for certification pursuant to section 24(2)(c) of the *Canada Labour Code, Part I.*

Certification—Timeliness—Raid—Existence of agreement—Trucking—The applicant union filed an application for certification of a unit of owner-operator drivers already represented by an incumbent union—The incumbent union submits that the application for certification is untimely because a new collective agreement was concluded prior to the application for certification having been made—The existence of a collective agreement is not dependent upon the execution of a formal document, which is most often produced at a much later date—In this case, there existed a memorandum of agreement that addressed wages and working conditions, and a subsequent letter of understanding incorporating the memorandum of agreement between the incumbent union and the employer—The evidence of the parties' conduct is consistent with both a collective agreement having been concluded and collective bargaining having been completed between the employer and the incumbent union—The Board therefore finds that a collective agreement was concluded between the employer and the

Motifs de décision

Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA - Canada), section locale 2006,

requérant,
et

American Cartage Agencies Ltd.,

employeur,
et

Section locale 31 de la Fraternité internationale des Teamsters,
agent négociateur.

CITÉ : American Cartage Agencies Ltd.

Dossier du Conseil : 25341-C

Décision n° 354
le 2 juin 2006

Demande d'accréditation fondée sur l'alinéa 24(2)c) du *Code canadien du travail, Partie I.*

Accréditation – Recevabilité – Maraude – Existence d'une convention – Camionnage – Le syndicat requérant a présenté une demande d'accréditation pour une unité de chauffeurs-proprétaires qui sont actuellement représentés par un syndicat en place – Le syndicat en place est d'avis que la demande d'accréditation a été présentée à l'extérieur des délais prescrits parce que les parties ont conclu une nouvelle convention collective avant que le syndicat requérant ne présente sa demande – L'existence d'une convention collective n'est pas tributaire de l'existence d'un document officiel, lequel est souvent rédigé beaucoup plus tard – Dans la présente affaire, il existait un protocole d'entente qui établissait les conditions de rémunération et de travail, et une lettre d'entente signée ultérieurement qui incorporait le protocole d'entente conclu entre le syndicat en place et l'employeur – La preuve relative aux faits et gestes des parties permet d'affirmer qu'une convention collective a été conclue et que des négociations collectives ont été menées à terme entre le syndicat en place et l'employeur – Le Conseil

incumbent union—The applicant union’s application for certification is dismissed as being untimely.

en arrive donc à la conclusion que l’employeur et le syndicat en place ont conclu une convention collective – La demande d’accréditation du syndicat requérant est donc rejetée car elle est hors délai.

The Board consisted of Mr. Stan Lanyon, Q.C., Vice-Chairperson, sitting alone pursuant to section 14(3)(f) of the *Canada Labour Code (Part I—Industrial Relations)* (the *Code*). A hearing was held in Vancouver on December 14, 2005, and on February 22 and 23, and March 23, 24 and 29, 2006.

Le Conseil se composait de M^e Stan Lanyon, c.r., Vice-président, siégeant seul en vertu de l’alinéa 14(3)f) du *Code canadien du travail (Partie I – Relations du travail)* (le *Code*). Une audience a été tenue à Vancouver le 14 décembre 2005, ainsi que les 22 et 23 février et les 23, 24 et 29 mars 2006.

Appearances

Mr. John Bowman, for the National Automobile, Aerospace, Transportation, and General Workers Union of Canada (CAW - Canada), Local 2006;
Mr. Richard Longpre, for American Cartage Agencies Ltd.;
Mr. Don Davies and Ms. Karlene Bateman, for Teamsters Local Union No. 31.

Ont comparu

M. John Bowman, pour le Syndicat national de l’automobile, de l’aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA - Canada), section locale 2006;
M^e Richard Longpre, pour American Cartage Agencies Ltd.;
M^e Don Davies et M^e Karlene Bateman, pour la Section locale 31 de la Fraternité internationale des Teamsters.

These reasons for decision were written by Mr. Stan Lanyon, Q.C., Vice-Chairperson.

Les présents motifs de décision ont été rédigés par M^e Stan Lanyon, c.r., Vice-président.

I—Nature of the Application

[1] The National Automobile, Aerospace, Transportation and General Workers Union of Canada (CAW - Canada), Local 2006 (CAW, Local 2006), filed an application for certification for unit of owner-operator drivers who transport containers to and from the Port of Vancouver and other Lower Mainland ports. These drivers are currently certified under Teamsters Local Union No. 31 (the Teamsters). This application for certification is commonly referred to as a raid; therefore, it must be filed within the open period (the last three months of the collective agreement) under the *Code*.

I – Nature de la demande

[1] Le Syndicat national de l’automobile, de l’aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA - Canada), section locale 2006 (la section locale 2006 du TCA), a présenté une demande d’accréditation pour une unité de chauffeurs-propriétaires qui transportent des conteneurs à destination et en provenance du port de Vancouver et des ports de la vallée du Bas-Fraser. Ces chauffeurs sont actuellement représentés par la Section locale 31 de la Fraternité internationale des Teamsters (les Teamsters). Il s’agit d’un cas de maraudage, ce qui signifie que la demande d’accréditation doit avoir été faite durant la période ouverte (c’est-à-dire les trois derniers mois de la convention collective) prévue par le *Code*.

[2] In the present case, it is not in dispute that the applicable open period began at the commencement of the last three months of the collective agreement then in force, which was April 2005 (the collective agreement expired June 30, 2005), and continued until one of the parties engaged in a strike or lockout or the parties concluded a new collective agreement.

[2] Dans le cas qui nous occupe, il est acquis que la période ouverte qui s’applique commençait au début des trois derniers mois de la convention collective qui était alors en vigueur, soit en avril 2005 (la convention collective a expiré le 30 juin 2005), et prenait fin dès que l’une des parties déclenchait la grève ou décrétait un lock-out ou qu’une nouvelle convention collective était conclue.

[3] The Teamsters state that this application for certification is untimely because a new collective agreement was concluded prior to the application for certification having been made.

[4] Conversely, the CAW, Local 2006, argues that the raid is timely, and although it agrees that amendments were made to the collective agreement, it states that collective bargaining itself has not concluded.

[5] The Board heard evidence concerning the collective bargaining process and the significant events that occurred in the Port of Vancouver (the Port) in July 2005, which coincided with and directly impacted collective bargaining between the parties. This evidence proved significant in determining whether or not a collective agreement had been concluded at the time this application for certification was filed. This, in turn, determined the timeliness of the present application for certification.

II—Facts and Evidence

[6] Mr. Stan Hennessy is the President of the Teamsters. He was a past Teamsters business agent and in that role negotiated and administered the collective agreements in force at American Cartage Agencies Ltd. (American Cartage) between 1993 and 2002. Mr. Hennessy stated that the person at American Cartage responsible for the negotiation and administration of all collective agreements was Ms. Gloria Vander Schaaf. In remarking on her past experience in this role, Mr. Hennessy described her as “well qualified.” Mr. Hennessy stated that, during this same period, he negotiated collective agreements with 15–20 other companies who employed drivers at the ports.

[7] Mr. Hennessy stated that the standard internal process adopted by the Teamsters in preparation for collective bargaining is first to issue a notice to bargain four months prior to the expiry of the collective agreement. Second, the Teamsters hold a proposal meeting attended by members of the bargaining unit who draw up a set of collective bargaining demands. Third, a member of the bargaining unit is elected to join the negotiations. He followed this approach in regard to all trucking companies including American Cartage.

[3] Les Teamsters sont d’avis que la demande d’accréditation a été présentée à l’extérieur des délais prescrits parce que les parties ont conclu une nouvelle convention collective avant que la section locale 2006 du TCA ne présente sa demande.

[4] La section locale 2006 du TCA estime pour sa part que la demande a été présentée à l’intérieur des délais prescrits. Tout en reconnaissant que des modifications ont été apportées à la convention collective, elle affirme que les négociations collectives ne sont pas encore terminées.

[5] Plusieurs personnes ont témoigné au sujet du processus de négociation collective et des événements importants qui sont survenus dans le port de Vancouver (le port) en juillet 2005, événements qui ont coïncidé avec les négociations collectives et ont eu des répercussions directes sur celles-ci. Ces témoignages se sont révélés d’une grande utilité pour déterminer s’il existait déjà une convention collective au moment de la présentation de la demande d’accréditation et si cette demande est recevable ou non.

II – Faits et preuve

[6] M. Stan Hennessy est président des Teamsters. Il en était auparavant l’un des représentants et c’est à ce titre qu’il a négocié et administré les conventions collectives en vigueur à American Cartage Agencies Ltd. (American Cartage) durant les années 1993 à 2002. Il a déclaré que c’est M^{me} Gloria Vander Schaaf qui négociait et administrait les conventions collectives pour le compte d’American Cartage en précisant qu’elle était « très compétente » dans ce rôle. Il a ajouté que durant la même période, il avait négocié des conventions collectives avec 15 à 20 autres entreprises qui emploient des chauffeurs aux ports.

[7] M. Hennessy a décrit comment les Teamsters se préparent généralement en vue des négociations collectives. Il y a d’abord l’envoi d’un avis de négociation quatre mois avant l’expiration de la convention collective. Puis, les Teamsters tiennent ensuite une réunion avec les membres de l’unité de négociation pour établir le cahier des revendications et désigner un membre qui se joindra à l’équipe de négociation. Le processus est le même pour toutes les entreprises de camionnage, y compris American Cartage.

[8] Mr. Hennessy testified that there had been two recent disputes where drivers had shut down ports in Vancouver and the Lower Mainland. The first was in 1999; the second was in 2005. Mr. Hennessy stated that the 1999 “situation was the same as 2005; rates had deteriorated to the point that owner-operators were having a hard time making ends meet.” Mr. Hennessy chaired the owner-operators’ negotiations in 1999 when the Port was shut down for some six weeks. A memorandum of agreement was reached on August 20, 1999, effective until December 31, 2001. The agreement established zone rates, hourly rates, and a licensing system at the Port. This agreement applied to both unionized and non-unionized companies.

6. This agreement applies to signatory employers currently certified to a bargaining agent. This agreement also applies to any signatory employer currently not certified.

[9] Mr. Hennessy stated that the effect of this provision was to bind all signatory employers of the Teamsters, including American Cartage. He stated that the Teamsters certified companies implemented the terms of this memorandum of agreement, including the establishment of zone rates. Mr. Hennessy said that the “primary rule” in the past, in regard to driver remuneration, had been a revenue split—in transporting a container, the driver would receive 70% of the revenue and the employer 30%. He stated that soon after the conclusion of the 1999 memorandum of agreement, the non-unionized companies refused to pay the new rates and the agreement soon collapsed. However, American Cartage continued to pay the newly negotiated rates throughout the term of the agreement.

[10] The second shutdown of the ports began on June 27, 2005. At the time of the port shutdown, the collective agreement in force between the Teamsters and American Cartage had almost expired. The term of that agreement was from January 1, 2004, to June 30, 2005.

[11] Mr. Larry Sargeant was the business agent for the Teamsters who negotiated that collective agreement (January 2004–June 2005) with Ms. Vander Schaaf. He stated that bargaining for that agreement took place over four sessions, and each session was about four hours in length. In preparation for bargaining, he stated that there was one proposal meeting, and at this meeting one member from the bargaining unit was elected to

[8] M. Hennessy a indiqué que les activités des ports de Vancouver et de la vallée du Bas-Fraser avaient été paralysées à deux reprises ces dernières années par une grève des chauffeurs en 1999 et en 2005. La cause était la même dans les deux cas : les tarifs avaient tellement chuté que les chauffeurs-proprétaires n’arrivaient plus à joindre les deux bouts. C’est M. Hennessy qui présidait le comité de négociation des chauffeurs-proprétaires en 1999, quand les activités du port avaient été paralysées pendant environ six semaines. On avait fini par signer un protocole d’entente, le 20 août 1999, qui s’appliquait aux entreprises syndiquées et non syndiquées jusqu’au 31 décembre 2001 et qui établissait des tarifs de zone, des taux horaires ainsi qu’un système d’attribution de permis au port.

6. La présente entente s’applique aux employeurs signataires détenant ou non un certificat d’accréditation avec l’agent négociateur.

(traduction)

[9] M. Hennessy a déclaré que cette disposition liait tous les employeurs signataires détenant un certificat d’accréditation avec les Teamsters, y compris American Cartage, et que les employeurs avaient mis en oeuvre toutes les modalités du protocole d’entente, y compris les tarifs de zone. Il a ajouté que la rémunération des chauffeurs reposait surtout sur le partage des revenus dans le passé, c’est-à-dire que les chauffeurs avaient droit à 70 % des revenus tirés du transport des conteneurs et l’employeur, 30 %. Le fait est que peu de temps après la conclusion du protocole d’entente de 1999, les entreprises non syndiquées ont refusé d’appliquer les nouveaux tarifs, si bien que l’entente est rapidement tombée à l’eau. American Cartage a toutefois continué de se conformer au protocole d’entente jusqu’à l’expiration de celui-ci.

[10] La seconde fermeture des ports est survenue le 27 juin 2005, alors que la convention collective entre les Teamsters et American Cartage, qui était entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2004, était sur le point d’expirer, le 30 juin 2005.

[11] M. Larry Sargeant est le représentant des Teamsters qui a négocié cette convention collective (janvier 2004 à juin 2005) avec M^{me} Vander Schaaf. Il a indiqué qu’il y avait eu quatre séances de négociation d’une durée de quatre heures chacune et qu’en prévision de ces négociations, on avait tenu une réunion pour établir le cahier des revendications et désigner un représentant de l’unité pour faire partie du comité de

participate in the negotiations. He said that only four or five changes were made to the collective agreement.

[12] On March 1, 2005, Mr. Sargeant sent a notice to bargain to American Cartage. Approximately one month later, he and Ms. Vander Schaaf both agreed to “hold off” on any bargaining because of “rumblings” about what the drivers intended to do. He held a proposal meeting on April 23, 2005. It was poorly attended because the drivers were holding a meeting at the same time. The discussion at this proposal meeting focused on fuel prices, higher wages, and the long waits at the docks. Mr. Doug Park was elected to be a member of the bargaining committee. However, no bargaining took place at American Cartage prior to the port shutdown on June 27, 2005.

[13] This second shutdown of the ports involved approximately 1000 unionized and non-unionized drivers. Mr. Hennessy stated that the issues were identical to those in 1999: rates, fuel prices, and the long waits at the ports. On June 30, 2005, the federal and provincial governments appointed Mr. Vince L. Ready as a facilitator to resolve the dispute. From the evidence adduced, the strike had both national and international repercussions, proved enormously costly, and on more than one occasion deteriorated to serious levels of violence.

[14] The negotiation/mediation process that took place over the month of July 2005 involved three basic parties: the Vancouver Container Trucker Association (VCTA), the employers (49 in total), and the Teamsters. The VCTA had a leadership committee of 13, four of whom were members of the Teamsters, and two of whom were employees of American Cartage—Mr. Paul Johal and Mr. Bob Gallaway. The employers were represented by Mr. Richard Longpre and the Teamsters were represented by either Mr. Hennessy, Mr. Sargeant, or Mr. Davies, or all three.

[15] During the month of July 2005, there were 12 lengthy days of negotiation/mediation. The issues expanded to approximately 30. Mr. Hennessy stated that the Teamsters did not put forward any specific proposals but did evaluate all the proposals, that is, they

négociation. M. Sargeant a déclaré que seulement quatre ou cinq modifications avaient été apportées à la convention collective cette fois-là.

[12] Le 1^{er} mars 2005, M. Sargeant a transmis l’avis de négociation à American Cartage. Un mois plus tard environ, M^{me} Vander Schaaf et lui se sont mis d’accord pour « suspendre » les négociations en raison des rumeurs qui circulaient sur les intentions des chauffeurs. Il dit avoir convoqué une réunion pour discuter du cahier des revendications, le 23 avril 2005, mais peu de chauffeurs y ont assisté parce qu’ils tenaient eux-mêmes une réunion au même moment. Il avait surtout été question du prix du carburant, de l’augmentation des salaires et des longues attentes aux quais et c’est M. Doug Park qui avait été désigné comme membre du comité de négociation. Il n’y a toutefois pas eu de négociations avec American Cartage dans la période qui a précédé la fermeture des ports le 27 juin 2005.

[13] Un millier de chauffeurs syndiqués et non syndiqués ont débrayé à ce moment-là. M. Hennessy a déclaré que leurs revendications n’étaient pas différentes de ce qu’elles avaient été en 1999 et qu’elles concernaient les tarifs, le prix du carburant et les longues attentes aux ports. Le 30 juin 2005, les gouvernements fédéral et provincial ont désigné M. Vince L. Ready comme facilitateur pour aider les parties à régler leur différend. À en juger par la preuve produite, le conflit de travail a eu des répercussions sur les marchés canadien et internationaux; il s’est révélé très coûteux et il a été marqué par des incidents d’une grande violence.

[14] Le processus de négociation/médiation de juillet 2005 réunissait essentiellement trois parties, soit la Vancouver Container Trucker Association (VCTA), les employeurs (49 en tout) et les Teamsters. Le comité de direction de la VCTA était composé de 13 personnes, dont quatre membres des Teamsters et deux employés d’American Cartage – MM. Paul Johal et Bob Gallaway. Les employeurs étaient représentés par M^e Richard Longpre et les Teamsters, par M. Hennessy, M. Sargeant ou M^e Davies, ou les trois à la fois.

[15] Le processus de négociation/médiation de juillet 2005 a duré 12 longues journées et les discussions ont porté sur une trentaine de questions. M. Hennessy a déclaré que les Teamsters n’avaient pas présenté de revendications particulières, mais qu’ils avaient

“crunched the numbers.” Both Mr. Hennessy and Mr. Sargeant made it clear to all parties throughout the month of July 2005 that no agreement could be reached without the Teamsters because they had the exclusive bargaining authority. Mr. Hennessy stated that he specifically recalled making this point clear to Ms. Vander Schaaf of American Cartage. Of the 1000 drivers, approximately 250 were unionized; the remaining 750 were non-unionized.

[16] Mr. Hennessy acknowledged that throughout the July 2005 port shutdown his members were on an illegal strike. On July 14, 2005, American Cartage sought and obtained a cease and desist order from the Board. However, members of the bargaining unit wrote to Ms. Vander Schaaf stating that they would not return to work because they feared for their safety.

[17] Mr. Johal has been an owner-operator for 21 years; the last three and a half years, he has been with American Cartage. His status is unusual; not only was he the President of the VCTA, but he is also President of the CAW, Local 2006. As well, he remains the Shop Steward for the Teamsters at American Cartage.

[18] Mr. Johal stated that the VCTA did not want anything to do with either the Teamsters or any other union. He said the relationship with the Teamsters and the VCTA was very poor; and it was for that reason that the Teamsters did not play a significant role in the July 2005 negotiation/mediation. This was, in part, the result of the failure of the 1999 memorandum of agreement.

[19] Mr. Johal stated that there had been a “buildup of anger” beginning in January 2005, resulting first in a demonstration on April 29, 2005, and then in a walkout on June 27, 2005. The issues were low wages, fuel prices, and the long waits at the ports. He stated that the drivers had resolved “not to go back to work until all the issues had been resolved.”

[20] Mr. Johal testified that he thought he could negotiate an agreement with American Cartage without the Teamsters. Having worked at American Cartage, and having served as the Teamsters Shop Steward, he knew that the Teamsters were the certified bargaining agent. However, he said that he “did not know the legal issues at that time.” When he was subsequently told

participé à l'évaluation de toutes les propositions en effectuant les calculs. M. Hennessy et M. Sargeant ont tous deux bien fait comprendre aux parties, pendant le processus, qu'il ne pouvait y avoir d'entente sans l'accord des Teamsters puisqu'ils étaient l'agent négociateur exclusif des chauffeurs concernés. M. Hennessy se rappelle avoir expressément insisté sur ce point auprès de M^{me} Vander Schaaf d'American Cartage. Parmi le millier de chauffeurs en grève, 250 seulement étaient syndiqués; les 750 autres ne l'étaient pas.

[16] M. Hennessy a admis que la grève déclenchée par les membres des Teamsters en juillet 2005 était illégale. Le fait est qu'American Cartage a sollicité et obtenu une ordonnance d'interdiction du Conseil le 14 juillet 2005. Or les membres de l'unité de négociation ont écrit à M^{me} Vander Schaaf pour lui dire qu'ils refusaient de retourner au travail parce qu'ils craignaient pour leur sécurité.

[17] Cela fait 21 ans que M. Johal est chauffeur-proprétaire et trois ans et demi qu'il travaille pour American Cartage. Sa situation est assez inhabituelle en ce qu'il était président de la VCTA à l'époque et qu'il cumule aujourd'hui les fonctions de président de la section locale 2006 du TCA et de délégué syndical des Teamsters à American Cartage.

[18] M. Johal a déclaré que la VCTA refusait de s'associer aux Teamsters ou à tout autre syndicat. Les relations entre les Teamsters et la VCTA étaient très tendues, en partie à cause de l'échec du protocole d'entente de 1999. C'est pourquoi les Teamsters s'étaient tenus à l'écart durant le processus de négociation/médiation de juillet 2005.

[19] M. Johal a déclaré que la « colère avait commencé à gronder » (traduction) au début de janvier 2005, ce qui avait conduit à une manifestation le 29 avril 2005, puis à un débrayage le 27 juin 2005, pour protester contre les faibles taux de rémunération et les longues attentes aux ports. Les chauffeurs étaient résolus à ne pas retourner au travail tant que toutes leurs revendications n'auraient pas été satisfaites.

[20] M. Johal a déclaré qu'il croyait pouvoir négocier une entente avec American Cartage sans l'accord des Teamsters. Ayant déjà travaillé à American Cartage et joué le rôle de délégué syndical, il savait que les Teamsters étaient l'agent négociateur accrédité, mais il n'était pas au courant des exigences de la loi à ce moment-là. Quand M. Ready lui a appris durant les

during the negotiations by Mr. Ready that he could not reach an agreement with American Cartage without the Teamsters, he stated that he “did not care,” and that he continued to “negotiate with all 49 companies including American Cartage.”

[21] On July 29, 2005, Mr. Ready issued a proposed memorandum of agreement. On the same day, the Privy Council issued an order-in-council (PC 2005-1356) authorizing negotiations for the settlement of the dispute and the implementation of any settlement reached, as well as exempting that settlement from the *Competition Act*:

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport and the Minister of Industry in his capacity as the minister responsible for the Competition Bureau, pursuant to section 47 of the *Canada Transportation Act*, hereby makes the annexed Order Authorizing Negotiations for the Settlement of the Dispute Causing the Extraordinary Disruption of the National Transportation System in Relation to Container Movements into and out of Certain Ports in British Columbia.

...

2.(1) Subject to subsection (2), the facilitator, truckers, shippers, brokers, ports and the representatives of those persons and any other persons whose agreement, consent, participation or cooperation is required to resolve the dispute and implement any element of the proposed solution, including for greater certainty and if applicable, a public officer, are authorized under this Order during the designated period to:

(a) develop, assess, consult on and discuss a proposed approach to settle the dispute; and

(b) negotiate and enter into an agreement whose object is to settle the dispute, including an agreement in relation to rates, charges and terms and conditions for the provision of the truckers' services.

(2) The authorizations granted under subsection (1) are for the sole purpose of giving the persons referred to in that subsection the freedom to do the things authorized in that subsection without the constraints imposed under the *Competition Act* that may otherwise apply.

[22] The Ready Memorandum of Agreement was filed along with a report to the Minister of Labour of Canada and to the Minister of Labour for British Columbia that recommended an inquiry into the problems of the container transportation industry, “Insofar as they affect the compensation and working conditions of the drivers and the viability of the trucking companies.” One of the stated purposes of the Ready Memorandum of Agreement was “to resolve the immediate economic

négociations qu’il ne pouvait pas conclure une entente sans l’accord des Teamsters, il a rétorqué qu’il s’en fichait et il a continué à négocier avec les 49 entreprises, dont American Cartage.

[21] Le 29 juillet 2005, M. Ready a déposé son projet de protocole d’entente et le Conseil privé a pris un décret (CP 2005-1356) autorisant des négociations pour la résolution du conflit et la mise en oeuvre d’un éventuel règlement et en soustrayant celui-ci à l’application de la *Loi sur la concurrence* :

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et du ministre de l’Industrie à titre de ministre responsable du Bureau de la concurrence et en vertu de l’article 47 de la *Loi sur les transports au Canada*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret autorisant des négociations pour la résolution du conflit causant la perturbation extraordinaire du réseau national des transports en ce qui concerne les mouvements des conteneurs arrivant à certains ports de la Colombie-Britannique ou les quittant*, ci-après.

...

2.(1) Sous réserve du paragraphe (2), le facilitateur, les camionneurs, les expéditeurs, les courtiers, les ports, les agents représentant ces personnes et notamment, le cas échéant, un fonctionnaire public et toute autre personne dont l’acceptation, le consentement, la participation ou la coopération est nécessaire pour résoudre le conflit et mettre en oeuvre tout élément de la solution proposée sont autorisés par le présent décret durant la période désignée :

a) d’une part, à élaborer et à évaluer un projet d’approche pour résoudre le conflit, à procéder à des consultations au sujet de ce projet et à en discuter,

b) d’autre part, à négocier et à conclure un accord qui vise la résolution du conflit, y compris un accord sur les taux, les frais et les conditions en vue de la prestation de leurs services.

(2) Les autorisations accordées en vertu du paragraphe (1) n’ont pour but que d’accorder aux personnes qui y sont visées toute la latitude pour faire ce qui est prévu à ce paragraphe sans les contraintes imposées en application de la *Loi sur la concurrence* qui peuvent autrement s’appliquer.

[22] Le protocole d’entente Ready s’accompagnait d’un rapport au ministre du Travail fédéral et au ministre du Travail de la Colombie-Britannique qui recommandait la tenue d’une enquête pour examiner les problèmes qui affligeaient le secteur du transport par conteneurs « Dans la mesure où ils ont une incidence sur la rémunération et les conditions de travail des chauffeurs et sur la viabilité des entreprises de camionnage » (traduction). L’un des objectifs convenus du protocole

problems of the truckers in a manner that is realistic in the context of the economics of the industry.” The particulars of the Ready Memorandum of Agreement included a proposed two-year agreement, zone rates, and a fuel surcharge. It also set up an arbitration process under the British Columbia *Commercial Arbitration Act* and contained a provision that promised no work stoppages over the life of the agreement. Article 11 of the agreement stated that this memorandum of agreement did not apply to collective agreements unless expressly incorporated by the parties into their collective agreement. It reads as follows:

11. Nothing in this Memorandum of Agreement is intended to apply to companies or truckers covered by collective agreements, except to the extent that those companies and unions agree to include provisions from this Memorandum in their collective agreements.

[23] Article 12 sets out the term of this agreement. It reads as follows:

12. The term of this Agreement is two years from the date of the return to work.

[24] On July 30, 2005, approximately 700 drivers attended a meeting chaired by Mr. Johal and ratified the proposed memorandum of agreement in a secret ballot vote by 89%. The vote was not separated by employer. Mr. Sargeant stated that he talked to Mr. Johal after the meeting and was satisfied that the majority of members who worked at American Cartage had supported the Ready Memorandum of Agreement.

[25] However, on July 31, 2005, the employers held a similar ratification meeting and rejected the Ready Memorandum of Agreement.

[26] Mr. Hennessy attended the employers’ ratification vote. He stated that the total remuneration package contained in the Ready Memorandum of Agreement gave the drivers a “signification change” in their wages and benefits. Mr. Hennessy said that the increases in year two of the Ready Memorandum of Agreement, however, were “too rich for the employer[s] to pass on to their customers.” After the meeting, he approached some of the unionized companies and “suggested [they]

d’entente était de « trouver des solutions réalistes aux problèmes économiques immédiats des chauffeurs de camion en tenant compte des conditions économiques qui prévalent dans le secteur » (traduction). Le protocole contenait un projet d’entente d’une durée de deux ans, ainsi qu’une disposition interdisant tout arrêt de travail durant l’application de l’entente. Le protocole établissait des tarifs de zone et un supplément carburant en plus d’instaurer un processus d’arbitrage sous le régime de la *Commercial Arbitration Act* de la Colombie-Britannique. L’article 11 stipulait que le protocole ne s’appliquait pas aux conventions collectives, à moins d’y être expressément incorporé par les parties. En voici le texte :

11. Aucune disposition du présent protocole d’entente ne s’applique aux entreprises ou aux chauffeurs de camion régis par des conventions collectives, sauf si les entreprises conviennent avec les syndicats d’incorporer des dispositions du protocole dans leurs conventions collectives.

(traduction)

[23] L’article 12 établit la durée du protocole comme suit :

12. La présente entente est d’une durée de deux ans et prend effet à la date du retour au travail.

(traduction)

[24] Le 30 juillet 2005, quelque 700 chauffeurs ont pris part à une réunion présidée par M. Johal, au cours de laquelle ils ont participé à un vote secret et ratifié le protocole d’entente proposé dans une proportion de 89 %. Précisons toutefois que le résultat du vote n’a pas été ventilé par employeur. M. Sargeant a déclaré qu’il s’était entretenu avec M. Johal après la réunion et qu’il était convaincu que la majorité des membres qui travaillaient à American Cartage avaient voté en faveur de l’adoption du protocole d’entente Ready.

[25] Or, à l’issue d’un vote de ratification semblable qui s’est tenu le 31 juillet 2005, les employeurs ont rejeté le protocole d’entente.

[26] M. Hennessy était présent lors de la tenue du vote de ratification. Il a déclaré que les diverses dispositions salariales contenues dans le protocole d’entente Ready modifiaient sensiblement la rémunération et les avantages des chauffeurs. Les augmentations prévues la deuxième année d’application du protocole étaient « trop importantes pour qu’on refile la note à la clientèle » (traduction). Après la réunion, il est allé voir quelques-unes des entreprises syndiquées et leur a

meet the following day.” He stated he felt that “[they] needed to carry on and find an agreement.” He was asked if non-unionized companies could attend such a meeting and he agreed to their attendance. In preparation for the meeting, he had his counsel, Mr. Davies, prepare two letters of understanding, one for unionized companies and one for non-unionized companies. The opening paragraph of the letter of understanding proposed for a Teamsters certified company read as follows:

The parties signatory hereto hereby agree to the following terms and conditions, which are incorporated into and form part of the collective agreement between the parties. The terms herein are intended to amend the collective agreement and where there is a difference between the collective agreement and this Letter of Understanding, this Letter of Understanding will prevail.

[27] Paragraph three of this proposed letter of understanding instituted wage increases over a period of two years. Paragraph 11 of this letter of understanding established an hourly wage rate. However, this letter of understanding did not contain a duration or term, which Mr. Hennessy stated was the result of a mistake in drafting. He testified that the purpose and intent of the document was to “adopt the Vince Ready recommendations into an agreement that [he] was going to put together,” and that this letter of understanding would “amend the terms of the existing collective agreement.”

[28] The following day, August 1, 2005, some 26 companies attended the meeting in Burnaby. Mr. Hennessy stated that Ms. Vander Schaaf, on behalf of American Cartage, was representing one of the companies at the meeting. He stated that he distributed the letter of understanding, discussed its various provisions, and that at the end of the meeting all agreed to return the following day to resolve any outstanding issues and sign the letter of understanding.

[29] Mr. Hennessy stated that, on August 2, 2005, the Teamsters and the companies met at a hotel in Coquitlam. He stated that Ms. Vander Schaaf was again present. At some point in the meeting, however, he received a call from the union office stating that there was a group of drivers demanding a meeting with the union at the Coquitlam hotel. Mr. Johal was their spokesperson.

proposé de se réunir le lendemain. Il estimait qu’il fallait poursuivre les négociations pour en arriver à une entente. On lui a demandé si les entreprises non syndiquées pouvaient participer à la réunion et il a donné son accord. En prévision de cette réunion, il a demandé à son procureur, M^e Davies, de préparer deux lettres d’entente, une pour les entreprises syndiquées et l’autre pour les entreprises non syndiquées. Le premier paragraphe du projet de lettre destiné aux entreprises détenait un certificat d’accréditation avec les Teamsters était libellé comme suit :

Les signataires de la présente lettre d’entente s’engagent à respecter les conditions suivantes, qui sont incorporées dans la convention collective conclue entre les parties et en font partie intégrante. Ces dispositions modifient la convention collective; en cas de divergence entre les deux textes, la lettre d’entente l’emporte sur la convention collective.

(traduction)

[27] Le paragraphe trois du projet de lettre d’entente prévoyait des augmentations salariales sur deux ans et le paragraphe 11 établissait un taux de rémunération horaire. Aucune durée n’était toutefois indiquée, ce qui était attribuable à un oubli lors de la rédaction de la lettre, selon M. Hennessy. M. Hennessy a déclaré que le but et l’objet du document étaient d’inclure les recommandations de M. Ready dans une entente qu’il s’apprêtait à rédiger et qui allait « modifier les modalités de la convention collective actuelle » (traduction).

[28] Le lendemain, 1^{er} août 2005, environ 26 entreprises ont assisté à la réunion qui s’est tenue à Burnaby. M. Hennessy a déclaré que M^{me} Vander Schaaf y représentait une des entreprises pour le compte d’American Cartage. Il a déclaré qu’il avait distribué la lettre d’entente, dont il a expliqué le contenu, et que tous se sont mis d’accord, à la fin de la réunion, pour se réunir à nouveau le lendemain pour résoudre les dernières questions et signer la lettre d’entente.

[29] M. Hennessy a indiqué que les Teamsters et les entreprises s’étaient réunis dans un hôtel à Coquitlam le 2 août 2005 et que M^{me} Vander Schaaf était présente. Or, en plein milieu de la réunion, il a reçu un appel du syndicat l’informant qu’un groupe de chauffeurs, représenté par M. Johal, demandait à rencontrer le syndicat à Coquitlam.

[30] Mr. Johal stated that the drivers organized a meeting, attended by 200 people, most of them Teamsters, because they “wanted the Teamsters to sign a letter of understanding so they could go back to work.” They were also opposed to the Teamsters signing a letter of understanding that changed any aspect of the Ready Memorandum of Agreement. In response to a question in cross-examination that he and the drivers wanted “no change whatsoever” to the Ready Memorandum of Agreement, Mr. Johal responded “yes, we fought so hard for it.”

[31] Mr. Sargeant met the drivers at the union hall. He stated that it was a “heated meeting” and that Mr. Johal and the drivers expressed their concerns about the union meeting separately with different companies. He stated that Mr. Johal and the drivers repeatedly stated that they “don’t want any changes; we want it exactly the same” in reference to the Ready Memorandum of Agreement. Also present at this meeting was Mr. Ken Halliday, a spokesperson for the VCTA, who, according to Mr. Sargeant, tried to “calm people” but essentially took the same position as Mr. Johal, stating that the VCTA did not want “any change in the second year.” Mr. Sargeant informed the drivers of the location of Mr. Hennessy’s meeting.

[32] Soon after this meeting, the drivers arrived at the hotel in Coquitlam. Mr. Hennessy described them as being in “an emotional state.” The hotel called the police and also asked the union and the companies to move their meeting. The police arrived and subsequently asked Mr. Hennessy if he would speak to the drivers. There was a brief but “heated” debate in the presence of the police. Mr. Hennessy stated that Mr. Johal and Mr. Halliday were “adamant that they cease meeting with the companies.” Mr. Hennessy replied that they were going to “adopt most of [the Ready Memorandum of Agreement] in its entirety” but would make “some changes.” He stated that the Teamsters were putting forward a “different fuel clause that was better”; and an “hourly rate in the second year that [he] felt was necessary.” He stated that Mr. Johal was once again “vehement” in his opposition to any of these changes. He stated that Mr. Johal and Mr. Halliday insisted that the Teamsters had to “sign the memorandum of agreement with no changes.”

[30] M. Johal a déclaré que les chauffeurs avaient organisé une réunion à laquelle 200 personnes avaient assisté, pour la plupart des membres des Teamsters, parce qu’ils « voulaient que les Teamsters signent une lettre d’entente afin qu’ils puissent retourner au travail » (traduction). Ils s’opposaient aussi à ce que les Teamsters signent une lettre d’entente qui modifiait quelque aspect du protocole d’entente Ready. Quand on lui a demandé en contre-interrogatoire si les chauffeurs et lui-même s’opposaient farouchement à ce que le protocole d’entente soit modifié, M. Johal a répondu que c’était le cas et qu’ils s’étaient battus très fort pour obtenir cette entente.

[31] M. Sargeant a rencontré les chauffeurs au bureau d’embauchage syndical. Il a déclaré que la réunion avait été « houleuse » et que M. Johal et les chauffeurs avaient exprimé leur inquiétude de voir le syndicat discuter avec diverses entreprises en dehors du cadre établi. Ils avaient aussi répété sans relâche qu’ils ne voulaient pas que le protocole d’entente soit modifié. Parmi les chauffeurs présents à la réunion, il y avait M. Ken Halliday, porte-parole de la VCTA, qui s’était employé à « calmer les esprits », selon M. Sargeant, mais qui avait essentiellement défendu le même point de vue que M. Johal en déclarant que la VCTA refusait qu’on apporte quelque changement dans la deuxième année. M. Sargeant a fini par indiquer aux chauffeurs où se tenait la réunion avec M. Hennessy et les entreprises.

[32] Les chauffeurs n’ont pas tardé à se rassembler devant l’hôtel à Coquitlam. Le groupe était agité selon M. Hennessy. L’hôtel a demandé l’aide des policiers et prié le syndicat et les entreprises de déplacer leur réunion. Les policiers sont arrivés et ont demandé à M. Hennessy s’il voulait s’entretenir avec les chauffeurs. L’échange, qui s’est déroulé sous la surveillance des policiers, fut bref mais « animé ». M. Hennessy a déclaré que M. Johal et Halliday avaient farouchement insisté pour que le syndicat mette un terme à sa rencontre avec les entreprises. M. Hennessy leur a répondu que le protocole d’entente Ready allait être adopté dans sa quasi-totalité, mais avec quelques changements et que les Teamsters proposaient un supplément carburant jugé plus avantageux ainsi qu’un taux horaire la seconde année, car cela lui semblait nécessaire. M. Johal s’est à nouveau opposé avec « véhémence » à ces changements. M. Halliday et lui n’ont pas cessé de répéter que les Teamsters devaient « signer le protocole d’entente sans y apporter de changements » (traduction).

[33] After his brief discussion with Mr. Johal and Mr. Halliday, Mr. Hennessy returned to his meeting with the companies. He stated that he spoke to the company representatives that were left, including Ms. Vander Schaaf, telling the non-unionized companies “that it was in their own best interest that they sign the Ready Memorandum of Agreement and that a long strike would only hurt their businesses.” In regard to the unionized companies, he asked them to return to the union hall for further discussions later that day.

[34] At the union hall, the discussion between the union and the companies focussed on the second year rates. In addition to the actual amount of the increase in the second year, the unionized companies were concerned about being bound by the Memorandum of Agreement should other employers, although signatory to it, fail to comply with it. This had happened in the 1999 dispute. Mr. Hennessy assured these companies that he would be prepared to renegotiate the rates if the agreement collapsed. One of the companies, American Cartage, had in fact been bound by the 1999 agreement and had continued to follow it even when other companies had refused to do so. This had hurt American Cartage. Mr. Hennessy stated that Ms. Vander Schaaf attended this meeting.

[35] On August 2, 2005, Mr. Craig Paterson, counsel for Mr. Johal, Mr. Gallaway, and the VCTA, wrote the Teamsters, enclosing a letter of understanding that had been executed by Ms. Vander Schaaf on behalf of American Cartage, incorporating the Ready Memorandum of Agreement without any changes. The letter also stated that the Teamsters would be asked to sign a similar letter of understanding on behalf of other companies with which they were certified.

[36] On August 3, 2005, the Teamsters executed a letter of understanding with American Cartage, signed by Ms. Vander Schaaf, which reads as follows:

Letter of Understanding

Between

“American Cartage Ltd.”
(Company)

and

Teamsters Local Union No. 31
(Union)

[33] Après ce bref échange avec MM. Johal et Halliday, M. Hennessy est retourné à sa réunion avec les entreprises, où il s’est entretenu avec les représentants des entreprises qui restaient, dont M^{me} Vander Schaaf, en disant aux entreprises non syndiquées qu’elles « avaient tout intérêt à signer le protocole d’entente Ready car une grève interminable serait désastreuse pour leurs affaires » (traduction). Quant aux entreprises syndiquées, il leur a demandé de retourner au bureau d’embauchage syndical pour poursuivre les discussions plus tard dans la journée.

[34] Au bureau d’embauchage syndical, le syndicat et les entreprises ont surtout discuté des taux prévus la deuxième année. En plus de s’interroger sur le montant réel de la majoration durant la deuxième année, les entreprises syndiquées craignaient d’être liées par le protocole d’entente si d’autres employeurs, bien que signataires, refusaient d’en appliquer les modalités, comme cela avait été le cas en 1999. M. Hennessy les a alors rassurés en leur disant qu’il était disposé à renégocier les taux en cas d’échec de l’entente. Une des entreprises signataires, en l’occurrence American Cartage, qui était liée par l’entente de 1999, avait continué d’en appliquer les modalités même après que les autres eurent refusé de le faire, ce qui avait fait mal à l’entreprise. M. Hennessy a indiqué que M^{me} Vander Schaaf était présente à cette réunion.

[35] Le 2 août 2005, M^e Craig Paterson, procureur de MM. Johal et Gallaway et de la VCTA, a écrit aux Teamsters en joignant une lettre d’entente signée par M^{me} Vander Schaaf pour le compte d’American Cartage, qui incorporait le protocole d’entente Ready sans aucun changement. Il indiquait également que les Teamsters allaient être invités à signer une lettre d’entente semblable pour le compte des autres entreprises qui détenaient un certificat d’accréditation avec l’agent négociateur.

[36] Le 3 août 2005, les Teamsters ont signé une lettre d’entente avec American Cartage, représentée par M^{me} Vander Schaaf, dont le texte est reproduit ci-après :

Lettre d’entente

entre

« American Cartage Ltd. »
(l’entreprise)

et

la Section locale 31 de la Fraternité internationale des
Teamsters (le syndicat)

Re: Adoption of the Ready Memorandum of Agreement
July 29, 2005

The parties to this Letter of Understanding agree to adopt the Memorandum of Agreement attached as Appendix A amended only to the extent necessary to reflect the parties' names, titles and identities.

Dated this 3 day of August, 2005.

Objet : Adoption du protocole d'entente Ready du 29 juillet
2005

Les parties à la présente conviennent d'adopter le protocole d'entente figurant à l'annexe A, qui a été modifié seulement dans la mesure nécessaire pour indiquer les noms, titres et identités des parties.

Donnée le 3 août 2005.

(traduction)

[37] Mr. Hennessy stated that the following day, August 4, 2005, Mr. Johal came to the union office to pick up copies of the letter of understanding for the various companies. He stated he made clear to Mr. Johal that the union had adopted Mr. Ready's recommendations in their entirety. Mr. Sargeant testified that Mr. Johal looked at the letters of understanding to "check and see if we had changed the memorandum of agreement in any way." He stated that Mr. Johal wanted to be certain that it was "signed for the two years exactly as written." Mr. Sargeant stated that Mr. Johal "looked at the other agreements as well to make sure they were all the same." Mr. Sargeant also stated that "Johal agreed everything was fine and left."

[38] Mr. Hennessy stated that since the letter of understanding was executed, American Cartage has implemented the terms of the Ready Memorandum of Agreement. Both he and Mr. Sargeant testified that at one point, Ms. Vander Schaaf stated that she had finally "got rid of the hourly rate." However, they responded to her that she had never bargained the hourly rate out of the collective agreement. Further, Mr. Sargeant stated that Mr. Johal had asked him, when the VCTA dropped the hourly rate from its demands, whether the Teamsters had dropped the hourly rate for American Cartage. He stated that he replied to Mr. Johal that the hourly rate had not been bargained out of the collective agreement. Mr. Hennessy stated that there has been no collective bargaining since the conclusion of the letter of understanding, and that Ms. Vander Schaaf has never communicated to the union her desire to continue collective bargaining.

[39] In direct examination, Mr. Johal stated that he wanted to ensure that the Teamsters signed the letter of understanding, incorporating the Ready Memorandum of Agreement into the collective agreement, so that the drivers would get the wage increases set out in the agreement. He further stated that he was "not asking that the collective agreement be extended for two

[37] Le lendemain, 4 août 2005, M. Hennessy a déclaré que M. Johal s'était présenté au bureau d'embauchage syndical pour y ramasser des copies de la lettre d'entente à l'intention des diverses entreprises. M. Hennessy a indiqué qu'il lui avait bien fait comprendre que le syndicat avait adopté toutes les recommandations de M. Ready. Selon M. Sargeant, M. Johal a vérifié toutes les lettres d'entente pour s'assurer que le syndicat n'avait pas modifié le protocole d'entente. M. Sargeant a déclaré que M. Johal voulait être bien certain que le document avait été « signé pour deux ans, exactement comme il avait été rédigé » (traduction). Il a également déclaré que M. Johal avait « aussi examiné les autres ententes pour s'assurer qu'elles étaient identiques » (traduction) avant de déclarer que tout était en règle et de quitter les lieux.

[38] M. Hennessy a mentionné qu'American Cartage appliquait les modalités du protocole d'entente Ready depuis la signature de la lettre d'entente. Il a également indiqué que M. Sargeant et lui avaient un jour entendu M^{me} Vander Schaaf déclarer qu'elle s'était enfin débarrassée des taux horaires. Ils lui avaient alors rétorqué que ces taux se trouvaient toujours dans la convention collective. M. Sargeant a aussi dit que M. Johal lui avait demandé, après que la VCTA eut abandonné sa revendication concernant les taux horaires, si les Teamsters en avaient fait autant dans leurs négociations avec American Cartage et il lui avait répondu que non. M. Hennessy a mentionné qu'il n'y avait pas eu de négociations collectives depuis la signature de la lettre d'entente et que M^{me} Vander Schaaf n'avait jamais formulé le voeu de poursuivre les négociations.

[39] En interrogatoire principal, M. Johal a déclaré qu'il voulait s'assurer que les Teamsters signent la lettre d'entente incorporant le protocole d'entente Ready dans la convention collective afin que les chauffeurs puissent recevoir les augmentations salariales qui y étaient prévues. Il a ajouté qu'il ne demandait pas que la convention collective soit prorogée pour deux ans. En

years.” He stated that the first time he heard that the collective agreement had been extended for two years was after the raid application had been made. He further stated that the drivers had other issues that they wanted to address with American Cartage, such as the Health and Welfare Plan and hourly wages.

[40] However, in cross-examination, Mr. Johal admitted that the drivers wanted article 12, stating that “the term of this agreement is two years from the date of the return to work,” in the Teamsters’ collective agreements. He stated that they understood what was in the Ready Memorandum of Agreement and that he intended to bind the employers for two years. He acknowledged that American Cartage had implemented the terms of the Ready Memorandum of Agreement. Finally, as a member of the VCTA, he admitted that “a lot of stuff we didn’t do by the book; we were inexperienced.” He also said that among the “thirteen guys we didn’t know what we were doing, to tell you the truth.”

[41] On September 20, 2005, Mr. Sargeant issued a notice of meeting to the employees of American Cartage with the words “Contract Proposals” under the heading “Subject.” Mr. Sargeant testified that this part of the notice of meeting was incorrectly filled out by his assistant, employing a standard form. He stated he signed the notice “without reading it.” He stated the real purpose of the meeting was to discuss the employees’ Health and Welfare Plan. Many drivers did not want to have to pay for the plan.

[42] Mr. Sargeant stated that both he and Mr. Hennessy attended the meeting. Mr. Sargeant recalls Mr. Hennessy stating at the meeting that “there was a deal in place for two years.” In response to the union’s ability to change the Health and Welfare Plan, he recalls that Mr. Hennessy stated at the meeting that “it is up to Gloria [Vander Schaaf] if she wants to discuss it; and if she doesn’t want to discuss it, it stays the same for the next two years.” At the meeting, two members were chosen from the bargaining unit to discuss the health and welfare issues with American Cartage. Mr. Sargeant stated that at the conclusion of the meeting, he asked if there was anything further and that one person at the back of the meeting room yelled out “ya, let’s see if we can get \$75.00 an hour.” Mr. Sargeant took this as a joke. The person talked to him after the meeting. Finally, Mr. Sargeant stated that in regard to the implementation of the new memorandum of agreement, all drivers were aware that

fait, c’est seulement après la présentation de la demande dans le cadre d’un maraudage qu’il a appris que cela avait été le cas. Il a aussi indiqué qu’il y avait des questions dont les chauffeurs voulaient discuter avec American Cartage, telles que le régime d’assurance-maladie et d’assurance-salaire et les taux horaires.

[40] Or, M. Johal a admis, en contre-interrogatoire, que les chauffeurs voulaient que l’article 12, qui stipulait que l’entente était d’une durée de deux ans et prenait effet à la date du retour au travail, soit inclus dans la convention collective des Teamsters. Il a déclaré que les chauffeurs étaient au courant du contenu du protocole d’entente Ready et qu’il avait l’intention de conclure une entente d’une durée de deux ans avec les employeurs. Il a reconnu qu’American Cartage avait appliqué cette entente. Enfin, à titre de membre de la VCTA, il a admis que ses douze collègues et lui manquaient d’expérience et qu’ils n’avaient pas toujours respecté les règles et qu’à vrai dire, ils ne savaient pas ce qu’ils faisaient.

[41] Le 20 septembre 2005, M. Sargeant a convoqué les employés d’American Cartage à une réunion en leur adressant un avis sur lequel il était écrit, sous la rubrique « Objet », les mots « Propositions contractuelles ». M. Sargeant a affirmé qu’il s’agissait d’une erreur de son adjointe qui avait utilisé une formule type qu’il avait signée sans même en prendre connaissance. La réunion visait en fait à discuter du régime d’assurance-maladie et d’assurance-salaire, car de nombreux chauffeurs refusaient d’y cotiser.

[42] M. Sargeant a déclaré que M. Hennessy et lui-même étaient présents à la réunion et que M. Hennessy aurait annoncé qu’une entente avait été conclue pour deux ans. Quand on lui a demandé si le syndicat était capable de faire modifier le régime d’assurance-maladie et d’assurance-salaire, M. Hennessy a répondu que la décision appartenait à M^{me} Vander Schaaf et qu’en cas de refus de sa part, le régime resterait inchangé pour les deux prochaines années. Deux membres de l’unité de négociation ont ensuite été désignés pour discuter des questions d’assurance-maladie et d’assurance-salaire avec American Cartage. M. Sargeant a indiqué qu’il avait demandé aux membres, à la fin de la réunion, s’ils avaient d’autres questions; quelqu’un au fond de la salle s’est alors écrié « pourquoi on n’essaierait pas d’obtenir 75 \$ l’heure? » (traduction), une proposition que M. Sargeant a prise pour une boutade, car le chauffeur qui avait tenu ces propos était venu s’entretenir avec lui après la réunion. En terminant, M. Sargeant a indiqué

if they were not getting paid properly, they could and did phone him.

[43] Mr. Johal's recollection of the September 20, 2005, meeting differs from Mr. Sargeant's. First, he stated that no one said that the collective agreement had been extended by two years. He does recall a discussion about the Health and Welfare Plan. He stated that some drivers wanted the plan and others did not. He does recall the one question about the hourly rates and stated that it was a "serious proposal." He also recalls two members being elected from among the members to discuss the health and welfare issues with the employer.

[44] In cross-examination, Mr. Johal was asked why he did not take an active part in putting forward proposals at the September 20, 2005, meeting. He acknowledged that he had been appointed President of the CAW, Local 2006, by this time. He also agreed that in the following months from October to December, he had negotiated around 12 different collective agreements on behalf of the CAW, Local 2006, between various employers and the drivers at the ports. He also acknowledged his experience in regard to the collective bargaining issues arising out of the July 2005 negotiation/mediation. He further acknowledged that in the CAW, Local 2006, negotiations he had successfully addressed many of the issues put forward by the VCTA—issues that they previously had not been able to address because "they had not been a union." When asked why no drivers had called the Teamsters to demand that they continue collective bargaining, he stated that it was "because they did not want the Teamsters to negotiate."

[45] Mr. Frank Siemens is the owner/manager of two trucking companies. The first is Landmark Transport Inc. (Landmark). This company provides a tractor/overload service and transports goods both interprovincially and internationally. The second company is Landway Transport Inc. (Landway). It provides container hauling from the ports in the Lower Mainland. Mr. Siemens described these companies as "two distinct companies, two distinct markets."

[46] Mr. Siemens attended both the 1999 and 2005 negotiations. Prior to 1999, Mr. Siemens owned and

qu'en ce qui concernait la mise en oeuvre du nouveau protocole d'entente, tous les chauffeurs savaient qu'ils pouvaient l'appeler si leur rémunération n'était pas ce qu'elle devait être et qu'ils le faisaient.

[43] M. Johal a quant à lui gardé un souvenir différent de la réunion du 20 septembre 2005. Il a d'abord déclaré que personne n'avait annoncé que la convention collective avait été prorogée pour deux ans. Il se rappelle qu'il y a eu une discussion au sujet du régime d'assurance-maladie et d'assurance-salaire, auquel certains chauffeurs refusaient d'adhérer. Il se rappelle aussi la question au sujet des taux horaires et a déclaré qu'il s'agissait d'une « proposition sérieuse ». Il a dit aussi que les membres avaient ensuite désigné deux chauffeurs pour discuter des questions d'assurance-maladie et d'assurance-salaire avec l'employeur.

[44] En contre-interrogatoire, on a demandé à M. Johal pourquoi il n'avait pas participé à l'établissement du cahier des revendications le 20 septembre 2005. Il a répondu qu'il avait déjà été nommé président de la section locale 2006 du TCA à ce moment-là. Il a aussi admis qu'il avait négocié une douzaine de conventions collectives pour le compte de la section locale 2006 du TCA entre les divers employeurs et les chauffeurs travaillant aux ports au cours des mois suivants, soit d'octobre à décembre. Il a aussi reconnu qu'il connaissait bien les enjeux qui découlaient du processus de négociation/médiation de juillet 2005 et que dans ses négociations pour le compte de la section locale 2006 du TCA, il avait réussi à régler bon nombre des questions qui tenaient à coeur à la VCTA, mais que cette dernière n'avait jamais pu résoudre avant parce qu'elle n'avait pas le statut d'organisation syndicale. Quand on lui a demandé pourquoi les chauffeurs n'avaient pas intercéde auprès des Teamsters pour qu'on poursuive les négociations collectives, il a répondu qu'ils ne voulaient pas que les Teamsters négocient.

[45] M. Frank Siemens est propriétaire/gestionnaire de deux entreprises, soit Landmark Transport inc. (Landmark), une entreprise de transport interprovincial et international qui offre des services de tracteur/dépannage, et Landway Transport inc. (Landway), qui effectue le transport de conteneurs en provenance des ports de la vallée du Bas-Fraser. Ce sont deux entreprises distinctes dans deux marchés différents.

[46] M. Siemens a assisté aux négociations de 1999 et de 2005. Avant 1999, il était propriétaire et gestionnaire

managed only one company—Landmark. However, as a result of the 1999 port dispute, all of Landmark's work was affected. To avoid this impact in the future, Mr. Siemens incorporated Landway to perform solely the port work. He agreed with the Teamsters that Landway was a successor to Landmark and applied the collective agreement to this new company.

[47] Mr. Siemens testified that the 1999 negotiations resulted in an agreement for approximately two years (December 2001). However, soon after it was implemented, it began to collapse. He stated that Ms. Vander Schaaf, who represented one of the few companies to abide by that agreement throughout its entire term, did so "to her detriment."

[48] On June 27, 2005, the 18 drivers at Landway withdrew their services under their existing collective agreement. Mr. Siemens and/or his partner participated in the negotiations throughout the month of July 2005. He had "fully expected" that the Teamsters would be present at the negotiations "because they were the exclusive bargaining authority." During these negotiations he would periodically meet with Mr. Hennessy, Mr. Sargeant, and Mr. Davies. He stated that Mr. Hennessy and Mr. Sargeant made it clear to him that "no bargaining would be able to be concluded without the Teamsters because they represented the drivers at Teamsters certified companies." He also stated that during negotiations, the Teamsters were actively involved with their certified companies. He recalls one particular meeting that "personified the Teamsters involvement," where the Teamsters insisted on hourly rate. However, both the companies and he were "vehemently against it." He recalls that Ms. Vander Schaaf was present at two of these meetings with the Teamsters.

[49] Mr. Siemens stated that when the Ready Memorandum of Agreement was issued, the general reaction among companies was that the second year was "a killer." At the meeting of July 31, 2005, he voted against the recommendations. He recalls that Ms. Vander Schaaf was present at the meeting and that she also voted against the proposal.

[50] Mr. Siemens recognized that in order to incorporate the Ready Memorandum of Agreement into the collective agreement he would require the consent of the Teamsters. He understood that the effect of

d'une seule entreprise – Landmark – mais la grève de 1999 a eu une incidence négative sur son entreprise. Afin que pareille situation ne se reproduise pas à l'avenir, il a constitué Landway qui s'occupe exclusivement des contrats de transport de conteneurs en provenance et à destination des divers ports. Il a aussi convenu avec les Teamsters que Landway avait succédé à Landmark à titre d'employeur et il y a appliqué la convention collective.

[47] M. Siemens a déclaré que les négociations de 1999 s'étaient soldées par la conclusion d'une entente d'une durée approximative de deux ans (décembre 2001), qui est tombée à l'eau sitôt mise en oeuvre. M^{me} Vander Schaaf a pour sa part continué d'appliquer l'entente jusqu'à la fin, à l'instar de quelques autres entreprises, à son détriment.

[48] Le 27 juin 2005, les 18 chauffeurs de Landway ont décidé de déclencher la grève en vertu de la convention collective qui les régissait à ce moment-là. L'associé de M. Siemens et lui-même ont participé aux négociations qui se sont tenues en juillet 2005. Il s'attendait pleinement à ce que les Teamsters prennent part aux négociations à titre d'agent négociateur exclusif. Il a indiqué qu'il se réunissait régulièrement avec MM. Hennessy et Sargeant et M^e Davies durant les négociations. Les deux premiers lui avaient bien fait comprendre qu'il n'était pas question de conclure une entente sans l'accord des Teamsters, qui représentaient les chauffeurs des entreprises détenant un certificat d'accréditation avec le syndicat. M. Siemens a aussi indiqué que les Teamsters discutaient directement avec ces entreprises durant les négociations. Pour illustrer ses propos, il a fait allusion à une réunion où les Teamsters avaient insisté sur la nécessité d'instaurer des taux horaires, une proposition à laquelle lui-même et les entreprises s'étaient vivement opposés. Il se souvient que M^{me} Vander Schaaf était présente à deux des réunions avec les Teamsters.

[49] M. Siemens a déclaré que la réaction générale des entreprises, à la lecture du protocole d'entente Ready, avait été que les conditions prévues la deuxième année allaient les conduire à leur perte. Il a dit qu'il avait voté pour le rejet des propositions à la réunion du 31 juillet 2005, à l'instar de M^{me} Vander Schaaf, qui était aussi présente.

[50] M. Siemens a admis qu'il lui fallait d'abord obtenir l'accord des Teamsters pour incorporer le protocole d'entente Ready dans la convention collective. Il savait que l'article 11 excluait expressément les travailleurs

article 11 of the memorandum of agreement was to specifically exclude unionized work forces. He also understood that adopting the memorandum of agreement would mean implementing new zone rates, and that other aspects of the memorandum of agreement would not apply, such as the arbitration provisions under the *Commercial Arbitration Act*. He stated that the current collective agreement already had a grievance arbitration system in place. Mr. Siemens stated that he attended both meetings held by the Teamsters on August 1 and 2, 2005. He also recalls Ms. Vander Schaaf attending both meetings.

[51] Mr. Siemens stated that at the August 1, 2005, meeting in Burnaby, he was given a letter of understanding prepared by the Teamsters. He understood that this letter of understanding was an amendment or appendix to the collective agreement, and that the effect of a letter of understanding was that “some terms are added to the collective agreement [and] supersede the collective agreement.” He recalls Mr. Hennessy repeatedly putting forward an hourly rate structure at the meetings of August 1 and 2, 2005, in order to “bridge the gap in the second year.” Mr. Siemens stated that he remained opposed to the hourly rate structure. During the July negotiations, he had participated in constructing a zone rate proposal.

[52] Mr. Siemens stated that one of the primary concerns raised at the August 1, 2005, meeting was the potential result of the unionized companies being bound by the memorandum of agreement while the non-unionized companies were not. This had been the result in 1999. He stated that what evolved was a discussion in regard to an “escape clause.” This referred to the fact that if the memorandum of agreement failed, the Teamsters carriers would once again get “hammered”—a reference to the fact that the Teamsters carriers would be at a competitive disadvantage in regard to the non-unionized carriers. Mr. Siemens stated that Mr. Hennessy gave a verbal commitment that should the memorandum of agreement fail he would renegotiate its terms. Mr. Siemens stated that he was assigned the task of “coming up with the language to address this escape clause.” He was to bring this language forward the following day. However, when Mr. Johal and the drivers showed up at the Coquitlam meeting the following day, the escape clause was never addressed because “the drivers made clear they wanted no change to the MOA.” He stated that the “escape clause would have been a significant amendment.”

syndiqués, que l’adoption du protocole signifiait la mise en oeuvre de nouveaux tarifs de zone et que d’autres aspects du protocole, tels que le processus d’arbitrage sous le régime de la *Commercial Arbitration Act*, ne pourraient pas s’appliquer. Il a indiqué que la convention collective en vigueur prévoyait déjà un tel régime. Il a indiqué avoir assisté aux deux réunions que les Teamsters ont tenues les 1^{er} et 2 août 2005 et auxquelles M^{me} Vander Schaaf était présente.

[51] M. Siemens a déclaré qu’à la réunion du 1^{er} août 2005 à Burnaby, les Teamsters lui ont remis une lettre d’entente qu’ils avaient eux-mêmes rédigée. Il a compris que cette lettre modifiait la convention collective ou venait s’y greffer, qu’elle avait pour effet d’incorporer de nouvelles dispositions dans la convention collective et qu’elle l’emportait sur celle-ci. M. Siemens se rappelle que M. Hennessy n’arrêtait pas d’insister sur la nécessité d’instaurer des taux horaires lors des réunions des 1^{er} et 2 août 2005 « afin de combler l’écart dans la deuxième année » (traduction), mais M. Siemens dit s’être toujours opposé à cette proposition. Il avait d’ailleurs participé à l’élaboration de la proposition relative aux tarifs de zone durant les négociations de juillet.

[52] M. Siemens a déclaré que l’une des grandes questions qui préoccupaient les employeurs à la réunion du 1^{er} août 2005 était que seules les entreprises syndiquées en viennent éventuellement à être liées par le protocole d’entente, comme cela avait été le cas en 1999. C’est ainsi que l’idée était venue d’inclure une clause d’échappatoire, de manière à ce qu’en cas d’échec du protocole, les entreprises syndiquées ne perdent pas à nouveau leur avantage concurrentiel par rapport aux transporteurs non syndiqués. M. Siemens a déclaré que M. Hennessy s’était engagé de vive voix à renégocier les modalités du protocole en cas d’échec. M. Siemens s’était alors vu confier la tâche de rédiger un projet de clause d’échappatoire pour le lendemain. Or, après la manifestation des chauffeurs, dirigée par M. Johal, devant l’hôtel où se tenait la réunion à Coquitlam, pour faire savoir qu’ils s’opposaient à toute modification du protocole d’entente, ce projet ne s’est pas concrétisé. Le fait est que la clause d’échappatoire aurait constitué un changement important.

[53] Mr. Siemens stated that he finally “decided to sign the letter of understanding and incorporate the memorandum of agreement in its exact wording.” Further, he understood he was signing “a two year agreement as an extension to our collective agreement.” He stated that Ms. Vander Schaaf was vocal about “getting an agreement done and getting the guys back to work.” He stated that he himself wanted a two-year agreement in order to achieve stability. He has since implemented the memorandum of agreement in his trucking operation.

[54] Mr. Siemens stated that the July 2005 negotiations were “part and parcel of all the terms being discussed.” He stated that the issues were similar in both 1999 and 2005. He stated that the July 2005 negotiations canvassed the “most comprehensive list of issues he had ever encountered.” He further stated that past bargaining usually involved fewer issues; however, this set of negotiations “started from scratch in order to accommodate the non-union owner-operators.” He stated that in the end, the “majority of issues were already covered by the Teamsters’ collective agreement.” He stated that any set of negotiations has “its own flavour, background, and flow,” but that the 2005 negotiations were similar to the 1999 negotiations.

[55] Mr. Siemens identified the license agreement and supporting affidavit that his company was required to sign in order to gain access to the Port. These documents require a company to agree to the memorandum of agreement as a condition to hauling containers to and from the Port. Entered into evidence were a license agreement and an affidavit executed by Ms. Vander Schaaf on behalf of American Cartage. Mr. Siemens stated that these requirements were not the reasons why he signed the letter of understanding with the Teamsters.

[56] On August 4, 2005, the Privy Council issued a second order-in-council (PC 2005-1365), which set out the Vancouver Port Authority’s ability to establish a licensing system and the obligation of all parties to execute the Ready Memorandum of Agreement. It also stated that this memorandum of agreement was not intended to affect any collective agreement:

Whereas an amendment to Order in Council P.C. 2005-1356, made on July 29, 2005, is required in order to provide specific

[53] M. Siemens s’est finalement « décidé à signer la lettre d’entente et à incorporer le protocole d’entente sans aucun changement » (traduction). Il savait que l’entente prorogeait la convention collective pour deux ans. Il a déclaré que M^{me} Vander Schaaf disait à qui voulait l’entendre qu’il était important d’avoir une entente et de ramener les chauffeurs au travail. Il était lui-même en faveur d’une entente de deux ans, qu’il considérait comme un meilleur gage de stabilité. Il a ensuite mis le protocole en application dans son entreprise de camionnage.

[54] M. Siemens a indiqué que les négociations de juillet 2005 faisaient partie intégrante des discussions sur les conditions de travail et que les revendications n’étaient pas différentes de ce qu’elles avaient été en 1999 et en 2005. Les négociations de juillet 2005 ont porté sur la liste la plus exhaustive de revendications qu’il lui ait été donné de voir alors que les négociations antérieures avaient été circonscrites à quelques questions. Cela étant dit, on était parti de zéro pour mener à bien ces négociations à cause du manque d’expérience des chauffeurs-proprétaires non syndiqués. Il reste que la majorité des propositions qui se trouvaient sur la table étaient déjà incorporées dans la convention collective des Teamsters. D’ordinaire, chaque ronde de négociation a sa saveur, son contexte et son rythme propres, mais cela n’avait pas été le cas de celle de 2005, qui avait ressemblé en tous points à la ronde de 1999.

[55] M. Siemens a reconnu l’accord d’attribution de permis et l’affidavit que son entreprise a signés pour avoir accès au port et qui stipulent que les entreprises doivent adhérer au protocole d’entente pour avoir le droit de transporter des conteneurs à destination et en provenance du port. Ont également été produits en preuve un contrat d’attribution de permis et un affidavit signés par M^{me} Vander Schaaf, pour le compte d’American Cartage. M. Siemens a déclaré que ce ne sont pas les raisons pour lesquelles il avait signé la lettre d’entente avec les Teamsters.

[56] Le 4 août 2005, le Conseil privé a pris un second décret (CP 2005-1365), qui autorisait l’Administration portuaire de Vancouver à établir un système de délivrance de permis et à contraindre les parties à adhérer au protocole d’entente Ready. Il y est également indiqué que le protocole n’a pas pour effet de modifier les conventions collectives :

Attendu qu’une modification du décret C.P. 2005-1356 du 29 juillet 2005 est nécessaire pour donner des directives

directives to the Vancouver Port Authority and the Fraser River Port Authority;

...

3.1 (1) The Vancouver Port Authority is directed, in respect of the territory under its jurisdiction and control,

(a) to establish a licensing system giving access to the Port of Vancouver to trucks and other road transportation equipment for the delivery, pick-up or movement of containers into and out of that port;

(b) to include as two of the conditions of a licence issued under paragraph (a) that the applicant

(i) be a signatory to the Memorandum of Agreement between Trucking Companies (Owners/Brokers) and Vancouver Container Truckers' Association dated July 29, 2005, and be in full compliance with that agreement, and

(ii) accepts the arbitration process set out in section 10 of the Memorandum of Agreement for the purpose of reaching a final and binding resolution of any dispute relating to the interpretation or application of the licence; and

(c) to prohibit access to the Port of Vancouver to any truck or other road transportation equipment referred to in paragraph (a) that does not meet the requirements of paragraph (b).

(2) The Vancouver Port Authority has the freedom to do the things directed of it under subsection (1) without the constraints imposed under the *Competition Act* that may otherwise apply.

(3) Nothing in this section is intended to affect any collective labour agreement.

[57] Mr. Siemens identified a CAW, Local 2006, collective agreement in force with some 12 different trucking companies who haul containers from the Port. Mr. Siemens stated that he attended most negotiation meetings that led to this collective agreement. These meetings took place in November and December 2005. He stated that Ms. Vander Schaaf also attended some of these meetings. Further, he stated that Mr. Johal was one of the persons bargaining on behalf of the CAW, Local 2006. His reason for attending these meetings was that he was interested in the collective agreement that was being signed by these unionized companies.

[58] Both Mr. Siemens' and Mr. Hennessy's testimony that they had seen Ms. Vander Schaaf at the meetings of August 1 and 2, 2005, was challenged by counsel for American Cartage. However, both remained steadfast in their testimony that Ms. Vander Schaaf had attended these meetings.

précises à l'Administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser;

...

3.1 (1) L'Administration portuaire de Vancouver est tenue à l'égard du territoire relevant de sa compétence et de son autorité :

a) d'établir un système de délivrance de permis donnant accès au port de Vancouver aux camions et à tout autre matériel de transport routier pour la livraison, le ramassage ou le déplacement de conteneurs arrivant à ce port ou le quittant;

b) de prévoir comme deux des conditions d'un permis délivré en vertu de l'alinéa a) que le demandeur, à la fois :

(i) soit signataire du Protocole d'entente du 29 juillet 2005 entre les Compagnies de camionnage (propriétaires/courtiers) et la Vancouver Container Truckers' Association, et se conforme entièrement à ce protocole,

(ii) accepte le processus d'arbitrage prévu à l'article 10 du Protocole dans le but d'en arriver à une solution définitive et exécutoire de tout conflit relatif à l'interprétation ou à l'application du permis;

c) d'interdire l'accès au port de Vancouver à tout camion ou à tout matériel de transport routier visé à l'alinéa a) qui n'est pas conforme aux exigences de l'alinéa b).

(2) L'Administration portuaire de Vancouver a toute la latitude de faire ce qui est prévu au paragraphe (1) sans les contraintes imposées en application de la *Loi sur la concurrence* qui peuvent autrement s'appliquer.

(3) Le présent article n'a pour effet de modifier une convention collective de travail.

[57] M. Siemens a reconnu une convention collective conclue entre la section locale 2006 du TCA et une douzaine d'entreprises qui transportent des conteneurs en provenance du port. Il a dit qu'il était présent à la plupart des séances de négociation de cette convention qui se sont tenues en novembre et décembre 2005, parce qu'il portait un intérêt particulier à la convention collective que les entreprises syndiquées s'apprêtaient à conclure. M^{me} Vander Schaaf était elle aussi présente, ainsi que M. Johal, qui faisait partie de l'équipe de négociation de la section locale 2006 du TCA.

[58] Le procureur d'American Cartage a remis en cause le témoignage de MM. Siemens et Hennessy selon lequel M^{me} Vander Schaaf avait assisté aux réunions des 1^{er} et 2 août 2005, mais les deux témoins ont maintenu obstinément leur version des faits.

[59] Finally, in cross-examination, Mr. Siemens stated that Landmark's collective agreement expired in August 2006. He stated that only the letter of understanding that applied to Landway ran for two years. However, he later stated that there was "no separate Landway agreement" and that he thought he might be required to renegotiate a new collective agreement for both Landmark and Landway in August 2006.

III—Analysis and Decision

[60] The CAW, Local 2006, filed an application for certification for a group of drivers currently certified to the Teamsters. These drivers haul containers from various ports in the Lower Mainland. Specifically, this application for certification is filed under section 24(2)(c) of the *Code*:

24.(2) Subject to subsection (3), an application by a trade union for certification as the bargaining agent for a unit may be made

...

(c) where a collective agreement applicable to the unit is in force and is for a term not more than three years, only after the commencement of the last three months of its operation; ...

[61] As stated in *Jazz Air Limited Partnership, carrying on business as Air Canada Jazz*, May 11, 2005 (CIRB LD 1241), the purpose of prescribing a fixed open period, in which a trade union may apply for a bargaining unit that is already certified to another union, is to provide both labour relations stability and employee choice. Stability is provided by restricting raid applications to specific and limited periods and choice is provided by permitting employees the opportunity to change their bargaining agent should they desire to do so.

[62] The effect of this provision, in the circumstances of this case, is that the CAW, Local 2006, must have filed its application for certification in the last three months of the Teamsters' collective agreement that was in force from January 1, 2004, to June 30, 2005. A notice to bargain was issued by the Teamsters on

[59] En terminant, précisons que M. Siemens a indiqué, en contre-interrogatoire, que la convention collective avec Landmark avait expiré en août 2006 et que seule la lettre d'entente qui s'appliquait à Landway était d'une durée de deux ans. Cela ne l'a pas empêché de dire, un peu plus tard, qu'il n'y avait pas d'entente distincte pour Landway et qu'il croyait bien devoir renégocier une nouvelle convention collective pour Landmark et pour Landway en août 2006.

III – Analyse et décision

[60] La section locale 2006 du TCA a présenté une demande d'accréditation relativement à un groupe de chauffeurs dont les Teamsters sont actuellement reconnus comme l'agent négociateur accrédité. Les chauffeurs en question transportent des conteneurs en provenance de divers ports de la vallée du Bas-Fraser. La demande d'accréditation est fondée sur l'alinéa 24(2)c) du *Code*, qui est libellé comme suit :

24.(2) Sous réserve du paragraphe (3), la demande d'accréditation d'un syndicat à titre d'agent négociateur d'une unité peut être présentée :

...

c) si l'unité est régie par une convention collective d'une durée maximale de trois ans, uniquement après le début des trois derniers mois d'application de la convention...

[61] Comme il est indiqué dans *Jazz Air Limited Partnership, faisant affaire sous la raison sociale d'Air Canada Jazz*, 11 mai 2005 (CCRI LD 1241), c'est dans le but de favoriser la stabilité des relations du travail et d'offrir la liberté de choix aux employés que le législateur a prévu une période ouverte fixe pendant laquelle un syndicat peut présenter une demande d'accréditation pour une unité de négociation qui est déjà représentée par un agent négociateur accrédité. La stabilité est assurée en faisant en sorte que les demandes d'accréditation visant des unités déjà représentées par un agent négociateur accrédité (maraudage) ne puissent être présentées que dans des périodes particulières circonscrites dans le temps; quant à la liberté de choix, elle est assurée en permettant aux employés de changer d'agent négociateur si telle est leur volonté.

[62] Ce que cette disposition signifie dans le cas qui nous occupe, c'est que la section locale 2006 du TCA doit avoir présenté sa demande d'accréditation dans les trois derniers mois d'application de la convention collective des Teamsters qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2004 et a expiré le 30 juin 2005. On sait que

March 1, 2005. The last three months of the collective agreement were April to June 2005. The application for certification was filed on October 3, 2005. However, the CAW, Local 2006, raid application may still be timely if no new collective agreement has been concluded prior to the expiry of the existing collective agreement. In other words, as long as the continuation/bridging clause remains in effect, the open period does as well.

[63] Both parties agree that the collective agreement at issue continued in force after its expiry on June 30, 2005. Article 30(2) of that collective agreement contains the continuation/bridging clause, which both parties agree remained in effect throughout July 2005. It reads as follows:

Section 2

After expiry of this Collective Agreement, and subject to the limitations necessarily resulting from the exercise of the rights of the parties under (Part 5 of the *Canada Labour Code*) including the right to strike or lockout, the terms and conditions of employment as set out in the Agreement, will be observed and not varied, accepted [*sic*] by the parties' mutual consent during the period that the union remains the bargaining agent for dependent contractors identified in this Agreement.

[64] Although these facts involve some complexity, the essential issue is clear. The CAW, Local 2006, says the continuation/bridging clause was still in effect on October 3, 2005, when it filed its application for certification. Therefore, its application is timely because it falls within the open period. The employer, American Cartage, supports the argument put forward by the CAW, Local 2006.

[65] Conversely, the Teamsters argue that they executed a new collective agreement on August 3, 2005, and that therefore the CAW, Local 2006's application is untimely. The issue is therefore whether a collective agreement was concluded on August 3, 2005. If so, then the application for certification is untimely; if not, then the application for certification is timely and the ballots cast should be counted.

l'avis de négociation a été donné le 1^{er} mars 2005. Les trois derniers mois de la convention collective coïncidaient donc avec les mois d'avril, mai et juin 2005. Or, la demande d'accréditation a été présentée le 3 octobre 2005. Elle pourrait quand même être considérée comme recevable si la convention collective est arrivée à expiration avant qu'une nouvelle convention collective ne soit conclue. Autrement dit, la disposition relative à la période ouverte s'applique tant et aussi longtemps que la disposition de prorogation/transition demeure en vigueur.

[63] Les deux parties s'accordent à dire que la convention collective qui a expiré le 30 juin 2005 a continué de s'appliquer. La disposition de prorogation/transition qui était toujours en vigueur en juillet 2005, au dire des parties, se trouve au paragraphe 30(2) de la convention collective et est libellée comme suit :

Article 2

À l'expiration de la présente convention collective, et sous réserve des restrictions découlant nécessairement de l'exercice des droits reconnus aux parties par (la partie V du *Code canadien du travail*), y compris le droit de grève ou de lock-out, les conditions d'emploi prévues par la présente convention continuent de s'appliquer sans aucune modification, sauf avec le consentement mutuel des parties, aussi longtemps que le syndicat demeure l'agent négociateur des entrepreneurs dépendants régis par la présente convention.

(traduction)

[64] Bien que les faits de l'affaire soient assez complexes, la question essentielle à trancher ne fait aucun doute. La section locale 2006 du TCA soutient que la disposition de prorogation/transition était en vigueur quand la demande d'accréditation a été présentée le 3 octobre 2005 et, donc, que la demande est recevable puisqu'elle a été faite à l'intérieur de la période ouverte. L'employeur, American Cartage, partage ce même point de vue.

[65] Les Teamsters soutiennent pour leur part qu'ils ont conclu une nouvelle convention collective le 3 août 2005 et que la conclusion qui s'impose est que la demande de la section locale 2006 du TCA a été présentée à l'extérieur des délais prescrits. Il s'agit donc de déterminer si une nouvelle convention collective a été conclue le 3 août 2005; si la réponse est oui, la demande d'accréditation qui a été présentée est irrecevable, sinon, elle est recevable et les bulletins de vote doivent être dépouillés.

[66] It is helpful to reproduce the August 3, 2005, letter of understanding:

Letter of Understanding

Between

“American Cartage Ltd.”
(Company)

and

Teamsters Local Union No. 31
(Union)

Re: Adoption of the Ready Memorandum of Agreement
July 29, 2005

The parties to this Letter of Understanding agree to adopt the Memorandum of Agreement attached as Appendix A amended only to the extent necessary to reflect the parties’ names, titles and identities.

Dated this 3 day of August, 2005.

[66] Il convient de reproduire la lettre d’entente du 3 août 2005 :

Lettre d’entente

entre

« American Cartage Ltd. »
(l’entreprise)

et

la Section locale 31 de la Fraternité internationale des
Teamsters
(le syndicat)

Objet : Adoption du protocole d’entente Ready du 29 juillet
2005

Les parties à la présente conviennent d’adopter le protocole d’entente figurant à l’annexe A, qui a été modifié seulement dans la mesure nécessaire pour indiquer les noms, titres et identités des parties.

Donnée le 3 août 2005.

(traduction)

[67] The Ready Memorandum of Agreement is somewhat lengthy, but it is necessary to reproduce it in full. It reads as follows:

The purpose of the following Memorandum is:

- to resolve the immediate economic problems of the truckers in a manner that is realistic in the context of the economics of the industry;
- to protect the interests of those who are not parties to the dispute but who are being hurt by it; and
- to minimize long term damage to the reputation of BC’s container transportation industry, and to protect the provincial and national economies.

The parties to this Memorandum of Agreement note that the facilitator appointed by the Provincial and Federal governments is making a report with recommendations to the respective Ministers of Labour. His report is attached to this Memorandum as an Appendix.

1. This Memorandum of Agreement is subject to ratification by the membership of the Vancouver Container Truckers’ Association (“the VCTA”), and to the participation of 75% of the container trucking companies and/or by companies who dispatch at least 50% of the truckers (“the Companies”). Any provision of this Memorandum that is prohibited by law is void.

2. The truckers and the companies will resume work on or before Tuesday, August 2, 2005. The companies and those drivers who resume work in accordance with this Agreement will not retaliate against each other (or against any other drivers

[67] Le protocole d’entente Ready est assez long, mais il est nécessaire de le reproduire au complet :

Les objectifs du présent protocole d’entente sont les suivants :

- trouver des solutions réalistes aux problèmes économiques immédiats des chauffeurs de camion en tenant compte des conditions économiques qui prévalent dans le secteur;
- protéger les intérêts de ceux qui ne sont pas parties au différend mais qui en subissent les conséquences;
- ne pas entacher la réputation à long terme du secteur du transport de conteneurs de la Colombie-Britannique et protéger les économies provinciale et nationale.

Les parties au présent protocole d’entente prennent note que le facilitateur nommé par les gouvernements provincial et fédéral remet un rapport et des recommandations aux ministres du Travail des deux paliers de gouvernement. Le rapport est joint au présent protocole d’entente.

1. Le présent protocole d’entente doit être ratifié par les membres de la Vancouver Container Truckers’ Association (la VCTA) et nécessite la participation de 75 % des entreprises de transport de conteneurs par camion ou des entreprises qui affectent au moins la moitié des chauffeurs (les entreprises). Toute disposition de ce protocole qui est interdite par la loi devient nulle et sans effet.

2. Les chauffeurs de camion et les entreprises conviennent de reprendre le travail le mardi 2 août 2005 au plus tard. Les entreprises et les chauffeurs qui retournent au travail en vertu des modalités du présent protocole s’abstiennent d’user de

or companies who agree to this Memorandum), by way of discipline, litigation or discrimination with respect to service or work availability, or in any other way.

3. The rate schedule effective on the return to work is as per Schedule 1. The rate schedule in effect on August 1, 2006 is as per Schedule 2. [Note: If a relationship of one cell to another is inadvertently in error, either party may seek a remedy in accordance with the process set out in paragraph 10.] For greater clarity, the rates in the Schedules are the truckers' share of one-way rates.

4. Despite paragraph 3, no company will pay a lower rate than the rate in effect at the commencement of the work stoppage.

5. A fuel surcharge will be effective in the event of significant increases over the current price for diesel fuel. Beginning in the first quarter of 2006, if the average fuel price is over \$1.05 per litre in any quarter, a fuel surcharge will be in effect for the following quarter. The surcharge for that following quarter will be in the form of an increase of 1.0% (applied to payments based on the applicable rate schedule) for each full five cent increase in the average fuel price above \$1.05. Diesel prices from the M.J. Irvine website will be used.

6. The issue of an enforcement mechanism, consistent with the law, for ensuring that signatories to this Memorandum of Agreement comply with the provisions of the Agreement is referred to the arbitration process set out in paragraph 10. The process and decision will be expedited.

7. A company signatory to this Agreement agrees, in the event of the sale or transfer of its business (as those terms are used under the *Labour Relations Code of B.C.*) to notify the purchaser of the terms of this Memorandum, which the purchaser must accept. If the purchaser fails to give the VCTA written notice of the purchaser's acceptance of the Memorandum, the principals of the company signatory to this Agreement remain responsible for the terms of this Memorandum.

8. Truckers who work on weekends do so on a voluntary basis.

9. The following remuneration and working condition matters are also agreed:

- Where a trucker is responsible to purchase a radio, the company is responsible to pay the monthly airtime fee.
- The minimum pay for any call out is \$200.
- Companies and truckers will each contribute 10 cents per container to a fund that will be used to audit compliance with this agreement.
- Damaged can inside the dock—the company will pay the trucker.

représailles les uns envers les autres (ou à l'endroit d'autres chauffeurs ou entreprises qui adhèrent au protocole) que ce soit sous la forme de sanctions disciplinaires, d'actions en justice ou d'actes discriminatoires en ce qui concerne la disponibilité des services ou du travail, ou de toute autre manière.

3. Le barème de taux qui s'applique à la date du retour au travail figure à l'annexe 1 et celui qui s'applique à compter du 1^{er} août 2006 figure à l'annexe 2. [Nota : Si le lien entre deux cellules est malencontreusement erroné, l'une ou l'autre des parties peut se prévaloir d'un recours conformément à la procédure établie au paragraphe 10.] Par souci de clarté, précisons que les taux indiqués en annexe représentent la part des tarifs à sens unique qui revient aux chauffeurs de camion.

4. Malgré les dispositions du paragraphe 3, il est interdit de payer un tarif inférieur à celui qui était en vigueur au début de l'arrêt de travail.

5. Les chauffeurs ont droit à un supplément carburant en cas d'augmentation importante du prix actuel du carburant diesel. À compter du premier trimestre de 2006, un supplément carburant s'applique dans le trimestre qui suit celui où le prix moyen du carburant dépasse 1,05 \$ le litre. Ce supplément correspond à 1 % (de la rémunération suivant le barème des taux pertinent) pour chaque augmentation de cinq cents du prix moyen du carburant au-delà de 1,05 \$, selon les données fournies sur le site Web de M.J. Irvine.

6. La question de l'instauration d'un système de surveillance conforme à la loi pour s'assurer que les signataires du présent protocole en appliquent les dispositions est renvoyée à l'arbitrage conformément à la procédure d'arbitrage et au processus décisionnel expéditifs prévus au paragraphe 10.

7. En cas de vente ou de transfert de leur entreprise (au sens du *Labour Relations Code* de la Colombie-Britannique), les entreprises signataires du présent protocole conviennent d'aviser l'acheteur de l'existence du présent protocole, auquel il doit adhérer à son tour. Dans le cas où l'acheteur omet de confirmer par écrit à la VCTA qu'il adhère au protocole, les dirigeants de l'entreprise signataire de la présente entente demeurent responsables de l'application du protocole jusqu'à sa date d'expiration.

8. Les chauffeurs de camion travaillent les fins de semaine selon leur bon vouloir.

9. Les parties acceptent également les conditions de travail et de rémunération suivantes :

- L'entreprise prend en charge les frais d'utilisation du système radio dont les chauffeurs sont tenus de se munir à leurs frais.
- Le montant minimal payable pour un rappel au travail est de 200 \$.
- Les entreprises et les chauffeurs de camion cotisent chacun 10 cents par conteneur à un fonds qui servira à vérifier que le protocole est appliqué.
- L'entreprise rembourse aux chauffeurs les frais relatifs aux réservoirs endommagés à l'intérieur du quai.

- Dangerous goods—an additional \$50 will be paid.

• B Trains—full rate on the first loaded can, and 50% on the second loaded can with certain exceptions to be agreed between the parties (and failing agreement, referred to arbitration in accordance with paragraph 10).

- Two cans—same as B Trains.

10. The arbitration board is Vincent L. Ready (facilitator jointly appointed by the Provincial and Federal governments) and Peter Cameron (appointed by the Provincial government to assist the facilitation), and the arbitration board process is part of and a continuation of the facilitation mandate. The arbitration will take place under the terms of the *Commercial Arbitration Act* of B.C. Subject to the Act, the board may determine its own practice and procedure, but must give each party an opportunity to be heard and to respond to the submissions of the other party. Any decision of the board may be made retroactive in whole or in part to the date of the return to work.

For purpose of this provision, “party” means collectively:

- the executive of the VCTA, and
- the companies who agree to this memorandum.

Each of the two parties will appoint one spokesperson for purposes of these proceedings.

The outcome of the arbitration is binding, to the degree permitted by the law, on the parties and the signatories to this agreement.

11. Nothing in this Memorandum of Agreement is intended to apply to companies or truckers covered by collective agreements, except to the extent that those companies and unions agree to include provisions from this Memorandum in their collective agreements.

12. The term of this Agreement is two years from the date of the return to work.

13. In the event of a dispute with respect to the interpretation, application, or alleged violation of this Agreement, there shall be no interruption of work and either party may submit the dispute to Vincent L. Ready or Peter Cameron for resolution by arbitration. The decision of the arbitrator is final and binding.

14. Ratification shall be completed by 2:00 p.m., July 31, and the parties will provide confirmation of ratification to Vincent L. Ready by signed fax (as below) and to 604 691-2557 and by email to vready@telus.net.

- Un supplément de 50 \$ s’applique pour le transport de matières dangereuses.

• Trains routiers de type B – tarif complet pour le premier réservoir et demi-tarif pour le second, sous réserve des aménagements dont conviendront les parties (faute d’entente, la question est renvoyée à l’arbitrage conformément au paragraphe 10).

- Deux réservoirs – même chose que dans le cas des trains routiers de type B.

10. Le conseil d’arbitrage est composé de Vincent L. Ready (facilitateur nommé conjointement par les gouvernements provincial et fédéral) et Peter Cameron (nommé par le gouvernement provincial pour seconder le facilitateur). La procédure d’arbitrage s’inscrit dans le mandat de l’équipe de facilitation dont elle constitue le prolongement et est régie par la *Commercial Arbitration Act* de la Colombie-Britannique. Sous réserve des dispositions de la loi, le conseil peut établir ses lignes de conduite et sa procédure, pour autant qu’il donne à chaque partie l’occasion de se faire entendre et de répondre aux arguments de la partie adverse. Les décisions du conseil peuvent s’appliquer de façon rétroactive à la date du retour au travail, en totalité ou en partie.

Pour l’application de cette disposition, le terme « partie » désigne collectivement :

- les dirigeants de la VCTA,
- les entreprises signataires du présent protocole.

Chaque partie désigne un porte-parole aux fins de la procédure d’arbitrage.

La décision arbitrale lie les parties et les signataires de la présente entente sous réserve des dispositions de la loi.

11. Aucune disposition du présent protocole d’entente ne s’applique aux entreprises ou aux chauffeurs de camion qui sont régis par une convention collective, sauf si les entreprises conviennent avec les syndicats d’incorporer des dispositions du protocole dans leurs conventions collectives.

12. La présente entente est d’une durée de deux ans et prend effet à la date du retour au travail.

13. Les différends au sujet de l’interprétation, de l’application ou d’une prétendue violation de la présente entente ne doivent pas entraîner d’arrêt de travail; l’une ou l’autre des parties peut soumettre le différend à Vincent L. Ready ou à Peter Cameron pour qu’une décision définitive et exécutoire soit rendue à l’arbitrage.

14. L’entente doit être ratifiée au plus tard à 14 h le 31 juillet; les parties doivent en confirmer la ratification à Vincent L. Ready par télécopie signée (suivant le modèle ci-dessous), par téléphone, au numéro 604-691-2557, et par courriel à l’adresse suivante : vready@telus.net.

(traduction)

[68] Section 3(1) of the *Code* sets out the definition of a collective agreement:

“collective agreement” means an agreement in writing entered into between an employer and a bargaining agent containing provisions respecting terms and conditions of employment and related matters.

[69] First, there is no new single document between the Teamsters and American Cartage that is entitled “collective agreement.” However, that is not determinative of the issue. It is a common practice in labour relations for parties in collective bargaining to employ either a memorandum of agreement and/or a letter of understanding. The existence of a collective agreement is therefore not dependent upon the execution of a formal document, which is most often produced at a much later date. As stated in *Giant Yellowknife Mines Limited* (1976), 13 di 54; [1976] 1 Can LRBR 314; and 76 CLLC 16,002 (CLRBR no. 53):

... In any event, a collective agreement within the meaning of the *Code*, is simply “an agreement in writing... containing provisions respecting terms and conditions of employment and related matters.” The *Code* nowhere require the execution of a formal document expressly entitled “collective agreement.” Furthermore, the establishment of such a formal and technical requirement would be incompatible with the basic policies and objectives of the *Canada Labour Code (Part V—Industrial Relations)*. ...

(pages 61; 320; and 349; emphasis in original; see also *S.G.T. 2000 Inc.*, [2000] CIRB no. 87; and 70 CLRBR (2d) 55; and *Maritime Employers Association*, [2000] CIRB no. 77; 62 CLRBR (2d) 1; and 2001 CLLC 220-001)

[70] Although *Giant Yellowknife Mines Limited, supra*, spoke of the union’s subsequent ratification of the memorandum of agreement, there is no statutory requirement for a trade union to conduct a ratification vote. As stated in *Ledcor Industries et al.* (1998), 106 di 122; 41 CLRBR (2d) 145; and 99 CLLC 220-005 (CLRBR no. 1225):

Ratification of the collective agreement by the bargaining unit employees is not a requirement under the *Code*. The definition of “collective agreement” requires only that the agreement be entered into between the employer and the bargaining agent. It does not specify, nor refer to, bargaining unit employees. Ratification is an internal matter between the trade union and the bargaining unit employees. Consequently, ratification will be a precondition for the existence of a valid collective agreement only when the union’s constitution requires it. (See

[68] Le paragraphe 3(1) du *Code* définit ce qu’est une convention collective :

« convention collective » Convention écrite conclue entre un employeur et un agent négociateur et renfermant des dispositions relatives aux conditions d’emploi et à des questions connexes.

[69] Précisons d’entrée de jeu que pas un seul nouveau document signé conjointement par les Teamsters et American Cartage ne porte le titre de « convention collective », bien que cela ne constitue pas un facteur déterminant. Il arrive souvent en relations du travail que les parties choisissent de conclure leurs négociations collectives par la signature d’un protocole ou encore d’une lettre d’entente. L’existence d’une convention collective n’est donc pas tributaire de l’existence d’un document officiel, lequel est souvent rédigé beaucoup plus tard. Comme il est dit dans *Giant Yellowknife Mines Limited* (1976), 13 di 54; [1976] 1 Can LRBR 314; et 76 CLLC 16,002 (CCRT n° 53) :

... De toute façon, au sens du *Code*, une convention collective est simplement « une convention écrite... contenant des dispositions relatives aux conditions d’emploi et questions connexes ». Aucune disposition du *Code* n’exige qu’il existe un document officiel précisément intitulé « convention collective ». D’ailleurs un tel formalisme serait incompatible avec l’esprit et les objectifs fondamentaux du *Code canadien du travail (Partie V – Relations industrielles)*...

(pages 61; 320; et 349; souligné dans l’original; voir également *S.G.T. 2000 Inc.*, [2000] CCRIn° 87; et 70 CLRBR (2d) 55; et *Association des employeurs maritimes*, [2000] CCRIn° 77; 62 CLRBR (2d) 1; et 2001 CLLC 220-001)

[70] Même si dans l’affaire *Giant Yellowknife Mines Limited*, précitée, le syndicat a ultérieurement ratifié le protocole d’entente, le fait est que rien n’oblige les syndicats à tenir un vote de ratification. Comme il est indiqué dans *Ledcor Industries et autres* (1998), 106 di 122; 41 CLRBR (2d) 145; et 99 CLLC 220-005 (CCRT n° 1225) :

La ratification de la convention collective par les employés de l’unité de négociation n’est pas une exigence prévue par le *Code*. La définition de « convention collective » prévoit seulement que la convention doit être conclue entre l’employeur et l’agent négociateur. Il n’est pas du tout question des membres de l’unité de négociation. La ratification est une question interne pour le syndicat et les employés de l’unité de négociation. Par conséquent, la ratification est une condition préalable à l’existence d’une convention collective valide

in this regard the comments of the British Columbia Board in *Lytton Lumber Ltd.*, no. 305/85, October 23, 1985.)

(pages 127; 150; and 143,042)

[71] No issue or argument was raised that the Teamsters' constitution required it to conduct a ratification vote.

[72] Further, there was no issue between the parties that the memorandum of agreement addressed the wages and working conditions of the drivers; indeed, there was an agreement by all that the new terms significantly improved these drivers' wages and working conditions.

[73] A further factor in determining the existence of the collective agreement is set out in *Prince Rupert Grain Ltd.* (1986), 67 di 104; and 86 CLLC 16,056 (CLRB no. 592), where the Board determined that the parties must have reached a consensus *ad idem* that the memorandum of agreement was intended to constitute a collective agreement:

The issue before the Board reduced to its simplest is the following: does the Memorandum of Agreement entered into on May 31, 1985, between the members of the BCTEOA and PRG on the one hand and the union on the other constitute a binding collective agreement between them? For the Board to respond "yes" to that question there must have been a consensus *ad idem* between the parties to have the Memorandum of Agreement constitute a collective agreement. That is, all the parties (including PRG) must have agreed that the terms of that Memorandum of Agreement would constitute **all** the terms of the collective agreement between them.

"In summary, the parties never reached a consensus *ad idem* with respect to the terms of a renewal collective agreement. The parties did agree upon the terms for the renewal of the most important aspects of their previous collective agreement and they implemented those terms. Nevertheless, there remains a gap in the agreement between the parties and that gap precludes the conclusion that the parties have settled all of the terms which the parties themselves intended would comprise their collective agreement. ...

(*Pipe Line Contractors Association of Canada et al.*, [1981] 3 Can LRBR 493 (B.C.), page 498)"

(pages 114; and 14,499)

[74] A refinement of this policy was stated in *S.G.T. 2000 Inc.*, *supra*, where the Board stated that the parties must also have the intent to conclude collective bargaining. A clear example of this is the settlement of an overall agreement, i.e., a renewed collective agreement for three years. It is not uncommon, however, that certain aspects of a collective agreement

seulement lorsque les règlements du syndicat l'exigent. (Voir à cet égard les observations de la Commission des relations de travail de la Colombie-Britannique dans *Lytton Lumber Ltd.*, n° 305/85, 23 octobre 1985.)

(pages 127; 150; et 143,042)

[71] Nul n'a prétendu que la constitution des Teamsters les obligeait à tenir un vote de ratification, ni n'a soulevé de question à ce sujet.

[72] En outre, il était acquis que le protocole d'entente établissait les conditions de rémunération et de travail des chauffeurs; en fait, tous s'accordaient à dire que les nouvelles dispositions amélioreraient sensiblement le sort des chauffeurs.

[73] Dans *Prince Rupert Grain Ltd.* (1986), 67 di 104; et 86 CLLC 16,056 (CCRT n° 592), le Conseil a énoncé un nouveau critère pour déterminer s'il existe une convention collective en disant que les parties doivent être d'accord pour que le protocole d'entente constitue une convention collective :

Dans sa forme la plus simple, la question dont le Conseil est saisi se résume à ce qui suit : le protocole d'entente signé le 31 mai 1985 par les membres de la BCTEOA et PRG d'une part et le syndicat d'autre part constitue-t-il une convention collective les liant? Pour que le Conseil réponde par l'affirmative à cette question, les parties doivent être d'accord pour que le protocole d'entente constitue une convention collective. Autrement dit, toutes les parties (y compris PRG) doivent être d'accord pour que les modalités de ce protocole d'entente constituent **toutes** les modalités de la convention collective entre elles.

« Pour résumer, les parties ne sont jamais parvenues à une entente sur les modalités d'une convention collective renouvelée. Les parties se sont effectivement entendues sur les modalités de renouvellement des aspects les plus importants de leur ancienne convention collective et elles les ont mises en application. Néanmoins, l'entente entre les parties n'est pas complète et cela nous empêche de conclure que les parties ont réglé toutes les modalités qu'elles avaient elles-mêmes l'intention d'inclure dans leur convention collective...

(*Pipe Line Contractors Association of Canada et al.*, [1981] 3 Can LRBR 493 (C.-B.), page 498; traduction) »

(pages 114; et 14,499)

[74] Ce principe se précise davantage dans *S.G.T. 2000 Inc.*, précitée, où le Conseil a observé que les parties doivent également avoir l'intention de mener à terme les négociations collectives. La conclusion d'une entente globale, telle qu'une nouvelle convention collective d'une durée de trois ans, en constitue un bon exemple. Il n'est cependant pas rare que des aspects

may remain outstanding. For example, a settlement may establish a committee that is required to resolve outstanding classification issues or certain clauses may be left open-ended in furtherance of future negotiations, i.e., a wage reopener:

[8] The Board is of the opinion that in order for there to be a collective agreement, it suffices that there be a written agreement between the parties showing their definite intent to end collective bargaining (see Robert P. Gagnon et al., *Droit du travail*, 2d ed. (Québec: Presses de l'Université Laval, 1991), pages 512-513).

(pages 3; and 56)

[75] These additional factors often require the Board to look at the conduct of the parties to determine their intention (*Giant Yellowknife Mines Limited, supra*). In this case, the Board is required to examine the conduct of the Teamsters and American Cartage, both prior and subsequent to the signing of the letter of understanding.

[76] The Teamsters issued a notice to bargain to American Cartage on March 1, 2005. They held a proposal meeting on April 23, 2005, and also elected a member of the bargaining unit to join the negotiations. This was consistent with the Teamsters internal collective bargaining process. Mr. Sargeant and Ms. Vander Schaaf agreed to "hold off" on collective bargaining because of the uncertainty about what actions the drivers might take. No bargaining took place prior to the walkout of the drivers on June 27, 2005. It resulted in a costly shutdown of the ports involving both the federal and provincial governments. The subsequent negotiation/mediation took place over the month of July 2005. Mr. Ready was appointed as the facilitator/mediator.

[77] Mid-way through this dispute, on July 14, 2005, the Board declared the strike at American Cartage illegal and issued a cease and desist order. The employees refused to return to work, arguing concerns over their safety, and also, as Mr. Johal stated, they were determined to obtain new wages and working conditions.

[78] Mr. Johal was an employee of American Cartage, a Teamsters Shop Steward, and President of the VCTA.

d'une convention collective soient volontairement laissés en suspens. À titre d'exemple, les parties peuvent convenir de créer un comité pour résoudre les questions de classification restées sans réponse ou se réserver une marge de manoeuvre en vue de futures négociations en prévoyant le réexamen des salaires, notamment :

[8] Selon les auteurs, pour qu'il y ait convention collective, il suffit d'avoir un écrit qui représente de façon définitive l'intention des parties de mettre fin à la négociation (voir Robert P. Gagnon et autres, *Droit du travail*, 2^e édition, Québec, Presses de l'Université Laval, 1991, pages 512-513).

(pages 3; et 56)

[75] Le fait est que ces nouveaux critères obligent souvent le Conseil à examiner les faits et gestes des parties pour déterminer quelle était leur intention (*Giant Yellowknife Mines Limited, précitée*). Dans l'affaire qui nous occupe, le Conseil doit examiner les faits et gestes des Teamsters et d'American Cartage avant et après la signature de la lettre d'entente.

[76] Les Teamsters ont transmis l'avis de négociation à American Cartage le 1^{er} mars 2005; ils ont tenu une réunion le 23 avril 2005 pour établir le cahier des revendications et désigner un membre de l'unité pour faire partie de l'équipe de négociation, conformément à leur processus interne de négociation collective. M. Sargeant et M^{me} Vander Schaaf ont décidé d'un commun accord de suspendre les négociations ne sachant pas quelles étaient les intentions des chauffeurs. Il n'y a donc pas eu de négociations dans la période qui a précédé le 27 juin 2005, date du débrayage des chauffeurs qui a paralysé les activités portuaires et fortement perturbé les économies provinciale et canadienne. Il y a ensuite eu le processus de négociation/médiation de juillet 2005 et la nomination de M. Ready à titre de facilitateur/médiateur.

[77] Le 14 juillet 2005, en plein milieu du conflit de travail, le Conseil a rendu une ordonnance d'interdiction, après avoir déclaré que la grève déclenchée par les chauffeurs d'American Cartage était illégale. Les chauffeurs ont toutefois refusé de retourner au travail parce qu'ils craignaient pour leur sécurité et aussi, comme l'a si bien dit M. Johal, parce qu'ils étaient déterminés à obtenir de meilleures conditions de rémunération et de travail.

[78] M. Johal cumulait les fonctions d'employé d'American Cartage, de délégué syndical des Teamsters

He played a prominent role in both the strike and the July 2005 negotiations. The bargaining in July 2005 took place primarily between the VCTA and the employers collectively. However, although the Teamsters put forward no proposals and were not directly involved in the bargaining, they had, as Mr. Hennessy stated, the opportunity to review and evaluate all the proposals. As Mr. Johal admitted, the Teamsters were familiar with all the issues in dispute. Many of these issues had arisen in the 1999 dispute, which Mr. Hennessy chaired. However, it must be recalled that 75% of the drivers and employers were non-unionized. As Mr. Siemens stated, bargaining had to begin at a fairly basic level in order to accommodate employers and drivers who were unfamiliar with both collective bargaining and the terms and conditions that existed in most collective agreements.

[79] The negotiation/mediation that took place in July 2005 had all the hallmarks of collective bargaining. It was solely concerned with the wages and working conditions of the drivers who were employed by trucking companies. Notwithstanding this, however, the Board is of the view that as a matter of law and policy under the *Code*, the July 2005 negotiation/mediation did not amount to collective bargaining between American Cartage and the Teamsters. The entire process, as structured by Mr. Ready, involved a mix of unionized and non-unionized drivers as well as unionized and non-unionized companies. The principle player on the drivers' side was the VCTA, which all parties agreed was not a trade union. The ratification vote was not broken down by employers. Perhaps most important, however, both the order-in-council passed by the Privy Council and the Ready Memorandum of Agreement itself expressly state that the Ready Memorandum of Agreement did not apply to collective agreements. It was therefore, under its own terms, not designed to meet the definition of a collective agreement under the *Code*.

[80] However, to say that the Ready Memorandum of Agreement does not meet the criteria of a collective agreement under the *Code* is not to say that either the process of negotiation/mediation in July 2005, or the Ready Memorandum of Agreement itself, are irrelevant to the issue of whether a collective agreement was ultimately reached on August 3, 2005.

et de président de la VCTA. Il a joué un rôle de premier plan durant la grève et les négociations de juillet 2005, qui se sont déroulées principalement entre la VCTA et les divers employeurs. Cela étant dit, s'il est vrai que les Teamsters n'ont pas formulé de revendications et qu'ils n'ont pas participé directement aux négociations, il n'en reste pas moins que leurs dirigeants ont eu l'occasion d'examiner et d'évaluer toutes les propositions, comme l'a dit M. Hennessy. M. Johal a lui-même admis que les questions soulevées étaient familières aux Teamsters, car un grand nombre s'étaient posées durant le conflit de 1999 quand M. Hennessy dirigeait le comité de négociation syndical. Rappelons toutefois que 75 % des chauffeurs et des employeurs n'étaient pas syndiqués à ce moment-là. Comme M. Siemens l'a si bien dit, il a fallu partir de zéro pour négocier puisque beaucoup d'employeurs et de chauffeurs ne connaissaient pas bien le processus des négociations collectives ni les dispositions de la plupart des conventions collectives.

[79] Le processus de négociation/médiation de juillet 2005 présentait toutes les caractéristiques de négociations collectives puisque les discussions ont porté uniquement sur la rémunération et les conditions de travail des chauffeurs qui étaient employés par les entreprises de camionnage. Indépendamment de cela, le Conseil est d'avis que le processus de juillet 2005 n'équivalait pas à des négociations collectives entre American Cartage et les Teamsters pour l'application du droit et des principes établis par le *Code*. Le processus, tel qu'il avait été défini par M. Ready, réunissait des chauffeurs syndiqués et non syndiqués et des entreprises pareillement syndiquées et non syndiquées. Le principal intervenant du côté des chauffeurs était la VCTA, qui n'est pas une organisation syndicale, tous en conviennent; ajoutons à cela que le vote de ratification n'a pas été ventilé par employeur. Il n'empêche que ce qui doit surtout retenir notre attention c'est que le décret pris par le Conseil privé et le protocole d'entente Ready lui-même indiquent expressément que le protocole ne s'appliquait pas aux conventions collectives. Par conséquent, on n'avait pas voulu lui attribuer les caractéristiques d'une convention collective au sens du *Code*.

[80] Cela dit, le fait que le protocole d'entente Ready ne satisfasse pas aux critères établis pour être considéré comme une convention collective en vertu du *Code* ne veut pas dire que le processus de négociation/médiation de juillet 2005 ou le protocole lui-même ne sont d'aucun intérêt pour déterminer si une convention collective a été conclue le 3 août 2005.

[81] First, the Ready Memorandum of Agreement recognizes that the parties to a collective agreement may decide to incorporate it into their collective agreement. Clearly there is no dispute that the issues that were discussed and negotiated concerned the wages and working conditions of the drivers, including those of American Cartage. The Teamsters made it clear to all parties throughout the July 2005 negotiations that no agreement could be concluded without the Teamsters' involvement because they were the exclusive bargaining agent for the unionized companies. Further, the July 2005 negotiation/mediation was the framework for the direct negotiations that took place between the Teamsters and both unionized and non-unionized employers on August 1 and 2, 2005. Mr. Siemens stated that the July negotiations were "part and parcel" of all the terms being discussed in the direct negotiations between the Teamsters and the unionized employers.

[82] Discussions on August 1 and 2, 2005, involved the rates contained in the second year of the Ready Memorandum of Agreement, the hourly rate, and an escape clause. Mr. Hennessy suggested that an hourly rate replace the zone rates. The employers, including Mr. Siemens, resisted this. However, the idea of an escape clause, should the agreement fail as it did in 1999, would provide employers with some potential relief that would better enable them to compete against the non-unionized companies. Mr. Siemens was given the task of drafting this clause. The parties were to meet the following day to see if they could conclude a collective agreement. Mr. Siemens stated that he understood that the proposed letter of understanding presented by Mr. Hennessy to the unionized employers on August 1, 2005, acted as an amendment to the collective agreement and superseded the current collective agreement.

[83] However, the next day, the Teamsters and the employers group were met with a protest organized by Mr. Johal. He and some 200 drivers were adamant that the Teamsters not change anything in the Ready Memorandum of Agreement and that it be incorporated into the collective agreements without any changes. Mr. Johal was told by Mr. Hennessy that the Teamsters were attempting to amend the second year in a way that they thought was an improvement. However, Mr. Johal was adamant that the second year remain unchanged.

[81] Commençons par dire que le protocole d'entente Ready autorise les parties à une convention collective à en incorporer les dispositions dans leur convention collective. Il est acquis que les discussions et les négociations ont porté sur la rémunération et les conditions de travail des chauffeurs, dont ceux d'American Cartage. Les Teamsters ont bien fait comprendre aux parties durant le processus de négociation/médiation de juillet 2005 qu'aucune entente ne pouvait être conclue sans leur accord puisqu'ils étaient l'agent négociateur exclusif des chauffeurs syndiqués. De plus, ce processus a servi de cadre aux négociations directes entre les Teamsters et les employeurs syndiqués et non syndiqués qui se sont tenues les 1^{er} et 2 août 2005. M. Siemens a d'ailleurs dit que les négociations de juillet avaient fait « partie intégrante » des discussions sur les conditions de travail lors de ces négociations directes.

[82] Les discussions des 1^{er} et 2 août 2005 ont porté sur les taux prévus dans le protocole d'entente Ready la deuxième année, le taux horaire et la clause d'échappatoire. M. Hennessy a proposé de remplacer les tarifs de zone par un taux horaire, mais les employeurs, y compris M. Siemens, s'y sont opposés. En contrepartie, l'idée d'adopter une clause d'échappatoire en cas d'échec de l'entente, comme cela avait été le cas en 1999, a rallié les suffrages des employeurs, car ceux-ci y voyaient là un moyen potentiel d'alléger leur fardeau et de mieux concurrencer les entreprises non syndiquées. La tâche de rédiger cette clause a été confiée à M. Siemens. Les parties avaient prévu se réunir à nouveau le lendemain pour tenter de conclure une convention collective. M. Siemens a déclaré qu'il avait compris que le projet de lettre d'entente que M. Hennessy avait remis aux employeurs syndiqués le 1^{er} août 2005 modifiait la convention collective en vigueur à ce moment-là et l'importait sur celle-ci.

[83] Or, le jour suivant, quelque 200 manifestants dirigés par M. Johal, se sont amenés devant l'hôtel où se tenait la réunion pour faire savoir aux employeurs et aux Teamsters qu'ils s'opposaient farouchement à ce que le protocole d'entente Ready soit modifié et les exhorter à l'incorporer dans leurs conventions collectives sans aucun changement. M. Hennessy a alors dit à M. Johal que les Teamsters tentaient de leur obtenir ce qu'ils considéraient comme de meilleures conditions la deuxième année, mais M. Johal a continué d'insister pour qu'ils n'en fassent rien.

[84] On August 2, 2005, Mr. Craig Paterson, counsel for Mr. Johal, Mr. Gallaway, and the VCTA, wrote the Teamsters insisting that they sign a letter of understanding incorporating the Ready Memorandum of Agreement. The copy they sent over had been signed by Ms. Vander Schaaf of American Cartage. It also asked that the Teamsters sign a letter of understanding in regard to other Teamsters certified companies. On August 3, 2005, the Teamsters executed a letter of understanding incorporating the Ready Memorandum of Agreement exactly as Mr. Johal and the drivers demanded. Therefore, this Board concludes that the intention of the Teamsters throughout the July negotiation/mediation, and particularly on August 1, 2, and 3, 2005, was to conclude a renewed collective agreement with American Cartage.

[85] Ms. Vander Schaaf failed to testify on behalf of American Cartage. However, there is evidence adduced by Mr. Hennessy, Mr. Sargeant, and Mr. Siemens that describes her conduct throughout the July 2005 negotiation/mediation and at the bargaining meetings of August 1 and 2, 2005. There is no issue that Ms. Vander Schaaf executed the letter of understanding dated August 3, 2005. She had been involved in collective bargaining on behalf of American Cartage in regard to several past collective agreements between American Cartage and the Teamsters. Mr. Hennessy described her as “well qualified” in regard to her abilities at both negotiating and administering collective agreements. When Mr. Hennessy and Mr. Siemens were challenged in cross-examination as to Ms. Vander Schaaf’s attendance at the August 1 and 2, 2005, collective agreement meetings, they were steadfast in their testimony as to her presence.

[86] Mr. Siemens stated that Ms. Vander Schaaf wanted an agreement signed and wanted her employees back at work. Ms. Vander Schaaf clearly understood that the letter of understanding amended her collective agreement because she has, since August 3, 2005, implemented the changes as set out in the Ready Memorandum of Agreement. Since the letter of understanding was executed, Ms. Vander Schaaf has not contacted the union in an effort to continue collective bargaining. Indeed, both Mr. Hennessy and Mr. Sargeant stated that at one point Ms. Vander Schaaf thought she had successfully eliminated the hourly rate structure. Although she was informed by them that she did not bargain it out, it has, they state, remained in the current collective agreement. The Board therefore finds

[84] Le 2 août 2005, M^e Craig Paterson, procureur de MM. Johal et Gallaway et de la VCTA, a écrit aux Teamsters pour les exhorter à signer une lettre d’entente incorporant le protocole d’entente Ready. Le texte annexé portait déjà la signature de M^{me} Vander Schaaf d’American Cartage. Le procureur demandait également au syndicat de signer une lettre d’entente concernant les autres entreprises qui employaient des chauffeurs représentés par les Teamsters. Le 3 août 2005, le syndicat a signé la lettre d’entente en question incorporant le protocole d’entente Ready, exactement comme M. Johal et les chauffeurs le lui avaient demandé. Le Conseil en arrive donc à la conclusion que les Teamsters avaient effectivement l’intention de conclure une nouvelle convention collective avec American Cartage durant le processus de négociation/médiation de juillet 2005, et surtout durant les négociations des 1^{er}, 2 et 3 août 2005.

[85] M^{me} Vander Schaaf n’a pas témoigné pour le compte d’American Cartage. Il reste que, grâce aux témoignages de MM. Hennessy, Sargeant et Siemens, on a une bonne idée de ses faits et gestes durant le processus de négociation/médiation de juillet 2005 et les négociations des 1^{er} et 2 août 2005. Il est acquis que M^{me} Vander Schaaf a signé la lettre d’entente du 3 août 2005 et qu’elle avait déjà participé à plusieurs négociations collectives avec les Teamsters pour le compte d’American Cartage. M. Hennessy a dit d’elle qu’elle était « très compétente » pour négocier et administrer des conventions collectives. Quand leur témoignage concernant la présence de M^{me} Vander Schaaf aux négociations des 1^{er} et 2 août 2005 a été remis en cause en contre-interrogatoire, MM. Hennessy et Siemens s’en sont toujours tenus à leur version des faits.

[86] M. Siemens a déclaré que M^{me} Vander Schaaf voulait qu’il y ait signature d’une entente et que ses employés retournent au travail. Elle avait clairement compris que la lettre d’entente modifiait la convention collective avec American Cartage puisque, depuis le 3 août 2005, elle applique les modalités du protocole d’entente Ready. Depuis la signature de la lettre d’entente, elle n’a fait aucune tentative pour relancer les négociations collectives avec le syndicat. En fait, M. Hennessy et M. Sargeant ont tous deux déclaré qu’elle avait même cru, à un certain moment, qu’elle avait aboli la structure des taux horaires. Bien qu’ils lui aient dit que ce n’était pas le cas, le fait est que ces taux se trouvent toujours dans la convention collective actuelle. Le Conseil en arrive donc à la conclusion que

that the evidence of Ms. Vander Schaaf's conduct is consistent with both a collective agreement having been concluded and collective bargaining having been completed between American Cartage and the Teamsters.

[87] However, a third party, the CAW, Local 2006, says that collective bargaining between the Teamsters and American Cartage is still outstanding.

[88] Mr. Johal agrees that he demanded that the Ready Memorandum of Agreement be incorporated into the collective agreement, and further, that it has been implemented by American Cartage. It is his position, and the position of the CAW, Local 2006, however, that only certain parts of the collective agreement were amended, and that the two-year duration clause simply extended the continuation clause, resulting in the raid period remaining open-ended until a new collective agreement has been concluded.

[89] Mr. Johal admitted that he and the other members of the VCTA committee did not understand the legal implications of their actions. When told by Mr. Ready that he could not bargain directly with American Cartage because they were certified to the Teamsters, he said "he didn't care" and continued to bargain with American Cartage. He stated initially, in direct examination, that he did not become aware that the Ready Memorandum of Agreement had been signed for two years until it was raised by the Teamsters after the application for certification had been filed. However, in cross-examination, he admitted that he and the drivers wanted the Ready Memorandum of Agreement in force for two years. He also wanted the wage increases over the two-year period. Finally, Mr. Johal went to the Teamsters' union office to review all the letters of understanding to ensure that they had incorporated the Ready Memorandum of Agreement exactly as it had been written.

[90] This Board concludes that Mr. Johal clearly understood and intended that the letter of understanding incorporate the two-year Ready Memorandum of Agreement into American Cartage's collective

la preuve relative aux faits et gestes de M^{me} Vander Schaaf permet d'affirmer qu'une convention collective a été conclue et que des négociations collectives ont été menées à terme entre American Cartage et les Teamsters.

[87] Il reste qu'une tierce partie, la section locale 2006 du TCA, croit que les négociations collectives entre les Teamsters et American Cartage ne sont pas encore terminées.

[88] M. Johal admet qu'il a insisté pour que le protocole d'entente soit incorporé dans la convention collective et a aussi indiqué qu'American Cartage en applique actuellement les modalités. Cependant, il est d'avis, à l'instar de la section locale 2006 du TCA, que seulement certains aspects de la convention collective ont été modifiés et que la clause fixant la durée de la convention à deux ans ne faisait que reconduire la disposition de prorogation, si bien que la période prévue pour présenter une demande d'accréditation pour une unité déjà représentée par un agent négociateur accrédité (maraudage) demeure ouverte jusqu'à ce qu'une nouvelle convention collective soit conclue.

[89] M. Johal a admis que lui-même et les autres membres du comité de la VCTA n'étaient pas au courant des conséquences juridiques de leurs actes. Quand M. Ready lui a dit qu'il ne pouvait pas négocier directement avec American Cartage parce que les Teamsters étaient l'agent négociateur accrédité des chauffeurs, il a rétorqué qu'« il s'en fichait » (traduction) et il a continué à négocier avec American Cartage. Rappelons qu'il a d'abord déclaré, en interrogatoire principal, que c'est seulement quand les Teamsters avaient soulevé la question après la présentation de la demande d'accréditation qu'il avait appris que le protocole d'entente Ready était d'une durée de deux ans. Or, il a ensuite admis, en contre-interrogatoire, que les chauffeurs et lui voulaient que le protocole s'applique pour deux ans au même titre que les augmentations salariales. Il s'est aussi rendu aux bureaux des Teamsters pour prendre connaissance des lettres d'entente afin de s'assurer que le protocole d'entente Ready y avait été incorporé sans aucun changement.

[90] Le Conseil conclut que M. Johal savait très bien que la lettre d'entente incorporait le protocole d'entente Ready d'une durée de deux ans dans la convention collective d'American Cartage (ainsi que dans les autres

agreement (as well as other Teamsters collective agreements).

[91] Mr. Johal points to the meeting that took place on September 20, 2005, and the notice itself, which stated that the meeting concerned “Contract Proposals,” in support of his view that collective bargaining has not been completed at American Cartage. Mr. Sargeant stated that this was an error, that it was in fact a standard form notice that he signed without reading. What is most important, of course, is not the notice itself, but what actually happened at the meeting. There was a consensus in the evidence that the issue of health and welfare benefits was discussed and that at the very end of the meeting, the issue of an hourly rate was raised. However, Mr. Sargeant’s evidence, which the Board prefers to Mr. Johal’s, was that Mr. Hennessy stated that Ms. Vander Schaaf was not obligated to change the health and welfare provisions because the union had a two-year agreement. This statement is consistent with the entire conduct of the Teamsters throughout these circumstances.

[92] Further, although Mr. Johal attended the meeting of September 20, 2005, he admits he played no role in putting forward any bargaining proposals. Mr. Johal had led the negotiations throughout July 2005 in regard to the VCTA. He was familiar with all the issues. He had forced the Teamsters to sign a two-year deal, and only weeks after this, in the following months, from October to December 2005, Mr. Johal concluded 12 new collective agreements. He stated that he had been able to achieve in these other negotiations what he had not been able to achieve in negotiations on behalf of the VCTA. Mr. Johal also understood that the hourly rate issue had already been determined, as Mr. Sargeant had informed him sometime prior to this meeting that the hourly rate had not been bargained out of the collective agreement with American Cartage. Mr. Johal’s conduct at the meeting of September 20, 2005, and his subsequent conduct, is consistent with the conclusion that he understood that collective bargaining with American Cartage had come to an end.

[93] Finally, it should be noted that notwithstanding Mr. Siemens stating that he, like others, had adopted the Ready Memorandum of Agreement without changes, he also made it equally clear that the grievance procedure in the Teamsters’ current collective agreement remains

conventions collectives des Teamsters) et que c’était l’objectif qu’il visait.

[91] M. Johal a aussi fait allusion à la réunion du 20 septembre 2005 et à l’avis de convocation lui-même, sur lequel étaient inscrits les mots « propositions contractuelles », pour étayer sa position selon laquelle les négociations collectives avec American Cartage n’étaient pas encore terminées. M. Sargeant a précisé qu’il s’agissait d’une erreur, que l’avis avait été rédigé sur une formule type qu’il avait signée sans même en prendre connaissance. Ce qui doit retenir notre attention, bien sûr, ce n’est pas l’avis lui-même, mais bien ce dont il a été question à la réunion. Tous les témoins entendus s’accordaient à dire qu’il avait été question du régime d’assurance-maladie et d’assurance-salaire et, à la toute fin, des taux horaires. Or, selon le témoignage de M. Sargeant, que le Conseil juge plus crédible que celui de M. Johal, M. Hennessy a déclaré que rien n’obligeait M^{me} Vander Schaaf à modifier le régime d’assurance-maladie et d’assurance-salaire puisque le syndicat avait une entente de deux ans. Cette déclaration s’accorde avec les faits et gestes des Teamsters durant la période en cause.

[92] De plus, même si M. Johal dit qu’il était présent à la réunion du 20 septembre 2005, il admet ne pas avoir participé à l’établissement du cahier de revendications syndicales. Le fait est que M. Johal a dirigé l’équipe de négociation de la VCTA en juillet 2005 et qu’il connaissait donc bien les enjeux. Il avait contraint les Teamsters à signer une entente de deux ans et, quelques semaines plus tard à peine, plus précisément durant les mois d’octobre, novembre et décembre 2005, il avait conclu une douzaine de conventions collectives. À ce propos, il a déclaré que durant ces autres négociations, il avait réussi à obtenir des concessions qui lui avaient échappé quand il avait négocié pour le compte de la VCTA. Il avait aussi compris que la question des taux horaires était déjà tranchée, puisque M. Sargeant lui avait dit avant la réunion que les dispositions relatives aux taux horaires se trouvaient toujours dans la convention collective avec American Cartage. Les faits et gestes de M. Johal durant la réunion du 20 septembre 2005 et par la suite permettent de conclure qu’il savait que les négociations collectives avec American Cartage étaient terminées.

[93] Avant de conclure, précisons qu’en plus de dire qu’il avait fait comme les autres employeurs et adopté le protocole d’entente Ready sans y apporter de changements, M. Siemens a également insisté sur le fait que la procédure de règlement des griefs prévue dans la

in effect, as opposed to the arbitration process established under the *Commercial Arbitration Act*, set out in the Ready Memorandum of Agreement. No party to this dispute, including Mr. Johal, who is currently the Shop Steward under the existing Teamsters' collective agreement at American Cartage, has raised an issue, or called evidence, that the Teamsters' standard grievance procedure has been displaced by the arbitration process under the *Commercial Arbitration Act*. The Board therefore infers from the evidence as a whole that the parties intended to retain the original grievance procedure set out in the Teamsters' collective agreement.

[94] In conclusion, the Board finds that the conduct of both the Teamsters and Ms. Vander Schaaf, from March 1, 2005, to August 3, 2005, is consistent with their intention to conclude a collective agreement. In addition, their conduct after August 3, 2005, is consistent with the conclusion that collective bargaining had ended.

[95] The Board further finds that Mr. Johal, on behalf of the VCTA, and the Teamsters' members, intended that the Ready Memorandum of Agreement be incorporated into the Teamsters' collective agreements, and specifically, into American Cartage's collective agreement. This resulted in a new two-year collective agreement. Mr. Johal, by his own admission, did not understand the legal implications of this. He now says that the two-year agreement applies only to the continuation/bridging clause. The Board finds otherwise and has concluded on the evidence that Mr. Johal understood that the collective bargaining with American Cartage had come to an end.

[96] The Board therefore finds that a collective agreement between American Cartage and the Teamsters was concluded on August 3, 2005. The CAW, Local 2006's application for certification is, therefore, untimely and is hereby dismissed.

CASES CITED

Giant Yellowknife Mines Limited (1976), 13 di 54; [1976] 1 Can LRBR 314; and 76 CLLC 16,002 (CLRBR no. 53)

convention collective actuelle avec les Teamsters est toujours en vigueur, contrairement à la procédure d'arbitrage établie par la *Commercial Arbitration Act* qui est prévue dans le protocole d'entente Ready. Aucune des parties en cause en l'espèce, y compris M. Johal, qui agit actuellement à titre de délégué syndical pour l'application de la convention collective conclue entre les Teamsters et American Cartage, n'a prétendu que la procédure d'arbitrage établie sous le régime de la *Commercial Arbitration Act* supplantait la procédure de règlement des griefs habituelle des Teamsters, ni n'a produit de preuve à cet égard. Le Conseil conclut dès lors à la lumière de l'ensemble des éléments de preuve que l'intention des parties était de conserver la procédure de règlement des griefs prévue dans la convention collective des Teamsters.

[94] En conclusion, le Conseil estime que les faits et gestes des Teamsters et de M^{me} Vander Schaaf durant la période allant du 1^{er} mars au 3 août 2005 s'accordent avec leur intention de conclure une convention collective et que leur conduite après le 3 août 2005 permet également de conclure que les négociations collectives étaient terminées.

[95] Le Conseil estime en outre que l'intention de M. Johal, à titre de représentant de la VCTA, et des membres des Teamsters, était d'incorporer le protocole d'entente Ready dans les conventions collectives du syndicat et surtout dans celle avec American Cartage, ce qui a conduit à une nouvelle convention collective d'une durée de deux ans. M. Johal a lui-même admis qu'il ne savait pas ce que cela entraînerait comme conséquences sur le plan juridique. Il dit maintenant que l'entente de deux ans s'applique seulement à la disposition de prorogation/transition. Le Conseil ne partage pas ce point de vue; compte tenu des éléments de preuve, il en est arrivé à la conclusion que M. Johal savait que les négociations collectives avec American Cartage étaient terminées.

[96] Le Conseil conclut que les Teamsters et American Cartage ont conclu une convention collective le 3 août 2005. Par conséquent, la demande d'accréditation présentée par la section locale 2006 du TCA est hors délai et est donc rejetée.

AFFAIRES CITÉES

Association des employeurs maritimes, [2000] CCRI n° 77; 62 CLRBR (2d) 1; et 2001 CLLC 220-001

Jazz Air Limited Partnership, carrying on business as Air Canada Jazz, May 11, 2005 (CIRB LD 1241)

Ledcor Industries et al. (1998), 106 di 122; 41 CLRBR (2d) 145; and 99 CLLC 220-005 (CLRBR no. 1225)

Maritime Employers Association, [2000] CIRB no. 77; 62 CLRBR (2d) 1; and 2001 CLLC 220-001

Prince Rupert Grain Ltd. (1986), 67 di 104; and 86 CLLC 16,056 (CLRBR no. 592)

S.G.T. 2000 Inc., [2000] CIRB no. 87; and 70 CLRBR (2d) 55

STATUTES CITED

Canada Labour Code, Part I, ss. 3(1); 14(3)(f); 24(2)(c)

Commercial Arbitration Act

Giant Yellowknife Mines Limited (1976), 13 di 54; [1976] 1 Can LRBR 314; et 76 CLLC 16,002 (CCRT n° 53)

Jazz Air Limited Partnership, faisant affaire sous la raison sociale d'Air Canada Jazz, 11 mai 2005 (CCRI LD 1241)

Ledcor Industries et autres (1998), 106 di 122; 41 CLRBR (2d) 145; et 99 CLLC 220-005 (CCRT n° 1225)

Prince Rupert Grain Ltd. (1986), 67 di 104; et 86 CLLC 16,056 (CCRT n° 592)

S.G.T. 2000 Inc., [2000] CCRI n° 87; et 70 CLRBR (2d) 55

LOIS CITÉES

Code canadien du travail, Partie I, art. 3(1); 14(3)(f); 24(2)(c)

Commercial Arbitration Act