

Canada Industrial Relations Board
Conseil canadien des relations industrielles

Vol. 6-04

Reasons for decision

Teamsters Local Union 938,
complainant,
and
Mackie Moving Systems Corporation,
respondent.

CITED AS: Mackie Moving Systems Corporation

Board Files: 22996-C
23412-C

Decision no. 274
April 26, 2004

Interim decision - Bargaining unit - Practice and procedure - Employee status - Community of interest - Description of bargaining unit - The Teamsters filed two complaints against Mackie Moving Systems Corporation, however, the following is the Board's interim decision with respect to the description of the bargaining unit - The Board analyzed the relevant jurisprudence in order to determine which, if any, of the brokers or drivers for broker-drivers fell within the bargaining unit - The test applied is to determine whether the brokers in question on balance are integrated into Mackie's operations and dependent on Mackie to the extent they fit within the statutory definition - The Board looked at the community of interest - The Board made a decision as to which brokers, and individuals who drive for broker-drivers are included in the bargaining unit.

The Board was composed of Mr. J. Paul Lordon, Q.C., Panel Chairperson. A hearing was held in these matters on May 30 and September 17, 2002 (Board file no. 22996-C only), April 24, 2003, and January 12 and 13, 2004 (Board file nos. 22996-C and 23412-C), in Toronto, Ontario.

Appearances

Mr. Norman L. Jesin and Ms. Farah Baloo, for Teamsters Local Union 938; and
Mr. William J. McNaughton, for Mackie Moving Systems Corporation.

Motifs de décision

Section locale 938 de la Fraternité internationale des Teamsters,
plaignante,
et
Mackie Moving Systems Corporation,
intimée.

CITÉ: Mackie Moving Systems Corporation

Dossiers du Conseil: 22996-C
23412-C

Décision n° 274
le 26 avril 2004

Décision partielle - Unité de négociation - Pratique et procédure - Statut d'employé - Communauté d'intérêts - Description de l'unité de négociation - Les Teamsters ont déposé deux plaintes contre Mackie Moving Systems Corporation; cependant, ce qui suit est une décision partielle du Conseil en ce qui concerne la description de l'unité de négociation - Le Conseil a étudié la jurisprudence pertinente afin de déterminer qui des courtiers ou des chauffeurs feraient partie de l'unité de négociation, le cas échéant - Le critère appliqué a pour but de déterminer si, selon toute probabilité, les courtiers en cause sont intégrés dans l'entreprise de Mackie et placés sous sa dépendance économique au point où ils sont englobés dans la définition de la loi - Le Conseil a examiné la communauté d'intérêts - Le Conseil a statué que les courtiers et les chauffeurs employés par les courtiers-chauffeurs font partie de l'unité de négociation.

Le Conseil se composait de M^c J. Paul Lordon, c.r., président du banc. Les affaires ont été entendues le 30 mai et le 17 septembre 2002 (dossier du Conseil n° 22996-C seulement), le 24 avril 2003, ainsi que les 12 et 13 janvier 2004 (dossiers du Conseil n^{os} 22996-C et 23412-C) à Toronto (Ontario).

Ont comparu

M. Norman L. Jesin et M^{me} Farah Baloo, pour la section locale 938 de la Fraternité internationale des Teamsters; M^c William J. McNaughton, pour Mackie Moving Systems Corporation.

These reasons for decision were written by Mr. J. Paul Lordon, Q.C., Panel Chairperson.

Les motifs de la présente décision ont été rédigés par M^e J. Paul Lordon, c.r., président du banc.

I - Background

[1] The within matter concerns one aspect of two complaints filed by Teamsters Local Union 938 (Teamsters, the bargaining agent, the applicant or the union) against Mackie Moving Systems Corporation (Mackie, the employer or the company), filed on May 24, 2002, in Board file no. 22996-C and on December 17 and 18, 2002, in Board file no. 23412-C.

I - Contexte

[1] L'affaire en l'instance porte sur l'un des aspects de deux plaintes présentées par la section locale 938 de la Fraternité internationale des Teamsters (les Teamsters, l'agent négociateur, la plaignante ou le syndicat) contre Mackie Moving Systems Corporation (Mackie, l'employeur ou la société) le 24 mai 2002 (dossier du Conseil n° 22996-C), et les 17 et 18 décembre 2002 (dossier du Conseil n° 23412-C).

[2] In Board file no. 22996-C, the Teamsters alleged violation by the employer of sections 24(4), 94(1), 94(3) and 96 of the *Canada Labour Code (Part I - Industrial Relations)* (the *Code*). The relevant issue for present purposes is that it was alleged, *inter alia*, that Mackie:

[2] Dans le dossier du Conseil n° 22996-C, les Teamsters ont allégué que l'employeur a contrevenu aux paragraphes 24(4), 94(1), 94(3) et à l'article 96 du *Code canadien du travail (Partie I - Relations du travail)* (le *Code*). La question à trancher en l'espèce résulte de l'allégation selon laquelle Mackie:

... has effected a suspension of the work of members of the bargaining unit by commencing to hire new owner/operators and/or new drivers for owners of newly-acquired vehicles to perform work previously done by members of the bargaining unit. This action has resulted in there being a substantial reduction in the amount of work available for bargaining unit members.

... a privé les membres de l'unité de négociation d'une partie de leur travail en attribuant des tâches que ceux-ci faisaient auparavant à de nouveaux propriétaires-exploitants et(ou) chauffeurs employés par les propriétaires de nouveaux véhicules. Cette mesure a entraîné une diminution substantielle du volume de travail offert aux membres de l'unité de négociation.

(traduction)

[3] In Board file no. 23412-C, the union alleged that Mackie had violated sections 50(b), 94(1), 94(3) and 96 of the *Code*. Again, the allegation of the union relevant for present purposes was that Mackie:

[3] Dans le dossier du Conseil n° 23412-C, le syndicat a allégué que Mackie a violé l'alinéa 50b), les paragraphes 94(1), 94(3) et l'article 96 du *Code*. Encore une fois, la question à trancher en l'espèce résulte de l'allégation selon laquelle Mackie:

c. refused to acknowledge the Union's bargaining rights and refused to bargain for members of the bargaining unit by excluding bargaining unit members from coverage of the collective agreement based on purported employment status; and by taking the position that individuals who work exclusively for the Company are nevertheless excluded from the bargaining unit;

c. a refusé de reconnaître les droits de négociation du syndicat et de négocier pour les membres de l'unité de négociation en les excluant du champ d'application de la convention collective en raison prétendument de leur statut, et en adoptant comme point de vue que les particuliers qui travaillent exclusivement pour la société sont quand même exclus de l'unité de négociation;

d. attempted to erode the bargaining unit by refusing to agree to bargaining unit protection language while taking the position that bargaining unit work is being performed on a regular basis by non-bargaining unit personnel and, at the same time, advancing proposals that would allow directly employed individuals perform an indefinite amount of bargaining unit work for substantial and regular periods of time without being members of the bargaining unit;

d. a essayé de porter atteinte à l'unité de négociation en refusant d'approuver des dispositions visant à assurer la protection des membres de l'unité de négociation tout en prétendant que le travail de l'unité est exécuté de façon courante par des travailleurs exclus de l'unité et en soumettant par ailleurs des propositions qui permettraient aux particuliers employés directement d'accomplir une partie indéterminée du travail de l'unité de négociation de façon régulière et pendant de longues périodes sans faire partie de l'unité de négociation;

(traduction)

[4] During pre-hearing processes, the Board decided to consolidate the two above-noted complaints. After being provided with further particulars by the two parties and after hearing the parties, it was apparent that the bargaining agent was alleging that Mackie had altered its pattern of operations by reducing the number of agency drivers utilized by it, by increasing the number of owner-operators or brokers, and the number of broker-drivers, and by correspondingly reducing the number of directly employed drivers and agency drivers falling within the bargaining unit. The bargaining agent also alleged that the Company as well took the position that broker-drivers engaged for brokers not working exclusively for Mackie were not in the bargaining unit, with the result that a majority of the broker-drivers for the first time fell outside the bargaining unit.

[5] To address these allegations, the Board ordered further investigation by a labour relations officer directed to the production of a comprehensive list of Mackie employees falling within the bargaining unit and those alleged to be excluded. The Board requested that:

... To allow this to be done, Mackie Moving is directed to provide to the investigating labour relations officer a comprehensive list of all employees at Mackie within the bargaining unit described as

“all employees of Mackie Moving Systems Corporation working in and out of the provinces of Quebec and Ontario, including directly-employed drivers, drivers referred by employment agencies working for Mackie and in respect of whom Mackie exercises fundamental control, owner operators and/or brokers, drivers for owner operators and/or brokers who provide transport services only to Mackie, excluding employees in the Pitney Bowes Contract Division, the Lear Seating Contract drivers referred to Mackie by Adams Services, brokers and their drivers whose operations or situation are found by the Board to be more discreet and who do not fully share a community of interest with employees in the bargaining unit, the Auto Hauling Maritimes employees, the Household Goods “A” (Extra provincial) Division employees, and also excluding dispatchers, office and sales staff, supervisors and those above.”

This list should include all direct Mackie employees, all “agency drivers” and all “broker-drivers” who are within the above-noted bargaining unit description. Mackie is also requested to separately list comprehensively those broker-drivers or other employees or brokers whom it views as excluded from the bargaining unit on the basis that their

[4] Durant les procédures préparatoires à l’audience, le Conseil a décidé de réunir les deux plaintes décrites précédemment. Après avoir obtenu des précisions supplémentaires des parties et entendu leurs observations, le Conseil a établi que l’agent négociateur se plaignait que Mackie avait modifié son mode de fonctionnement en réduisant le nombre de chauffeurs d’agence auxquels la société faisait appel, en augmentant le nombre de propriétaires-exploitants ou courtiers ainsi que le nombre de courtiers-chauffeurs et en réduisant par le fait même le nombre d’employés en titre et de chauffeurs d’agence compris dans l’unité de négociation. L’agent négociateur se plaignait aussi que la société prétendait que les courtiers-chauffeurs employés par des courtiers ne travaillant pas exclusivement pour Mackie ne faisaient pas partie de l’unité de négociation, de sorte que, pour la première fois, la majorité des courtiers-chauffeurs étaient exclus de l’unité de négociation.

[5] Afin de faire la lumière sur ces allégations, le Conseil a confié à un agent des relations du travail le mandat de recueillir des faits supplémentaires afin de dresser une liste exhaustive des employés de Mackie faisant partie de l’unité de négociation, d’une part, et des travailleurs qui en sont prétendument exclus, d’autre part. Le Conseil a adressé la demande suivante:

... À cette fin, il est demandé à Mackie Moving de fournir à l’agent des relations du travail chargé de la recherche des faits une liste exhaustive de tous les employés de Mackie faisant partie de l’unité de négociation définie comme suit:

«tous les employés de Mackie Moving Systems Corporation, qui travaillent à partir des provinces de Québec et d’Ontario, incluant ses chauffeurs, les chauffeurs au service de Mackie qui sont embauchés par le biais d’agences de placement et desquels Mackie exerce le contrôle essentiel, les propriétaires-exploitants et courtiers, les chauffeurs des propriétaires-exploitants et des courtiers qui assurent des services de transport seulement auprès de Mackie, à l’exclusion des employés préposés à la division du contrat de Pitney Bowes, des chauffeurs affectés au contrat de Lear Seating, embauchés par Mackie par le biais de Adams Services, des courtiers et leurs chauffeurs qui sont dans un contexte ou dont les activités sont jugées, par le Conseil, plus discrets et qui ne partagent pas complètement la même communauté d’intérêts que les employés de l’unité de négociation, des employés de Auto Hauling Maritimes, des employés affectés à la Division Household Goods «A» (transport extra-provincial), et aussi à l’exclusion des répartiteurs, des employés de bureau et des ventes, des superviseurs, et de ceux de rang supérieur».

Cette liste devrait inclure tous les employés en titre de Mackie, tous les «chauffeurs d’agence» et tous les «courtiers-chauffeurs» qui sont englobés dans l’unité de négociation décrite au paragraphe précédent. Il est également demandé à Mackie de dresser une liste exhaustive distincte des courtiers-chauffeurs ou des autres employés ou courtiers qu’il considère

operations or situation are discreet and do not share a community of interest with employees in the bargaining unit or on any other basis.

The investigating officer is directed to conduct such reasonable verification interviews and further investigation and research he deems necessary to confirm the basis upon which the identified individuals are contended by the parties to be included in or excluded from the above bargaining unit. Following this, the officer shall prepare and forward to the parties, on or before June 7, 2003, an investigating officer's report in respect of his investigations.

[sic]

[6] There was a considerable delay because the assigned investigating labour relations officer became unavailable and a substitute had to be provided. Ultimately, on November 4, 2003, the investigating officer's report was forwarded to the affected parties. At that date, the parties were advised that they were given until November 13, 2003, to challenge any inaccuracies in the report which would be forwarded to the Board's attention on November 14, 2003. No challenge was forthcoming and on November 14, 2003, the report was forwarded to the Board's attention. After a request for an oral hearing by counsel for the Teamsters, the matter was then set for hearing in January 2004.

[7] At the commencement of proceedings on January 12, 2004, it was agreed that the parties should first of all, at the initial stage of the consideration of the complained violations, address the issues relating to the description of the bargaining unit, before the Board proceed to consider the other aspects of the two complaints. The Board then proceeded to consider the submissions of the parties in respect of the description of the bargaining unit based upon the investigating labour relations officer's report and related materials provided by the parties.

[8] This decision therefore resolves those issues related to the more precise description of the bargaining unit in respect of which submissions were made by the parties on January 12 and 13, 2004.

II - Facts

[9] It is useful, first of all, to set out the relevant portions of the investigating labour relations officer's November 2003 report. The schedules referred to are not included for present purposes.

comme exclus de l'unité de négociation en raison de leurs activités ou de leur situation distinctes et de l'absence de communauté d'intérêts avec les employés de l'unité de négociation, ou pour tout autre motif.

Il est demandé à l'agent enquêteur de mener les entrevues et de recueillir les faits supplémentaires qu'il juge nécessaires pour confirmer les motifs invoqués par les parties pour inclure ou non les particuliers concernés dans l'unité de négociation. L'agent doit ensuite rédiger un rapport exposant les résultats de son enquête et en adresser une copie aux parties, au plus tard le 7 juin 2003.

(traduction)

[6] La recherche des faits a pris beaucoup plus de temps que prévu parce que l'agent des relations du travail chargé du dossier a été contraint de se faire remplacer en cours de route. Finalement, le rapport de l'agent enquêteur a été communiqué aux parties le 4 novembre 2003. Celles-ci ont été avisées ce jour-là qu'elles avaient jusqu'au 13 novembre 2003 pour contester les faits avant que le rapport soit communiqué au Conseil le 14 novembre 2003. Les parties n'ayant soulevé aucune objection, le rapport a été envoyé au Conseil à la date prévue. À la suite d'une demande adressée par le procureur des Teamsters, le Conseil a prévu la tenue d'une audience en janvier 2004.

[7] D'entrée de jeu à l'audience le 12 janvier 2004, il a été convenu que les parties débattaient en premier lieu, au stade initial de l'examen des violations alléguées, des questions relatives à la description de l'unité de négociation, avant que le Conseil se penche sur les autres aspects des deux plaintes. Le Conseil a dès lors entrepris d'entendre les observations des parties sur la question de la description de l'unité de négociation en s'appuyant sur le rapport de l'agent des relations de travail et les documents connexes fournis par les parties.

[8] La présente décision vise donc à trancher les questions relatives à la description précise de l'unité de négociation, au sujet desquelles les parties ont présenté leurs observations les 12 et 13 janvier 2004.

II - Exposé des faits

[9] Il convient d'abord de reproduire les passages pertinents du rapport de novembre 2003 de l'agent des relations du travail qui a mené l'enquête. Les annexes auxquelles il est fait allusion ne sont pas incluses en l'espèce.

Employer Lists of Individuals Included in and Excluded from the Bargaining Unit

By letter dated May 29, 2003, the Employer provided the Board with lists of persons who it deemed were within the bargaining unit as well as “those broker-drivers or other employees or brokers whom it views as excluded from the bargaining unit on the basis that their operations or situation are discreet and do not share a community of interest with employees in the bargaining unit or on any other basis”.

The Employer estimated a total of 186 persons were included in the bargaining unit. The names of these persons appear in **Schedule “A”** (Freight Agency Drivers (3)), **Schedule “C”** (Freight Brokers - Included (71)), **Schedule “F”** (Included Broker Drivers (43)), **Schedule “I”** (Moving Brokers Included (21) *), and **Schedule “K”** (Company Employees (48)).

** Note that the Employer miscalculated this number and the correct number is 18, reducing its estimate of the number of persons in the unit to 183.*

The Employer estimated a total of 108 persons were excluded from the bargaining unit. The names of these persons appear in **Schedule “D”** (Freight Brokers - Excluded (46)), **Schedule “G”** (Excluded Broker Drivers (32)), and **Schedule “J”** (Moving Brokers - Excluded (30)).

The Employer’s letter dated May 29, 2003, including schedules, is attached as **Exhibit “2.”**

The lists of brokers that were enclosed with the Employer’s letter, being **Schedules “B”, “C”, “D”, “H”, and “J”** contained duplicate names of brokers:

Schedule “B” *All Freight Brokers - Mackie Moving Systems as of April 30, 2003.* Once duplicate names are removed, there are 81* brokers on this schedule as of April 30, 2003.

Schedule “C” *Freight Brokers - Included as at April 30, 2003.* Once duplicate names are removed, there are 57* included brokers on this schedule.

Schedule “D” *Freight Brokers - Excluded as of April 30, 2003.* Once duplicate names are removed, there are 27* included brokers on this schedule.

** Note that there are 81 brokers in the “All Freight Brokers” schedule and an aggregate of 84 brokers on the combined “Freight Brokers - Included” and “Freight Brokers - Excluded” schedules. The discrepancy is because:*

(a) There are four brokers on the “All Freight Brokers” schedule who do not appear on either of the “Freight Brokers - Included” or “Freight Brokers - Excluded” schedules. They are nos. 41 (Craig Roberts), 65 (Rawinder

Listes des particuliers inclus ou non dans l’unité de négociation selon l’employeur

Au moyen d’une lettre datée du 29 mai 2003, l’employeur a fourni au Conseil des listes des personnes qui, selon lui, faisaient partie de l’unité de négociation, de même que des «courtiers-chauffeurs ou des autres employés ou courtiers qu’il considère comme exclus de l’unité de négociation en raison de leurs activités ou de leur situation distinctes et de l’absence de communauté d’intérêts avec les employés de l’unité de négociation, ou pour tout autre motif».

L’employeur estimait que 186 personnes en tout faisaient partie de l’unité de négociation. Leurs noms sont indiqués à l’**annexe «A»** (Chauffeurs d’agence préposés au transport de marchandises (3)), l’**annexe «C»** (Courtiers inclus préposés au transport de marchandises (71)), l’**annexe «F»** (Courtiers-chauffeurs inclus (43)), l’**annexe «I»** (Courtiers de Moving inclus (21)*) et l’**annexe «K»** (Employés de la société (48)).

** Prière de prendre note que le nombre indiqué par l’employeur est erroné et qu’il faudrait plutôt lire 18, ce qui ramène à 183 l’estimation du nombre de personnes faisant partie de l’unité.*

L’employeur estimait que 108 personnes en tout étaient exclues de l’unité de négociation. Leurs noms sont indiqués à l’**annexe «D»** (Courtiers inclus préposés au transport de marchandises (46)), l’**annexe «G»** (Courtiers-chauffeurs exclus (32)) et l’**annexe «J»** (Courtiers de Moving exclus (30)).

La lettre de l’employeur datée du 29 mai 2003 et les annexes sont ci-jointes et constituent la **pièce «2.»**

Dans les listes des courtiers jointes à la lettre de l’employeur, soit les **annexes «B», «C», «D», «H» et «J»**, les noms de certains courtiers reviennent plus d’une fois:

Annexe «B» *Tous les courtiers préposés au transport de marchandises pour le compte de Mackie Moving Systems du 30 avril 2003.* Une fois les noms en double supprimés, il reste 81* courtiers-chauffeurs au 30 avril 2003.

Annexe «C» *Courtiers inclus préposés au transport de marchandises, au 30 avril 2003.* Une fois les noms en double supprimés, il reste 57* courtiers inclus.

Annexe «D» *Courtiers inclus préposés au transport de marchandises, au 30 avril 2003.* Une fois les noms en double supprimés, il reste 27* courtiers inclus.

**Prière de prendre note qu’il y a 81 courtiers dans la liste englobant tous les courtiers préposés au transport de marchandises et un total de 84 courtiers dans les listes combinées englobant les courtiers inclus préposés au transport de marchandises et les courtiers exclus préposés au transport de marchandises. La différence s’explique de la façon suivante:*

a) Il y a quatre courtiers dans la liste de «tous les courtiers préposés au transport de marchandises» dont les noms n’apparaissent ni dans la liste des «courtiers inclus préposés au transport de marchandises» ni dans celle des «courtiers

Sony Sekon), 103 (Vasyl Yarmouych), and 105 (Sukpal Purewal);

(b) There are three brokers on the “Freight Brokers - Included” schedule who do not appear on the “All Freight Brokers” schedule. They are nos. 27 (Kevin Hodgins), 63 (Ranbir Toor), and 64 (Kuldip Kaila); and

(c) There are four brokers on the “Freight Brokers - Excluded” schedule who do not appear on the “All Freight Brokers” schedule. They are nos. 2 (Charles Haugh), 22 (Jas Bhullar), 27 (Yadwinder Dhaliwal) and 44 (Jarrett Walker).

Schedule “H” Moving Brokers - Consolidated List (Divided) as of April 30, 2003. Once duplicate names are removed, there are a total of 41 brokers on this list.

Schedule “J” Moving Brokers - Excluded Commission as at April 30, 2003;
Moving Brokers - Excluded A-Fleet as at April 30, 2003;
Moving Brokers - Excluded as at April 30, 2003.

Once duplicate names are removed, there are a total of 23 brokers on this list.

Attached as **Exhibit “3”** are Employer’s schedules with the duplicate names of brokers struck out.

The actual numbers of persons included in and excluded from the bargaining unit as of April 30, 2003, is as follows:

<i>Included:</i>	
Schedule “A”	3
Schedule “C”	57
Schedule “F”	43
Schedule “I”	18
<u>Schedule “K”</u>	<u>48</u>
Total	169

<i>Excluded:</i>	
Schedule “D”	27
Schedule “G”	32
<u>Schedule “J”</u>	<u>23</u>
Total	82

Investigation of Individual’s Excluded from the Bargaining Unit

According to the Employer’s letter, the Employer determined whether the brokers were included in or excluded from the bargaining unit based on “the brokers’ response to the question as to whether or not they depended upon Mackie for their income”. The status of individual broker-drivers was determined based on “the status of the broker for whom they were driving. If a broker is included, a driver driving for him is also included. Similarly, any drivers driving for a broker who is excluded from the bargaining unit are also excluded from the bargaining unit”.

exclus préposés au transport de marchandises». Il s’agit des chauffeurs n^{os} 41 (Craig Roberts), 65 (Rawinder Sony Sekon), 103 (Vasyl Yarmouych) et 105 (Sukpal Purewal);

b) Il y a trois courtiers dans la liste des «courtiers inclus préposés au transport de marchandises» dont les noms n’apparaissent pas dans la liste de «tous les courtiers préposés au transport de marchandises». Il s’agit des courtiers n^{os} 27 (Kevin Hodgins), 63 (Ranbir Toor), et 64 (Kuldip Kaila);

c) Il y a quatre courtiers dans la liste des «courtiers exclus préposés au transport de marchandises» dont les noms n’apparaissent pas dans la liste de «tous les courtiers préposés au transport de marchandises». Il s’agit des courtiers n^{os} 2 (Charles Haugh), 22 (Jas Bhullar), 27 (Yadwinder Dhaliwal) et 44 (Jarrett Walker).

Annexe «H» Courtiers de Moving - liste regroupée (divisée), au 30 avril 2003. Une fois les noms en double supprimés, il reste 41 courtiers en tout.

Annexe «J» Courtiers de Moving à la commission, exclus au 30 avril 2003;
Courtiers de Moving, flotte A, exclus au 30 avril 2003;
Courtiers de Moving exclus au 30 avril 2003.

Une fois les noms en double supprimés, il reste 23 courtiers en tout dans cette liste.

La **pièce «3»** ci-jointe est constituée des listes fournies par l’employeur après suppression des noms en double.

Le nombre réel d’employés inclus ou non dans l’unité de négociation au 30 avril 2003 s’établit comme suit:

<i>Inclus:</i>	
Annexe «A»	3
Annexe «C»	57
Annexe «F»	43
Annexe «I»	18
<u>Annexe «K»</u>	<u>48</u>
Total	169

<i>Exclus:</i>	
Annexe «D»	27
Annexe «G»	32
<u>Annexe «J»</u>	<u>23</u>
Total	82

Recherche des faits sur les particuliers exclus de l’unité de négociation

L’employeur indique dans sa lettre qu’il s’est fondé sur la «réponse des courtiers à la question de savoir s’ils tiraient leur revenu du travail effectué pour Mackie» pour déterminer s’ils faisaient partie ou non de l’unité de négociation. Le statut de chacun des courtiers-chauffeurs a été déterminé en fonction du «statut des courtiers qui les emploient. Si le courtier est inclus, le chauffeur l’est aussi. De même, les chauffeurs employés par un courtier qui est exclu de l’unité de négociation sont aussi considérés comme exclus».

By further letter dated June 19, 2003, the Employer provided the Board with the contact information for the Freight Brokers - Excluded (**Schedule “D”**), Broker Drivers (**Schedule “G”**), and Moving Brokers - Excluded (**Schedule “J”**) so that the Board could carry out an investigation of the status of the persons whom the Employer had indicated were excluded.

...

Investigation of the Excluded Brokers

Introduction

On September 18, 2003, the Employer forwarded the Board a list of *Current Active Excluded (Freight) Brokers* (as at September 18, 2003), including deleted (freight) brokers since the list was last provided to the Board (an updated **Schedule “D”** to the Employer’s May 29, 2003 letter) and a list of *Current Active Excluded Moving Brokers* (as at September 18, 2003) (an updated **Schedule “G”** to the Employer’s May 29, 2003 letter) along with contact information for the individuals on the lists. A copy of these two lists, with confidential information removed and duplicate names struck out, is attached as **Exhibit “4”**.

The Board was subsequently provided with new updated lists (and contact information) for *Freight Brokers - Excluded as of October 6, 2003* (a new updated **Schedule “D”** to the Employer’s May 29, 2003 letter) and *Moving Brokers - Excluded as of October 6, 2003* (a new updated **Schedule “J”** to the Employer’s May 29, 2003 letter). A copy of these two lists, with confidential information removed and duplicate names struck out, is attached as **Exhibit “5”**.

Notification of the Board’s impending investigation in the form of a memorandum to each broker from Dean Mackie was distributed on or about September 30, 2003. A copy of the memorandum is attached as **Exhibit “6”**.

On Thursday, October 2, 2003, the Board commenced its investigation of the status of the excluded brokers.

Information

Out of the 24 brokers who the Employer had excluded, the investigating officer was successful in contacting 23 of them, and obtained the following information:

Freight Brokers

Murray Hammond employs 7 drivers who drive for Mackie and Sunoco. He has one driver who drives full-time for Mackie, and three who drive part-time for Mackie. Of the three who drive part-time for Mackie, one is not a full-time driver, but fills in when required which equates to approximately one run per month. The two others, one of which is Murray Hammond, both drive full-time, but primarily for Sunoco. They will complete a run or two a month to fill in for the full-time Mackie driver or will complete a Mackie run if there is a demand and they have time available.

Dans une autre lettre datée du 19 juin 2003, l’employeur fournit les coordonnées des courtiers exclus préposés au transport de marchandises (**annexe «D»**), des courtiers-chauffeurs (**annexe «G»**) et des courtiers de Moving exclus (**annexe «J»**) afin que le Conseil puisse obtenir des renseignements supplémentaires sur le statut des personnes que l’employeur considère comme exclus.

...

Recherche des faits sur les courtiers exclus

Introduction

Le 18 septembre 2003, l’employeur a fait parvenir au Conseil une liste des *courtiers exclus (préposés au transport de marchandises) actuellement actifs* (au 18 septembre 2003) en indiquant les noms qui avaient été supprimés depuis que la dernière liste avait été fournie au Conseil (mise à jour de l’**annexe «D»** jointe à la lettre de l’employeur datée du 29 mai 2003), une liste des *courtiers de Moving exclus actuellement actifs* (au 18 septembre 2003) (mise à jour de l’**annexe «G»** jointe à la lettre de l’employeur datée du 29 mai 2003), ainsi que leurs coordonnées. Les deux listes épurées (après suppression des renseignements confidentiels et des noms en double) constituent la **pièce «4»** ci-jointe.

Le Conseil a ensuite reçu de nouvelles listes à jour (ainsi que les coordonnées) des *courtiers exclus préposés au transport de marchandises au 6 octobre 2003* (nouvelle mise à jour de l’**annexe «D»** jointe à la lettre de l’employeur datée du 29 mai 2003) et des *courtiers de Moving exclus au 6 octobre 2003* (nouvelle mise à jour de l’**annexe «J»** jointe à la lettre de l’employeur datée du 29 mai 2003). Les deux listes épurées (après suppression des renseignements confidentiels et des noms en double) constituent la **pièce «5»** ci-jointe.

Chaque courtier a été avisé de la tenue imminente de l’enquête du Conseil au moyen d’une note de service distribuée par Dean Mackie le 30 septembre 2003 ou vers cette date. La note de service constitue la **pièce «6»** ci-jointe.

L’enquête du Conseil visant à faire la lumière sur le statut des courtiers exclus a commencé le jeudi 2 octobre 2003.

Information

L’agent enquêteur a réussi à communiquer avec 23 des 24 courtiers considérés comme exclus par l’employeur et à obtenir les renseignements suivants:

Courtiers préposés au transport de marchandises

Murray Hammond emploie sept chauffeurs qui travaillent pour Mackie et Sunoco. Il y a en un qui conduit à temps plein pour Mackie et trois à temps partiel. Parmi ces trois chauffeurs, il y en a un qui ne travaille pas à temps plein mais fait des remplacements au besoin, ce qui représente environ un trajet par mois. Les deux autres, dont Murray Hammond, conduisent tous les deux à temps plein, mais principalement pour Sunoco. Ils effectuent un trajet ou deux par mois en remplacement du chauffeur à temps plein de Mackie ou acceptent un trajet de Mackie lorsqu’il y a un besoin et que leur emploi du temps le leur permet.

Bill Wellman currently owns three tractors and employs 4 to 5 drivers at any given time. His drivers and himself drive for Mackie full-time.

Peter Dhunna employs 16 drivers, 8 are full-time with Mackie and 8 are full-time elsewhere. Mr. Dhunna does not drive except to replace one of his drivers.

Jagmeet Swagh owns a dozen tractors. He has 5 tractors and 6 drivers that are full-time with Mackie. The other 7 trucks are full-time elsewhere. He does not drive himself except to replace a driver.

Manbinder Grewal operates a business with Sukpal Brar. Together they have 7 tractors. Four are driven by 6 full-time drivers who work solely with Mackie, and the remaining three are driven by three full-time drivers elsewhere. Manbinder Grewal drives one of the three trucks that does not haul with Mackie. Sukpal Brar drives only when a replacement driver is necessary. Mr. Brar, who I spoke to, estimates that 50% of their business is with Mackie.

Davinder Bhandhol owns three tractors that are driven by himself and two other drivers. All three drive full-time with Mackie. Mr. Bhandhol advises that 10% of the time he is hauling for Mackie but from time to time he arranges his own back-hauls which he estimates account for 90% of the business on the truck that he drives. His two drivers haul for Mackie 100% of the time.

Puran Dhaliwal has three tractors. One of them is with Mackie fulltime. He normally employs two full-time drivers and drives full-time himself, with one driver driving full time for Mackie and himself and his other driver driving full time elsewhere. At the moment he is short one driver, being the driver for the Mackie truck.

Sukpal Brar (see Manbinder Grewal above)

Brian Freeman only owns one tractor. He doesn't drive it. It is driven by his one full-time driver and hauls exclusively for Mackie. He also has a pool of part-time drivers that he can call upon to replace his full-time driver when necessary.

Eric Smith owns three tractors. Two of them are at Mackie and haul only for Mackie. He normally employs one full-time driver for each truck and has two part-time people (a full-time police officer and a full-time bus driver) that drive for him from time to time as well, however, his two full-time drivers have quit and he is looking for two new full-time drivers. Right now his Mackie trucks are only working when the part-time drivers are available to work. He drives the third truck elsewhere on a full-time basis.

Eric Boruch has three tractors which are driven by two full-time drivers and himself. He also drives full-time. Only one of his trucks hauls for Mackie, which it does exclusively. It is driven by one of his full-time drivers.

Bill Wellman possède actuellement trois tracteurs et emploie en tout temps de quatre à six chauffeurs, qui, tout comme lui, travaillent à temps plein pour Mackie.

Peter Dhunna emploie 16 chauffeurs; huit travaillent à temps plein pour Mackie et les huit autres travaillent à temps plein pour d'autres. M. Dhunna ne conduit pas lui-même, sauf pour remplacer l'un de ses chauffeurs.

Jagmeet Swagh possède une douzaine de tracteurs. Six chauffeurs et cinq tracteurs sont utilisés à temps plein par Mackie. Les sept autres camions sont utilisés à temps plein par d'autres. M. Swagh ne conduit pas lui-même, sauf pour remplacer l'un de ses chauffeurs.

Manbinder Grewal exploite une entreprise avec Sukpal Brar. Ils possèdent ensemble sept tracteurs. Quatre sont utilisés par six chauffeurs à temps plein qui travaillent uniquement pour Mackie, et les trois autres par trois chauffeurs qui travaillent à temps plein pour d'autres. Manbinder Grewal conduit l'un de ces trois camions. Sukpal Brar conduit seulement quand il manque un chauffeur. M. Brar, avec qui je me suis entretenu, estime que le travail effectué pour Mackie représente la moitié de leur chiffre d'affaire.

Davinder Bhandhol possède trois tracteurs, qu'il conduit avec deux autres chauffeurs. Ils travaillent tous les trois à temps plein pour Mackie. M. Bhandhol m'a informé qu'il conduisait pour Mackie 10% (*sic*) du temps, mais qu'il lui arrivait de trouver des chargements pour le retour et que cela représentait, selon lui, 90% (*sic*) de son travail. Les deux autres chauffeurs transportent uniquement des chargements pour Mackie.

Puran Dhaliwal possède trois tracteurs, dont l'un est utilisé par Mackie à temps plein. Il emploie généralement deux chauffeurs à temps plein. L'un conduit à temps plein pour Mackie et l'autre travaille, tout comme lui, à temps plein pour d'autres. Il lui manque actuellement un chauffeur, soit celui qui conduit le camion utilisé par Mackie.

Sukpal Brar (voir Manbinder Grewal ci-dessus).

Brian Freeman possède seulement un tracteur, qu'il ne conduit pas personnellement. C'est un chauffeur à temps plein qui conduit le tracteur exclusivement pour Mackie. Il dispose aussi d'un bassin de chauffeurs auxquels il peut faire appel au besoin pour remplacer son chauffeur à temps plein.

Eric Smith possède trois tracteurs. Deux sont utilisés exclusivement par Mackie. Il emploie généralement un chauffeur à temps plein pour chaque camion et fait appel à deux autres chauffeurs à temps partiel (un policier à temps plein et un conducteur d'autobus à temps plein) de temps à autre. Cependant, les deux chauffeurs à temps plein ont démissionné et il est actuellement à la recherche de remplaçants. À l'heure actuelle, les camions réservés à Mackie sont utilisés uniquement quand les chauffeurs à temps partiel sont disponibles. Il conduit le troisième camion pour d'autres à temps plein.

Eric Boruch possède trois tracteurs, qu'il conduit à temps plein avec deux autres chauffeurs. L'un des camions est utilisé exclusivement par Mackie et il est conduit par l'un des chauffeurs à temps plein.

Paul Laflamme James Laflamme advises that his father Paul Laflamme is a silent partner in his business. The business owns only one tractor which James Laflamme drives full-time. James Laflamme describes himself as a dependent contractor with Mackie who loads are arranged by Mackie. He gets dispatched by Mackie, has a Mackie satellite system installed in his tractor. While he could hire a driver to fill in for him, that driver would have to be approved by Mackie.

Ranjit Kailla owns three tractors. Two of the three are driven full-time by himself and his brother elsewhere. He employs two full-time drivers to drive the third tractor which hauls exclusively for Mackie. At one time he drove the Mackie tractor, and he may again. He fills in for his Mackie drivers if one of them has an appointment or if the load is on a weekend.

Suresh Sharma could not be reached.

J/G Sidhu: Jaskaur and Gursewak Sidhu own four tractors and have five drivers. Two of these tractors haul for Mackie exclusively. One of the two trucks with Mackie is driven by a full-time employee. The other is driven by Gursewak Sidhu. Their three other full-time drivers do not haul for Mackie; one driver drives one truck and the other truck is driven by the other two drivers together, each working full-time. Jaskaur Sidhu drives only to fill in. They estimate that 50% of their business comes from Mackie.

Moving Brokers

Terry Smith owns his own tractor and hauls a Mackie-owned trailer for the HPP division. He hauls for Mackie exclusively. The Mackie name is written on the side of his tractor. He drives full-time, but may hire a driver to drive for him once or twice a year. He is dispatched by Mackie using an open board system. He puts his name into line-up as soon as he gets in and he moves up the line until he is assigned a load. He pays his licence fees through payroll deduction. The tractor ownership is in both his and Mackie's name for insurance purposes.

Marco Fortin owns four tractors and employs full-time drivers to drive them. Each tractor has Mackie written on the side of it and is used to haul exclusively for Mackie, but as much as 5-10% of his business is other customers' good where he arranges back-haul. He does not drive except to replace a driver a necessary.

Jim Pollard owns only one tractor and does not employ drivers. He works full time hauling cars for Mackie but sometimes does work on the side. When he is contacted to do a private haul he puts the work through Mackie for insurance reasons. Mackie is written on the side of his trailer, and he is under Mackie's license and insurance. Mackie dispatches him.

Paul Laflamme James Laflamme m'a informé que son père, Paul Laflamme, était un associé passif dans son entreprise. Celle-ci possède un tracteur seulement et c'est lui qui le conduit à temps plein. Il se décrit comme un entrepreneur dépendant de Mackie, qui lui fournit du travail. Les trajets lui sont attribués par le répartiteur de Mackie et il a un système de transmission par satellite appartenant à Mackie dans son camion. Il pourrait certes embaucher un chauffeur pour conduire à sa place, mais Mackie devrait d'abord donner son approbation.

Ranjit Kailla possède trois tracteurs. Son frère et lui-même en conduisent deux à temps plein pour d'autres. Deux chauffeurs à temps plein conduisent le troisième tracteur, qui sert exclusivement au transport de chargements pour Mackie. Il a déjà conduit le tracteur utilisé par Mackie et pourrait le conduire de nouveau. Il remplace les chauffeurs travaillant pour Mackie quand l'un d'eux a un rendez-vous, ou la fin de semaine.

Il a été impossible de joindre **Suresh Sharma**.

J/G Sidhu: Jaskaur et Gursewak Sidhu possèdent quatre tracteurs et emploient cinq chauffeurs. Deux des tracteurs sont utilisés exclusivement par Mackie. L'un d'eux est conduit par un chauffeur à temps plein, l'autre par Gursewak Sidhu. Les trois autres chauffeurs à temps plein ne travaillent pas pour Mackie; l'un conduit un camion et les deux autres en conduisent un autre en tandem, chacun travaillant à temps plein. Jaskaur Sidhu fait uniquement du remplacement. Ils estiment que le travail effectué pour Mackie représente la moitié de leur chiffre d'affaire.

Courtiers de Moving

Terry Smith possède son propre tracteur et tire une remorque appartenant à Mackie pour la division «HPP». Il travaille exclusivement pour Mackie. La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur. Il conduit à temps plein, mais il peut embaucher quelqu'un, une ou deux fois par année, pour le remplacer. Les trajets lui sont attribués par Mackie à partir du tableau d'affichage des trajets. Il inscrit son nom à la fin de la liste dès son arrivée et progresse dans cette liste jusqu'à ce qu'on lui attribue un trajet. Il paie ses droits de permis par prélèvement sur son salaire. Il est copropriétaire du camion avec Mackie pour les fins de l'assurance.

Marco Fortin possède quatre tracteurs et emploie un certain nombre de chauffeurs à temps plein. La raison sociale de Mackie est affichée sur chaque tracteur, qui est utilisé exclusivement par Mackie. Cependant, le transport de chargements pour d'autres clients au retour représente de 5 à 10% de son chiffre d'affaire. Il ne conduit pas lui-même, sauf pour remplacer un chauffeur au besoin.

Jim Pollard possède un tracteur seulement et il n'emploie pas de chauffeurs. Il transporte des voitures à temps plein pour Mackie, mais il lui arrive d'accepter du travail à titre particulier. Dans ces cas-là, il fait transiter le travail par Mackie pour les fins de l'assurance. La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté de sa remorque. Il détient un permis établi au nom de Mackie et est couvert par son assurance. C'est aussi Mackie qui lui attribue les trajets.

Bill Wellman (see summary under Freight Brokers, above).

Brant McNamee owns his own tractor and trailer, the latter he purchased from Mackie. Mackie and McNamee Transport are both written on the side of his tractor. He hauls cars for Mackie but when he does not have a full load he arranges to haul cars for other persons/companies as well. He only hauls for others as part of a Mackie load. He advises Mackie when he does this for insurance purposes. The truck is licensed and registered to Mackie for insurance reasons but the fees, including insurance, are paid by McNamee Transport.

Dave Ardies drives full-time exclusively for Mackie. He is an owner-operator, and owns both his tractor and trailer. The Mackie name is on the side of the tractor. The rig is licensed to Mackie, and both his name and Mackie's name are on the ownership. Mackie pays his license fees but he reimburses Mackie. He lives in Quebec where he owns a service station and is dispatched by Mackie from there. He doesn't participate in Mackie training.

Mark Ulrich is another owner-operator. He owns the tractor - Mackie owns the trailer. He drives full time hauling cars for Mackie in an enclosed trailer. His tractor says Mackie on the side. Mackie pays for the license and he reimburses Mackie. He is dispatched through Mackie.

Analysis

As was stated above, the Employer, in its May 29, 2003 letter, explained that it had determined whether the brokers were included in or excluded from the bargaining unit based on "the brokers' response to the question as to whether or not they depended upon Mackie for their income".

...

Investigation of Excluded Broker-Divers

Introduction

On October 20, 2003, the Board received an updated **Schedule "G"**, being a list of *Mackie Moving Systems - Broker-Divers as of October 16, 2003*, along with contact information. The list, containing 57 names, up from the 32 names that were provided as of April 30, 2003, with confidential information removed, is attached as **Exhibit "8"**.

A memorandum, which is attached as **Exhibit "9"**, was delivered to the broker-drivers on October 21, 2003, and the Board commenced its investigation of the status of the excluded broker-drivers on Thursday, October 23, 2003.

Information

Out of the 57 broker-drivers on the list supplied by the Employer, the Officer was successful in contacting 30 of them, and obtained the following information:

Bill Wellman (voir la rubrique Courtiers préposés au transport de marchandises, qui précède).

Brant McNamee possède son propre tracteur et sa propre remorque, laquelle lui a été vendue par Mackie. Les raisons sociales de Mackie et de McNamee Transport sont toutes les deux affichées sur le côté de son tracteur. Il transporte des voitures pour Mackie, mais quand le chargement n'est pas complet, il en transporte pour d'autres. Il ne fait cela que lorsqu'il travaille pour Mackie et il en informe la société pour les fins de l'assurance. Le permis et l'immatriculation du camion sont établis au nom de Mackie pour les fins de l'assurance, mais les droits, y compris les primes d'assurance, sont payés par McNamee Transport.

Dave Ardies conduit à temps plein pour Mackie exclusivement, à titre de propriétaire-exploitant. Il est propriétaire du tracteur et de la remorque. La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur. Le permis du tracteur-remorque est établi au nom de Mackie. Le certificat d'immatriculation est pour sa part établi à son nom et au nom de Mackie. La société paie les droits de permis, qu'il lui rembourse. Il habite au Québec, où il est propriétaire d'une station-service, et c'est son point de départ quand Mackie lui attribue des trajets. Il ne participe pas aux séances de formation offertes par Mackie.

Mark Ulrich est lui aussi un propriétaire-exploitant. Il est propriétaire du tracteur, Mackie de la remorque. Il transporte à temps plein des voitures pour Mackie dans une remorque fermée. La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté de la remorque. Mackie paie les droits de permis, qu'il lui rembourse. Les trajets lui sont attribués par Mackie.

Analyse

Tel que mentionné précédemment, l'employeur a précisé, dans sa lettre datée du 29 mai 2003, qu'il s'était fondé sur la «réponse des courtiers à la question de savoir s'ils tiraient leur revenu du travail effectué pour Mackie».

...

Recherche des faits au sujet des courtiers-chauffeurs exclus

Introduction

Le 20 octobre 2003, le Conseil a reçu une mise à jour de l'**annexe «G»**, soit la liste des *courtiers-chauffeurs de Mackie Moving Systems au 16 octobre 2003* et leurs coordonnées. La liste de 57 noms - qui en comptait 32 au 30 avril 2003 - épurée (les renseignements confidentiels ont été supprimés) constitue la **pièce «8»** ci-jointe.

Une note de service, qui constitue la **pièce «9»** ci-jointe, a été adressée aux courtiers-chauffeurs le 21 octobre 2003 et le Conseil a commencé sa recherche des faits sur le statut des courtiers-chauffeurs exclus le jeudi 23 octobre 2003.

Information

L'agent enquêteur a réussi à joindre 30 des 57 courtiers-chauffeurs dont les noms apparaissent dans la liste fournie par l'employeur et a obtenu les renseignements suivants:

Ahluwalia Anwrag drives full time for Jasmeet Swagh (an excluded freight broker according to the Employer). He always pulls Mackie loads; and both the tractor that he drives and the trailer have the Mackie name on the side.

Sukhjant Bhangu. Through an interpreter, Mr. Bhangu said that he drives full-time for Harpreet (this name does not appear on the broker lists supplied by the Employer), who has a truck with Mackie. He always drives a Mackie truck.

Balbir Bhanthha no longer hauls for Mackie, having purchased his own tractor. He does container work elsewhere.

Satwinder Brar quit his job hauling loads for Mackie on October 25, 2003. Starting October 26, 2003, he will be driving for someone else (Ken Tuck) elsewhere.

Fern Brethour and her husband owns a tractor which she drives full-time together with her husband. The trailers they haul are owned by Mackie. The Mackie name is written on the side of the tractor and the trailer. Mackie pays the license and insurance but Ms. Brethour and her husband reimburse Mackie.

Arnold Dart drives full time for Murray Hammond (an excluded freight broker, according to the Employer), always hauling Mackie freight. Both the tractor that he drives and the trailer have the Mackie name on the side. All of his work is Mackie work. He is paid by Murray Hammond, but dispatched by Mackie. He communicates with Mackie via a satellite system located in the tractor.

Through a cousin translating for **Iqual Deol**, the Officer found that Mr. Deol drives full time for Peter Dhunna (an excluded freight broker, according to the Employer). The tractor he drives and the trailer he pulls says Mackie on the side. He hauls General Motors loads to the United States and back.

Rachpal Gill does not haul for Mackie any more.

Baljit Goraya drives full-time for Balvinder Basra (an included freight broker, according to the Employer (see Schedule "C")). Both the tractor and the trailer say Mackie on the side. He hauls General Motors products. He is paid by Balvinder Basra, but dispatched by Mackie. He communicates with Mackie via a satellite system installed in the tractor.

Ranvir Grewal works for Peter Dhunna full time, hauling Mackie loads (for General Motors). The side of the tractor and the trailer have Mackie's name on them. He is paid by Peter Dhunna, and dispatched by Mackie. If he has a problem, he contacts Mackie dispatch. He communicates with Mackie via a satellite system in the tractor.

Ahluwalia Anwrag est employé à temps plein par Jasmeet Swagh (un courtier exclus préposé au transport de marchandises, selon l'employeur). Il transporte toujours des chargements pour Mackie et la raison sociale de la société est affichée sur le côté du tracteur et de la remorque.

Sukhjant Bhangu. Avec l'aide d'un interprète, M. Bhangu a indiqué qu'il était employé à temps plein par Harpreet (ce nom ne se trouve pas dans les listes de courtiers fournies par l'employeur), qui est copropriétaire d'un camion avec Mackie. Il a affirmé qu'il conduisait toujours un camion de Mackie.

Balbir Bhanthha ne transporte plus de chargements pour Mackie depuis qu'il a fait l'acquisition d'un tracteur. Il transporte des conteneurs pour d'autres.

Satwinder Brar a cessé de transporter des chargements pour Mackie le 25 octobre 2003. À partir du 26 octobre 2003, il conduira pour quelqu'un d'autre (Ken Tuck).

Fern Brethour et son mari possèdent un tracteur qu'ils conduisent ensemble à temps plein. Les remorques appartiennent à Mackie. La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur et de la remorque. Mackie paie les droits et permis et les primes d'assurance, que M^{me} Brethour et son mari lui remboursent.

Arnold Dart est employé à temps plein par Murray Hammond (un courtier exclu préposé au transport de marchandises, selon l'employeur) et transporte toujours des marchandises pour Mackie. La raison sociale de Mackie est affichée sur le tracteur qu'il conduit et sur la remorque. Il travaille exclusivement pour Mackie. Il est payé par Murray Hammond, mais les trajets lui sont attribués par Mackie. Il communique avec Mackie au moyen d'un système de transmission par satellite installé dans le tracteur.

Par l'entremise d'un cousin faisant office d'interprète, l'agent a appris que **Iqual Deol** était employé à temps plein par Peter Dhunna (un courtier exclu préposé au transport de marchandises, selon l'employeur). La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur et de la remorque. Il transporte des produits de General Motors aller-retour aux États-Unis.

Rachpal Gill ne transporte plus de chargements pour Mackie.

Baljit Goraya est employé à temps plein par Balvinder Basra (un courtier inclus préposé au transport de marchandises, selon l'employeur (voir l'annexe «C»)). La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur et de la remorque. Il transporte des produits de General Motors. Il est payé par Balvinder Basra, mais les trajets lui sont attribués par Mackie. Il communique avec Mackie au moyen d'un système de transmission par satellite installé dans le tracteur.

Ranvir Grewal est employé par Peter Dhunna et transporte à temps plein des chargements pour Mackie (des produits de General Motors). La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur et de la remorque. Il est payé par Peter Dhunna et les trajets lui sont attribués par Mackie. En cas de problème, il communique avec le répartiteur de Mackie au moyen du système de transmission par satellite installé dans le tracteur.

Raj Gupta works for Paul Brar (Paul Brar's name originally showed as an excluded freight broker in Schedule "D" with Manwinder Grewal but was later removed.) full time, hauling Mackie loads (for General Motors). The side of the tractor and the trailer have Mackie's name on them. He is paid by Peter Dhunna, and dispatched by Mackie. If he has a problem, he contacts Mackie dispatch. He communicates with Mackie via a satellite system in the tractor.

Pargot Hans drives full time for a broker (unnamed). He drives the broker's truck, but all his work is Mackie work and he drives only Mackie loads. He is paid by the broker, dispatched by Mackie. Mackie is written on the side of his tractor.

Gurpreet Hunjan works full time for Manwinder Grewal (an excluded freight broker, according to the Employer) hauling Mackie loads (for General Motors). All of his work is Mackie work. The side of the tractor and the trailer have Mackie's name on them. He is paid by Manwinder Grewal, and dispatched by Mackie.

Ron Leigh drives part time for Eric Smith (an excluded freight broker, according to the Employer). He is a full-time police officer and drives for Mr. Smith when he has time off and Mr. Smith needs a driver. He normally gets very few shifts, but because Mr. Smith has no full-time driver at the moment, he has been getting more work. When he drives for Mr. Smith, he hauls Mackie loads. He also hauls part time for Verspeeten through a driver service.

Artem Mityurin drives full time for Eric Boruch (an excluded freight broker, according to the Employer) hauling exclusively for Mackie. The Mackie name is on the side of the tractor and trailer. Eric Boruch pays him, and Mackie dispatches him.

Calvin Murray drives for Rick Albert (an included freight broker, according to the Employer). He is retired from Mackie, and only works part time. When he is working for Mr. Albert, he hauls Mackie loads of General Motors parts. He is paid by Rick Albert. He is dispatched by both Mackie and Mr. Albert. Mackie is written on the side of both the tractor that he drives and the trailer he pulls.

Samur Nelson owns his own driver service, Nelson Pro Driving Service. He works as a contractor with Eric Smith. He is a full-time transit driver for the City of Whitby, and drives for Mr. Smith part time. He contacts Mr. Smith when he is available, to see if there is both a tractor and a load available to be hauled. He is paid by Eric Smith. When he wants to work, he calls Mackie to see if the truck is available, and he is dispatched by Mackie.

Raj Gupta est employé par Paul Brar (les noms de Paul Brar et Manwinder Grewal apparaissaient initialement dans la liste des courtiers exclus préposés au transport de marchandises à l'annexe «D», mais ils ont été supprimés par la suite) et transporte des chargements à temps plein pour Mackie (des produits de General Motors). La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur et de la remorque. Il est payé par Peter Dhunna et les trajets lui sont attribués par Mackie. En cas de problème, il communique avec le répartiteur de Mackie au moyen du système de transmission par satellite installé dans le tracteur.

Pargot Hans est employé à temps plein par un courtier (dont le nom n'a pas été précisé). Il conduit le camion du courtier mais transporte exclusivement des chargements pour Mackie. Il est payé par le courtier et les trajets lui sont attribués par Mackie. La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur.

Gurpreet Hunjan est employé à temps plein par Manwinder Grewal (un courtier exclu préposé au transport de marchandises, selon l'employeur) et transporte des chargements pour Mackie (des produits de General Motors). Il conduit exclusivement pour Mackie. La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur et de la remorque. Il est payé par Manwinder Grewal et les trajets lui sont attribués par Mackie.

Ron Leigh est employé à temps partiel par Eric Smith (un courtier exclu préposé au transport de marchandises, selon l'employeur). Il travaille à temps plein comme policier et conduit pour M. Smith quand son emploi du temps le lui permet et que M. Smith a besoin d'un chauffeur. Il effectue normalement très peu de quarts, mais comme M. Smith n'a pas de chauffeur à temps plein pour le moment, il est davantage sollicité. Quand il travaille pour M. Smith, c'est pour transporter des chargements pour Mackie. Il conduit également à temps partiel pour Verspeeten par l'entremise d'un service de placement de chauffeurs.

Artem Mityurin est employé à temps plein par Eric Boruch (un courtier exclu préposé au transport de marchandises, selon l'employeur) et transporte exclusivement des chargements pour Mackie. La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur et de la remorque. Il est payé par Eric Boruch et les trajets lui sont attribués par Mackie.

Calvin Murray est employé par Rick Albert (un courtier inclus préposé au transport de marchandises, selon l'employeur). Il a pris sa retraite comme employé de Mackie et travaille uniquement à temps partiel. Quand il travaille pour M. Albert, c'est pour transporter des pièces d'automobile de General Motors pour Mackie. Il est payé par Rick Albert. Les trajets lui sont attribués par Mackie et par M. Albert. La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur et de la remorque qu'il conduit.

Samur Nelson possède son propre service de chauffeurs, Nelson Pro Driving Service. Il est un sous-traitant d'Eric Smith. Il travaille à temps plein comme conducteur d'autobus pour la Ville de Whitby et conduit à temps partiel pour M. Smith. Il communique avec celui-ci dans ses temps libres pour s'informer de la disponibilité d'un tracteur et d'un chargement à transporter. Il est payé par Eric Smith. Quand il veut travailler, il appelle Mackie pour voir si le camion est disponible et Mackie lui attribue des trajets.

Tom Newton fills in for Barry and Fern Carpenter (an included freight broker, according to the Employer) and also for Craig Roberts (Craig Roberts was included in Schedule "B" as a freight broker, but his name did not appear as an excluded or included freight broker) when either of those brokers has an emergency or an appointment and cannot drive. Mr. Newton has his own driver service business.

Ken Ostler drives for Brian Freeman (an excluded freight broker, according to the Employer) when he is required, which is at the moment 2 to 3 times per month. Mr. Ostler is a full-time firefighter. When he drives for Mr. Freeman, he drives a tractor and trailer that has Mackie written on the side and he hauls General Motors automotive parts for Mackie. He is paid by Brian Freeman. From time to time he also drives for Steve Solomon (an included freight broker, according to the Employer) on the same basis. He is dispatched by Mackie.

Gursewak Sidhu drives one of the tractors that he owns with his brother, Jaskaur Sidhu as a broker (see J/G Sidhu, above). He drives one of the tractors that is devoted to Mackie.

Parvinder Riarh was driving for Paul Brar but is not driving at the moment, having quit one month ago.

Sarpreet Sekon, who spoke to the Officer through an interpreter, drives full time for Manwinder Grewal. Mackie is written on the side of the tractor and the trailer that he drives, and he only drives Mackie loads. He is paid by Mr. Grewal, and dispatched by Mackie.

Varinkerjit Shoker drives full time for Jagmeet Swagh. Both the tractor that he drives and the trailer he pulls say Mackie on the side. He hauls General Motors parts for Mackie. He is paid by Mr. Swagh, and dispatched by Mackie. He communicates with Mackie using a satellite system installed in the tractor.

Balvinder Singh has never driven for Mackie or for a broker that works with Mackie.

Kamaljit Singh drives full time for RH Trucking (RH Trucking does not appear on the lists supplied by the Employer), always driving Mackie loads. The tractor and the trailer have Mackie written on the side. He is paid by RH Trucking, and dispatched by Mackie.

Kashmir Sodhi, who spoke to the Officer using his wife as an interpreter, drives full time for Jagmeet Swagh. He always drives a tractor and trailer with Mackie written on the side. He is paid by Mr. Swagh, dispatched by Mackie and communicates with Mackie via the satellite system in the tractor.

Tom Newton est le remplaçant de Barry et Fern Carpenter (un courtier inclus préposé au transport de marchandises, selon l'employeur) et aussi de Craig Roberts (le nom de Craig Roberts apparaît dans la liste des courtiers préposés au transport de marchandises à l'annexe «B», mais rien n'indique s'il est inclus ou non) quand l'un ou l'autre de ces courtiers a un rendez-vous ou est retenu par une urgence. M. Newton possède sa propre agence de chauffeurs.

Ken Ostler conduit pour Brian Freeman (un courtier exclu préposé au transport de marchandises, selon l'employeur) selon les besoins, ce qui, à l'heure actuelle, veut dire deux ou trois fois par mois. M. Ostler travaille à temps plein comme pompier. Quand il travaille pour M. Freeman, la raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur et de la remorque qu'il conduit et il transporte des pièces d'automobile de General Motors pour Mackie. Il est payé par Brian Freeman. Il conduit aussi de temps en temps pour Steve Solomon (un courtier inclus préposé au transport de marchandises, selon l'employeur) selon les mêmes modalités. Les trajets lui sont attribués par Mackie.

Gursewak Sidhu conduit l'un des tracteurs dont il est copropriétaire avec son frère, Jaskaur Sidhu, à titre de courtier (voir J/G Sidhu, ci-dessus). Le tracteur qu'il conduit est réservé au transport de chargements pour Mackie.

Parvinder Riarh était employé par Paul Brar, mais il ne conduit pas pour l'instant, ayant remis sa démission il y a un mois.

Sarpreet Sekon, qui s'est entretenu avec l'agent par l'entremise d'un interprète, est employé à temps plein par Manwinder Grewal. La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur et de la remorque qu'il conduit et il transporte exclusivement des chargements pour Mackie. Il est payé par M. Grewal et les trajets lui sont attribués par Mackie.

Varinkerjit Shoker est employé à temps plein par Jagmeet Swagh. La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur et de la remorque qu'il conduit. Il transporte des pièces d'automobile de General Motors pour Mackie. Il est payé par M. Swagh et les trajets lui sont attribués par Mackie. Il communique avec Mackie au moyen d'un système de transmission par satellite installé dans le tracteur.

Balvinder Singh n'a jamais conduit pour Mackie ni pour un courtier travaillant avec Mackie.

Kamaljit Singh est employé à temps plein par RH Trucking (RH Trucking n'apparaît pas dans les listes fournies par l'employeur) et transporte exclusivement des chargements pour Mackie. La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur et de la remorque. Il est payé par RH Trucking et les trajets lui sont attribués par Mackie.

Kashmir Sodhi, qui s'est entretenu avec l'agent enquêteur par l'entremise de son épouse qui lui servait d'interprète, est employé à temps plein par Jagmeet Swagh. La raison sociale de Mackie est toujours inscrite sur le tracteur et la remorque qu'il conduit. Il est payé par M. Swagh, les trajets lui sont attribués par Mackie et il communique avec Mackie au moyen d'un système de transmission par satellite installé dans le tracteur.

Attila Toth has been driving full time for Mike Olsen (an included freight broker, according to the Employer) for over a year. He drives one of two trucks Mr. Olsen has with Mackie. He is paid by Mike Olsen, but considers Mackie to be his employer as well. The jobs are supplied by Mackie.

Gurminder Twiana is no longer driving for Mackie.

Malik Virender drives full time for Peter Dhunna. Mackie is written on the side of the tractor and trailer that he drives, and he hauls automotive parts. Mackie dispatches him and he communicates with Mackie using the satellite system installed in the trailer.

Les Walker drives full time for Eric Gagnon (an included freight broker, according to the Employer), and pulls exclusively Mackie loads. He is paid and dispatched by Eric Gagnon, but maintains communication with Mackie during trips. Both the tractor that he drives and the trailer he hauls say Mackie on the side.

Mark Whitefield drives full time for Cindy Brault (an included freight broker, according to the Employer). The tractor he drives and the trailer he pulls say Mackie on the side. The tractor is owned by Cindy Brault, who owns only the one tractor but does not drive it. Cindy Brault pays him, but he is dispatched by Mackie.

Analysis

The status of individual broker-drivers was determined by the Employer based on “the status of the broker for whom they were driving. If a broker is included, a driver driving for him is also included. Similarly, any drivers driving for a broker who is excluded from the bargaining unit are also excluded from the bargaining unit”.

[sic]

[10] In addition to the investigating officer’s report, the Board, in these reasons, will make reference to a letter of the employer to the Board’s labour relations officer, dated May 29, 2003. This letter contains the list discussed in the above investigating officer’s report. This letter was in response to the request from the Board that a comprehensive list of all employees at Mackie be provided by the company. That letter attaches a list of persons whom the employer contends are included or excluded from the bargaining unit as of April 30, 2003.

[11] As noted in the investigating officer’s report, the employer’s list is divided into different categories. The categories covered by the list include freight brokers, which are set out in Schedule “B”; Schedule “C” identifies certain of these freight brokers as included in the bargaining unit; and Schedule “D” identifies all of

Attila Toth est employé à temps plein par Mike Olsen (un courtier inclus préposé au transport de marchandises, selon l’employeur) depuis un peu plus d’un an. Il conduit l’un des deux camions que M. Olsen possède avec Mackie. Il est payé par Mike Olsen, mais il considère aussi Mackie comme son employeur. Les trajets lui sont attribués par Mackie.

Gurminder Twiana ne conduit plus pour Mackie.

Malik Virender est employé à temps plein par Peter Dhunna. La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur et de la remorque qu’il conduit et il transporte des pièces d’automobile. Mackie lui attribue les trajets et il communique avec le répartiteur au moyen du système de transmission par satellite installé dans la remorque.

Les Walker est employé à temps plein par Eric Gagnon (un courtier inclus préposé au transport de marchandises, selon l’employeur) et transporte exclusivement des chargements pour Mackie. Il est payé par Eric Gagnon, qui lui attribue aussi les trajets, mais il demeure en communication avec Mackie durant les trajets. La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur et de la remorque qu’il conduit.

Mark Whitefield est employé à temps plein par Cindy Brault (une courtière incluse préposée au transport de marchandises, selon l’employeur). La raison sociale de Mackie est affichée sur le côté du tracteur et de la remorque qu’il conduit. Le tracteur appartient à Cindy Brault, mais elle ne le conduit pas. Il est payé par Cindy Brault, mais les trajets lui sont attribués par Mackie.

Analyse

Pour déterminer le statut de chacun des courtiers-chauffeurs, l’employeur s’est fondé sur le «statut des courtiers qui les emploient. Si le courtier est inclus, le chauffeur l’est aussi. De même, les chauffeurs employés par un courtier qui est exclu de l’unité de négociation sont aussi considérés comme exclus».

(traduction)

[10] Dans les présents motifs de décision, le Conseil entend faire référence non seulement au rapport de l’agent enquêteur, mais aussi à une lettre que l’employeur a envoyé à l’agent des relations du travail le 29 mai 2003. On y trouve la liste mentionnée dans le rapport de l’agent enquêteur cité précédemment. Cette lettre faisait suite à une demande du Conseil visant à obtenir une liste exhaustive de tous les employés de Mackie. Une liste des employés que l’employeur considère comme inclus ou non inclus dans l’unité de négociation au 30 avril 2003 y est annexée.

[11] Ainsi qu’il est indiqué dans le rapport de l’agent enquêteur, la liste fournie par l’employeur est divisée en plusieurs catégories. La première, l’annexe «B», comprend les courtiers-chauffeurs; la deuxième, l’annexe «C», les courtiers-chauffeurs qui font partie de l’unité de négociation. Enfin, l’annexe «D» fournit la

the freight brokers whom the employer contends are excluded.

[12] Schedule “E,” provided by the employer on May 29, provides a comprehensive list of all broker-drivers as of April 30, 2003. The brokers listed in Schedule “F” are the broker-drivers whom the employer contends are included in the bargaining unit. Schedule “G” sets out the broker-drivers whom the employer contends are not included in the bargaining unit.

[13] Schedule “H” provides a consolidated list of moving brokers as of April 30, 2003. Schedule “I” indicates which of these drivers are contended by Mackie to be included in the bargaining unit and Schedule “J” sets out those brokers that it is contended by Mackie are excluded from the bargaining unit.

[14] It will be noted by reference that the investigating officer’s report set out above indicates the rationale utilized by the employer in preparing the lists of included and excluded brokers and broker-drivers. The investigating officer notes that the employer, in its May 29 letter, had explained that it had determined whether the brokers were included in or excluded from the bargaining unit based on the response made by the brokers to the question as to whether or not they depended on Mackie for their income. It should be recalled that the response of the employer followed a letter from the Board’s Registrar which indicated:

Mackie is also requested to separately list comprehensively those broker-drivers or other employees or brokers whom it views as excluded from the bargaining unit on the basis that their operations or situation are discreet [*sic*] and do not share a community of interest with employees in the bargaining unit or on any other basis.

[15] With respect to the drivers driving for brokers, the investigating officer’s report indicates that the status of the individual broker-drivers was determined by the employer based on the status of the broker for whom they were driving. If a broker was included, the driver driving for him was also included and if a broker was excluded, any broker-driver driving for him was also excluded from the bargaining unit on the employer’s list and in the position taken by the employer. The issues arising from this will be considered below.

III - Parties’ Positions

[16] At the hearing of the within matters, the Board considered the submissions of counsel for the employer

liste de tous les courtiers-chauffeurs que l’employeur considère comme exclus de l’unité de négociation.

[12] L’annexe «E», fournie par l’employeur le 29 mai, renferme la liste complète de tous les courtiers-chauffeurs au 30 avril 2003. Les noms apparaissant à l’annexe «F» sont ceux des courtiers-chauffeurs que l’employeur considère comme inclus dans l’unité de négociation. L’annexe «G» fournit la liste des courtiers-chauffeurs qui sont considérés comme exclus.

[13] L’annexe «H» renferme la liste globale des courtiers de Moving au 30 avril 2003. L’annexe «I» indique lesquels sont considérés par Mackie comme inclus dans l’unité de négociation et l’annexe «J», ceux qui sont considérés comme exclus.

[14] On remarquera en consultant le rapport cité précédemment, que l’agent enquêteur y indique les critères sur lesquels l’employeur s’est appuyé pour dresser les listes des courtiers et des courtiers-chauffeurs inclus et exclus. Il précise que, dans sa lettre datée du 29 mai, l’employeur indique avoir tenu compte de la réponse des courtiers à la question de savoir s’ils tiraient leur revenu du travail effectué pour Mackie pour déterminer s’ils faisaient partie ou non de l’unité de négociation. Rappelons que la correspondance de l’employeur faisait suite à une lettre du greffier du Conseil dans laquelle on peut lire ce qui suit:

Il est également demandé à Mackie de dresser une liste exhaustive distincte des courtiers-chauffeurs ou des autres employés ou courtiers qu’il considère comme exclus de l’unité de négociation en raison de leurs activités ou de leur situation distinctes et de l’absence de communauté d’intérêts avec les employés de l’unité de négociation, ou pour tout autre motif.

[15] Pour ce qui est des chauffeurs employés par des courtiers, le rapport de l’agent enquêteur indique que, pour déterminer le statut de chacun d’entre eux, l’employeur s’est fondé sur le statut des courtiers qui les emploient. Si le courtier était inclus, le chauffeur l’était aussi et vice versa, comme en témoignent la liste établie par l’employeur et le point de vue qu’il a défendu. Les questions qui découlent de l’application de ce critère sont examinées ci-après.

III - Positions des parties

[16] À l’audience, le Conseil a pris en considération les observations respectives des procureurs de l’employeur

and counsel for the applicant as well as the previous written submissions of the parties respecting the positions taken in respect of inclusions in or exclusions from the bargaining unit. The consideration of submissions of counsel generally followed the listing set out in the above report of the investigating officer.

[17] As a first issue, the investigating officer's report sets out the names of 24 brokers excluded by the employer in its correspondence and discussions with the union. In the course of making submissions to the Board in the oral proceedings, counsel for the employer conceded that nine of the 24 brokers identified by it as excluded previously, should be included within the bargaining unit on the basis of the information supplied to the investigating officer of the Board. Those nine brokers are Mr. Bill Wellman, Mr. Davender Bhandhol, Mr. Brian Freeman, Mr. Paul Laflamme, Mr. Terry Smith, Mr. Marco Fortin, Mr. Jim Pollard, Mr. Brant McNamee and Mr. Mark Ulrich. On the basis of the evidence before it and considering the employer's clear indication that it is in agreement that these brokers are included in the bargaining unit, the Board finds that all of the above brokers are in the bargaining unit.

[18] There was extensive argument in respect of the remaining brokers. It is useful to consider the specific characteristics and circumstances of certain of those brokers to develop a picture in respect of their factual circumstances. It is also necessary to consider carefully the Board's previous findings and conclusions with respect to the inclusion or exclusion of certain brokers in the defined bargaining unit.

[19] While the situation of the brokers and their drivers had already been considered in detail in *Mackie Moving Systems Corporation*, [2002] CIRB no. 156; and 80 CLRBR (2d) 195, it was argued by counsel for Mackie in the present proceedings that the definition of the scope of the relevant bargaining unit should be in accordance with the principles set out in the decision of the predecessor Canada Labour Relations Board in *Brookville Transport Limited* (1991), 84 di 146; and 15 CLRBR (2d) 128 (CLRB no. 856), and those set out in *Canadian Broadcasting Corporation* (1987), 70 di 26 (CLRB no. 629). The Board is not in complete agreement with the employer's position in this respect. As will appear from the excerpts from *Mackie Moving Systems Corporation*, *supra*, set out below, the Board has considered the principles of the *Brookville Transport Limited*, *supra*, case already in *Mackie*

et du syndicat ainsi que les observations écrites soumises plus tôt par les parties sur les positions adoptées concernant l'inclusion ou non des différentes personnes dans l'unité de négociation. De façon générale, les observations des procureurs ont été examinées en respectant l'ordre des listes présentées dans le rapport de l'agent négociateur cité précédemment.

[17] Le rapport de l'agent enquêteur dresse en premier lieu la liste des 24 courtiers que l'employeur considère comme exclus tant dans sa correspondance que dans ses pourparlers avec le syndicat. Dans le cadre de son exposé devant le Conseil, le procureur de l'employeur a admis que neuf des 24 courtiers d'abord considérés comme exclus devraient être inclus dans l'unité de négociation sur la foi des renseignements fournis à l'agent enquêteur. Il s'agit de MM. Bill Wellman, Davender Bhandhol, Brian Freeman, Paul Laflamme, Terry Smith, Marco Fortin, Jim Pollard, Brant McNamee et Mark Ulrich. Compte tenu de la preuve présentée et du fait que l'employeur a clairement indiqué qu'il convenait que ces courtiers faisaient partie de l'unité de négociation, le Conseil conclut que les courtiers mentionnés ci-dessus sont tous inclus dans l'unité de négociation.

[18] Les autres courtiers ont fait l'objet d'arguments étoffés. Il convient de se pencher sur les caractéristiques de certains d'entre eux et les faits les concernant afin de mieux comprendre leur situation. Il faut aussi examiner attentivement les conclusions auxquelles le Conseil en est arrivé précédemment en ce qui concerne l'inclusion ou non de certains courtiers dans l'unité de négociation définie.

[19] Même si la situation des courtiers et de leurs chauffeurs avait déjà été examinée en détail dans l'affaire *Mackie Moving Systems Corporation*, [2002] CCRI n° 156; et 80 CLRBR (2d) 195, le procureur de Mackie a fait valoir en l'espèce que la portée de l'unité de négociation pertinente devrait être définie en fonction des critères énoncés dans la décision rendue par l'ancien Conseil canadien des relations du travail dans l'affaire *Brookville Transport Limited* (1991), 84 di 146; et 15 CLRBR (2d) 128 (CCRT n° 856), ainsi que dans l'affaire *Société Radio-Canada* (1987), 70 di 26 (CCRT n° 629). Le Conseil ne partage pas complètement le point de vue de l'employeur à cet égard. Comme on pourra en juger à la lecture des passages de la décision rendue dans l'affaire *Mackie Moving Systems Corporation*, précitée, reproduits ci-après, le Conseil a déjà appliqué les principes

Moving Systems Corporation, supra, in relation to the specific facts found to exist in respect of the actual bargaining unit at Mackie. In the Board's view, the *Brookville Transport Limited, supra*, case is of course relevant, but since it has already been interpreted and applied to the present circumstances, that application should be the starting point.

[20] In *Mackie Moving Systems Corporation, supra*, the Board applied the relevant precedents and defined the appropriate bargaining unit at Mackie and determined the inclusion or exclusion of brokers and their drivers in the terms set out in that decision with reference to the specific facts before it. The Board found that the Mackie operation, generally speaking, was a single integrated and coordinated business enterprise and that the appropriate bargaining unit was an all-employee unit including most brokers and their drivers, with certain limited exclusions.

[21] For present purposes, it should be noted that the bargaining unit description includes all employees, expressly includes owner-operators and/or brokers and also includes drivers for owner-operators and/or brokers who provide transport services only to Mackie. The bargaining unit description excludes only those brokers and their drivers whose operations or situation are found by the Board to be more discrete and who do not fully share a community of interest with employees in the bargaining unit.

[22] On this basis, three brokers operating with relative independence from Mackie's integrated operation and their drivers were found not to be included in the relevant bargaining unit because of their lack of integration into the operations of Mackie, their relative independence and their consequently different community of interest.

[23] The Board generally set out the above in paragraph 200 of *Mackie Moving Systems Corporation, supra*:

[200] Like Mr. Hammond and Mr. Pomeroy, Mr. Hill and his drivers appear to operate somewhat more at arm's length from Mackie. While the Board is of the view that the greater independence of Hill's operations might not necessarily mean that he and his employees should not be viewed as Mackie

énoncés dans l'affaire *Brookville Transport Limited*, précitée, aux faits particuliers de l'affaire *Mackie Moving Systems Corporation*, précitée, en ce qui concerne la composition réelle de l'unité de négociation de Mackie. Selon le conseil, il est indéniable que l'affaire *Brookville Transport Limited*, précitée, est pertinente en l'espèce, mais comme ses principes ont déjà été interprétés et appliqués aux faits de la présente, son application devrait servir de point de départ.

[20] Dans l'affaire *Mackie Moving Systems Corporation*, précitée, le Conseil a appliqué la jurisprudence pertinente et défini l'unité des employés de Mackie habile à négocier collectivement, après quoi il a déterminé qui, parmi les courtiers et les chauffeurs, était inclus ou exclu en vertu des principes établis dans cette décision, en s'appuyant sur les faits particuliers dont il disposait. Le Conseil en est ainsi arrivé à la conclusion que, dans l'ensemble, les activités de Mackie constituaient une entreprise commerciale unique, intégrée et coordonnée et que l'unité habile à négocier collectivement englobait tous les employés, y compris la plupart des courtiers et de leurs chauffeurs, à quelques exceptions près.

[21] Il convient de préciser en l'espèce que l'unité de négociation définie englobe tous les employés, y compris expressément les propriétaires-exploitants et courtiers ainsi que les chauffeurs employés par eux qui offrent leurs services exclusivement à Mackie. Seuls sont exclus les courtiers et les chauffeurs dont les activités ou la situation sont considérées comme distinctes par le Conseil et qui n'ont pas de véritable communauté d'intérêts avec les employés de l'unité de négociation.

[22] S'appuyant sur ces critères, le Conseil en est arrivé à la conclusion que trois courtiers qui exploitaient leur entreprise de façon relativement indépendante de l'entreprise intégrée de Mackie, et leurs chauffeurs, ne faisaient pas partie de l'unité de négociation en raison de leur non-intégration à l'entreprise de Mackie, de leur relative indépendance et, dès lors, de leur communauté d'intérêts différente.

[23] Cette conclusion est formulée, pour l'essentiel, au paragraphe 200 de l'affaire *Mackie Moving Systems Corporation*, précitée:

[200] À l'instar de MM. Hammond et Pomeroy, M. Hill et ses chauffeurs semblent être plus indépendants de Mackie. Même si le Conseil est d'avis que cela ne signifie pas nécessairement que M. Hill et ses employés ne devraient pas être considérés comme des employés de Mackie, il est manifeste que leur

employees, it does appear that their community of interest is somewhat different and on this basis they are not included in the bargaining unit.

(pages 90; and 276)

[24] The exclusion of a limited group of brokers from the all-employees unit at Mackie, therefore, was based on a review of extensive evidence including facts showing a separation of their operations from the broadly integrated Mackie operations, a significant level of independence on the part of the three brokers and their drivers excluded expressly by the Board and the consequence that these individuals did not appear to share a community of interest with the employees in the bargaining unit. It should be noted as well that there was agreement between the applicant bargaining agent and the employer that one of the brokers, Mr. Pomeroy, and his employees should be excluded. In view of the circumstances, the Board found that those noted brokers and their drivers should be excluded from the bargaining unit.

[25] It is important to note that the evidence before the Board only supported such a finding in respect of the three brokers at that time, Mr. Pomeroy, Mr. Hammond and Mr. Hill. With respect to the other brokers employed by Mackie at that time, evidence before the Board indicated that such brokers and their drivers generally shared a community of interest, were more integrated into Mackie operations and hence fell within the bargaining unit.

[26] It should be noted that the Board's findings in respect of the three expressly excluded brokers turned on a detailed consideration of their level of integration with Mackie's operations, their independence from Mackie, their somewhat discrete community of interest, and upon the positions taken by the applicant and the employer.

[27] The detailed and specific facts before the Board at that time are set out in *Mackie Moving Systems Corporation, supra*, in which the Board indicated:

[219] In the case at hand, with respect to the broker-drivers directly under contract to Mackie who themselves drive and who do not themselves employ drivers, there is no doubt in the Board's view considering the evidence, that all of the criteria enunciated in the *Code* definition as set out in each of clauses (a) and (c), including a situation of economic dependency are

communauté d'intérêts est suffisamment différente pour justifier leur exclusion de l'unité de négociation.

(pages 90; et 276)

[24] L'exclusion d'un groupe restreint de courtiers de l'unité de négociation englobant tous les employés de Mackie a donc été fondée sur l'examen de la preuve volumineuse fournie par les parties, y compris des faits indiquant que leurs activités étaient distinctes des activités généralement intégrées de Mackie, sur l'important niveau d'indépendance des trois courtiers et de leurs chauffeurs expressément exclus par le Conseil, et sur le fait qu'en conséquence, ces personnes n'avaient pas de communauté d'intérêts avec les employés membres de l'unité de négociation. Précisons aussi que la requérante et l'employeur étaient tous deux d'avis que l'un des courtiers, M. Pomeroy, et ses employés, devaient être exclus. Eu égard aux circonstances, le Conseil a conclu qu'il convenait d'exclure de l'unité de négociation les courtiers susmentionnés et leurs chauffeurs.

[25] Il importe de préciser que la preuve dont disposait le Conseil à ce moment-là ne permettait d'en arriver à une telle conclusion qu'en ce qui concernait trois courtiers, MM. Pomeroy, Hammond et Hill. Dans le cas des autres courtiers employés à ce moment par Mackie, la preuve indiquait que ceux-ci, et les chauffeurs qu'ils employaient, avaient généralement une communauté d'intérêts, qu'ils étaient davantage intégrés dans l'entreprise de Mackie et qu'ils devaient donc faire partie de l'unité de négociation.

[26] Mentionnons que les conclusions du Conseil, en ce qui concerne les trois courtiers expressément exclus, résultaient d'un examen approfondi de leur niveau d'intégration aux activités de Mackie, de leur indépendance par rapport à la société, de leur communauté d'intérêts quelque peu distincte, ainsi que des positions adoptées par la requérante et l'employeur.

[27] Les faits particuliers dont le Conseil a tenu compte à ce moment-là sont exposés en détail dans l'affaire *Mackie Moving Systems Corporation*, précitée, dans laquelle on peut lire ce qui suit:

[219] En l'espèce, en ce qui concerne les courtiers-chauffeurs ayant conclu un contrat directement avec Mackie qui conduisent eux-mêmes les camions et n'emploient pas d'autres chauffeurs, le Conseil est convaincu, en s'appuyant sur l'ensemble de la preuve, que tous les critères énoncés dans le libellé des alinéa a) et c) de la définition du *Code*, dont la

present. The owners of the vehicle (the brokers) are party to a written contract; they are required under the terms of the contract to operate the vehicle to haul goods in accordance with the terms thereof; and they retain the amount that remains after Mackie has deducted the amounts to which it is entitled under the terms of the contract. Additionally, on the facts, all of the individuals who own and drive their vehicle for Mackie without exception appear to be economically dependent on Mackie, they derive all their revenue from Mackie.

[220] Specifically, the facts reveal that:

- brokers are party to identical or nearly identical contracts imposed by Mackie; there is no individual negotiation and whatever "collective" negotiation took place under the umbrella of the Broker Committee resulted in a contract that was largely unilaterally imposed on individual brokers by Mackie;
- the trailers hauled by the brokers are owned by Mackie, as are the Satellite Communications System the brokers are required to have and use; brokers are required to pay a fee for use of the Satellite Communications System (article 25 of the contract);
- the brokers generally use Mackie's CVOR and fleet insurance and reimburse Mackie for their costs. Although the employer attempted to convince the Board that this was optional, the facts demonstrate that this is in fact a contractual requirement imposed by Mackie (articles 28 and 31 of the contract);
- the license plates on the brokers' tractors are generally in Mackie's name as these must be registered in the same name as the CVOR;
- the brokers are required to reimburse Mackie for the cost of the plate;
- Mackie's bidding system operates on the basis of seniority within Mackie rather than being truly competitive (article 34 of the contract);
- brokers may opt to be placed on Mackie's open board if they do not have a bid run;
- the employer attempted to convince the Board that brokers were free to drive for other companies, but the facts are that the brokers do not drive for anyone else and derive all of their income from Mackie; the employer was unable to prove otherwise; during the GM strike when the brokers did some work for other companies, they were largely dependent upon Mackie to find the work for them and they worked through and were paid by Mackie for this work;
- the brokers' tractors are required to display Mackie's name (article 23 of the contract);
- brokers are required to attend mandatory training sessions put on by Mackie, and are paid by Mackie for attending (article 24 of the contract);
- brokers are dispatched by Mackie, must maintain communication with Mackie, and their pickup and delivery

situation de dépendance économique, sont présents. Les propriétaires des véhicules (les courtiers) sont partie à un contrat écrit; ils sont tenus, en vertu de ce contrat, de fournir le véhicule pour transporter des marchandises dans les conditions qui y sont prévues; et ils conservent le montant qui leur reste après que Mackie a déduit le montant qu'il a le droit de déduire en vertu du contrat. En outre, les faits révèlent que tous les particuliers, sans exception, qui possèdent leur propre véhicule et qui conduisent pour Mackie sont placés sous la dépendance économique de Mackie, dont ils tirent tous leurs revenus.

[220] Plus particulièrement, les faits révèlent ce qui suit:

- les courtiers sont partie à des contrats identiques ou presque identiques imposés par Mackie; il n'y a pas de négociation individuelle et les quelques négociations «collectives» qui se sont déroulées sous l'égide du comité des courtiers ont abouti à un contrat que Mackie a imposé aux divers courtiers, à toutes fins utiles;
- les remorques que transportent les courtiers appartiennent à Mackie, de même que le système de communication par satellite qu'ils sont obligés d'installer et d'utiliser; les courtiers doivent payer un droit d'utilisation de ce système de communication (article 25 du contrat);
- de façon générale, les courtiers utilisent l'IUVU et l'assurance de flotte de Mackie dont ils lui remboursent le coût. L'employeur a tenté de convaincre le Conseil que ces éléments étaient optionnels, mais les faits démontrent qu'il s'agit bien d'une exigence de Mackie (articles 28 et 31 du contrat);
- les plaques d'immatriculation apposées sur les tracteurs routiers des courtiers appartiennent généralement à Mackie car elles doivent être inscrites au même nom que les IUVU;
- les courtiers doivent rembourser les droits d'immatriculation à Mackie;
- le système de postulation est fondé sur l'ancienneté dans l'entreprise de Mackie, plutôt que sur la concurrence (article 34 du contrat);
- les courtiers peuvent demander d'être inscrits au tableau d'affichage de Mackie s'ils n'ont pas obtenu de parcours dans le cadre du processus de postulation;
- l'employeur a tenté de convaincre le Conseil que les courtiers étaient libres d'accepter des contrats pour d'autres compagnies, mais les faits indiquent qu'ils travaillent exclusivement pour Mackie, qui est leur unique source de revenu; l'employeur a été incapable de prouver le contraire; durant la grève chez GM où les courtiers ont exécuté des contrats pour d'autres compagnies, c'est Mackie qui, dans la plupart des cas, leur a déniché ces contrats et qui les a rémunérés pour le travail exécuté;
- les courtiers sont tenus d'afficher la raison sociale de Mackie sur leur tracteur routier (article 23 du contrat);
- les courtiers sont obligés d'assister à une séance de formation donnée par Mackie, qui les rémunère à cette fin (article 24 du contrat);
- les courtiers reçoivent leurs instructions de Mackie; ils doivent demeurer en communication avec Mackie, et leurs

times are scheduled by Mackie, and their mileage and often hours of work and the amount of their remuneration are determined by Mackie;

- a broker may locate a back haul on his own if Mackie dispatch is unable to find one, but only retains a \$50.00 bonus and not all of the revenue derived from the back haul;

- brokers are generally subject to the same rules, regulations and directives as are Mackie's salaried drivers and its agency drivers;

- brokers are screened and tested by Mackie before they are given a contract (schedule "C" of the contract);

- brokers are subject to progressive discipline imposed by Mackie, including termination (article 20 of the contract);

- brokers do not have the right to determine their itinerary, and are paid only for predetermined mileage imposed by Mackie;

- some brokers are required to wear Mackie uniforms, the others encouraged to do so;

- brokers are required to use Mackie's paperwork system, and submit all paperwork to Mackie;

- article 4 of the broker contract provides that if a broker offers its services to another business (even though the evidence before the board was that none had) he is to provide the line-haul revenue to Mackie; the same article requires the brokers to obey and carry out all reasonable orders and directions given by Mackie;

- article 17 requires the broker to have a regular starting time, notify the company if he is unable to report; maintain regular contact with Mackie dispatcher, and never return to the warehouse without first notifying the dispatcher;

- article 21 requires the broker to keep and maintain his equipment in good condition and to subject the equipment to company inspection;

- brokers may qualify for safety and performance bonuses paid by Mackie (articles 32 and 35);

- Mr. Meagher testified that it would not be realistic for individual brokers to expect that the Lead Logistic providers and GM would contract directly with them.

[221] All of the above demonstrate beyond any doubt that the brokers are not only economically dependent upon Mackie, but also under its direct control in the day-to-day performance of their duties. The Board finds that the brokers directly under contract with Mackie who work continuously for Mackie alone and who do not employ other individuals are Mackie's

délais de livraison, leur kilométrage et, souvent même, leurs heures de travail et leur salaire sont déterminés par Mackie;

- les courtiers peuvent trouver eux-mêmes des chargements à rapporter si le service de répartition de Mackie est incapable de le faire, mais ils touchent seulement une prime de 50\$, le reste de l'argent allant à Mackie;

- les courtiers sont généralement assujettis aux mêmes règles, règlements et directives que les chauffeurs salariés de Mackie et les chauffeurs d'agence;

- Mackie effectue une présélection des courtiers et leur fait subir des examens avant de leur attribuer un contrat (annexe «C» du contrat);

- les courtiers peuvent faire l'objet de mesures disciplinaires progressives allant jusqu'à la résiliation du contrat (article 20 du contrat);

- les courtiers n'ont pas le droit d'établir leur propre itinéraire et sont rémunérés seulement pour un nombre prédéterminé de kilomètres établi par Mackie;

- un certain nombre de courtiers sont obligés de porter les uniformes de Mackie, les autres sont encouragés à en faire autant;

- les courtiers sont tenus d'utiliser les formulaires de Mackie et de soumettre tous les documents à Mackie;

- l'article 4 du contrat prévoit que le courtier qui offre ses services à une autre entreprise (même si la preuve soumise au Conseil a établi qu'il n'en était rien) doit remettre à Mackie le revenu tiré de cette activité; le même article oblige les courtiers à obéir à toutes les directives raisonnables données par Mackie;

- l'article 17 oblige les courtiers à commencer leur journée de travail à heure fixe, à aviser la compagnie s'ils ne peuvent se présenter au travail, à demeurer en communication avec le service de répartition de Mackie, et à ne jamais retourner à l'entrepôt avant d'avoir d'abord avisé le service de répartition;

- l'article 21 oblige les courtiers à garder leur véhicule en bon état et à le faire inspecter par la compagnie;

- les courtiers ont le droit de recevoir des primes de sécurité et de rendement payées par Mackie (articles 32 et 35);

- dans le cadre de son témoignage, M. Meagher a affirmé que les courtiers ne peuvent raisonnablement pas s'attendre à ce que GM et les fournisseurs principaux de services de logistique concluent directement des contrats avec chacun d'eux.

[221] Tous les faits décrits ci-dessus démontrent clairement que les courtiers sont non seulement placés sous la dépendance économique de Mackie, mais aussi qu'ils sont directement contrôlés par la compagnie dans l'exécution quotidienne de leurs tâches. Le Conseil en arrive à la conclusion que les courtiers ayant conclu un contrat directement avec Mackie qui

employees and are entitled to bargain collectively as dependent contractors under the provisions of the *Code*.

[222] There are two other groups of brokers, some drive for brokers who also work only for Mackie. Others drive for brokers who derive their revenue from at least two sources.

[223] Concerning Mr. Pomeroy and the other brokers and who do not drive themselves, the applicant union has indicated that it does not wish to represent them, as in its view they are business people and not employees. The evidence presented to the Board confirms this, and the Board finds that these persons are not employees. These individuals generally do not drive exclusively for Mackie on a continuous basis.

[224] The fact that they may occasionally replace their drivers when they are not available does not confer upon them the status of employees. The evidence has established that there are three such brokers, Messrs. Murray Hammond, Art Pomeroy and D. Hill. These individuals supply tractors and drivers not only to Mackie but also to other companies, Verspeeten in the case of Mr. Pomeroy, Bartlett and Sunoco in the case of Mr. Hammond, and Trimack in the case of Mr. Hill; thus it cannot be said that they are economically dependent on Mackie to the degree of those who derive their income exclusively from Mackie, as they derive only a portion of their income from that contractual relationship. The evidence established that Mr. Pomeroy, Mr. Hammond and Mr. Hill also employed a number of drivers, some of whom worked for Mackie.

[225] There are also certain other brokers whose situation is distinguishable from that of Mr. Hammond, Mr. Hill and Mr. Pomeroy and their drivers. These brokers employ drivers but they themselves also drive full time for Mackie and derive all their revenue from Mackie. Some of these individuals, indeed most of them, fall under category (a) of the dependent contractor definition. In the Board's view, the above analysis concerning brokers without drivers also applies to them. Not only do these brokers meet the *Code* definition of "dependent contractor" under section (a) of the definition, but they are in fact economically dependent on Mackie and subject to all of the elements of day-to-day control by Mackie that are enumerated above. The Board finds that all brokers who derive all of their income from Mackie and are their employees of Mackie are entitled to collective bargaining under the *Code*. The drivers from Quebec, based upon Mr. Fortin's evidence fall within section (a) of the definition. On the evidence all are economically dependent on Mackie. Additionally, their degree of independence and operational distinctiveness is not such that they should be excluded. Therefore, they are included.

travaillent de façon continue pour la seule entreprise de Mackie et qui n'emploient pas d'autres chauffeurs sont des employés de Mackie et qu'ils ont le droit de négocier collectivement à titre d'entrepreneurs dépendants en vertu des dispositions du *Code*.

[222] Il existe deux autres groupes de courtiers; certains d'entre eux conduisent des camions pour des courtiers qui travaillent aussi exclusivement pour Mackie. Les autres conduisent des camions pour des courtiers qui ont à tout le moins deux sources de revenu.

[223] En ce qui concerne M. Pomeroy et les autres courtiers qui ne conduisent pas eux-mêmes les camions, le syndicat requérant a indiqué qu'il ne souhaitait pas les inclure dans l'unité de négociation parce qu'il considère que ce sont des gens d'affaires, non des employés. La preuve soumise au Conseil confirme cet état de fait, et le Conseil conclut que ces personnes ne sont pas des employés de Mackie. De façon générale, elles ne conduisent pas de camions exclusivement pour Mackie de manière régulière.

[224] Le fait qu'il leur arrive de prendre la place de leurs chauffeurs lorsque ces derniers ne sont pas disponibles ne leur confère pas le statut d'employés. La preuve a établi que ces courtiers sont au nombre de trois, MM. Murray Hammond, Art Pomeroy et D. Hill. Ils fournissent des tracteurs routiers et des chauffeurs non seulement à Mackie, mais aussi à d'autres compagnies, Verspeeten dans le cas de M. Pomeroy, Bartlett et Sunoco dans le cas de M. Hammond, et Trimack dans le cas de M. Hill. Par conséquent, on ne peut dire qu'ils sont placés sous la dépendance économique de Mackie au même titre que ceux qui tirent leur revenu exclusivement des contrats exécutés pour Mackie, parce que cette relation contractuelle est seulement l'une de leurs sources de revenu. La preuve a établi que MM. Pomeroy, Hammond et Hill emploient aussi des chauffeurs, dont certains travaillent pour Mackie.

[225] Il y a également un certain nombre de courtiers dont la situation est différente de celle de MM. Hammond, Hill et Pomeroy et de leurs chauffeurs. Ces courtiers emploient des chauffeurs, mais ils conduisent aussi des camions à plein temps pour Mackie qui est leur unique source de revenu. Un certain nombre de ces personnes, en fait la quasi-totalité d'entre elles, sont visées par le libellé de l'alinéa a) de la définition d'«entrepreneur dépendant». De l'avis du Conseil, l'analyse se rapportant aux courtiers sans chauffeur qui est présentée ci-dessus s'applique aussi à eux. En plus d'être visés par le libellé de l'alinéa a) de la définition d'«entrepreneur dépendant» énoncée dans le *Code*, ces courtiers sont aussi placés sous la dépendance économique de Mackie dans les faits et sont assujettis à tous les éléments du contrôle quotidien exercé par Mackie qui sont énumérés précédemment. Le Conseil en arrive à la conclusion que tous les courtiers qui tirent la totalité de leurs revenus des contrats conclus avec Mackie sont des employés de Mackie et qu'ils ont droit de négocier collectivement en vertu du *Code*. Compte tenu du témoignage de M. Fortin, les chauffeurs du Québec sont visés par le libellé de l'alinéa a) de la définition. Selon la preuve soumise, ils sont tous placés sous la dépendance économique de Mackie. En plus, leur niveau d'indépendance et le caractère distinctif de leurs opérations ne sont pas suffisants pour justifier leur exclusion. En conséquence, ils sont inclus dans l'unité de négociation.

[226] With respect to the drivers of brokers who are not clearly so economically dependent such as Mr. Pomeroy, Mr. Hammond and Mr. Hill, the Board is guided by the findings of the Canada Labour Relations Board in *Brookville Transport Limited, supra*:

“Turning now to the drivers of owner-operators, we see no valid reason why these people should be treated differently from the owner-operators for the purposes of Part I of the *Code*. They are certainly just as economically dependent on Brookville as the owner-operators. They operate vehicles which are under contract to Brookville, on Brookville’s behalf and in Brookville’s name just as the owner-operators do. The difference is, of course, that they are not direct parties to the contract and they do not supply the vehicles which they operate. They still are, however, an integral component of Brookville’s operations. Once they have been approved by Brookville to drive in its name, these drivers are obligated to operate the vehicles and to transport Brookville’s customers’ goods under terms which are stipulated in the owner-operator contracts as well as in the numerous directives from Brookville which come out periodically in the form of memoranda. Clearly, it is Brookville that these drivers should be negotiating with regard to the terms and conditions under which they operate. The owner-operators who purportedly hire them have little to do with them once they are assigned to a vehicle. Except for the occasional reporting of mileage and other such paperwork, it is really Brookville that drivers of owner-operators deal with on a day-to-day basis.

Prior to the amendments in 1984, the Board took the position on more than one occasion that drivers of owner-operators were in reality employees of the trucking company for which they were providing the services under the contract. (See *K.J.R. Associates Ltd.* (1979), 36 di 36; and [1979] 2 Can LRBR 445 (CLRBR no. 193); and *Mercury Tanklines Limited* (1984), 55 di 99 (CLRBR no. 453).) What is unclear from these decisions, which both pre-date the 1984 amendments, is whether the drivers of owner-operators were to be considered to be employees of the trucking companies in the traditional sense. There is no need to seek the answer to that question now as, with the additional powers given to the Board in 1984 vis-à-vis dependent contractors, the authority is clearly there for the Board to find that drivers of owner-operators are dependent contractors and thereby employees of an employer **for collective bargaining purposes**. Under paragraph (c) of the definition, which we will repeat for the sake of emphasis,

‘(c) any other person who, **whether or not employed under a contract of employment**, performs work or services for another person on such terms and conditions that he is, in relation to that other person, in a position of economic dependence on, and under an obligation to perform duties for, that other person;’

there are no prerequisites to be an owner, purchaser or lessee of a vehicle or to be employed under a contract of employment to qualify as a dependent contractor. All that is necessary is that the person performs work or services for another person under

[226] En ce qui concerne les chauffeurs des courtiers qui ne sont pas placés de manière aussi évidente sous la dépendance économique de Mackie, comme MM. Pomeroy, Hammond et Hill, le Conseil se fonde sur les observations formulées par le Conseil canadien des relations du travail dans l’affaire *Brookville Transport Limited*, précitée:

Passons maintenant aux chauffeurs des propriétaires-exploitants. Nous ne voyons aucune raison valable de les traiter différemment des propriétaires-exploitants eux-mêmes pour l’application de la Partie I du *Code*. Leur dépendance économique vis-à-vis de Brookville est certainement tout aussi claire que celle de ces derniers. Ils conduisent des véhicules loués à contrat à Brookville pour le compte de Brookville et au nom de Brookville, tout comme les propriétaires-exploitants. La seule différence, c’est bien entendu qu’ils ne sont pas directement parties au contrat et qu’ils ne fournissent pas les véhicules qu’ils conduisent. Ils n’en demeurent pas moins un élément intégral des activités de Brookville. Une fois que Brookville les a autorisés à conduire en son nom, ils sont tenus de conduire les camions et de transporter les marchandises des clients de Brookville selon des modalités précisées dans les contrats des propriétaires-exploitants ainsi que dans les nombreuses directives que Brookville distribue périodiquement sous forme de notes de service. C’est manifestement avec Brookville que ces chauffeurs devraient négocier leurs conditions de travail. Les propriétaires-exploitants qui les embaucheraient n’ont à peu près rien à voir avec eux une fois qu’on leur a confié un véhicule. Sauf pour déclarer leur kilométrage et quelques autres données du genre, c’est en fait avec Brookville que les chauffeurs des propriétaires-exploitants traitent quotidiennement.

Même avant que le législateur ajoute les dispositions susmentionnées au *Code* en 1984, le Conseil avait décidé dans plus d’une affaire que les chauffeurs des propriétaires-exploitants étaient en fait des employés de l’entreprise de camionnage à laquelle ils fournissaient des services à contrat. (Voir *K.J.R. Associates Ltd.* (1979), 36 di 36; et [1979] 2 Can LRBR 445 (CCRT n° 193); et *Mercury Tanklines Limited* (1984), 55 di 99 (CCRT n° 453).) Toutefois, dans ces décisions, qui ont toutes deux précédé les modifications de 1984, un point n’était pas encore tout à fait clair. Il s’agissait de savoir si les chauffeurs des propriétaires-exploitants devaient être considérés comme des employés des entreprises de camionnage au sens classique du terme. Il n’est plus nécessaire de chercher à répondre à cette question, puisque, grâce aux pouvoirs accrus dont il a été investi en 1984 à l’égard des entrepreneurs dépendants, le Conseil peut manifestement juger que les chauffeurs des propriétaires-exploitants sont des entrepreneurs dépendants et, par conséquent, des employés **aux fins de la négociation collective**. En effet, l’alinéa c) de la définition, que nous répétons pour insister sur ce point,

«c) la personne qui exécute, **qu’elle soit employée ou non en vertu d’un contrat de travail**, un ouvrage ou des services pour le compte d’une autre personne selon des modalités telles qu’elle est placée sous la dépendance économique de cette dernière et dans l’obligation d’accomplir des tâches pour elle. (c’est nous qui soulignons)»

précise bien qu’il n’est pas nécessaire qu’une personne soit propriétaire, acheteur ou locataire d’un véhicule ou qu’elle soit partie à un contrat de travail pour être réputée être un entrepreneur dépendant. Il suffit que la personne exécute un

such terms and conditions that renders the person economically dependent and under an obligation to perform the work or services for the other person. In the circumstances here, where drivers of owner-operators virtually sit in the same seat as the owner-operators, they undoubtedly fall into this category. We find them to be dependent contractors and employees of Brookville under Part I of the *Code*.

(pages 156-157; and 137-138)»

[227] Not only do these employees meet the definition of “dependent contractor,” but their situation is analogous to that of the agency drivers examined earlier in this decision. The Board therefore finds that the only drivers of these brokers who are in fact assigned by the brokers to drive for Mackie are Mackie’s employees.

[228] However, that does not conclude the matter for present purposes. The applicant requested that not only Mr. Pomeroy, but all of his drivers be excluded from the bargaining unit on the basis that their situation was not the same as the other brokers. The basis for such a distinction is that these drivers work for brokers whose level of economic dependence on their Mackie work is not as significant as it is for those who work only for Mackie or almost exclusively for Mackie and the fact that Mackie’s control over their working conditions is somewhat less direct. The Board has evidence that Mr. Pomeroy, Mr. D. Hill and Mr. Hammond also work significantly for other employers and consequently their drivers would appear to be working for enterprises less directly and completely dependent on Mackie. Additionally, their evidence disclosed that Mackie’s control over the work of their employees work was somewhat less direct. Because of the applicant’s request that such drivers not be included in the case of Mr. Pomeroy, the Board is of the view that those driving for Mr. Hammond and Mr. Hill, although employees under the relevant test, share a somewhat divergent community of interest and should, therefore, also be excluded from the defined appropriate bargaining unit.

(pages 99-104; and 282-288)

IV - Analysis and Decision

[28] The test to be applied is not the simple one of whether brokers and drivers for brokers drive at some time for another employer so that they derive some of their income elsewhere, but a more balanced and nuanced test which seeks to determine whether the brokers in question on balance are integrated into Mackie’s operations and dependent on Mackie to the extent that they fit within the statutory definition. The level or degree of economic dependency on Mackie must receive consideration as must the degree of control exercised by Mackie. If brokers or their drivers are integrated into Mackie’s operations, economically

travail ou des services pour une autre personne selon des modalités telles qu’elle dépende économiquement de celle-ci et qu’elle soit obligée de faire ce travail ou d’assurer ces services pour celle-ci. Dans la présente affaire, la situation des chauffeurs des propriétaires-exploitants est presque identique à celle de ces derniers, de sorte qu’ils doivent indubitablement être rangés dans la même catégorie. Nous concluons donc qu’ils sont eux aussi des entrepreneurs dépendants et, par conséquent, des employés de Brookville au sens de la Partie I du *Code*.

(pages 156-157; et 137-138)»

[227] Ces employés sont inclus dans le champ d’application de la définition d’«entrepreneur dépendant»; qui plus est, leur situation est analogue à celle des chauffeurs d’agence, sur laquelle le Conseil s’est penché un peu plus tôt en l’espèce. Le Conseil conclut donc que seuls les chauffeurs de ces courtiers qui conduisent en fait des camions pour Mackie sont des employés de Mackie.

[228] Il reste cependant une dernière question à trancher en l’instance. La requérante demande aussi que tous les chauffeurs de M. Pomeroy soient exclus de l’unité de négociation au motif que leur situation est différente de celle des autres courtiers. Elle fait valoir que ces chauffeurs travaillent pour des courtiers qui ne sont pas aussi dépendants économiquement des contrats attribués par Mackie que le sont ceux qui travaillent exclusivement ou presque exclusivement pour Mackie, et que cette dernière n’exerce pas un contrôle aussi direct sur leurs conditions de travail. Le Conseil a obtenu la preuve que MM. Pomeroy, D. Hill et Hammond tirent une bonne partie de leurs revenus de contrats avec d’autres employeurs; leurs chauffeurs se trouveraient ainsi à travailler pour des entreprises qui sont moins directement placées sous la dépendance économique totale de Mackie. La preuve a aussi révélé que Mackie contrôle moins directement le travail de leurs chauffeurs. Étant donné que la requérante a demandé que les chauffeurs de M. Pomeroy soient exclus de l’unité de négociation, le Conseil est d’avis que les chauffeurs travaillant pour MM. Hammond et Hill, qui entrent toutefois dans la catégorie des employés selon les critères applicables, ont une communauté d’intérêts quelque peu différente et qu’ils devraient par conséquent être exclus de l’unité jugée habile à négocier collectivement.

(pages 99-104; et 282-288)

IV - Analyse et décision

[28] Le critère qu’il convient d’appliquer n’est pas celui qui consiste simplement à déterminer si les courtiers et les chauffeurs qu’ils emploient transportent à l’occasion des chargements pour un autre employeur et tirent dès lors une partie de leur revenu d’une autre activité, mais un critère plus équilibré et nuancé ayant pour but de déterminer si, selon toute probabilité, les courtiers en cause sont intégrés dans l’entreprise de Mackie et placés sous sa dépendance économique au point où ils sont englobés dans la définition de la loi. Le niveau ou le degré de dépendance économique doit être pris en considération au même titre que le degré de contrôle

dependent and directly under Mackie's control, they may bargain collectively and should be ordinarily in the bargaining unit. In the present case, certain small and discrete groups of such employees who otherwise might have bargained collectively were excluded on the basis that it was requested that this be so, and upon examination those groups proved to have a marginally different and discrete community of interest.

[29] The employer's simple exclusion of large numbers of brokers on a basis that they also provide services to other employers, therefore, significantly expands the scope of the exclusion contemplated by the Board.

[30] Additionally, the Board found in *Mackie Moving Systems Corporation, supra*, and in the bargaining unit description, based on the facts before it that the exclusions to the all-employee bargaining unit defined as appropriate are to be limited and specific, and indicated that further exclusions would require a finding by the Board that the broker operation in question was operating in an unintegrated and discrete manner and did not fully share a community of interest with the employees in the bargaining unit.

[31] The redefinition of the bargaining unit by the employer by the exclusion of further brokers based on the simple criterion used, that of a response to the question as to whether or not they depended on Mackie for their income, without a reference to the Board, is in contradiction of the Board's decision and findings in *Mackie Moving Systems Corporation, supra*. It should be further noted that if the situation of the nine brokers mentioned above (in paragraph 18) is considered, it may be seen that the exclusion of at least a proportion of those purported to be excluded was not defensible, even on the employer's own criterion.

[32] Since no reference to the Board was undertaken, and no request that the Board proceed under section 18 of the *Code* to reconsider *Mackie Moving Systems Corporation, supra*, was filed, it would appear to be incumbent upon the parties to govern themselves in accordance with the principles set out and the matters decided in that decision.

exercé par Mackie. Si les courtiers ou leurs chauffeurs sont intégrés dans l'entreprise de Mackie et placés directement sous sa dépendance économique, ils ont le droit de négocier collectivement et devraient normalement faire partie de l'unité de négociation. En l'espèce, de petits groupes particuliers d'employés, qui auraient, par ailleurs, eu le droit de négocier collectivement, ont été exclus de l'unité au motif qu'on avait demandé qu'il en soit ainsi, et après examen, il s'est révélé que ces groupes avaient une communauté d'intérêts quelque peu différente et distincte.

[29] L'exclusion expéditive d'un grand nombre de courtiers par Mackie, au motif qu'ils fournissaient aussi des services à d'autres employeurs excède considérablement le cadre de l'exclusion envisagée par le Conseil.

[30] En s'appuyant sur les faits présentés, le Conseil a aussi conclu dans l'affaire *Mackie Moving Systems Corporation*, précitée, comme en fait foi l'unité de négociation définie, qu'il convenait de limiter de manière particulière l'exclusion des courtiers et des chauffeurs de l'unité globale jugée habile à négocier collectivement en indiquant que toute exclusion supplémentaire nécessiterait que le Conseil détermine que le courtier en question exploite son entreprise de manière non intégrée et distincte et qu'il n'a pas de communauté d'intérêts avec les employés membres de l'unité de négociation.

[31] La redéfinition de l'unité de négociation par l'exclusion de nouveaux courtiers en s'appuyant sur le simple critère utilisé par l'employeur, soit la réponse à la question de savoir s'ils tiraient leur revenu du travail effectué pour Mackie, sans en référer au Conseil, est incompatible avec la décision et les conclusions du Conseil dans l'affaire *Mackie Moving Systems Corporation*, précitée. Précisons aussi qu'il ressort clairement, à l'examen de la situation des neuf courtiers mentionnés précédemment (au paragraphe 18), que l'exclusion d'une partie du moins des courtiers et chauffeurs qui sont prétendument exclus n'est pas défendable, même en appliquant le critère établi par l'employeur.

[32] Étant donné que le Conseil n'a été saisi d'aucun renvoi ni d'aucune demande fondée sur l'article 18 du *Code* afin que soit réexaminée la décision rendue dans l'affaire *Mackie Moving Systems Corporation*, précitée, il nous apparaît que les parties sont tenues de respecter les principes établis et les conclusions du Conseil dans cette décision.

[33] The exclusions proposed by the employer must, therefore be considered in that context. As a first principle, all freight brokers are to be included in the bargaining unit unless clear evidence is presented to the Board indicating that based upon their actual circumstances their community of interest is different from that of the remaining Mackie employees. In an all-employee unit, it is not enough for the employer merely to assert that in its view one or another individual who falls within the definition of employee in the *Code* is in its view not included within the bargaining unit based upon the application of a single criterion. It is therefore appropriate that each of the individuals suggested by the employer as being excluded from the bargaining unit undergo examination in the context set out in *Mackie Moving Systems Corporation, supra*. It must be asked whether the individual in question, on the basis of the material and evidence now before the Board, clearly falls within the excluded class. If the individual does not, they will be included in the all-employee unit defined by virtue of the Board's previous findings. Since the nine brokers mentioned previously are included, the Board will not consider their situation here but will only consider the situations of those in dispute.

A - The Brokers

[34] The first of the brokers listed in the investigating officer's report is Murray Hammond. As indicated, the situation of Mr. Hammond was specifically considered by the Board in *Mackie Moving Systems Corporation, supra*, which set out the Board's description of the appropriate bargaining unit and explained the Board's rationale for the scope of the unit found to be appropriate. There is nothing in the investigating officer's report to indicate that the situation of Mr. Hammond has changed significantly from that which obtained at the time of *Mackie Moving Systems Corporation, supra*. Mr. Hammond is therefore properly excluded.

[35] The next broker to be considered is Mr. Peter Dhunna. The investigating officer's report indicates only that Mr. Dhunna employs sixteen drivers of whom eight are full-time with Mackie and eight full-time elsewhere. The fact that eight of Mr. Dhunna's drivers are assigned full-time to Mackie indicates a continuous degree of involvement there by those drivers. The working conditions of these drivers are subject to the direct control of Mackie. The level of economic

[33] La demande d'exclusion de l'employeur doit donc être examinée dans ce contexte. En premier lieu, tous les courtiers préposés au transport de marchandises doivent être inclus dans l'unité de négociation à moins que des preuves irréfutables soient présentées au Conseil indiquant que, eu égard à leur situation réelle, ils ont une communauté d'intérêts différente de celle des autres employés de Mackie. Dans le cas d'une unité englobant l'ensemble des employés, l'employeur ne peut pas juste affirmer qu'il considère qu'une ou deux personnes, dont les activités cadrent avec la définition du terme employé dans le *Code*, ne font pas partie à son avis de l'unité de négociation à cause de l'application d'un critère unique. Il convient dès lors d'examiner la situation de chacune des personnes que l'employeur considère comme exclue de l'unité de négociation en tenant compte des principes énoncés dans l'affaire *Mackie Moving Systems Corporation, précitée*. Il faut se demander, compte tenu des documents et des éléments de preuve présentés au Conseil en l'espèce, si la personne concernée entre indéniablement dans la catégorie des travailleurs exclus. Dans la négative, elle sera incluse dans l'unité globale définie par le Conseil dans sa décision antérieure. Comme les neuf courtiers mentionnés précédemment sont inclus, le Conseil se penchera uniquement sur la situation de ceux dont l'exclusion est contestée.

A - Les courtiers

[34] Le premier courtier dont le nom apparaît dans le rapport de l'agent enquêteur est M. Murray Hammond. Ainsi qu'il est indiqué, sa situation a été expressément examinée dans l'affaire *Mackie Moving Systems Corporation, précitée*, où le Conseil définit l'unité habile à négocier collectivement et expose les motifs pour lesquels il la juge habile à négocier. Rien dans le rapport de l'agent enquêteur ne permet de croire que la situation de M. Hammond a changé de façon significative depuis cette décision. M. Hammond est donc à juste titre exclu de l'unité de négociation.

[35] Le courtier suivant est M. Peter Dhunna. L'agent enquêteur indique seulement que M. Dhunna emploie 16 chauffeurs, dont huit travaillent à temps plein pour Mackie et huit autres travaillent à temps plein pour d'autres. Le fait que huit des chauffeurs de M. Dhunna sont affectés à temps plein aux activités de Mackie révèle un degré d'intégration continu à cette entreprise dans le cas de ces chauffeurs. Leurs conditions de travail sont régies directement par Mackie. L'entreprise

dependence of Mr. Dhunna's operations on Mackie, is significant. Taken together with the other evidence considered by the Board in *Mackie Moving Systems Corporation, supra*, the Mackie aspect of Mr. Dhunna's operations does appear to be integrated in Mackie's operations to the extent that the community of interest of his drivers is not evidently distinct from that of the other Mackie employees in the bargaining unit. Their situation, therefore, should be considered in that context. However, Mr. Dhunna drives only casually at Mackie and personally appears to be excluded because, as an individual not integrated into the Mackie's operations, he does not share a community of interest.

[36] The fact that a broker employs some drivers who work exclusively for Mackie and some drivers who do not, of itself, does not establish a sufficient basis that it can now be found that the employees of the brokers in question do not share a community of interest with the other employees. The economic dependence on Mackie of the drivers who drive exclusively for Mackie, their integration into Mackie's operations, the level of control Mackie, as opposed to the broker they drive for, exercises over their day-to-day working conditions, must all receive consideration. If their situation is more analogous to those within the bargaining unit than the situation of those excluded, they should be included. On this basis, Mr. Dhunna's drivers at Mackie on the evidence fall within the bargaining unit.

[37] The situation of Mr. Jagmeet Swagh is the same as that of Mr. Dhunna in the sense that his drivers are assigned to Mackie full-time and the drivers that drive full-time for Mackie carry out their day-to-day work in a manner more analogous to that of the bargaining unit drivers that fall within the bargaining unit. Mr. Swagh personally, as a casual driver, only incidentally and occasionally a part of Mackie's operations, does not.

[38] Mr. Manbinder Grewal is in a similar situation. Mr. Grewal has only a casual connection to Mackie and a different community of interest, and is not included. Mr. Grewal's operations are, however, to a significant degree economically dependent on Mackie. His drivers who regularly, continuously and in an integrated fashion

de M. Dhunna est placée dans une large mesure sous la dépendance économique de Mackie. Compte tenu des autres éléments de preuve dont le Conseil a pris en considération dans l'affaire *Mackie Moving Systems Corporation*, précitée, il semble bien que cette partie de l'entreprise de M. Dhunna soit intégrée à l'entreprise de Mackie dans la mesure où la communauté d'intérêts de ses chauffeurs n'est pas manifestement distincte de celle des autres employés de Mackie faisant partie de l'unité de négociation. C'est donc en fonction de ces paramètres qu'il convient d'examiner leur situation. M. Dhunna, en revanche, ne conduit qu'occasionnellement pour Mackie et il semble personnellement exclu vu que, en tant que particulier non intégré dans l'entreprise de Mackie, il n'a pas de communauté d'intérêts avec ses employés.

[36] Le fait qu'une partie seulement des chauffeurs employés par un courtier travaillent exclusivement pour Mackie ne constitue pas en soi un critère suffisant pour conclure en l'espèce que les employés des courtiers en cause n'ont pas de communauté d'intérêts avec les autres employés. La dépendance économique des chauffeurs qui conduisent exclusivement pour Mackie, leur intégration dans l'entreprise, le contrôle que Mackie exerce quotidiennement sur leurs conditions de travail, par rapport au contrôle exercé par le courtier qui les emploie, sont tous des critères dont il faut tenir compte. S'ils ont davantage de points communs avec les employés membres de l'unité de négociation qu'avec les chauffeurs exclus, ils devraient être inclus dans l'unité de négociation. Partant de ces principes, il ressort de la preuve dont dispose le Conseil que les chauffeurs de M. Dhunna qui travaillent exclusivement pour Mackie font partie de l'unité de négociation.

[37] La situation de M. Jagmeet Swagh est analogue à celle de M. Dhunna, en ce sens que ses chauffeurs conduisent à temps plein pour Mackie et que, dès lors, ils accomplissent leur travail quotidien d'une manière qui ressemble davantage à celle des chauffeurs faisant partie de l'unité de négociation. M. Swagh, lui-même, en tant que chauffeur occasionnel intégré accessoirement à l'entreprise de Mackie, n'est pas inclus dans l'unité.

[38] M. Manbinder Grewal se trouve dans une situation semblable. Il n'a qu'un lien occasionnel avec Mackie et sa communauté d'intérêts est différente, ce qui est suffisant pour l'exclure de l'unité. Son entreprise est toutefois placée dans une large mesure sous la dépendance économique de Mackie. Ses chauffeurs qui

drive for Mackie under Mackie's day-to-day control, are in a different situation.

[39] The evidence in respect of Mr. Puran Dhaliwal indicates that his business is located elsewhere but that one of his drivers is driving full-time with Mackie. This driver falls within the bargaining unit description and in the absence of any evidence suggesting a divergent community of interest is included, although Mr. Dhaliwal is not.

[40] The information in respect of Mr. Erik Smith indicates that two of three tractors which he provides to Mackie haul only for Mackie. They apparently drive Mackie trailers and meet many of the criteria set out in *Mackie Moving Systems Corporation, supra*. However, the evidence in respect of Mr. Smith's operations indicates that his Mackie trucks are now only working incidentally and part-time there, and that the focus of his business is elsewhere. The employer's suggestion that Mr. Smith should thereby be excluded is accepted on the basis that he is less integrated into the Mackie operations. He does not fully share the community of interest of Mackie employees and properly falls into the group which lacks the full community of interest. Should his trailers be reassigned full-time to Mackie, his situation may be reconsidered.

[41] Mr. Erik Boruch personally operates outside of the Mackie enterprise and is not included. However, one truck is at Mackie and does drive exclusively for Mackie. Because this truck has a driver assigned exclusively to Mackie and is integrated into the Mackie enterprise and is ordinarily under the day-to-day control and direction of Mackie, its driver shares a common community of interest with the other exclusively dedicated trucks and is viewed as falling within the bargaining unit.

[42] Similarly, with Mr. Ronjit Kailla, while two of his three tractors are employed elsewhere, his third tractor hauls exclusively for Mackie. The two individuals driving this vehicle fall within the bargaining unit. However, should the possibility noted by the investigating officer arise, and the individual drivers driving the Mackie vehicle commence doing so upon an

conduisent pour Mackie de façon courante, continue et intégrée et qui sont assujettis quotidiennement à son contrôle se trouvent pour leur part dans une situation différente.

[39] La preuve relative à M. Puran Dhaliwal indique qu'il travaille pour d'autres, mais que l'un de ses chauffeurs conduit à temps plein pour Mackie. Ce chauffeur est englobé dans la description de l'unité de négociation et en l'absence de preuve d'une communauté d'intérêts différente, il en fait également partie, ce qui n'est pas le cas de M. Dhaliwal.

[40] Les renseignements fournis au sujet de M. Erik Smith indiquent que deux des trois tracteurs qu'il fournit à Mackie servent uniquement au transport de chargements pour cette société. Ils tirent apparemment des remorques appartenant à Mackie et satisfont à bon nombre des critères énoncés dans l'affaire *Mackie Moving Systems Corporation*, précitée. En revanche, la preuve relative aux activités de M. Smith indique qu'à l'heure actuelle, les camions réservés à Mackie ne sont utilisés qu'une partie du temps et de façon accessoire par Mackie et que le gros des activités se déroule ailleurs. L'argument de l'employeur selon lequel M. Smith devrait dès lors être exclu est accepté vu qu'il est moins intégré dans l'entreprise de Mackie. Il n'a pas exactement la même communauté d'intérêts que les employés de Mackie, ce qui le fait entrer à juste titre dans la catégorie des courtiers n'ayant pas la communauté d'intérêts requise. Si ses remorques en viennent à être utilisées de nouveau à temps plein par Mackie, on pourra alors réexaminer la situation.

[41] M. Erik Boruch ne travaille pas personnellement pour Mackie et il est donc exclu de l'unité de négociation. En revanche, l'un de ses camions est utilisé exclusivement par Mackie. Étant donné que le chauffeur de ce camion travaille exclusivement pour Mackie, qu'il est intégré dans l'entreprise de Mackie et qu'il est ordinairement assujéti au contrôle et à la direction de Mackie de façon quotidienne, on peut dire qu'il a une communauté d'intérêts avec les autres chauffeurs travaillant exclusivement pour Mackie et qu'il fait partie de l'unité de négociation.

[42] Il en va de même de M. Ronjit Kailla. Même si deux de ses trois tracteurs sont utilisés ailleurs, le troisième sert exclusivement au transport de chargements pour Mackie. Les deux personnes qui conduisent ce véhicule font partie de l'unité de négociation. Cependant, si l'éventualité envisagée par l'agent enquêteur se réalise et que les chauffeurs

incidental, part-time and casual basis, the possibility may arise that these employees may be viewed as outside of the commonality of interest of the bargaining unit. Mr. Kailla, however, is not included as an individual not integrated into Mackie's operation.

[43] With respect to Mr. Suresh Sharma, there is no evidence that he falls outside the scope of the all-employee bargaining unit on the basis of a lack of common interest, and he is included.

[44] The evidence with respect to Mr. Jaskaur Sidhu and Mr. Gursewak Sidhu indicates that while they do have four tractors and five drivers, two of the tractors are exclusively dedicated to Mackie. Additionally, the drivers for the two trucks with Mackie are continuously employed with Mackie on a day-to-day basis and do not appear to be employed in the operations of Mr. Sidhu in a rotational manner or in a manner that would indicate anything other than that the two vehicles in question are integrated with the Mackie operations more than with the separate operations run by Mr. Jaskaur Sidhu and Mr. Gursewak Sidhu themselves. At the same time, the three other full-time drivers for Mr. Jaskaur Sidhu and Mr. Gursewak Sidhu do not haul for Mackie, but are engaged elsewhere. Obviously, these drivers do not belong within the bargaining unit. However, on the basis of the evidence before the Board, one of the two trucks with Mackie is driven by a full-time Mackie employee and this employee should be taken as being integrated within the bargaining unit. The situation is similar with Mr. Gursewak Sidhu who drives a tractor that hauls for Mackie exclusively. Mr. Gursewak Sidhu, as driver of this tractor, which is exclusively utilized by Mackie, should be taken as integrated into Mackie's operations and as being included within the bargaining unit as well. Mr. Jaskaur Sidhu, who drives only casually and whose focus appears to be elsewhere, is not included.

[45] The next broker in dispute originally excluded by Mackie was Mr. Dave Hardies. Counsel for Mackie indicated to the Board during his submissions that he did not take a strong position but that the Board should decide whether or not Mr. Hardies should be included in the bargaining unit or not, in view of the somewhat equivocal facts relating to him. The facts discovered by the investigating labour relations officer indicated that Mr. Hardies does drive full time exclusively for Mackie. Although he owns both his tractor and

travaillant pour Mackie en viennent à ne lui offrir leurs services que de manière accessoire, occasionnelle, ou à temps partiel, on pourrait alors considérer qu'ils n'ont plus aucune communauté d'intérêts avec les employés de l'unité de négociation. M. Kailla, toutefois, n'est pas inclus dans l'unité car il n'est pas intégré dans l'entreprise de Mackie.

[43] En ce qui concerne M. Suresh Sharma, rien ne permet de conclure qu'il est exclu de l'unité de négociation englobant l'ensemble des employés, faute de communauté d'intérêts. Il est dès lors inclus dans l'unité.

[44] La preuve relative à M. Jaskaur Sidhu et M. Gursewak Sidhu indique que, même s'ils ont quatre tracteurs et cinq chauffeurs, deux des tracteurs sont utilisés exclusivement par Mackie. De plus, les chauffeurs de ces deux camions sont employés de façon continue et quotidienne par Mackie et ne semblent pas travailler pour l'entreprise de M. Sidhu par roulement ou d'une manière qui indiquerait qu'ils sont moins intégrés dans l'entreprise de Mackie que dans l'entreprise distincte de MM. Jaskaur Sidhu et Gursewak Sidhu. Par contre, les trois autres chauffeurs à temps plein de MM. Jaskaur Sidhu et Gursewak Sidhu ne transportent pas de marchandises pour Mackie, leurs services étant utilisés ailleurs. De toute évidence, ces chauffeurs ne font pas partie de l'unité de négociation. Cependant, compte tenu de la preuve dont dispose le Conseil, l'un des deux camions utilisés par Mackie est conduit par un employé à temps plein de Mackie et l'on devrait considérer qu'il fait partie de l'unité de négociation. La situation de M. Gursewak Sidhu, qui conduit un tracteur exclusivement pour Mackie, est identique. En tant que chauffeur du tracteur utilisé exclusivement par Mackie, M. Gursewak Sidhu devrait aussi être considéré comme étant intégré dans l'entreprise de Mackie et inclus dans l'unité de négociation. M. Jaskaur Sidhu, qui conduit à l'occasion seulement, pour d'autres, semble-t-il, ne fait pas partie de l'unité de négociation.

[45] M. Dave Hardies est un autre courtier dont l'exclusion est en litige et qui a initialement été exclu par Mackie. Le procureur de Mackie a indiqué, dans le cadre de son exposé, qu'il laissait plutôt au Conseil le soin de déterminer si M. Hardies devrait être inclus ou non dans l'unité de négociation, vu sa situation quelque peu équivoque. D'après les renseignements recueillis par l'agent des relations de travail qui a mené l'enquête, M. Hardies conduit à temps plein exclusivement pour Mackie. Même s'il est propriétaire d'un tracteur et, fait

uncharacteristically the trailer, the Mackie name is on the side of the tractor. The rig is licensed to Mackie and Mackie pays Mr. Hardies' licensing fee. The evidence upon which the employer excluded Mr. Hardies was based on the fact that Mr. Hardies owns a service station in Quebec where he lives and he is dispatched by Mackie from that location. It was also noted that Mr. Hardies did not participate in Mackie training.

[46] On the basis of this evidence, it appears that as a driver who only drives for Mackie under the Mackie name and the Mackie license and dispatched by Mackie, on balance, Mr. Hardies is integrated into the Mackie operation to a sufficient degree that, on the evidence before the Board, he is more appropriately found to be within the scope of the bargaining unit because it is more probable than not that his community of interest in respect of his driving for Mackie is more analogous to that of those in the bargaining unit. On balance, he cannot realistically be viewed as operating a trucking operation separate from and with a community of interest distinct from that of the other Mackie drivers.

[47] The fact that an individual conducting a trucking operation exclusively as a part of the Mackie enterprise derives some income elsewhere from a different kind of enterprise should not in itself be viewed as causing that individual to be outside the community of interest of the relevant bargaining unit. The Board's tests should be applied in respect of the trucking operations of the individual concerned. Their connection with and integration into Mackie's day-to-day operations, their conditions of employment, and the community of interest with others engaged similarly should be considered. The evidence respecting brokers such as Hammond, Pomeroy and Hill was that they personally only occasionally drove for Mackie, that they operated trucking operations whose focus was broader than the Mackie operations and that as part of the broader operation provided some trucking services to Mackie. It is because the services provided were less integrated into the Mackie operations and more into the trucking services referred to and were thus distinct from Mackie's day-to-day operations together with the positions taken that they should not be included, that such drivers were found to have a distinct community of interest. On the other hand, brokers and their drivers who continuously, exclusively, regularly and principally on a day-to-day basis are integrated into Mackie's

inusité, d'une remorque, c'est la raison sociale de Mackie qui est affichée sur le tracteur. Le permis de la remorque est établi au nom de Mackie, qui en paie les droits. La preuve sur laquelle l'employeur s'est appuyé pour exclure M. Hardies était fondée sur le fait qu'il possède une station-service au Québec, où il habite, et que c'est son point de départ quand Mackie lui attribue des trajets. Le rapport indique également que M. Hardies n'a pas suivi la formation offerte par Mackie.

[46] Compte tenu de cette preuve, on peut dire qu'en tant que chauffeur qui conduit seulement pour Mackie en utilisant la raison sociale et le permis de Mackie et dont les trajets sont attribués par Mackie, M. Hardies est somme toute intégré à l'entreprise de Mackie dans une mesure suffisante pour conclure, selon la preuve présentée, qu'il convient davantage de l'inclure dans l'unité de négociation définie car il est fort probable que sa communauté d'intérêts en tant que chauffeur de Mackie se rapproche davantage de celle des membres de l'unité de négociation. Bref, il serait irréaliste de conclure que M. Hardies exploite une entreprise de transport routier distincte de celle de Mackie et qu'il n'a aucune communauté d'intérêts avec les chauffeurs de Mackie.

[47] Le fait qu'un particulier qui exploite une entreprise de transport routier exclusivement comme un élément indissociable de l'entreprise de Mackie tire une partie de son revenu d'un autre type d'entreprise ne devrait pas, en soi, être un motif suffisant pour conclure qu'il n'a pas de communauté d'intérêts avec les membres de l'unité de négociation pertinente. Les critères établis par le Conseil devraient s'appliquer aux activités de transport routier de la personne concernée. Son lien avec les activités quotidiennes de Mackie et son intégration à l'entreprise, les conditions d'emploi et la communauté d'intérêts avec les autres chauffeurs accomplissant le même travail devraient être pris en considération. La preuve relative aux courtiers comme MM. Hammond, Pomeroy et Hill révèle qu'ils conduisaient personnellement pour Mackie de façon occasionnelle seulement, qu'ils exploitaient chacun une entreprise de transport routier dont l'envergure excédait les paramètres de l'entreprise de Mackie et que, dans le cadre de cette entreprise plus vaste, ils fournissaient certains services de transport à Mackie. C'est parce que les services fournis étaient moins intégrés dans l'entreprise de Mackie que dans les services de transport routier en question et étaient donc distincts des activités quotidiennes de Mackie et que les parties ont plaidé en faveur de leur exclusion qu'il a été

operations and whose relationship with Mackie in respect of a significant portion of their operations is analogous to an employment relationship or clearly within the contemplation of the defined dependent contractor category of employees set out in the *Code*, should be viewed as falling within the bargaining unit.

B - Individuals Who Drive for Broker-Drivers

[48] It is important next to comment more specifically respecting the situation of those individuals who drive for brokers and who do not themselves provide tractors or trucks to Mackie. It is noted above on the basis of the evidence previously before it, the Board found that three brokers, that is Mr. Pomeroy, Mr. Hammond and Mr. Hill, had relatively independent operations such that while their drivers could have been found to be employees of Mackie in a manner analogous to the drivers assigned by agencies, on balance, factors indicated that the relevant brokers were somewhat more independent of Mackie and somewhat more arms length. An additional consideration in respect of these individuals was their request and the suggestion of the bargaining agent in respect of Mr. Pomeroy that both he and his drivers should not be included in the bargaining unit. However, individuals who drive exclusively for Mackie, who are integrated into Mackie's ongoing operations, whose work is controlled by Mackie to the extent of those included in the bargaining unit previously, and who are economically dependent on Mackie, should fall within the bargaining unit, unless their community of interest as relatively independent operators is different.

[49] There is no need to go through each of the individuals assigned to Mackie but driving for brokers in detail. The situation of some has been considered in the above sections. Generally speaking, there is a pattern in respect of the evidence which was provided by the individuals concerned to the investigating officer. Typically, the individuals driving for brokers that were contacted by the investigating officer indicated that they drove full time for one of the brokers

déterminé que ces chauffeurs avaient une communauté d'intérêts distincte. Par contre, les courtiers et les chauffeurs qui sont intégrés de façon continue, exclusive, courante, fondamentale et quotidienne à l'entreprise de Mackie et dont la relation avec Mackie, pour ce qui touche une bonne partie de leurs activités, s'apparente à une relation employeur-employé ou cadre de toute évidence avec la définition de la catégorie d'employés que constituent les entrepreneurs dépendants en vertu du *Code* devraient être considérés comme faisant partie de l'unité de négociation.

B - Chauffeurs employés par les courtiers-chauffeurs

[48] Il importe ensuite de formuler des observations particulières au sujet des chauffeurs employés par les courtiers qui ne fournissent pas personnellement de tracteurs ou de camions à Mackie. On a indiqué précédemment que le Conseil avait conclu, en se fondant sur la preuve dont il disposait, que trois courtiers, à savoir MM. Pomeroy, Hammond et Hill, exploitaient des entreprises relativement indépendantes, de sorte que, bien qu'on eût été en mesure de conclure que leurs chauffeurs étaient des employés de Mackie au même titre que les chauffeurs d'agence, la prépondérance de la preuve indiquait qu'ils étaient plus indépendants de Mackie. Un autre élément qui entre aussi en ligne de compte dans le cas de ces personnes est que c'est à leur demande et, dans le cas de M. Pomeroy, sur la recommandation de l'agent négociateur, qu'ils ont été exclus de l'unité de négociation avec leurs chauffeurs. Cependant, les personnes qui travaillent exclusivement pour Mackie, dont les activités sont intégrées aux activités courantes de Mackie, dont le travail est contrôlé par Mackie dans la même mesure que les employés déjà inclus dans l'unité de négociation, et qui sont placés sous la dépendance économique de Mackie, devraient être inclus dans l'unité de négociation, à moins qu'ils aient une communauté d'intérêts différente en tant que propriétaires d'une entreprise relativement indépendante.

[49] Il n'est pas nécessaire de passer en revue chacun des chauffeurs qui travaillent pour Mackie mais sont employés par des courtiers. La situation de certains d'entre eux a été examinée aux paragraphes précédents. Dans l'ensemble, il y a une tendance qui se dégage de la preuve qu'ils ont fournie à l'agent enquêteur. De façon générale, les chauffeurs avec lesquels l'agent enquêteur a communiqué ont indiqué qu'ils conduisaient à temps plein pour l'un des courtiers dont

on the list supplied by the employer working at Mackie, always pulling Mackie loads in tractors or in tractors and trailers with the Mackie name on the side of them. In general, they fell under the day-to-day close control and direction of Mackie. In general, their situation was analogous to that of the included broker-drivers set out in paragraphs 219 to 221 of *Mackie Moving Systems Corporation, supra*. On the evidence, these individuals drive exclusively for Mackie and do not appear to be involved in an independent or autonomous operation in respect of which the work for Mackie is more incidental. They appear to be integrated into the Mackie operations and not to have such a community of interest that they should fall outside the bargaining unit.

[50] Individuals on the broker-drivers list, whose evidence provided to the investigating labour relations officer indicates they always work for Mackie on this basis, include Ahluwalia Anwrag, Sukhgant Bhangu, Fern Brethour and her husband, Barry Brethour, Iqal Deol, Balgit Goraya, Ranvir Grewal, Raj Gupta, Pargot Hans, Gurpreet Hunjan, Artem Mityurin, Calvin Murray, Tom Newton, Ken Ostler, Sarpreet Sekon, Varinkerjit Shoker, Kamaljit Singh, Kashmir Sodhi, Attila Toth, Malik Virender, Les Walker, and Mark Whitefield. While the situation of some of those indicated has been generically considered in the Board's comments above respecting the brokers, a consideration of the information respecting their individual situations provided to the investigating officer only serves to confirm the Board's general comments respecting their situation. They are all included.

[51] Some comment is merited in respect of Arnold Dart and Samuel Nelson. The situation of Mr. Dart must be considered on the basis of the more specific evidence now provided because he is exclusively assigned to Mackie, although he drives for a broker whose drivers were previously excluded by the Board, Mr. Murray Hammond. It is clear, on the basis of the evidence before the Board in the investigating officer's report, that unlike the general operations of Mr. Hammond, which have a degree of detachment from Mackie, Mr. Dart is integrated into the Mackie operation and works there exclusively. Such drivers who, although assigned by brokers, exclusively drive for Mackie on a day-to-day basis and other than incidentally and casually and who thus have a strong community of interest with the drivers within the certified bargaining unit are to be viewed as falling

les noms apparaissent dans la liste fournie par Mackie et qu'ils transportaient toujours des chargements pour Mackie dans des tracteurs ou des tracteurs-remorques affichant la raison sociale de Mackie. En général, ils étaient assujettis à la direction et au contrôle étroits de Mackie au quotidien et leur situation était identique à celle des courtiers-chauffeurs inclus décrite aux paragraphes 219 à 221 de l'affaire *Mackie Moving Systems Corporation*, précitée. La preuve montre que ces chauffeurs travaillent exclusivement pour Mackie et qu'ils ne semblent pas s'adonner à une activité indépendante ou autonome qui conférerait davantage un caractère accessoire au travail effectué pour Mackie. Ils semblent être intégrés dans l'entreprise de Mackie et ne pas avoir de communauté d'intérêts qui justifierait leur exclusion de l'unité de négociation.

[50] Les courtiers-chauffeurs ayant indiqué à l'agent enquêteur qu'ils travaillaient toujours pour Mackie à ces conditions sont MM. Ahluwalia Anwrag, Sukhgant Bhangu, M^{me} Fern Brethour et son mari, M. Barry Brethour, MM. Iqal Deol, Balgit Goraya, Ranvir Grewal, Raj Gupta, Pargot Hans, Gurpreet Hunjan, Artem Mityurin, Calvin Murray, Tom Newton, Ken Ostler, Sarpreet Sekon, Varinkerjit Shoker, Kamaljit Singh, Kashmir Sodhi, Attila Toth, Malik Virender, Les Walker et Mark Whitefield. Même si la situation de certains d'entre eux a été examinée de façon générale dans les précédentes observations du Conseil relatives aux courtiers, l'examen des renseignements fournis à l'agent enquêteur pour ce qui touche leur situation particulière ne fait que confirmer ces observations générales du Conseil. Par conséquent, ils sont tous inclus dans l'unité de négociation.

[51] Il convient de formuler certaines observations concernant MM. Arnold Dart et Samuel Nelson. On doit examiner la situation de M. Dart en tenant compte des éléments de preuve particuliers fournis en l'espèce parce qu'il conduit exclusivement pour Mackie, même s'il est employé par un courtier dont les chauffeurs ont précédemment été exclus par le Conseil, c'est-à-dire M. Murray Hammond. Il se dégage clairement de la preuve soumise au Conseil dans le rapport de l'agent enquêteur que, contrairement à M. Hammond, dont les activités générales sont distinctes, dans une certaine mesure, de celles de Mackie, M. Dart est intégré dans l'entreprise de Mackie et travaille exclusivement pour la société. Les chauffeurs qui, même s'ils sont employés par des courtiers, travaillent exclusivement pour Mackie au quotidien, de manière autre qu'accessoire et occasionnelle, et qui ont donc une grande communauté

within the intent of the all-employee certification order. However, solely because of the agreement of the parties that the group of drivers to which he belongs should be excluded, Mr. Dart will remain excluded.

[52] Mr. Samor Nelson appears not to have such a close connection with Mackie's operations that he shares their community of interest. It appears that Mr. Nelson only incidentally and casually is connected with Mackie and works as a Mackie driver and as such, his community of interest is differentiated from the others to an extent that he is on the evidence not included within the bargaining unit.

[53] It should be noted that the investigating officer did not contact all 57 individuals who drive for broker-drivers on the list supplied by the employer. When contacts were made, it appeared that some individuals on the list were no longer working for Mackie for one reason or another. These employees included Balbir Bhanthha, Satwinder Brar, Rachpal Gill, Parvinder Riarh, Balvinder Singh, and Gurminder Twiana. It is of course obvious that individuals who have left the driving of Mackie trucks altogether should not be included in the relevant bargaining unit and that they should be regarded as former employees and not current ones. Any other driver, who drives on a day-to-day basis for Mackie, in the basis of the evidence now before the Board, should be taken to be in the bargaining unit.

[54] Some further comment is required respecting the evidence provided by the report of the investigating labour relations officer. In general, the report continues to show that both the brokers and the broker-drivers discussed above, fall within the definition of "dependent contractor" as set out in the *Code* and as discussed in detail in *Mackie Moving Systems Corporations, supra*. This is because the relevant individuals fall within the description set out in part (a) of that definition, or because under part (c), the individuals in question are economically dependent upon Mackie. As such dependent contractors, as a result of the provisions of the *Code*, the individuals concerned fall within the definition of "employee" in the *Code*, and hence potentially fall within the defined bargaining unit as an all-employee bargaining unit. While some individuals, who as dependent contractors are employees within the *Code*, are excluded because it is

d'intérêts avec les chauffeurs faisant partie de l'unité de négociation accréditée, doivent être considérés comme visés par l'objet de l'ordonnance d'accréditation de l'unité globale. Cependant, uniquement en raison de l'entente intervenue entre les parties selon laquelle le groupe de chauffeurs dont il fait parti doit être exclu, M. Dart doit demeurer exclu de l'unité de négociation.

[52] M. Samor Nelson ne semble pas avoir un lien aussi étroit avec Mackie au point d'avoir la même communauté d'intérêts que les employés membres de l'unité de négociation. Il semble n'être lié à Mackie et ne lui offrir ses services que de manière accessoire et occasionnelle et, à ce titre, il a une communauté d'intérêts différente au point où, sur le fondement de la preuve, il n'est pas inclus dans l'unité de négociation.

[53] Il est à noter que l'agent enquêteur n'a pas communiqué avec chacun des 57 chauffeurs qui sont employés par les courtiers-chauffeurs et dont les noms apparaissent dans la liste fournie par l'employeur. Un certain nombre de ceux à qui il a parlé ont indiqué qu'ils ne travaillaient plus pour Mackie pour une raison ou une autre. Il s'agit de MM. Balbir Bhanthha, Satwinder Brar, Rachpal Gill, Parvinder Riarh, Balvinder Singh et Gurminder Twiana. Il va certes de soi que les chauffeurs qui ont complètement cessé de conduire des camions pour Mackie ne devraient pas être inclus dans l'unité de négociation pertinente et qu'on devrait les considérer comme d'anciens employés seulement. Compte tenu de la preuve dont dispose le Conseil en l'espèce, tout autre chauffeur qui travaille quotidiennement pour Mackie devrait être inclus dans l'unité de négociation.

[54] Il convient de formuler des observations supplémentaires au sujet de la preuve présentée dans le rapport de l'agent des relations du travail qui a mené l'enquête. En général, le rapport continue de montrer que les courtiers et les courtiers-chauffeurs dont la situation a été examinée précédemment sont englobés dans la définition d'«entrepreneur dépendant» qui se trouve dans le *Code* et qui fait l'objet d'un examen approfondi dans l'affaire *Mackie Moving Systems Corporations, précitée*. La raison en est que les personnes concernées sont comprises dans le libellé de l'alinéa a) de cette définition, ou que, en vertu de l'alinéa c), elles sont placées sous la dépendance économique de Mackie. En tant qu'entrepreneurs dépendants, conformément aux dispositions du *Code*, les personnes concernées sont visées par la définition d'«employé» figurant dans le *Code* et sont dès lors susceptibles d'être incluses dans l'unité de négociation

agreed that they do not share a community of interest with the employees within the bargaining unit, all such individuals under the *Code* provisions, particularly should their community of interest change, are potentially members of the defined all-employee bargaining unit.

[55] In its definition of the certified bargaining unit in *Mackie Moving Systems Corporation, supra*, the Board attempted to provide a bargaining unit description that allowed a small class of brokers and their drivers to be excluded from the bargaining unit for the reasons expressed therein based upon the evidence and the requests of the parties. It should be emphasized again that the exclusion set out in the description of the appropriate bargaining unit found by the Board was based upon an identified separate community of interest, but that in other respects on the evidence before the Board those excluded under the *Code* potentially could have had the right to bargain collectively. This was reflected in the bargaining unit description which indicated that unless evidence to the contrary was presented to the Board, all brokers and broker-drivers fell to be included within the bargaining unit. Unless such evidence is presented, all brokers and those drivers driving for them fall within the described bargaining unit. Those who drive for Mackie, under the day-to-day direction and control of Mackie as an integral part of the Mackie operations fall within the bargaining unit even if the broker for whom they drive does not, unless through agreement or upon the facts that have been identified as having a separate community of interest.

[56] For certainty, this is an interim decision in accordance with the provisions of section 20 of the *Code* and the Board fully reserves its jurisdiction to dispose of the remaining issues.

CASES CITED

Brookville Transport Limited (1991), 84 di 146; and 15 CLRBR (2d) 128 (CLRB no. 856)

Canadian Broadcasting Corporation (1987), 70 di 26 (CLRB no. 629)

englobant l'ensemble des employés. Même si certains courtiers, considérés comme des employés en vertu du *Code*, du fait de leur statut d'entrepreneurs dépendants, sont exclus de l'unité parce qu'on s'entend pour dire qu'ils n'ont pas de communauté d'intérêts avec les employés membres de l'unité de négociation, ils sont susceptibles, en vertu des dispositions du *Code*, surtout si leur communauté d'intérêts venait à changer, d'être inclus dans l'unité de négociation englobant l'ensemble des employés.

[55] Dans l'affaire *Mackie Moving Systems Corporation*, précitée, le Conseil s'est employé à définir l'unité de négociation accréditée en excluant un petit groupe de courtiers et de chauffeurs pour les motifs exposés dans cette décision en s'appuyant sur la preuve dont il disposait et les demandes formulées par les parties. Il convient de souligner que l'exclusion prévue dans la description de l'unité jugée habile à négocier collectivement par le Conseil est fondée sur l'existence d'une communauté d'intérêts distincte confirmée mais qu'à d'autres égards la preuve indiquait que les personnes exclues en vertu du *Code* auraient pu avoir le droit de négocier collectivement. Il en a été tenu compte dans la description de l'unité de négociation, puisqu'il est indiqué qu'à moins que le Conseil obtienne des preuves à l'effet du contraire, les courtiers et les chauffeurs employés par eux étaient tous inclus dans l'unité de négociation. À moins qu'une telle preuve ne soit présentée, le Conseil confirme que tous les courtiers et les chauffeurs employés par eux font partie de l'unité de négociation décrite. Ceux qui travaillent pour Mackie et sont assujettis à sa direction et à son contrôle au quotidien à titre d'élément indissociable des activités de cette entreprise sont inclus dans l'unité de négociation même si le courtier qui les emploie ne l'est pas, sauf dans les cas où il y a une entente ou quand les faits établissent l'existence d'une communauté d'intérêts différente.

[56] Par souci de précision, il s'agit d'une décision partielle rendue sous le régime de l'article 20 du *Code*, et le Conseil demeure entièrement saisi de l'affaire pour régler les autres points.

AFFAIRES CITÉES

Brookville Transport Limited (1991), 84 di 146; et 15 CLRBR (2d) 128 (CCRT n° 856)

Mackie Moving Systems Corporation, [2002] CCRI n° 156; et 80 CLRBR (2d) 195

Mackie Moving Systems Corporation, [2002] CIRB no. 156; and 80 CLRBR (2d) 195

Société Radio-Canada (1987), 70 di 26 (CCRT n° 629)

STATUTE CITED

Canada Labour Code, Part I, ss. 20; 24(4); 50(b); 94(1), 94(3); 96

LOI CITÉE

Code canadien du travail, Partie I, art. 20; 24(4); 50b); 94(1), 94(3); 96