

**Canada Industrial Relations Board  
Conseil canadien des relations industrielles**

*Vol. 6-04*

## Reasons for decision

**St. Croix Stevedores and Affiliates,**  
*applicant,*  
*and*  
**Bayside Port Employers Association Inc.,**  
*employer,*  
*and*  
**Champlain Stevedoring Inc.; Westroc Inc.; Kingsco Transport Ltd.; Jamer Materials Ltd.; Bayside Materials Handling Inc.; Charlotte County Ports Ltd.; Connors Bros., Limited,**  
*respondents.*

*CITED AS:* Bayside Port Employers Association Inc.

Board File: 20985-C

Decision no. 293  
September 27, 2004

Application filed pursuant to section 18 of the *Canada Labour Code, Part I.*

Longshoring - Geographic certification - Review of certification - Inclusions - Bulk cargoes - Application filed by the applicant union to review its geographic certification for the Port of Bayside (the Port), New Brunswick - Union seeks to expand the geographic certification to include longshoring work related to the handling of bulk cargoes - The Board concludes that all employers engaged in longshoring operations at the Port are to be comprised in the geographic certification order and bound by the terms of the Bayside Port Employers Association Inc. agreement, including any work that may be subcontracted to other employers - The majority of the Board concludes that Kingsco is not engaged in longshoring activities and is therefore excluded - The geographic certification description should be kept as general as possible.

Preliminary objection - *Res judicata* - Longshoring - Section 18 - The respondents submit that the union's application to include bulk carriers within the scope of

## Motifs de décision

**Débardeurs et affiliés de Sainte-Croix,**  
*requérant,*  
*et*  
**Bayside Port Employers Association Inc.,**  
*employeur,*  
*et*  
**Champlain Stevedoring Inc.; Westroc Inc.; Kingsco Transport Ltd.; Jamer Materials Ltd.; Bayside Materials Handling Inc.; Charlotte County Ports Ltd.; Connors Bros., Limited,**  
*intimées.*

*CITÉ:* Bayside Port Employers Association Inc.

Dossier du Conseil: 20985-C

Décision n° 293  
le 27 septembre 2004

Demande présentée en vertu de l'article 18 du *Code canadien du travail, Partie I.*

Débardage - Accréditation par région géographique - Révision du certificat d'accréditation - Inclusions - Cargaisons en vrac - Demande présentée par le syndicat aux fins de la révision de son certificat d'accréditation par région géographique visant le port de Bayside (le port), au Nouveau-Brunswick - Le syndicat cherche à élargir l'accréditation par région géographique de manière à inclure les activités de débardage liées à la manutention de cargaisons en vrac - Le Conseil en arrive à la conclusion que tous les employeurs qui mènent des activités de débardage au port doivent être inclus dans l'ordonnance d'accréditation par région géographique et liés par les dispositions de la convention collective qui a été conclue par la Bayside Port Employers Association Inc., ce qui comprend le travail qui peut être donné en sous-traitance à d'autres employeurs - La majorité du banc conclut que Kingsco ne mène pas d'activités de débardage et qu'elle est par conséquent exclue - L'accréditation par région géographique devrait demeurer aussi générale que possible.

Objection préliminaire - Chose jugée - Débardage - Article 18 - Les intimées soutiennent que la demande du syndicat aux fins d'inclure les vraquiers dans la

the geographic certification is *res judicata* - The Board dismisses the preliminary objection - The current application does not raise the same issues - The respondents to this application are not identical to those in the previous application for a geographic certification.

Partial dissent - Longshoring - Review of geographic certification - Dissenting Member disagrees with the majority's conclusion that the work carried out by Kingsco's payload operator is not longshoring work - The Member views the inherent purpose of Kingsco's payload equipment and operator relates solely and directly to the unloading of its customer's cargo (gypsum) transported by ship to the Port and therefore Kingsco has extended itself into the longshoring industry at the Port - Therefore, the work carried out by the payload operator is longshoring work carried out in connection with the maritime transport - To allow Kingsco to carry out this work outside the geographic certification undermines the multi-employer collective bargaining system in place and defeats the purpose of section 34 of the *Code*.

The Board, composed of Ms. Michele A. Pineau, Vice-Chairperson, Ms. Sonia Gaal and Ms. Laraine C. Singler, Members, heard this matter at an oral hearing on January 22 and 23, 2003, in Saint John, New Brunswick.

#### Appearances

Mr. David M. Brown, Q.C., for St. Croix Stevedores and Affiliates;  
 Mr. B. Richard Bell, for Bayside Materials Handling Inc., Champlain Stevedoring Inc., Charlotte County Ports Ltd., Jamer Materials Ltd., Kingsco Transport Ltd., and Westroc Inc.;  
 Mr. Mark J. Giberson, for Connors Bros., Limited.  
 Mr. Giberson did not attend the hearing, nor did he file any written submissions.

The majority reasons for decision were written by Vice-Chairperson Pineau.

portée du certificat d'accréditation par région géographique relève de la chose jugée - Le Conseil rejette l'objection préliminaire - La demande en l'espèce ne soulève pas les mêmes questions - Les intimées dans la présente demande ne sont pas les mêmes que celles dans la demande d'accréditation par région géographique précédente.

Dissidence partielle - Débardage - Révision du certificat d'accréditation par région géographique - La membre dissidente n'est pas d'accord avec la conclusion de la majorité, à savoir que le travail effectué par le conducteur d'une chargeuse sur roues de Kingsco n'est pas du travail de débardage - La membre est d'avis que la raison d'être de la chargeuse de Kingsco et de son conducteur est liée uniquement et directement au déchargement de la cargaison de sa cliente (gypse) transportée au port par bateau et que dès lors Kingsco a étendu ses activités au secteur du débardage au port - En conséquence, le travail effectué par le conducteur de la chargeuse constitue du travail de débardage lié au transport maritime - Permettre à Kingsco d'effectuer ce travail indépendamment de l'accréditation par région géographique mine le régime de négociation collective à employeurs multiples en vigueur et va à l'encontre de l'article 34 du *Code*.

Le Conseil, composé de M<sup>e</sup> Michele A. Pineau, Vice-présidente, de M<sup>e</sup> Sonia Gaal et de M<sup>me</sup> Laraine C. Singler, Membres, a entendu la présente affaire dans le cadre d'une audience qui s'est tenue les 22 et 23 janvier 2003 à Saint John (Nouveau-Brunswick).

#### Ont comparu

M<sup>e</sup> David M. Brown, c.r., pour les Débardeurs et affiliés de Sainte-Croix;  
 M<sup>e</sup> B. Richard Bell, pour Bayside Materials Handling, Inc., Champlain Stevedoring Inc., Charlotte County Ports Ltd., Jamer Materials Ltd., Kingsco Transport Ltd. et Westroc Inc.;  
 M<sup>e</sup> Mark J. Giberson, pour Connors Bros., Limited.  
 M<sup>e</sup> Giberson n'a pas assisté à l'audience et n'a pas présenté d'observations écrites.

Les présents motifs de décision de la majorité du banc ont été rédigés par M<sup>e</sup> Michele A. Pineau, Vice-présidente.

## I - Nature of the Application

[1] This is an application filed by St. Croix Stevedores and Affiliates (the applicant or the union) pursuant to section 18 of the *Canada Labour Code (Part I - Industrial Relations)* (the *Code*), to review its geographic certification for the Port of Bayside, New Brunswick, issued by the Canada Labour Relations Board (CLRB) on June 5, 1997. According to the certificate, the Bayside Port Employers Association Inc. is the certified employer representative of the following employers: Bayside Stevedoring Limited (Bayside Stevedoring), Champlain Stevedoring Inc. (Champlain Stevedoring), Canada Enterprises Stevedoring and Terminals Ltd. (CEST) and Bayside Potatoport Ltd. (Potatoport). The current geographic certification excludes certain employee classifications traditionally associated with the longshoring activities and the operations of local companies engaged in aquaculture operations and the handling of bulk cargoes.

[2] At issue in this decision is the inclusion of longshoring work related to the handling of bulk cargoes, which the union now wishes to have included in the geographic certification.

## II - Background

[3] Bayside is located on the eastern bank of the St. Croix River in Southwest New Brunswick, near the town of St. Andrews. The Port of Bayside (the Port) was originally a wharf built during the 1960s to support a tuna processing plant that operated in the vicinity until the beginning of the 1980s. Over the years, the Port was also developed to handle the import and export of general and bulk cargoes.

[4] Transport Canada owned and operated the Port until June 18, 1999, when ownership was transferred to the Bayside Port Corporation as part of the federal government's commercialization of public ports. The Bayside Port Corporation is owned by the following shareholders: Champlain Stevedoring, Logistec Stevedoring Inc., Bayside Stevedoring, McCain's Group and Bayside Bulk Terminal Corporation, which in turn is owned by Charlotte County Ports Ltd.

## I - Nature de la demande

[1] Il s'agit d'une demande présentée par les Débardeurs et affiliés de Sainte-Croix (le requérant ou le syndicat), en vertu de l'article 18 du *Code canadien du travail (Partie I - Relations du travail)* (le *Code*), aux fins de la révision de leur certificat d'accréditation par région géographique visant le port de Bayside, au Nouveau-Brunswick, délivré par le Conseil canadien des relations du travail (CCRT) le 5 juin 1997. D'après le certificat, la Bayside Port Employers Association Inc. est la représentante accréditée des employeurs suivants: Bayside Stevedoring Limited (Bayside Stevedoring), Champlain Stevedoring Inc. (Champlain Stevedoring), Canada Enterprises Stevedoring and Terminals Ltd. (CEST) et Bayside Potatoport Ltd. (Potatoport). L'accréditation par région géographique actuelle exclut certaines classifications d'employés liées traditionnellement aux activités de débardage et aux activités des entreprises locales d'aquaculture et de manutention de cargaisons en vrac.

[2] Dans la présente affaire, le litige porte sur l'inclusion des activités de débardage liées à la manutention de cargaisons en vrac, dont le syndicat souhaite maintenant l'inclusion dans le certificat d'accréditation par région géographique.

## II - Contexte

[3] Bayside est située sur la rive est de la rivière Sainte-Croix, dans la région sud-ouest du Nouveau-Brunswick, près de la ville de St. Andrews. Au départ, le port de Bayside (le port) consistait en une jetée qui avait été érigée au cours des années 60 pour faciliter les activités d'une usine de transformation du thon qui a été exploitée dans les environs jusqu'au début des années 80. Au fil des ans, le port a pris de l'ampleur de manière que l'on puisse y mener des activités d'importation et d'exportation de cargaisons générales et en vrac.

[4] Transport Canada était propriétaire du port, dont il assurait l'exploitation également, jusqu'au 18 juin 1999, date à laquelle il a cédé la propriété à la Bayside Port Corporation dans le cadre de la décision du gouvernement fédéral de commercialiser les ports publics. La Bayside Port Corporation est aujourd'hui la propriété des actionnaires suivants: Champlain Stevedoring, Logistec Stevedoring Inc., Bayside Stevedoring, McCain's Group et Bayside Bulk

(Charlotte), Jamer Materials Ltd. (Jamer) and Westroc Inc. (Westroc).

[5] The union's geographic certification was preceded by three individual certificates for the following employers: Bayside Stevedoring (1979), Potatoport (1987), and Champlain Stevedoring (1991). Potatoport never signed a collective agreement and, by 1991, had transferred its longshoring operations to Champlain Stevedoring, which, at the time, was still the subject of a voluntary recognition.

[6] In 1996, employers engaged in the loading and unloading of gypsum or gypsum substitutes, sand, rock and other bulk cargoes (Westroc, Kingsco Transport Ltd (Kingsco) and McCormack Materials Ltd., now Bayside Materials Handling Inc. (Bayside Materials)), opposed the union's application for geographic certification, on the basis that union employees had not in the past performed the work of handling these bulk cargoes. The exclusion of bulk cargo employers from the geographic certification was contested by CEST, which took the position that all Port employers should be covered by the certification. Nonetheless, the union decided to agree to exclude the loading and unloading of bulk cargoes from the certificate.

[7] At the time it issued the geographic certificate, the CLRB did not provide reasons for its decision to accept the union's concession to exclude bulk cargo employers or why it included Potatoport, even though it was no longer operating in the Port at that time.

[8] On January 19, 2000, the Bayside Port Employers Association Inc. (BPEA) and the union signed a collective agreement, effective from the date of signing to January 20, 2003. The collective agreement provides that it shall continue for a three-year period thereafter, unless either party gives to the other party notice in writing within three months of the expiry date of the collective agreement.

[9] During 1997, Charlotte applied to the province of New Brunswick to develop a rock quarry at the Port. Charlotte solicited the applicant union's assistance to

Terminal Corporation qui, elle, est la propriété de Charlotte County Ports Ltd. (Charlotte), Jamer Materials Ltd. (Jamer) et Westroc Inc. (Westroc).

[5] L'accréditation par région géographique du syndicat a été précédée de trois certificats individuels pour les employeurs suivants: Bayside Stevedoring (1979), Potatoport (1987) et Champlain Stevedoring (1991). Potatoport n'a jamais signé de convention collective et, en 1991, elle a cédé ses activités de débardage à Champlain Stevedoring, qui, à l'époque, était encore assujettie à une reconnaissance volontaire.

[6] En 1996, les employeurs qui menaient des activités de chargement et de déchargement de gypse ou de substituts de gypse, de sable, de pierre et d'autres cargaisons en vrac (Westroc, Kingsco Transport Ltd. (Kingsco) et McCormack Materials Ltd., aujourd'hui appelée Bayside Materials Handling Inc. (Bayside Materials)), se sont opposés à la demande d'accréditation par région géographique du syndicat au motif que, par le passé, les employés membres du syndicat n'avaient exécuté aucun travail de manutention de ces cargaisons en vrac. L'exclusion des employeurs qui effectuent le chargement et le déchargement de cargaisons en vrac du certificat d'accréditation par région géographique a été contestée par CEST, qui a fait valoir que tous les employeurs du port devaient être assujettis à l'accréditation. Le syndicat a malgré tout décidé d'exclure du certificat les activités de chargement et de déchargement des cargaisons en vrac.

[7] Au moment où il a délivré le certificat d'accréditation par région géographique, le CCRT n'a pas précisé pourquoi il avait accepté la concession du syndicat, qui a eu pour effet d'exclure les employeurs qui effectuaient le chargement et le déchargement de cargaisons en vrac, ni pourquoi il avait décidé d'inclure Potatoport, même si celle-ci n'exploitait plus d'entreprise au port à ce moment-là.

[8] Le 19 janvier 2000, la Bayside Port Employers Association Inc. (BPEA) et le syndicat ont signé une convention collective, qui a été en vigueur de la date de signature au 20 janvier 2003. La convention collective prévoyait sa propre prorogation pour une période de trois ans par la suite, à moins qu'une partie donne à l'autre partie avis par écrit dans les trois mois de la date d'expiration qui y était fixée.

[9] Au cours de l'année 1997, Charlotte a présenté à la province du Nouveau-Brunswick une demande d'autorisation d'aménager une carrière de pierres au

support its application. Charlotte's commitment to the union was subject to two qualifications. The first was that the union would support Charlotte's application to develop the rock quarry, and the second was that the union would not thereafter apply for a geographic certification covering Charlotte and Bayside Materials. Charlotte was successful in obtaining the contract.

[10] The quarry opened in 1998. Charlotte owns the granite and Jamer holds the mining rights. As a subcontractor of Charlotte, Jamer removes and crushes the granite and is responsible for longshoring activities related to the loading of the ships for exportation. In October 1999, Jamer subcontracted the longshoring work related to the Charlotte's granite operations to Champlain Stevedoring. Also included in this subcontract was the longshoring work related to the bulk cargoes of associated companies, namely, Bayside Materials for sand and gravel and Charlotte for granite.

[11] Thereafter, Champlain Stevedoring and the applicant union negotiated a collective agreement covering all non-supervisory employees engaged in the loading of sand, gravel and other bulk commodities. While it is not signed and certain terms have not been finalized, both parties agree that the terms of this collective agreement are in effect. The terms that are still outstanding relate to the training of employees and their seniority for the work associated with crane operations. This collective agreement contains terms and conditions of employment that are different from the BPEA agreement and that are acknowledged by both parties as being less favourable than those of the BPEA agreement.

[12] Another area of dispute that arises out of this application is whether the transportation of the gypsum from the dock of the Port to Westroc's manufacturing plant, in McAdam, New Brunswick, located outside the Port facility, should be considered as a longshoring activity related to the unloading of ships. At the present time, Westroc imports gypsum rock that is unloaded directly on the dock of the Port by means of a self-loading ship. Westroc subcontracts with Kingsco to load this gypsum from the dock onto a truck. Kingsco hires a casual non-union employee to perform this

port. Charlotte a sollicité l'aide du syndicat requérant pour appuyer sa demande. L'engagement de Charlotte envers le syndicat était assujéti à deux réserves. D'une part, le syndicat devait appuyer la demande de Charlotte en vue d'aménager la carrière de pierres et, d'autre part, le syndicat devait s'engager à ne présenter par la suite aucune demande d'accréditation par région géographique visant Charlotte et Bayside Materials. Charlotte a réussi à obtenir le marché.

[10] La carrière a ouvert ses portes en 1998. Charlotte est propriétaire du granite et Jamer détient les droits miniers. À titre de sous-entrepreneur de Charlotte, Jamer s'occupe de l'enlèvement et de la pulvérisation du granite ainsi que des activités de débardage liées au chargement des navires à des fins d'exportation. En octobre 1999, Jamer a donné en sous-traitance à Champlain Stevedoring les activités de débardage accessoires aux activités de Charlotte se rapportant au granite. Ce contrat de sous-traitance visait également les activités de débardage liées aux cargaisons en vrac des sociétés associées, à savoir Bayside Materials pour le sable et le gravier, et Charlotte pour le granite.

[11] Par la suite, Champlain Stevedoring et le syndicat requérant ont négocié une convention collective à laquelle était assujéti tout le personnel opérationnel chargé du chargement de sable, de gravier et d'autres marchandises en vrac. Bien que cette convention collective n'ait pas été signée et que certaines de ses modalités n'aient pas été mises au point, les deux parties s'entendent pour dire qu'elle s'applique. Les modalités qui ne sont pas encore réglées se rapportent à la formation des employés et à leur ancienneté en ce qui concerne le travail lié à l'opération de grues. Cette convention collective énonce des conditions d'emploi qui diffèrent des conditions prévues dans la convention signée par la BPEA et qui, de l'aveu des deux parties, sont moins favorables que ne le sont ces dernières conditions.

[12] La présente demande porte également sur la question de savoir si le transport de gypse du port à l'usine de fabrication de Westroc à McAdam, au Nouveau-Brunswick, qui se trouve à l'extérieur du port même, devrait être considéré comme étant une activité de débardage liée au déchargement des navires. À l'heure actuelle, Westroc importe de la roche gypseuse qui est déchargée directement au bassin du port au moyen d'un navire autochargeur. Westroc est liée à Kingsco par un contrat de sous-traitance qui prévoit le chargement de ce gypse sur un camion. Kingsco

work. There is no Westroc employee working on the dock.

[13] The BPEA, as employer representative, did not make any submissions for or against the present application. At the hearing, counsel representing the bulk cargo employers made it clear that he did not represent the BPEA. Champlain Stevedoring, which did not oppose the union's application in 1996, has now joined the employers who oppose the union's current application to expand the geographic certification to include employees performing longshoring activities related to bulk carriers.

[14] In support of its position that the Board should issue a geographic certificate covering all employees in the longshoring industry at the Port, the union relies on changes that have occurred since 1996. The first change is that the Port now handles a greater volume and range of products, and the loading and unloading of bulk cargoes now comprise a majority of the work in the Port. The second change is that the union's members are engaged in longshoring activities that are not covered by the collective agreement with the BPEA, even though Champlain Stevedoring is the principal employer and subcontractor in the Port and a member of the BPEA. The third change is that the hiring of longshoremen for both general and bulk cargoes is now done through a central dispatch system established under the BPEA collective agreement.

### III - Preliminary Objections

#### A - *Res Judicata*

[15] The respondents take the position that the union's application to include bulk carriers within the scope of the geographic certificate is *res judicata*, that is, that the Board already decided this issue when it issued the certification dated June 5, 1997, and that this decision cannot now be revisited.

embauche un employé occasionnel non syndiqué pour effectuer ce travail. Aucun employé de Westroc ne travaille au bassin.

[13] La BPEA, qui est un représentant patronal, n'a présenté aucune observation à l'appui ou à l'encontre de la présente demande. À l'audience, le procureur qui représente les employeurs qui effectuent le chargement et le déchargement de cargaisons en vrac a indiqué clairement qu'il ne représentait pas la BPEA. Champlain Stevedoring, qui ne s'était pas opposée à la demande du syndicat en 1996, s'est maintenant jointe aux employeurs qui s'opposent à la demande actuelle du syndicat d'élargir l'accréditation par région géographique de manière à inclure les employés qui accomplissent des activités de débarquement liées aux vraquiers.

[14] À l'appui de sa prétention que le Conseil devrait délivrer un certificat d'accréditation par région géographique visant tous les employés qui travaillent dans le secteur du débarquement au port, le syndicat invoque les changements qui sont intervenus depuis 1996. Premièrement, le port doit faire face aujourd'hui à un volume accru et à une gamme plus diversifiée de produits, et le chargement et le déchargement des cargaisons en vrac représentent aujourd'hui la quasi-totalité du travail accompli au port. Deuxièmement, les membres du syndicat exécutent des activités de débarquement qui ne sont pas assujetties à la convention collective qui a été conclue avec la BPEA, bien que Champlain Stevedoring soit le principal employeur et sous-traitant au port et qu'elle soit membre de la BPEA. Troisièmement, les débardeurs affectés aux cargaisons générales et aux cargaisons en vrac sont maintenant recrutés par le truchement d'un système central de répartition prévu dans la convention collective qui a été conclue par la BPEA.

### III - Objections préliminaires

#### A - Chose jugée

[15] Les intimées font valoir que la demande du syndicat aux fins d'inclure les vraquiers dans la portée du certificat d'accréditation par région géographique relève de la chose jugée, c'est-à-dire que le Conseil a déjà tranché cette question lorsqu'il a délivré le certificat d'accréditation daté du 5 juin 1997, et que cette décision ne peut aujourd'hui être soumise à un nouvel examen.

[16] The union agrees that the respondents withdrew their objections to a geographic certification in 1997 on condition that bulk cargoes be excluded, but denies that the bargaining unit description was otherwise arrived at by consent. It states that while the current collective agreement does not refer to bulk cargoes, it contains language that protects the employers' interest in having qualified trained personnel operate at the Port. The union argues that the Board is not bound by its precedents and that it may reconsider any of its decisions and amend a bargaining unit pursuant to section 18.

### **B - Existence of a Voluntary Recognition**

[17] The respondents submit that there was an agreement negotiated on September 15, 1997, whereby Charlotte and Bayside Materials agreed to a voluntary recognition of the union, separate from the geographic certification issued by the Board for employees engaged in the loading of sand, gravel and other bulk cargoes. As well, the respondents claim there is a collective agreement now in force between the parties and the Board should refrain from disturbing this arrangement.

[18] The union contends that conditions have changed in the Port because the quantity of bulk cargoes being handled has increased significantly compared to other cargoes, such that the continuing viability of the bargaining unit is being jeopardized.

### **C - Whether the Union Should Be Allowed to Renege on a Previous Agreement**

[19] The respondents submit that the agreement Charlotte and Bayside Materials entered into with the union on September 15, 1997, includes a provision that the union "will not at any time in the future seek to include Bayside or Charlotte in the current geographic certification by virtue only of this agreement." This agreement was brokered in exchange for union support to expand quarrying at the Port. The respondents argue that the union should not be allowed to renege on this agreement since it obtained voluntary recognition in return for this undertaking.

[20] The union argues that the large majority of bulk material that is now being handled by the members of

[16] Le syndicat convient que les intimées ont retiré leurs objections à une accréditation par région géographique en 1997 à la condition que les cargaisons en vrac en soient exclues, mais il nie que la description de l'unité de négociation ait été par ailleurs obtenue sur consentement. Il affirme que, certes, la convention collective est muette sur la question des cargaisons en vrac, mais qu'elle renferme des clauses qui garantissent aux employeurs l'accès à un personnel qualifié et formé pour travailler au port. Le syndicat fait valoir que le Conseil n'est pas lié par ses décisions antérieures et qu'il peut réexaminer ses décisions et modifier une unité de négociation en application de l'article 18.

### **B - Existence d'une reconnaissance volontaire**

[17] Les intimées soutiennent qu'une entente a été négociée le 15 septembre 1997 et que, selon cette entente, Charlotte et Bayside Materials ont donné leur accord à une reconnaissance volontaire du syndicat, distincte du certificat d'accréditation par région géographique délivré par le Conseil pour le personnel affecté au chargement de sable, de gravier et d'autres cargaisons en vrac. En outre, les intimées soutiennent qu'une convention collective à laquelle sont assujetties les parties est maintenant en vigueur et que le Conseil devrait s'abstenir de modifier cette entente.

[18] Le syndicat soutient que les conditions ont changé au port du fait de la hausse importante de cargaisons en vrac qui y sont manutentionnées comparativement aux autres sortes de cargaisons, de telle sorte que la survie de l'unité de négociation est mise en péril.

### **C - Le syndicat devrait-il être autorisé à se dérober à une entente antérieure?**

[19] Les intimées soutiennent que l'entente que Charlotte et Bayside Materials ont conclue avec le syndicat le 15 septembre 1997 prévoit notamment que le syndicat «ne cherchera à aucun moment à l'avenir à assujettir Bayside ou Charlotte au certificat d'accréditation par région géographique existant en vertu uniquement de la présente entente» (traduction). Cette entente a été négociée en contrepartie de l'appui du syndicat à l'expansion des activités d'une carrière au port. Les intimées font valoir que le syndicat ne devrait pas être autorisé à se dérober à cette entente, puisqu'il a obtenu une reconnaissance volontaire en contrepartie de cet engagement.

[20] Le syndicat fait valoir que la grande majorité des marchandises en vrac qui sont maintenant

the union should be a consideration in amending the bargaining certificate.

#### D - Board's Ruling on the Preliminary Objections

[21] *Res judicata* applies when a final decision has been rendered by a tribunal on the merits of a case that determines once and for all the rights of the parties. Hence, the same parties may not attempt to relitigate the same issue or claim before the same or a different tribunal. This rule was developed by the courts as a means to preclude duplicate litigation that may lead to conflicting decisions, or an abuse of process whereby issues or defences that should have been raised in earlier proceedings are now being brought forward to obtain a new hearing. The rule will apply to exclude further litigation when the following conditions exist: (a) the matter has been **judicially decided**; (b) the application raises the same issues; and (c) the parties are identical.

[22] The Board has, however, as have other labour tribunals, applied this rule with circumspection because of the evolving context of labour relations. In the case of the Canada Industrial Relations Board, section 18 of the *Code* provides a broad and unusual exception to the rule, as applied by the courts, in that the Board has the power to review its own decisions:

18. The Board may review, rescind, amend, alter or vary any order or decision made by it and may rehear any application before making an order in respect of the application.

[23] Consequently, the Board may at any time, upon application by the parties, review the bargaining certificate. The review of a bargaining certificate works both ways. The union may apply to enlarge the certificate just as the employer may apply to modify the composition of the bargaining unit as a result, for example, of corporate changes.

[24] Hence, the Board dismisses the respondents' preliminary objection relating to *res judicata* on the basis that the legislation that governs the Board authorizes it to review its own decisions. Even if this

manutentionnées par les membres du syndicat devrait constituer un facteur à prendre en considération dans la modification du certificat d'accréditation.

#### D - Décision du Conseil sur les objections préliminaires

[21] La règle de la chose jugée s'applique dans les cas où une décision définitive a été rendue par un tribunal sur le fond d'une affaire et que cette décision règle définitivement la question des droits des parties. Donc, les mêmes parties ne peuvent tenter d'instituer de nouvelles instances sur la même question ou revendication devant le même tribunal ou un tribunal différent. Cette règle a été élaborée par les tribunaux en vue de faire obstacle à la multiplication des litiges, qui est susceptible de mener à des décisions contradictoires ou à des abus de procédure dans le cadre desquelles les questions en litige ou les moyens de défense qui auraient dû être soulevés dans une instance antérieure sont maintenant invoqués en vue d'obtenir la tenue d'une nouvelle audience. La règle s'appliquera pour exclure la tenue d'un nouveau procès lorsque les conditions suivantes sont réunies: a) la question a été **tranchée par les tribunaux**, b) la demande soulève les mêmes questions et c) les parties sont les mêmes.

[22] Cependant, le Conseil a, à l'instar d'autres tribunaux du travail, appliqué cette règle avec circumspection en raison de l'évolution constante du contexte des relations du travail. Dans le cas du Conseil canadien des relations industrielles, l'article 18 du *Code* prévoit une exception générale et inhabituelle à la règle, telle qu'elle est appliquée par les tribunaux, en ce que le Conseil y est habilité à réviser ses propres décisions:

18. Le Conseil peut réexaminer, annuler ou modifier ses décisions ou ordonnances et réinstruire une demande avant de rendre une ordonnance à son sujet.

[23] En conséquence, le Conseil peut, à tout moment, sur demande des parties, réexaminer le certificat d'une unité de négociation. Ce réexamen peut aller dans un sens comme dans l'autre, c'est-à-dire que le syndicat peut demander l'élargissement du certificat tout aussi bien que l'employeur peut demander la modification de la composition de l'unité de négociation par suite, par exemple, de changements opérationnels.

[24] Donc, le Conseil rejette l'objection préliminaire des intimées se rapportant à la chose jugée au motif que la loi à laquelle il est assujéti l'autorise à réexaminer ses propres décisions. Même si ce n'était pas le cas, les

were not so, the conditions precedent to the application of *res judicata* have not been met. First, the issue of the exclusion of bulk cargoes from the original geographic certification was not judicially decided by the Board, but rather agreed to between the parties. Second, the current application does not raise the same issues. There has been a change of circumstances in the Port since the Board issued the original geographic certification in 1997, namely, the significant increase in bulk cargoes entering the Port, the new granite operations of Charlotte and Bayside Materials, and the conclusion of a collective agreement outside the jurisdiction of the BPEA. Third, the respondents to this application are not identical to those in the previous application for a geographic certification.

[25] The Board also rejects the respondents' argument that its jurisdiction is set aside by the existence of a voluntary recognition. The *Code* admits a voluntary recognition; however, a voluntary recognition is not and does not have to remain a permanent situation. This is because a voluntary recognition does not afford all the protections of the *Code* that apply to a certified bargaining agent as it relates to collective bargaining. As a rule, the union will not seek to modify its status as a voluntarily recognized bargaining agent where it enjoys good and productive labour relations with the employer. However, there is no impediment in the *Code* preventing the union from applying for a change of status in order to become a certified bargaining agent. The employer has no standing to object to this change of status.

[26] While the Board understands the respondents' frustration at what appears to be the union reneging on its initial position that led to the voluntary recognition, it is not bound by any private agreement that has the effect of overriding its jurisdiction. Consequently, the Board may at any time decide all matters within its jurisdiction under the provisions of the *Code*. The respondents' arguments in this regard must be dismissed.

conditions préalables à l'application de la règle de la chose jugée n'ont pas été respectées. D'une part, la question de l'exclusion des cargaisons en vrac du premier certificat d'accréditation par région géographique n'a pas été tranchée par le Conseil, mais elle a plutôt fait l'objet d'une entente entre les parties. D'autre part, la demande en l'espèce ne soulève pas les mêmes questions. La situation au port a changé depuis que le Conseil a délivré le premier certificat d'accréditation par région géographique en 1997: un nombre beaucoup plus élevé de cargaisons en vrac entrent dans le port, Charlotte et Bayside Materials mènent maintenant des activités se rapportant au granite et une convention collective a été conclue en dehors des limites de la compétence de la BPEA. Enfin, les intimées dans la présente demande ne sont pas les mêmes que celles dans la demande d'accréditation par région géographique précédente.

[25] Le Conseil écarte également l'argument des intimées qu'il n'a pas compétence en raison de l'existence d'une reconnaissance volontaire. Le *Code* permet la reconnaissance volontaire; en revanche, la reconnaissance volontaire n'est pas et ne doit pas demeurer une situation permanente, puisqu'elle ne garantit pas toutes les protections qu'offre le *Code* et qui s'appliquent à un agent négociateur accrédité en ce qui concerne les négociations collectives. Règle générale, le syndicat ne cherchera pas à modifier sa situation d'agent négociateur visé par une reconnaissance volontaire lorsqu'il entretient des relations de travail saines et productives avec l'employeur. Cependant, rien dans le *Code* n'empêche le syndicat de demander un changement de statut de manière qu'il devienne un agent négociateur accrédité. L'employeur n'a pas la qualité requise pour s'opposer à ce changement de situation.

[26] Bien qu'il comprenne le sentiment de frustration des intimées à l'égard de ce qui paraît être une tentative par le syndicat de se dérober à son engagement initial, qui a mené à la reconnaissance volontaire, le Conseil n'est lié par aucune entente privée ayant pour effet de primer sur sa propre compétence. En conséquence, le Conseil peut à tout moment trancher toutes les questions qui relèvent de sa compétence en application des dispositions du *Code*. Les arguments des intimées à cet égard doivent être écartés.

**IV - Parties' Submissions on the Merits of the Application****A - Connors Bros., Limited**

[27] Connors Bros., Limited (Connors) wishes to retain current unlimited access to the Port for its operations, using its own employees. Since the union is not asking for its inclusion in the expanded geographic certification, it does not oppose the amendment.

**B - Westroc Inc. and Kingsco Transport Ltd.**

[28] Westroc argues that gypsum products are unloaded in the same manner as they were when the agreement for the original certification was reached. The gypsum rock is the property of Westroc. For the last six years, Kingsco dump trucks have transported the rock from the Port to the Westroc McAdam plant. Kingsco has no involvement in the docking of the ship or in the unloading of the rock. Kingsco states that it has no relationship with any of the employers who have operations in the Port, nor any collective bargaining relationship with a union.

**C - Bayside Materials Handling Inc., Charlotte County Ports Ltd., Jamer Materials Ltd. and Champlain Stevedoring Inc.**

[29] Bayside Materials, Charlotte, Jamer and Champlain Stevedoring deny that a majority of union employees engage in bulk cargo longshoring work, as it pertains to the unloading of ships. They submit that were they to be included in the geographic certification, the special and unique needs of loading their materials would not be addressed because the seniority provisions of the collective agreement would supersede the ability of longshoremen to do the work.

**D - Union's Reply**

[30] The union replies that negotiations relating to the loading and unloading of gypsum were forestalled in the summer of 1999 because of the failure to implement a training schedule. Meanwhile, this longshoring work was transferred to Champlain Stevedoring, who commenced dispatching union personnel in accordance with the union's seniority list. The issue of training,

**III - Observations des parties sur le fond de la demande****A - Connors Bros., Limited**

[27] Connors Bros., Limited (Connors) souhaite continuer de jouir d'un accès illimité au port pour y mener ses activités, comme c'est le cas à l'heure actuelle, en faisant appel à ses propres employés. Puisque le syndicat ne demande pas son inclusion dans le certificat d'accréditation par région géographique élargi, elle ne s'oppose pas à la modification.

**B - Westroc Inc. et Kingsco Transport Ltd.**

[28] Westroc fait valoir que les produits de gypse sont déchargés de la même manière qu'ils l'étaient lorsque l'entente sur l'accréditation initiale a été conclue. La roche gypseuse est la propriété de Westroc. Au cours des six dernières années, les camions à benne de Kingsco ont transporté la roche du port à l'usine de Westroc à McAdam. Kingsco ne s'occupe d'aucune manière de l'amarrage du navire ou du déchargement de la roche. Elle affirme n'avoir aucun lien avec les employeurs qui exploitent une entreprise dans le port, ni n'avoir de relation de négociation collective avec un syndicat.

**C - Bayside Materials Handling Inc., Charlotte County Ports Ltd., Jamer Materials Ltd. et Champlain Stevedoring Inc.**

[29] Bayside Materials, Charlotte, Jamer et Champlain nient que la majorité des employés syndiqués effectuent du travail de débardage relativement aux cargaisons en vrac aux fins du déchargement des navires. Elles soutiennent que si elles étaient incluses dans l'accréditation par région géographique, il ne serait pas satisfait à leurs besoins particuliers en ce qui concerne le chargement de leurs produits, car les dispositions relatives à l'ancienneté prévues dans la convention collective auraient préséance sur la capacité des débardeurs d'effectuer le travail.

**D - Réplique du syndicat**

[30] Le syndicat réplique que les négociations qui ont porté sur le chargement et le déchargement de gypse ont achoppé à l'été de 1999 en raison de l'omission de mettre en application un calendrier de formation. Entre-temps, ce travail de débardage a été cédé à Champlain Stevedoring, qui a commencé à répartir le personnel syndiqué en conformité avec la liste

however, has not yet been resolved. The union submits that there are now two categories of longshoring work: the work being performed by union members in accordance with the BPEA collective agreement and that being performed as a result of the separate collective agreement with Champlain Stevedoring for the loading and unloading of gypsum, which, it is alleged, is also being applied to the unloading of other bulk cargoes. Accordingly, the union submits that its application to extend the geographic certification is not simply based on the existence of a voluntary recognition, but on the fact that the majority of longshoring work is now being performed by its members, but without the benefits of the BPEA collective agreement.

#### V - Analysis and Decision

[31] Section 34 of the *Code* provides as follows:

34.(1) Where employees are employed in

(a) the long-shoring industry, ...

...

the Board may determine that the employees of two or more employers actively engaged in the industry in the geographic area constitute a unit appropriate for collective bargaining and may, subject to this Part, certify a trade union as the bargaining agent for the unit.

...

(5) An employer representative shall be deemed to be an employer for the purposes of this Part and, by virtue of having been appointed under this section, has the power to, and shall, discharge all the duties and responsibilities of an employer under this Part on behalf of all the employers of the employees in the bargaining unit, including the power to enter into a collective agreement on behalf of those employers.

[32] In 1997, the Board certified the union (Board order no. 7204-U) as the bargaining agent for the following bargaining unit:

all employees in the longshoring industry in the Port of Bayside, Charlotte County, N.B. **excluding** checkers, lines personnel, mechanics, warehouse personnel, and **further excluding the following operations**: the operations of Moore-Clark, a division of Nutreco Canada Inc., and Connors Bros., Limited (including their affiliated, related or subsidiary companies, successors and assigns or any of their contractors) involving the supply of local fishing or aquaculture operations;

d'ancienneté du syndicat. La question de la formation n'a cependant pas encore été réglée. Le syndicat soutient qu'il existe aujourd'hui deux catégories de travail de débarquement: le travail exécuté par les syndiqués en conformité avec la convention collective conclue par la BPEA et le travail qui est exécuté dans le cadre de la convention collective distincte qui a été conclue avec Champlain Stevedoring pour le chargement et le déchargement de gypse et qui, selon ce qui est allégué, est appliquée également au déchargement d'autres cargaisons en vrac. En conséquence, le syndicat soutient que sa demande en vue d'élargir son accréditation par région géographique n'est pas fondée uniquement sur l'existence d'une reconnaissance volontaire, mais sur le fait également que la majorité du travail de débarquement est aujourd'hui exécuté par ses membres, mais sans les avantages de la convention collective qui a été conclue par la BPEA.

#### V - Analyse et décision

[31] L'article 34 du *Code* prévoit ce qui suit:

34.(1) Le Conseil peut décider que les employés de plusieurs employeurs véritablement actifs dans le secteur en cause, dans la région en question, constituent une unité habile à négocier collectivement et, sous réserve des autres dispositions de la présente partie, accréditer un syndicat à titre d'agent négociateur de l'unité, dans le cas des employés qui travaillent:

a) dans le secteur du débarquement;

...

(5) Pour l'application de la présente partie, le représentant patronal est assimilé à un employeur; il est tenu d'exécuter, au nom des employeurs des employés de l'unité de négociation, toutes les obligations imposées à l'employeur par la présente partie et est investi à cette fin, en raison de sa désignation sous le régime du présent article, des pouvoirs nécessaires; il peut notamment conclure en leur nom une convention collective.

[32] En 1997, le Conseil a accrédité le syndicat (ordonnance n° 7204-U) à titre d'agent négociateur de l'unité de négociation suivante:

tous les employés des employeurs dans le secteur du débarquement dans le port de Bayside, Charlotte County (N.-B.), à **l'exclusion** des vérificateurs, du personnel d'exécution, des mécaniciens, des employés d'entrepôt, et à **l'exclusion de plus des activités suivantes**: les activités de Moore-Clark, une division de Nutreco Canada Inc., et Connors Bros., Limited (incluant leurs compagnies affiliées et liées, leurs filiales, leurs successeurs et cessionnaires et leurs sous-traitants), reliées à

**the loading or unloading of gypsum or gypsum substitutes, sand, rock or other bulk cargoes.**

(emphasis added)

[33] With this application, the union seeks to include 17 additional positions related to bulk cargoes to its existing bargaining unit of 75 employees. The majority, but not all of the 17 persons working in the positions that the union seeks to add, are dues-paying members of the union.

[34] The *Code* provides for consolidated employer bargaining in the longshoring industry of a given port with a view to minimizing the potential for instability in that industry. The monopoly created by the existence of a single bargaining structure has the effect of capturing any new employer engaging in longshoring activities within that port into the existing employer certification and making it a party to the existing collective agreement, whether or not it is named in the certificate. These exceptional provisions were added to the *Code* in response to the troubled history of the longshoring industry in the ports along the St. Lawrence Seaway and the findings and recommendations of several commissions of inquiry. This history is reviewed notably in *Maritime Employers' Association* (1981), 45 di 314 (CLRb no. 346).

[35] In *Halifax Grain Elevator Limited* (1989), 76 di 157 (CLRb no. 725), the Board explained that a monopoly situation is created in the best interest of industrial peace and harmonious labour relations by making a generic certification order that captures any new companies moving into the port and eliminates any employers moving out, without having to resort to proceedings before the Board each time such a change occurs:

Upon a reading of these cases, it can be seen that there has been some philosophical differences amongst the various panels of the Board as to how and when section 34 should be invoked. Fundamental to the differing views within the Board was the reluctance on the part of some (this author included - see *St. John's Shipping Association et al., supra*) to create the monopoly situation that section 34 contemplates. This monopoly comes from the form of accreditation system which section 34 imposes on a port.

Accreditation was popular in the late sixties and early seventies in some provincial jurisdictions as a means to stabilize

l'approvisionnement des exploitations locales des pêcheries et aquaculture; **le chargement ou déchargement de gypse et de substituts de gypse, de sable, de pierre ou d'autres cargaisons en vrac.**

(c'est nous qui soulignons)

[33] Au moyen de la présente demande, le syndicat cherche à faire inclure 17 postes supplémentaires liés aux cargaisons en vrac dans l'unité de négociation actuelle, qui compte 75 employés. La majorité, mais non la totalité des 17 personnes qui occupent les postes que le syndicat souhaite ajouter, sont des membres en règle du syndicat.

[34] Le *Code* prévoit le regroupement des employeurs aux fins des négociations dans le secteur du débardage dans un port donné dans le but de réduire au minimum le risque d'instabilité dans ce domaine. Le monopole créé par l'existence d'une structure de négociation unique a pour effet d'assujettir à l'accréditation qui existe tous les nouveaux employeurs qui mènent des activités de débardage dans ce port et de les joindre à titre de partie à la convention collective en vigueur, que leurs noms figurent ou non au certificat. Ces dispositions exceptionnelles ont été ajoutées au *Code* en réaction au passé difficile du secteur du débardage dans les ports longeant la Voie maritime du Saint-Laurent et aux conclusions et recommandations de plusieurs commissions d'enquête. Ce passé difficile est exposé notamment dans l'affaire *Association des employeurs maritimes* (1981), 45 di 314 (CCRT n° 346).

[35] Dans l'affaire *Halifax Grain Elevator Limited* (1989), 76 di 157 (CCRT n° 725), le Conseil a expliqué que cette situation de monopole était créée dans l'intérêt de la paix industrielle et des relations de travail harmonieuses et qu'elle permettait que soit rendue une ordonnance d'accréditation générale visant toute société qui s'établit au port et éliminant tout employeur qui quitte celui-ci, sans qu'il soit nécessaire d'instituer des procédures devant le Conseil chaque fois qu'un tel changement se produit:

Il ressort de la lecture de ces décisions qu'il existe certaines divergences d'idées parmi les membres du Conseil au sujet des conditions dans lesquelles l'article 34 doit être invoqué. Cette divergence découle fondamentalement du fait que certains d'entre eux (dont l'auteur des présents motifs, voir *St. John's Shipping Association et autres, supra*) hésitent à créer la situation de monopole envisagée par l'article 34, monopole attribuable au système d'accréditation que cet article impose dans un port.

Dans certaines provinces, l'accréditation de groupes ou associations d'employeurs était, à la fin des années 1960 et au

collective bargaining in some industries, such as the construction industry and trucking. At that time, trade unions which dispatched their members to work and who, in certain craft trades were the only source of labour, used the old whip-sawing tactic to gain substantial increases in wages and benefits by concentrating on employers who held large contracts and who were prepared to give away the world to get their jobs done on time. These gains were then imposed on other unionized contractors. There was also another major problem developing at that time, this was because non-unionized contractors when it came to tendering bids for contracts. Accreditation schemes eliminated the opportunity for whip-sawing and undercutting by compelling all employers in a given industry in a predetermined geographic area to become party to a collective bargaining regime where they negotiate and administer a single collective agreement with the trade union through a central agency. This in turn eliminates the opportunity for non-union competition in the industry, and it naturally follows that customers of the industry are compelled to use the member companies of the central agency and labour is only available at the rates stipulated in the collective agreement.

(page 164)

[36] The evidence and arguments referred to earlier in these reasons factually demonstrate how the nature of the work has evolved in the Port since the CLRB issued the geographic certification in 1997. Not only does the Port now handle a greater volume and range of products, but the loading and unloading of bulk cargoes now comprises a majority of the work. This is the reverse of the situation that existed in 1997, where the unloading of general cargoes was the norm. To this has been added the new quarry operations, another collective agreement and a central dispatch system for all longshoring activities in the Port.

[37] In *Halifax Grain Elevator Limited, supra*, the Board noted that where there is a geographic certification, all employers who use the available labour pool at a port are required to go through the system and share the costs:

Notwithstanding how one describes this system of collective bargaining, be it accreditation, sector bargaining or whatever, this is the type of collective bargaining regime that is created when section 34 of the *Code* is invoked. With the joining together of all the employers in the longshoring industry who, from time to time use the available labour pool at a port, collective bargaining strengths are balanced and many of the frictions of multiple bargaining are eliminated. Both sides are

début des années 1970, un moyen populaire de stabiliser les négociations collectives dans certains secteurs, comme ceux de la construction et du camionnage. À cette époque, les syndicats qui répartissaient leurs membres au travail et qui, en ce qui concerne certains métiers, étaient les seuls à fournir de la main-d'oeuvre, avaient recours à la vieille tactique de surenchère pour obtenir des hausses importantes de rémunération et d'avantages en ciblant les employeurs qui avaient de gros contrats et qui étaient prêts à tout pour que le travail soit fait à temps. Les gains ainsi obtenus étaient alors imposés aux autres entrepreneurs dont le personnel était syndiqué. Un autre problème majeur se développait également à cette époque-là; en effet, les entrepreneurs dont le personnel n'était pas syndiqué avaient un net avantage par rapport aux entrepreneurs syndiqués lorsqu'il s'agissait de faire des soumissions. Le système d'accréditation de groupes ou associations d'employeurs empêchait les pratiques d'enchère au-dessus et au-dessous du prix d'adjudication en obligeant tous les employeurs d'un secteur donné oeuvrant dans une région précise à devenir parties à un régime de négociation collective selon lequel ils négociaient une seule convention collective avec le syndicat par l'entremise d'un organisme central. Cette formule éliminait par ailleurs la concurrence possible des employeurs non syndiqués au sein du secteur et obligeait les clients à recourir à des employeurs membres de l'organisme central dont la main-d'oeuvre était uniquement disponible aux taux stipulés dans la convention collective.

(page 164)

[36] La preuve et les arguments dont il a été question précédemment dans les présents motifs démontrent dans les faits la manière dont la nature du travail a évolué au port depuis que le CCRT a délivré l'accréditation par région géographique en 1997. Non seulement le volume et la variété des produits y sont-ils plus importants, mais le chargement et le déchargement des cargaisons en vrac représentent aujourd'hui la majorité du travail, ce qui n'était pas le cas en 1997: le déchargement des cargaisons générales représentait alors la norme. À ces facteurs se sont ajoutés les nouvelles activités de la carrière, une autre convention collective et un système central de répartition pour toutes les activités de débarquement menées dans le port.

[37] Dans l'affaire *Halifax Grain Elevator Limited*, précitée, le Conseil a signalé que, lorsqu'il y a accréditation par région géographique, tous les employeurs qui font appel au bassin de main-d'oeuvre disponible dans un port doivent s'en remettre au système et partager les coûts de celui-ci:

Quelle que soit l'étiquette que l'on accole à ce système de négociation collective (accréditation de groupes ou associations d'employeurs, négociation par secteur ou autre), il s'agit de ce régime de négociation collective qui est créé lorsque l'article 34 du *Code* est invoqué. En réunissant tous les employeurs du secteur du débarquement qui font de temps en temps appel au réservoir de main-d'oeuvre disponible dans un port, on assure l'équilibre des forces sur le plan de la négociation collective et

theoretically forced to take cognizance of the overriding factor - the economic viability and well-being of the port. By bargaining a single collective agreement through an agent, all of the employers in the industry share the costs and the *qui pro quo* for the employees is the opportunity for steady employment with reasonable returns. This goes a long way to encouraging and maintaining interest in being part of a stable, experienced work-force, which is capable of meeting the fluctuating demands of the employers.

In this industrial relations scenario there is no room for free-loaders, everyone who hires longshoremen must do so through the system and share in the costs. This is one of the basic reasons why the Board's certification orders are generic in the terms of the bargaining unit. As each longshoring enterprise appears on the scene, its employees are caught by the certification order and the employer becomes bound by the collective agreement covering the port. ...

(pages 164-165)

[38] Except for Kingsco, which will be dealt with further, none of the employers have denied that they use the available labour pool of longshoremen. Their case rests on the argument that a unit excluding bulk cargo operations was arrived at by consensus and should not be disturbed, that there have been no incidents or trouble in the Port, and that the loading of bulk vessels requires specialized skills making its conditions different from general cargo operations.

[39] Longshoring or the longshoring industry is not defined in the *Code*, but a general description may be found in the decision of the Supreme Court of Canada in *Reference re: Industrial and Disputes Investigation Act (Canada)*, [1955] S.C.R. 529, which was summarized in *Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen's Association, Local 1739, et al.* (1983), 51 N.R. 182 (F.C.A.):

As we saw earlier, in *Eastern Canada Stevedoring, supra*, the Supreme Court ruled that the handling of merchandise from the hold of the ship to the tailboard of the truck (tailgating) was necessarily incidental to navigation and shipping (91(10)) and interprovincial or international transportation (92(10)) and (92(29)) and, consequently, under federal jurisdiction. ...

(*Maritime Employers' Association, supra*, page 347)

[40] The Board has resisted defining the longshoring industry too precisely because, other than the obvious

l'on élimine en bonne partie les frictions qu'entraînent les négociations multiples. Les deux parties sont en théorie contraintes à tenir compte d'un élément primordial, soit la viabilité et le bien-être économiques du port. En négociant une seule convention collective par l'entremise d'un mandataire, tous les employeurs du secteur partagent les frais et les employés peuvent en contrepartie obtenir un emploi stable et raisonnablement rémunérateur. Ils se trouvent ainsi disposés et intéressés à faire partie d'une main-d'oeuvre stable, expérimentée et en mesure de répondre aux exigences fluctuantes des employeurs.

Dans un tel contexte, les profiteurs n'ont pas leur place, et quiconque embauche des débardeurs doit se conformer au système et partager les frais. C'est l'une des principales raisons pour lesquelles les ordonnances d'accréditation du Conseil contiennent une description du type générique d'unité de négociation. Au fur et à mesure qu'une nouvelle entreprise de débarquement fait son apparition, ses employés sont assujettis à l'ordonnance d'accréditation et l'employeur se trouve lié par la convention collective qui s'applique dans le port...

(pages 164-165)

[38] À l'exception de Kingsco, dont il sera question plus loin, aucun des employeurs n'a nié utiliser le bassin de main-d'oeuvre disponible de débardeurs. Leur thèse repose sur les arguments suivants: l'unité excluant les activités de cargaisons en vrac a été obtenue par consensus et elle ne devrait pas être modifiée, il n'y a eu aucun trouble au port, et le chargement de navires effectuant le transport en vrac nécessite des compétences spécialisées, de sorte qu'il est effectué dans des conditions qui diffèrent de celles qui caractérisent les activités liées aux cargaisons générales.

[39] Le *Code* ne définit pas le débarquement ni le secteur du débarquement, mais l'on peut trouver une description générale de cette activité dans la décision que la Cour suprême du Canada a rendue dans l'affaire *Reference re: Industrial and Disputes Investigation Act (Canada)*, [1955] R.C.S. 529, qui a été résumée dans l'affaire *Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen's Association, Local 1739, et al.* (1983), 51 N.R. 182 (C.A.F.):

Dans l'affaire *Eastern Canada Stevedoring, supra*, comme nous l'avons vu précédemment, la Cour suprême a jugé que les opérations de manutention des marchandises de la cale du bateau jusqu'à l'arrière du camion («tailgating») étaient des opérations nécessairement incidentes à la navigation et au transport par eau (91(10)) et au transport interprovincial ou international (92(10) et 92(29)), et à ce titre, de juridiction fédérale...

(*Association des employeurs maritimes, précitée*, page 347)

[40] Le Conseil a résisté à la tentation de définir le secteur du débarquement en des termes trop précis car,

activities of loading and unloading ships, the handling and checking of goods at the waterfront and the use and maintenance of equipment in connection with longshoring, operations vary from port to port according to local practices. In light of the evolution of the Port's activities and the Board's appreciation of what should constitute longshoring activities, there is no longer any rationale for excluding longshoring work based on the type of commodity involved as may have been the case in 1997. The Board also considers that the specialized skills required for the loading of bulk vessels should not be an impediment to granting a geographic certification, since these special needs can be discussed and agreed to at the bargaining table.

[41] The Board agrees with the view taken in *Halifax Grain Elevator Limited, supra*, that for the Port to remain economically viable, all employers who use the labour pool of longshoremen must do so through a single system. Consequently, as there is already a geographic collective bargaining regime in place, and since the members of the union already perform the longshoring work to be included in the geographic certificate, the Board concludes that all employers engaged in longshoring operations at the Port are to be comprised in the geographic certification order and bound by the terms of the BPEA agreement, including any work that may be subcontracted to other employers.

[42] In the case of Kingsco, the Board finds that this employer is not engaged in longshoring activities because, for the reasons that follow, its operations are not incident to maritime transportation. This finding is supported by a number of Board decisions that have defined what is incident to and what is not incident to maritime transportation.

[43] *Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen's Association, Local 1739, et al., supra*, involved the chartering of a ship to transport grain to Cargill's elevators from the Great Lakes to the Port of Québec. The ship, a self-unloader, required no manpower other than the personnel on board the ship to unload the

exception faite des activités évidentes de chargement et de déchargement des navires, de manutention et de vérification des marchandises dans le secteur riverain et de l'utilisation et de l'entretien de l'équipement en relation avec le débardage, les activités varient d'un port à l'autre selon les pratiques locales en vigueur. À la lumière de l'évolution des activités du port et compte tenu de ce qui, de l'avis du Conseil, devrait constituer des activités de débardage, il n'y a plus aucune raison d'exclure le travail de débardage en fonction du type de marchandises en cause comme on a pu le faire en 1997. Le Conseil considère également que les compétences spécialisées qui sont requises pour effectuer le chargement des navires effectuant le transport en vrac ne devraient pas être un obstacle à la délivrance d'un certificat d'accréditation par région géographique, car il est possible de discuter de ces besoins spéciaux et d'en arriver à une entente à leur égard à la table de négociation.

[41] Le Conseil souscrit au point de vue qui a été adopté dans l'affaire *Halifax Grain Elevator Limited, précitée*, selon lequel la viabilité économique du port dépend de l'obligation imposée à tous les employeurs qui font appel au bassin de débardeurs de s'en remettre à un système unique. En conséquence, puisqu'un régime de négociations collectives est déjà en place et puisque les membres du syndicat effectuent déjà le travail de débardage qui doit être inclus dans le certificat d'accréditation par région géographique, le Conseil en arrive à la conclusion que tous les employeurs qui mènent des activités de débardage au port doivent être inclus dans l'ordonnance d'accréditation par région géographique et liés par les dispositions de la convention collective qui a été conclue par la BPEA, ce qui comprend le travail qui peut être donné en sous-traitance à d'autres employeurs.

[42] Dans le cas de Kingsco, le Conseil conclut que cet employeur ne mène aucune activité de débardage car, pour les motifs qui suivent, ses activités ne sont pas accessoires au transport maritime. Cette conclusion est appuyée par un certain nombre de décisions du Conseil qui ont cerné les limites de ce qui est accessoire au transport maritime et de ce qui ne l'est pas.

[43] L'arrêt *Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen's Association, Local 1739, et al.*, précité, mettait en cause l'affrètement d'un navire pour transporter du grain jusqu'aux élévateurs de Cargill des Grands Lacs au Port de Québec. Le navire, de type auto-déchargeur, ne nécessitait aucune main-d'oeuvre, si ce n'est le

grain. When the ship arrived at the dock, it was moored by its crew and the grain in the hold was taken by an internal conveyor to be poured into a hopper on the dock. From that point, the grain was transferred and stored in silos, again through a conveyor system. When a customer came to pick up his grain, he parked his truck under a hopper, whereby another automated system poured the weighed grain into the bed of the truck. All these operations were conducted from a control room operated by a single employee who operated a console, regulated the speed of the conveyors, and the movement of the grain to the silos and back again to the trucks. The unloading of ships and loading of trucks could be done simultaneously.

[44] The CLRB concluded that all of the activities of Cargill's employees in the Port of Quebec City came within the definition of longshoring, including the loading of the trucks, the handling and checking of goods from the ship's hold to the door of railroad cars or trucks and conversely in the warehouses, and the operation and maintenance of equipment used in the port for handling such goods.

[45] The Federal Court of Appeal disagreed with the Board's finding. It held that to be associated with maritime transportation, the work in question had to be "necessarily incidental" to it. Pratte, J. stated the following:

[12] The employees of applicant in question here do not unload ships: this work is done by members of the ship's crew. Applicant's employees operate and maintain equipment which transports grain to silos (after it has been unloaded and moved to applicant's facilities) and then moves it on to the trucks of applicant's customers. When these employees perform this work, the maritime transport has ended, since the goods have arrived at their destination and are in the possession of the recipient. For this reason, the work of these employees does not seem to me to be connected with transport, but rather with the grain business operated by applicant in Quebec City.

[13] It is quite true that a majority of the judges of the Supreme Court of Canada expressed the opinion, in *Eastern Canada Stevedoring Reference*, [1955] S.C.R. 529, that the federal Parliament had legislative authority to regulate the labour relations of the employees of a stevedoring business who, working for maritime carriers, loaded and unloaded vessels, handled and stored goods after they had been received from shippers until the time of loading, and from loading until the

personnel qui se trouvait à bord du navire et qui était affecté au déchargement du grain. Lorsque le navire arrivait au quai, il était amarré par son équipage, et le grain qui se trouvait dans la cale était acheminé au moyen d'un convoyeur interne pour être ensuite déversé dans une trémie installée sur le quai. À partir de là, le grain était transféré et entreposé dans des silos, encore une fois au moyen d'un système de convoyeurs. Lorsqu'un client venait chercher son grain, il stationnait son camion sous la trémie, et un autre système automatisé effectuait le versement du grain, pesé, dans la benne du camion. Toutes ces activités étaient menées à partir d'une salle de contrôle dirigée par un seul employé, qui opérait une console, régularisait la vitesse des convoyeurs et assurait l'acheminement du grain jusqu'aux silos et son réacheminement jusqu'aux camions. Les navires pouvaient être déchargés en même temps que les camions étaient chargés.

[44] Le CCRT a conclu que tout le travail effectué par les employés de Cargill dans le port de Québec tombait sous la définition de débarbage, y compris le chargement des camions, la manutention et la vérification des marchandises à partir de la cale du navire jusqu'à la porte des wagons ou des camions et, à l'inverse, dans les entrepôts, ainsi que l'utilisation et l'entretien de l'équipement utilisé dans le port aux fins de la manutention de ces marchandises.

[45] La Cour d'appel fédérale a écarté la conclusion du Conseil. Elle a statué que, pour qu'il soit lié au transport maritime, le travail en question devait être un «accessoire nécessaire» de celui-ci. Le juge Pratte s'est exprimé dans les termes suivants:

[12] Les employés de la requérante dont il s'agit ici ne déchargent pas les navires: ce sont des membres de l'équipage du navire qui effectuent ce travail. Les employés de la requérante font fonctionner et entretiennent des appareils qui transportent les grains dans les silos (après qu'ils ont été déchargés et amenés jusqu'aux installations de la requérante) et qui les acheminent ensuite jusqu'aux camions des clients de la requérante. Lorsque ces employés exécutent ce travail, le transport maritime a pris fin puisque la marchandise est rendue à destination et est en la possession de son destinataire. À cause de cela, le travail de ces employés ne me paraît pas être relié au transport, mais, plutôt, au commerce de grain que la requérante exploite à Québec.

[13] Il est bien vrai que la majorité des juges de la Cour suprême du Canada ont exprimé l'opinion, dans l'affaire *Eastern Canada Stevedoring*, [1955] R.C.S. 529, que le Parlement fédéral avait la compétence législative de régir les relations de travail des employés d'une entreprise de débarbage qui, travaillant pour des transporteurs maritimes, chargeaient et déchargeaient des navires, manutentionnaient et entreposaient les marchandises après qu'elles avaient été reçues

time of delivery to the recipient. In that case, however, all the work was done for the maritime carriers before the transport had ended. It could not therefore be regarded as a necessary incident to maritime transport. ...

(pages 190-191)

and Marceau, J. the following:

[26] ... In my view, the error it contains is treating as general a situation which only occurs under very specific circumstances. Because operations of sorting, handling and storing goods can be an incidental part of transport by sea, it does not follow that all operations of sorting, handling and storing goods, even on a wharf, are necessarily a part of such transport. In my view, operations of this type are an incidental part of longshoring, and as such connected with the transport itself, when they are actually necessary in order to complete the transport operation and ensure that the goods are delivered to their recipient. As I understand it, the *Stevedoring* decision says nothing more than this.

(pages 199-200)

[46] In *Halifax Offshore Terminal Services Limited et al.* (1987), 71 di 157 (CLRB no. 651), the union applied for a geographic certification order for all employees engaged in the longshoring industry at the Port of Halifax, including offshore exploration activities off the coast of Nova Scotia. The Board granted a geographic certification order, but refused to extend it to all activities of the port. The Board discussed the misconception that all handling and storage of goods at dockside was necessarily part of the longshoring industry. The Board concluded that such activities are brought into federal jurisdiction only as a result of being an integral part of maritime transportation:

Those statements of the Federal Court of Appeal make it quite clear that not all handling and storage of goods at the dockside are necessarily part of the longshoring industry referred to in section 132 of the *Code*. Keeping in mind that loading and unloading of vessels is only brought into federal jurisdiction by virtue of it being an integral part of maritime transportation, it naturally follows that the checking work done by the employees sought by the Checkers' union would also have to be directly related to the loading and unloading of ships engaged in maritime transportation. If one looks at the *Eastern Canada Stevedoring Co. Ltd.* case, it can be seen that the Supreme Court of Canada was dealing with a stevedoring company whose ongoing business consisted of loading and unloading of ships. In this application before us, **the ongoing business of**

des expéditeurs jusqu'au moment du chargement et depuis le déchargement jusqu'au moment de la livraison au destinataire. Mais, en ce cas-là, tout ce travail était effectué pour le compte des transporteurs maritimes avant la fin du transport. Il pouvait donc être considéré comme un accessoire nécessaire du transport maritime...

(pages 190-191)

et le juge Marceau a ajouté ce qui suit:

[26] ... L'erreur qu'il contient à mon avis est de traiter comme générale une situation qui ne se vérifie que dans des hypothèses concrètes définies. Parce que des opérations de tri, de manutention et d'entreposage de marchandises peuvent être partie incidente du transport par mer, il n'en résulte pas que toutes les opérations de tri, de manutention et d'entreposage de marchandises, même sur un quai, le soient nécessairement. À mon sens, des opérations de cette nature sont partie incidente du débardage, et comme telles rattachées au transport lui-même, lorsqu'elles sont nécessaires justement pour compléter l'opération de transport et assurer la livraison de la marchandise à son destinataire. L'arrêt *Stevedoring*, tel que je le comprends, ne dit rien de plus.

(pages 199-200)

[46] Dans l'affaire *Halifax Offshore Terminal Services Limited et al.* (1987), 71 di 157 (CCRT n° 651), le syndicat a demandé au Conseil de rendre une ordonnance d'accréditation par région géographique visant tous les employés affectés au secteur du débardage au port de Halifax, y compris aux activités de prospection en haute mer, au large de la Nouvelle-Écosse. Le Conseil a rendu une ordonnance d'accréditation par région géographique, mais il a refusé d'élargir celle-ci pour y inclure toutes les activités du port. Le Conseil a discuté de la fausse conception voulant que toutes les activités de manutention et d'entreposage de marchandises sur un quai fassent nécessairement partie des activités de débardage. Le Conseil en est arrivé à la conclusion que ces activités relevaient de la compétence fédérale dans la mesure uniquement où elles faisaient partie intégrante du transport maritime:

Ces déclarations de la Cour d'appel fédérale montrent clairement que la manutention et l'entreposage des marchandises sur un quai ne constitue pas nécessairement du débardage au sens de l'article 132 du *Code*. Étant donné que le chargement et le déchargement de navires ne relèvent de la compétence fédérale que dans la mesure où ils font partie intégrante du transport maritime, les tâches de vérification accomplies par les employés visés par le syndicat des vérificateurs doivent être directement liées au chargement et au déchargement de navires impliqués dans le secteur du transport maritime. L'examen de l'arrêt *Eastern Canada Stevedoring Co. Ltd.* montre que la Cour suprême du Canada avait devant elle une compagnie de débardage dont l'entreprise continue consistait à charger et à décharger des navires. Dans la présente

Mobil and the other companies referred to earlier is unquestionably that of oil and gas exploration. ...

If, however, exploration companies decided to use an interprovincial trucking company or a railway to transport their goods across a provincial boundary, this in all likelihood would be classed as interprovincial transportation and it would fall within the ambit of the *Code*. But it would not be the exploration company that would be engaged in interprovincial transportation, it would be the trucking company or the railway company that hauled the goods. The exploration company would be merely a customer of the trucking company or the railway company, it would not be engaged in the trucking or the railway industry. ...

(pages 171-172; emphasis added)

[47] In *Secunda Marine Services Limited et al.*, [1999] CIRB no. 16; and 61 CLRBR (2d) 203 the Board was called upon to address the question of whether loading and unloading oil and gas exploration drilling vessels was longshoring or incidentally related to it. In deciding that these activities were longshoring activities, the Board took into account the following factors: the frequency of the work, its regularity, its severability, whether it was longshoring or ancillary work and the potential threat to labour relations in choosing one or the other should the characterization of the work be otherwise. In this case, some 25% of the work was carried out on the dock and closely related to longshoring work; it was a regular and ongoing activity as well as an essential link in a system that undertook the marine transport of goods (at paragraph 64).

[48] The Federal Court upheld the Board's factual determination that the loading and unloading was longshoring work as opposed to incidental or occasional part of the work of the employees (*Offshore Logistics Inc. v. International Longshoremen's Association, Local 269* (2000), 257 N.R. 338; and 61 CLRBR (2d) 180 (F.C.A.)) and found that the Board had not exceeded its jurisdiction by so deciding.

[49] In *St. John's Shipping Association Limited et al.*, [2001] CIRB no. 126; and 90 CLRBR (2d) 68, the union applied for a geographic certification for the Port of St. John's. The union's history of work jurisdiction had in fact become a *de facto* geographic certification, even though no certification existed. It was established

requête, **l'entreprise continue** de Mobil et des autres entreprises susmentionnées consiste indubitablement à faire de la prospection...

Toutefois, si les entreprises de prospection décidaient d'avoir recours à une entreprise de camionnage ou à une compagnie ferroviaire interprovinciale pour transporter leurs marchandises d'une province à l'autre, il serait probablement jugé qu'il s'agit de transport interprovincial et que le *Code* s'applique. Cependant, le transport interprovincial ne serait pas effectué par l'entreprise de prospection, mais par l'entreprise de camionnage ou par la compagnie ferroviaire transportant les marchandises. L'entreprise de prospection serait simplement une cliente de l'entreprise de camionnage ou de la compagnie ferroviaire; elle ne s'occuperait pas de camionnage ou de chemins de fer...

(pages 171-172; c'est nous qui soulignons)

[47] Dans l'affaire *Secunda Marine Services Limited et autres*, [1999] CCRT n° 16; et 61 CLRBR (2d) 203, le Conseil a été appelé à se pencher sur la question de savoir si le chargement et le déchargement de navires de prospection pétrolière et de forage devaient être considérés comme des activités de débarquement ou s'ils y étaient liés accessoirement. Pour en arriver à la conclusion qu'il s'agissait d'activités de débarquement, le Conseil a tenu compte des facteurs suivants: la fréquence du travail, sa régularité, son caractère dissociable, la question de savoir s'il s'agissait de travaux de débarquement ou de travaux accessoires, et la menace que pourrait représenter le choix entre différentes caractérisations du travail pour les relations du travail. Dans ce cas, environ 25 % du travail était effectué au quai et il était étroitement lié au travail de débarquement. Il constituait une activité régulière et continue et représentait un lien essentiel dans un système qui effectuait le transport maritime de marchandises (au paragraphe 64).

[48] La Cour fédérale a maintenu la décision factuelle du Conseil selon laquelle les activités de chargement et de déchargement étaient des activités de débarquement par opposition à la partie accessoire ou occasionnelle du travail des employés (*Offshore Logistics Inc. v. International Longshoremen's Association, Local 269* (2000), 257 N.R. 338; et 61 CLRBR (2d) 180 (C.A.F., n° A-425-99)), et a conclu que le Conseil n'avait pas excédé sa compétence en prenant cette décision.

[49] Dans l'affaire *St. John's Shipping Association Limited et autre*, [2001] CCRI n° 126; et 90 CLRBR (2d) 68, le syndicat a demandé une accréditation par région géographique pour le port de St. John's. Les sphères de compétence passées du syndicat avaient dans les faits revêtu la qualité d'une accréditation par région

that the union had aggressively pursued its claim to all stevedoring work in the port over the years, that there had been a general history of a cooperative working relationship between the union and the stevedoring companies and that the application was intended to protect any new work coming into the port rather than being the result of the parties not being able to resolve their disputes. In these circumstances, the Board determined that a geographic certificate was appropriate as it would “assist in the furtherance of industrial stability” (at paragraph 28).

[50] In *Irving Shipbuilding Inc. et al.*, [2002] CIRB no. 153; and 91 CLRBR (2d) 71, the Board held that the unloading of wood products was within the union’s certification for the Port of St. John’s, based on the fact that the work was regular and frequent and an integral component of marine transportation:

[35] This panel of the Board expressly adopts those tests enumerated in *Secunda Marine Services Limited et al.*, *supra*. The facts in the instant case disclosed that the unloading of bulk wood chips from a barge at Pier 20 is regular and frequent. The work itself is severable, to the extent that the unloading of wood chips is the only work being conducted at this pier. The employees who currently perform the unloading are employed on a full-time basis, although their scheduled hours are flexible in relation to the tides and the arrival of the barge from Weymouth. There is no doubt that the nature of the work is longshoring work, as generally described by the Supreme Court of Canada in *Reference re Industrial Relations and Disputes Act*, *supra*. The work is the direct operation of the unloading of a ship. By nature, it is an integral component of the marine transportation. There is an ancillary nature to the work, to the extent that it is a component that provides raw material to the respondents’ pulp and paper mill operations.

(pages 21; and 89-90)

[51] The employer, however, objected to the Board’s decision and filed for judicial review. In the first instance, the Federal Court of Appeal noted that in this case, the Board had gone further than any other prior decision by including the unloading of an employer’s own product from its own vessel at its own port facility using its own employees and equipment. It found, however, that a more inclusive approach was in keeping with the trend established in such previous decisions as *M&M Manufacturing Limited* (1997), 104 di 45 (CLRB no. 1203); and *Secunda Marine Services Limited et al.*, *supra*. The Court upheld the Board’s decision on the

géographique, même s’il n’existait aucune accréditation proprement dite. L’on a établi que le syndicat avait vigoureusement fait valoir ses revendications à l’égard de tout le travail de débarquement dans le port au fil des ans, que, par le passé, le syndicat et les sociétés de débarquement avaient réussi à entretenir des relations de travail fondées sur la coopération, et que la demande était davantage préventive en ce qu’elle visait à protéger tout travail nouveau qui serait effectué dans le port plutôt qu’à réagir à l’incapacité des parties de résoudre leurs différends. Dans ces circonstances, le Conseil a déterminé qu’une accréditation par région géographique était appropriée parce qu’elle était «garante de la stabilité industrielle» (au paragraphe 27).

[50] Dans l’affaire *Irving Shipbuilding Inc. et autre*, [2002] CCRI n° 153; et 91 CLRBR (2d) 71, le Conseil a statué que le déchargement de produits du bois relevait de l’accréditation du syndicat à l’égard du port de Saint-Jean compte tenu du fait que le travail était fréquent et régulier et qu’il faisait partie intégrante du transport maritime:

[35] Le présent banc du Conseil adopte expressément les critères énumérés dans *Secunda Marine Services Limited et autres*, précitée. Les faits en l’espèce ont démontré que le déchargement au quai 20 de barges chargées de copeaux de bois en vrac est une activité régulière et fréquente. Le travail lui-même peut être distingué de tout autre dans la mesure où le déchargement de copeaux de bois est le seul travail effectué à ce quai. Les employés qui s’occupent actuellement du déchargement sont à temps plein, quoique l’horaire de travail soit variable en raison des marées et des fluctuations des heures d’arrivée de la barge en provenance de Weymouth. Il ne fait aucun doute que la nature du travail est le débarquement, comme la Cour suprême du Canada l’a généralement décrit dans *Reference re Industrial Relations and Disputes Act*, précité. Le travail est le processus direct de déchargement d’un navire. Par sa nature même, il fait partie intégrante du transport maritime. Cela dit, il est accessoire dans la mesure où il consiste à fournir de la matière première pour l’exploitation des usines de pâte et papier des intimées.

(pages 21; et 89-90)

[51] Cependant, l’employeur s’est opposé à la décision du Conseil et a présenté une demande de contrôle judiciaire. En première instance, la Cour d’appel fédérale a noté que, dans cette affaire, le Conseil était allé plus loin que dans toute décision antérieure en incluant le déchargement du produit d’un employeur du navire de celui-ci à son installation portuaire, en faisant appel à ses propres employés et en utilisant son propre équipement. Elle a conclu toutefois que l’adoption d’une solution plus universelle était conforme à la tendance établie dans des décisions antérieures comme *M&M Manufacturing Limited* (1997), 104 di 45 (CCRT

grounds that it was not bound by its precedents and as long as it was based on a factual determination, it was not patently unreasonable.

[52] These decisions provide a useful background for determining how this panel views the status of Kingsco.

[53] The facts are not disputed. Kingsco is a transportation company hired by Westroc to transport gypsum from the dock of the Port to its transformation plant in McAdam, New Brunswick. Kingsco's main activity other than providing a service to Westroc is as a trucking company engaged primarily in the transportation of bulk materials.

[54] Westroc annually imports approximately 200,000 tons of gypsum rock through the Port, which it uses to manufacture wallboard at its McAdam plant. Approximately five to six times per year, a self-unloading ship docks at the Port and discharges gypsum rock directly onto the dock. Thereafter, a non-union, casual employee employed by Kingsco, loads the gypsum onto Kingsco dump trucks to transport the gypsum to McAdam. This work continues over two to three weeks, 12 to 14 hours a day after the ship's departure. The Kingsco employee need not be present when a ship arrives and continues unloading the gypsum after the ship's departure. The payloader is the only employee of Kingsco working on the dock.

[55] From these facts, the majority of this panel of the Board is of the view that Kingsco's trucking operation in relation to the gypsum is not integrated into maritime transport. (1) Once the gypsum has arrived at destination it is in the possession of Westroc. It is not in transit pending final arrival at a purchaser's destination. (2) The transportation of the gypsum is the subject of a private contract between Westco and Kingsco and an activity that properly belongs to Westco. It could just as well be done by Westco itself as by a subcontractor. (3) Kingsco does not provide any other trucking service for any of the other port users. It is but a peripheral contract to Kingsco's usual trucking operations. (4) The work performed by Kingsco, while recurring work, is activated only when gypsum is unloaded. It is not part of a continuing relationship with Westroc or any other

n° 1203); et *Secunda Marine Services Limited et autres*, précitée. La Cour a confirmé la décision du Conseil au motif que celui-ci n'était pas lié par ses décisions antérieures et que, dans la mesure où sa décision était fondée sur une détermination factuelle, elle n'était pas manifestement déraisonnable.

[52] Ces décisions offrent une toile de fond utile aux fins de déterminer de quelle manière le présent banc envisage la situation de Kingsco.

[53] Les faits ne sont pas contestés. Kingsco est une entreprise de transport qui est engagée par Westroc pour transporter du gypse à partir du port jusqu'à son usine de transformation de McAdam (Nouveau-Brunswick). L'activité principale de Kingsco, exception faite des services qu'elle fournit à Westroc, consiste à exploiter une entreprise de camionnage effectuant principalement le transport de produits en vrac.

[54] Westroc importe annuellement approximativement 200 000 tonnes de roche gypseuse au port, qu'elle utilise pour fabriquer des panneaux de revêtement à son usine de McAdam. Environ cinq ou six fois par année, un navire auto-déchargeur accoste au port et décharge la roche gypseuse directement sur le quai. Un employé occasionnel non syndiqué de Kingsco charge ensuite le gypse dans les camions à benne de Kingsco, qui effectuent le transport de la roche jusqu'à l'usine de McAdam. Ce travail s'étale sur deux à trois semaines, de 12 à 14 heures par jour, après le départ du navire. L'employé de Kingsco ne doit pas nécessairement être sur place lorsque le navire arrive et peut poursuivre le déchargement du gypse après le départ du navire. L'employé qui effectue le chargement est le seul employé de Kingsco qui travaille au quai.

[55] Compte tenu de ces faits, la majorité du présent banc est d'avis que les activités de camionnage de Kingsco liées au gypse ne sont pas intégrées au transport maritime. (1) Dès lors que le gypse est arrivé à destination, il est en la possession de Westroc. Il n'est pas de passage en attendant son arrivée finale chez un acheteur. (2) Le transport du gypse est régi par un contrat privé conclu entre Westco et Kingsco et il est une activité qui appartient à juste titre à Westco. Il pourrait tout aussi bien être exécuté par Westco elle-même ou par un sous-traitant. (3) Kingsco ne fournit aucun autre service de camionnage aux utilisateurs du port. Il ne s'agit que d'un contrat périphérique se rapportant aux activités de camionnage habituelles de Kingsco. (4) Le travail exécuté par Kingsco, bien qu'il s'agisse d'un travail susceptible de

user of the port. (5) The employee operating the payloader is a casual employee hired for the sole purpose of loading the gypsum from the dock onto the trucks.

[56] These facts support a finding that the work done by the Kingsco payloader, being predicated as it is on Westco's needs and importation schedule, is not integrated in a continuing marine operation.

[57] There is no evidence that Kingsco provides the essential link within a marine transport system of goods that was seen in previous cases. Conversely, this case is based on very circumscribed facts. This panel finds that the union has not demonstrated that the more inclusive view of longshoring adopted by the *Secunda Marine Services Limited et al., supra*; and *Irving Shipbuilding Inc. et al., supra*, decisions should apply here. Contrary to the facts set forth in those cases, the loading of gypsum is regular but infrequent. It is not tied to the loading and unloading of ships, but to the final destination of an already unloaded product. The work is done by a casual employee who does not come from the pool of longshoring employees. In other words, there is no discernable tie between the transport work for Westroc and the longshoring activities of the Port.

[58] As well, the work history of the Kingsco employee bears no resemblance to the facts in *St. John's Shipping Association Limited et al., supra*. There is no history of jurisdiction over this work, nor has there been a cooperative working relationship to include this work. Further, the inclusion of the Kingsco employee would not "assist in the furtherance of industrial stability" as set forth in that case.

[59] The instant case more closely parallels the Board's approach in *Maritime Employers' Association, supra*, that dispelled the misconception that all activities relating to the handling and storage of goods at dockside are necessarily part of the longshoring industry. To constitute longshoring, there must be a

se répéter, n'est mis en branle que lorsque le gypse est déchargé. Il ne fait pas partie d'une relation continue avec Westroc ou avec tout autre utilisateur du port. (5) L'employé qui fait fonctionner la chargeuse sur roues (chargeuse) est un employé occasionnel engagé dans le seul but de charger dans les camions le gypse qui se trouve sur le quai.

[56] Ces faits appuient la conclusion que le travail exécuté par l'employé de Kingsco, qui dépend effectivement des besoins de Westco et de son calendrier d'importation, n'est pas intégré à une activité maritime continue.

[57] Il n'y a aucune preuve que Kingsco constitue le lien essentiel dans un système de transport maritime de marchandises dont il est question dans les décisions examinées précédemment. Par ailleurs, la présente affaire se caractérise par des faits très circonscrits. Notre banc en arrive à la conclusion que le syndicat n'a pas réussi à démontrer que la perspective plus universelle du débardage adoptée dans les décisions *Secunda Marine Services Limited et autres* et *Irving Shipbuilding Inc. et autre*, précitées, devrait s'appliquer dans la présente affaire. Contrairement aux faits énoncés dans ces affaires, le déchargement de gypse est régulier, mais il n'est pas fréquent. Il est lié non pas au chargement et au déchargement de navires, mais plutôt à la destination finale d'un produit qui est déjà déchargé. Le travail est exécuté par un employé occasionnel qui ne provient pas du bassin d'employés de débardage. En d'autres termes, il n'y a pas de lien perceptible entre les activités de transport effectuées pour Westroc et les activités de débardage menées au port.

[58] En outre, l'expérience antérieure de l'employé de Kingsco ne ressemble en rien aux faits qui étaient en cause dans l'affaire *St. John's Shipping Association Limited et autre*, précitée. L'histoire démontre qu'il n'existe aucune compétence à l'égard de ce travail, ni aucune relation du travail fondée sur la coopération, ce qui permettrait d'inclure le travail en question. De plus, l'inclusion de l'employé de Kingsco ne serait pas «garante de la stabilité industrielle», tel qu'il est stipulé dans cette affaire.

[59] La présente affaire correspond davantage au point de vue que le Conseil a adopté dans l'affaire *Association des employeurs maritimes*, précitée, où l'on a mis un terme à la conception erronée voulant que toutes les activités se rapportant au chargement et à l'entreposage de marchandises à quai faisaient

nexus between the activities and maritime transportation, that has not been demonstrated here.

[60] For these reasons, the Board upholds the union's application to expand the geographic certification, except for Kingsco, and issues a revised description of the geographic certification accordingly.

[61] Another point concerning the bargaining unit description merits the Board's attention. The current certification order describes the excluded employers rather than provide the usual general description of excluded work. Having decided which employers are part of the geographic certification, and considering that there is an agreement that employers exclusively engaged in aquaculture should be excluded because this is a local operation, it should be sufficient to exclude categories of employers. As a geographic certification is meant to encompass all employers engaged in longshoring activities without the need for the union to return to the Board every time an employer is added or deleted, the geographic certification in this case should be kept as general as possible.

[62] For these reasons, the Board issues the following revised certificate:

all employees in the longshoring industry in the Port of Bayside, Charlotte County, N.B., **excluding** checkers, lines personnel, mechanics, warehouse personnel, and further **excluding** operations involving the supply of local fishing or aquaculture operations.

#### **Partial Dissent by Laraine C. Singler, Member**

[63] I concur with the majority that the issue in this decision is "the inclusion of longshoring work related to the handling of bulk cargoes" (see paragraph 2 above). I further support the majority's conclusion that "all employers engaged in longshoring operations at the Port of Bayside (the Port) are to be comprised in the geographic certification order and bound by the terms of the Bayside Port Employers Association Inc. (BPEA) agreement, including any work that may be

nécessairement partie du secteur du débardage. Pour qu'il y ait débardage, il doit y avoir un lien entre les activités et le transport maritime, ce qui n'a pas été démontré dans la présente affaire.

[60] Pour ces motifs, le Conseil accueille la demande du syndicat visant à l'élargissement de l'accréditation par région géographique, à l'exclusion de Kingsco, et énonce une description de l'accréditation par région géographique révisée en conséquence.

[61] Un autre point se rapportant à la description de l'unité de négociation mérite que le Conseil s'y attarde. L'ordonnance d'accréditation actuelle décrit les employeurs exclus plutôt que de donner la description générale habituelle du travail exclu. Ayant décidé quels employeurs sont visés par l'accréditation par région géographique et compte tenu du fait qu'il existe une entente selon laquelle les employeurs qui s'intéressent uniquement à l'aquaculture devraient être exclus parce que leurs activités sont locales, l'exclusion de certaines catégories d'employeurs devrait suffire. L'accréditation par région géographique étant destinée à englober tous les employeurs qui mènent des activités de débardage sans que le syndicat ne doive se présenter devant le Conseil chaque fois qu'un employeur est ajouté ou supprimé, dans ce cas-ci, l'accréditation par région géographique devrait demeurer aussi générale que possible.

[62] Pour ces motifs, le Conseil délivre le certificat révisé suivant:

tous les employés du secteur de débardage dans le port de Bayside, Charlotte County (N.-B.), **à l'exclusion** des vérificateurs, du personnel d'exécution, des mécaniciens, des employés d'entrepôt, et **à l'exclusion** des activités comportant la pêche ou l'aquaculture locales.

#### **Dissidence partielle de Laraine C. Singler, Membre**

[63] Je souscris à l'opinion majoritaire, à savoir que la question à trancher dans cette décision a trait à «l'inclusion des activités de débardage liées à la manutention de cargaisons en vrac» (voir le paragraphe 2 ci-dessus). Je suis également d'accord avec la conclusion de la majorité du banc, selon laquelle «tous les employeurs qui mènent des activités de débardage au port de Bayside (le port) doivent être inclus dans l'ordonnance d'accréditation par région

subcontracted to other employers” (see paragraph 41 above).

[64] Consequently, I agree with the majority decision to expand the geographic bargaining unit by removing the exclusion of “**the loading or unloading of gypsum or gypsum substitutes, sand, rock or other bulk cargoes**” from the scope of the 1997 bargaining unit description. Removing this exemption brings the formerly excluded bulk operations (essentially gypsum imports and sand, gravel and granite exports) within the scope of the geographic bargaining unit. In effect, the longshoring work performed in connection with these operations is now to be carried out by the members of the BPEA under the terms of its collective agreement with the union. This is the purpose of a geographic certification in the longshoring industry. This is what is meant by the “monopoly” section 34 of the *Canada Labour Code (Part I - Industrial Relations)* (the *Code*) imposes at a port that the majority acknowledges in paragraphs 34 and 35 of its decision.

[65] My disagreement is with the majority’s conclusion that the work carried out by Kingsco’s front-end loader (payloader) operator in connection with the unloading of Westroc’s gypsum is not longshoring work. In my view, the constitutional question needs to be separated from the longshoring one in order to properly assess whether Kingsco is actively engaged in longshoring at the Port and thus covered by the geographic certification order and the BPEA collective agreement.

### I - Longshoring: Jurisdiction and Scope

[66] The constitutional issue respecting longshoring is settled. The Supreme Court of Canada in *Reference re: Industrial and Disputes Investigation Act (Canada)*, [1955] S.C.R. 529, ruled that longshoring operations, with respect to the duties relating to the handling of merchandise between the hold of the ship and the tailboard of a truck or railway car, are necessarily incidental to Parliament’s legislative authority over

géographique et liés par les dispositions de la convention collective qui a été conclue par la Bayside Port Employers Association Inc. (BPEA), ce qui comprend le travail qui peut être donné en sous-traitance à d’autres employeurs» (voir le paragraphe 41 ci-dessus).

[64] Par conséquent, je souscris à la décision de la majorité à l’effet d’élargir l’unité de négociation géographique en supprimant l’exclusion suivante: «**de chargement ou déchargement de gypse ou de substituts de gypse, de sable, de pierre ou d’autres cargaisons en vrac**» de la description de l’unité de négociation figurant dans le certificat d’accréditation délivré en 1997. La suppression de cette exclusion a pour effet d’inclure, dans l’unité de négociation géographique, les activités de manutention de marchandises en vrac (essentiellement les importations de gypse et les exportations de sable, de gravier et de granite), qui étaient exclues antérieurement. En fait, les travaux de débardage effectués dans le cadre de ces activités doivent dorénavant être réalisés par les membres de la BPEA, conformément aux dispositions de la convention collective conclue avec le syndicat. C’est là la raison d’être de l’accréditation par région géographique dans le secteur du débardage. C’est ce que vise l’article 34 du *Code canadien du travail (Partie I - Relations du travail)* (le *Code*) portant sur le «monopole» imposé à un port et que la majorité du banc reconnaît aux paragraphes 34 et 35 de sa décision.

[65] Ma dissidence a trait à la conclusion de la majorité, à savoir que le travail effectué par le conducteur d’une chargeuse sur roues (chargeuse) de Kingsco aux fins du déchargement de gypse de Westroc n’est pas du travail de débardage. À mon avis, la question constitutionnelle doit être isolée de celle du débardage pour qu’on puisse évaluer adéquatement si Kingsco est véritablement active dans le secteur du débardage au port et si, par conséquent, l’entreprise est assujettie à l’ordonnance d’accréditation par région géographique et à la convention collective de la BPEA.

### I - Débardage: compétence et portée

[66] La question constitutionnelle concernant le débardage est réglée. Dans l’arrêt *Reference re: Industrial and Disputes Investigation Act (Canada)*, [1955] R.C.S. 529, la Cour suprême du Canada a jugé que les activités de débardage en ce qui a trait à la manutention des marchandises de la cale du bateau jusqu’à l’arrière du camion ou du wagon de chemin de fer relèvent nécessairement de la compétence fédérale

navigation and shipping under section 91(10) or international or interprovincial transportation under section 92(10) of the *Constitution Act, 1867*.

[67] This is the same Supreme Court decision that shaped the definition of longshoring adopted by the Board in *Maritime Employers' Association* (1981), 45 di 314 (CLRB no. 346) (decision overturned by the Federal Court of Appeal for other reasons in *Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen's Association, Local 1739, et al.* (1983), 51 N.R. 182 (F.C.A.)) (hereinafter referred to as the *Cargill* case). After examining the Supreme Court's description of the specific operations and duties of longshoremen, the Board summarized longshoring work as the moving or handling of merchandise from the hold of the ship to the truck or railway car and vice-versa (at page 346 of the *Cargill* case).

[68] The Board also observed in the *Cargill* case that this general definition of longshoring - the handling of merchandise between the hold of the ship and the tailboards of trucks or railway car doors (commonly referred to as "tailgating") - is applicable to all Canadian ports:

The operations to which the Supreme Court referred as stevedoring, that is the operations relating to **the handling of merchandise from the hold of a ship to the delivery of the said merchandise at the tailboards of trucks or railway car doors**, including storage or shed operations, as well as these operations in the inverse order, are those found in all ports. Owing to technological changes, some operations may have been altered or even eliminated; however, the fact remains that the use of ships to transport merchandise entails loading and unloading, which also includes checking, sorting and storage.

(*Maritime Employers' Association, supra*, pages 343-344; emphasis added)

[69] The expression "between the hold of the ship and the tailboard of the truck" is readily understood and accepted today at ports throughout the country as the traditional definition of the scope of longshoring work. Additionally, the term "tailgating" remains in use to describe this traditional scope of longshoring activities (see, for example, *Halifax Employers Association Incorporated*, June 8, 2004 (CIRB LD 1099) dealing with a 1999 Board geographic certification that

exercée en matière de navigation et de transport par eau, en vertu du paragraphe 91(10), ou de transport interprovincial ou international, en vertu du paragraphe 92(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

[67] C'est dans ce même arrêt que la Cour suprême a énoncé la définition de débarbage adoptée par le Conseil dans l'affaire *Association des employeurs maritimes* (1981), 45 di 314 (CCRT n° 346) (décision renversée par la Cour d'appel fédérale, pour d'autres motifs, dans *Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen's Association, Local 1739, et al.* (1983), 51 N.R.182 (C.A.F.)) (ci-après appelée l'affaire *Cargill*). Après avoir examiné la description des activités et des fonctions particulières des débardeurs énoncée par la Cour suprême, le Conseil a résumé le travail de débarbage comme étant le déplacement ou la manutention de marchandises depuis la cale du bateau jusqu'à l'arrière du camion ou du wagon de chemin de fer, et vice versa (à la page 346 de l'affaire *Cargill*).

[68] Le Conseil a également fait remarquer, dans l'affaire *Cargill*, que cette définition générale du débarbage - la manutention de marchandises entre la cale d'un bateau et l'arrière des camions ou les portes des wagons (communément appelée «tailgating») - s'applique à tous les ports canadiens.

Les opérations auxquelles la Cour suprême a référé comme étant du travail de débarbage, c'est-à-dire les opérations reliées à la manutention des marchandises **de la cale du bateau à la livraison de ladite marchandise à l'arrière du camion ou du wagon de chemin de fer** et comprenant les opérations d'entrepôt ou de hangar, et à l'inverse, sont celles que l'on retrouve dans tous les ports. Certaines opérations, à cause de changements technologiques, ont pu être modifiées, voire même éliminées, mais il n'en demeure pas moins que l'utilisation de navires pour transporter des marchandises implique que ces dernières soient chargées et déchargées, ce qui comprend également leurs vérification, tri et entreposage.

(*Association des employeurs maritimes*, précitée, pages 343-344; c'est nous qui soulignons)

[69] L'expression «entre la cale du bateau et l'arrière du camion» est facilement comprise et acceptée de nos jours dans les ports partout au pays, en tant que définition classique de la portée du travail de débarbage. En outre, on continue d'utiliser le terme «tailgating» pour décrire cette portée traditionnelle des activités de débarbage (voir, par exemple, *Halifax Employers Association Incorporated*, 8 juin 2004 (CCRI LD 1099), portant sur un certificat

specifies the inclusion of employees performing tailgating).

## II - The 1997 Excluded Bulk Cargo Operations

[70] The majority notes in paragraph 6 of its decision that the “employers engaged in the loading and unloading of gypsum or gypsum substitutes, sand, rock and other bulk cargoes” (Westroc Inc. (Westroc), Kingsco Transport Ltd. (Kingsco) and what is now Bayside Materials Handling Inc. (Bayside Materials)) opposed the union’s 1996 application for geographic certification. These same employers (along with Bayside Materials’ affiliated companies, Charlotte County Ports Ltd. (Charlotte and Jamer Materials Ltd. (Jamer)) oppose the union’s present application to discontinue their exemption from the geographic certification.

[71] Westroc and Kingsco remind the Board that they supported the union’s earlier application in exchange for the union’s agreement to exclude “the unloading of gypsum or gypsum substitutes by Westroc Industries Ltd., its successors and assigns and/or Kingsco Transport Ltd., its successors and assigns, or any of their contractors” from the geographic bargaining unit. In their reply to the union’s present application, Westroc and Kingsco submit they withdrew their objection to the earlier application “on the condition that Westroc’s gypsum loading operation would be excluded” and argue the union should not be permitted to renege on that earlier agreement.

[72] In their written argument following the oral hearing, Kingsco and Westroc also take the position that because “the gypsum ships are self-unloading, the maritime transport has concluded at the point where Kingsco employees commence operations.” The majority decision appears to agree with this analysis (see paragraph 55 above).

## III - Longshoring in the Port of Bayside

[73] As the majority observes in paragraph 40, the Board also takes into account the history of local practices in determining which activities fall within the

d’accreditation par région géographique délivré par le Conseil en 1999 qui prescrit l’inclusion des employés affectés au «tailgating»).

## II - Activités de manutention des cargaisons en vrac exclues en 1997

[70] La majorité souligne, au paragraphe 6 de sa décision, que «les employeurs qui menaient des activités de chargement et de déchargement de gypse ou de substituts de gypse, de sable, de pierre et d’autres cargaisons en vrac» (Westroc Inc. (Westroc), Kingsco Transport Ltd. (Kingsco) et l’entreprise qui est maintenant appelée Bayside Materials Handling Inc. (Bayside Materials)) se sont opposés à la demande d’accreditation par région géographique présentée par le syndicat en 1996. Ces mêmes employeurs (ainsi que les entreprises affiliées à Bayside Materials, Charlotte County Ports Ltd. (Charlotte) et Jamer Materials Ltd. (Jamer)) s’opposent à la présente demande du syndicat visant à mettre fin à l’exclusion de ces entreprises de l’accreditation par région géographique.

[71] Westroc et Kingsco rappellent au Conseil qu’elles ont appuyé la demande antérieure présentée par le syndicat et que, en contrepartie, le syndicat a accepté d’exclure de l’unité de négociation par région géographique les activités de «chargement de gypse ou de substituts de gypse par Westroc Industries Ltd., ses successeurs et ayants droit, et par Kingsco Transport Ltd., ses successeurs et ayants droit, ou par l’un de leurs sous-traitants». En réponse à la présente demande du syndicat, Westroc et Kingsco font valoir qu’elles ont retiré leur opposition à la demande antérieure, «à condition que les activités de chargement de gypse de Westroc soient exclues», et allèguent qu’on ne devrait pas permettre au syndicat de se soustraire à l’entente antérieure.

[72] Dans leurs observations écrites présentées à la suite de l’audience, Kingsco et Westroc prétendent de plus que, parce que les bateaux transporteurs de gypse sont de type auto-déchargeur, le transport maritime prend fin au moment où débutent les activités des employés de Kingsco. La décision rendue par la majorité semble souscrire à cette analyse (voir le paragraphe 55 ci-dessus).

## III - Débardage au port de Bayside

[73] Comme la majorité du banc le fait remarquer au paragraphe 40, le Conseil tient également compte de l’historique des pratiques locales pour déterminer

general definition of longshoring at any particular port. The bargaining unit at the Port has historically excluded checkers, lines personnel, mechanics and warehouse personnel, the duties of which are typically performed by longshore workers in many larger ports.

[74] The evidence does show, however, that union members at the Port operate various equipment, including cranes, clam scoops, forklifts, payloaders and dock loading conveyors. The uncontested evidence is that union members also perform tailgating duties. As the union's witness pointed out when describing the operation for unloading bulk peat moss, bargaining unit members operate the equipment used to load delivery trucks. On this point, the uncontested evidence is contrary to the majority's claim in paragraph 58 above that there is "no history of jurisdiction" over the work performed by Kingsco's payloader operator.

[75] When the initial geographic certification was awarded in 1997, the gypsum operation was excluded from its scope. Understandably, the union then had no claim to any longshoring work relating to the unloading of this cargo. This exemption, however, is no longer in place as a result of the majority decision. Consequently, we now need to examine whether the payloader operation constitutes longshoring under the union's traditional jurisdiction.

#### **IV - Kingsco's Activities in the Port - The Payloader Operation**

[76] The dispute is not, as the majority states in paragraph 12 above, "whether the transportation of the gypsum from the dock of the Port to Westroc's manufacturing plant" should be considered as a longshoring activity. Kingsco's payloader operation - the removal of the cargo from the dock and the loading of it onto delivery trucks - is the issue. The union views these activities as longshoring work and I concur.

[77] The salient facts in this regard warrant repeating. Westroc imports about 200,000 tons of gypsum rock

quelles activités tombent sous la définition générale de débarbage à l'un quelconque des ports. Par le passé, les vérificateurs, le personnel d'exécution, les mécaniciens et les employés d'entrepôt, dont les fonctions sont habituellement remplies par les débardeurs à de nombreux grands ports, étaient exclus de l'unité de négociation du port.

[74] Toutefois, la preuve démontre que, au port de Bayside, les membres du syndicat conduisent diverses machines, dont des grues, des bennes preneuses, des chariots élévateurs à fourche, des chargeuses et des convoyeurs de chargement portuaire. Selon la preuve non contredite, les membres du syndicat remplissent également des fonctions de «tailgating». Comme le témoin du syndicat l'a souligné au cours de sa description des activités de déchargement de mousse de tourbe en vrac, les membres de l'unité de négociation conduisent l'équipement servant à charger les camions de livraison. À ce sujet, la preuve non contredite est contraire à l'allégation soutenue par la majorité au paragraphe 58 qui précède, à savoir qu'il n'y a aucun historique de sphères de compétence à l'égard du travail effectué par le conducteur de la chargeuse de Kingsco.

[75] Lorsque le certificat d'accréditation par région géographique initial a été rendu en 1997, la manutention du gypse était exclue de sa portée. À juste titre, le syndicat n'avait droit de regard sur aucune activité de débarbage liée au déchargement de ce type de cargaison. Toutefois, l'exclusion de cette activité n'est plus en vigueur en raison de la décision rendue par la majorité. Par conséquent, nous devons maintenant examiner la question de savoir si la conduite de la chargeuse constitue une activité de débarbage relevant habituellement de la compétence du syndicat.

#### **IV - Activités de Kingsco dans le port - Conduite de la chargeuse**

[76] Comme il est souligné par la majorité au paragraphe 12 qui précède, le litige ne porte pas sur «la question de savoir si le transport de gypse du quai du port à l'usine de fabrication de Westroc devrait être considéré comme une activité de débarbage». La question à régler porte plutôt sur la conduite de la chargeuse de Kingsco qui consiste à enlever la cargaison du quai et à la charger dans les camions de livraison. Le syndicat soutient qu'il s'agit d'activités de débarbage et je partage cet avis.

[77] Les facteurs essentiels à ce chapitre méritent d'être réitérés. Chaque année, Westroc importe environ

each year for use in its manufacturing plant located about 70 kilometres from the Port. It does not have premises or facilities at the Port. Kingsco, located about 150 kilometres from the Port, is a trucking company primarily engaged in short and long haul transport throughout Canada. It has been transporting the gypsum from the Port to Westroc's manufacturing plant since 1995.

[78] Subsequent to the issuance of the geographic certification in 1997, when the bulk operations were exempted, Westroc formed a partnership with Charlotte and Jamer (Bayside Bulk Terminal Corporation). This partnership (with five of the 11 shares) is the largest shareholder of the Port and accounts for the vast majority of the Port's business both in terms of the number of ships and tonnage.

[79] Approximately six times a year, a self-unloading ship deposits around 30,000 tons of Westroc's gypsum onto the open dock at the Port. There were seven gypsum ships in the May 2000-April 2001 fiscal year and three in the first five months of the following year, accounting for about 12% of the total port traffic (Exhibit 1-Tab 5). This activity may seem infrequent at first glance. However, it becomes evident, when compared to the 22 general cargo ships for the same 17-month period, that the gypsum ships play an important and sizeable role in the activity at this relatively small Canadian port.

[80] The Kingsco payloader operator, who is hired for the sole purpose of the gypsum cargo ships, removes the gypsum from the dock and loads it onto the trucks that transport it to Westroc's plant. This activity takes approximately two to three weeks for each shipment, with the operator working 12 to 14 hours a day. The payloader operator does not drive any of the delivery trucks. Kingsco's witness testified that April to October is the typical season for the gypsum ship deliveries and that Kingsco's payloader remains in Bayside during this entire period.

#### **V - Kingsco's Longshoring Activities**

[81] The majority finds Kingsco is not engaged in longshoring activities because its "trucking operation in

200 000 tonnes de roche gypseuse qu'elle utilise dans son usine de fabrication située à environ 70 kilomètres du port. L'entreprise n'a pas de locaux ni d'installations portuaires. Kingsco, qui est située à environ 150 kilomètres du port, est une entreprise de camionnage dont les activités principales sont des activités de transport sur de courtes et longues distances partout au Canada. Elle transporte du gypse du port jusqu'à l'usine de fabrication de Westroc depuis 1995.

[78] Après avoir rendu le certificat d'accréditation par région géographique, en 1997, alors que les activités de manutention de vrac étaient exclues, Westroc s'est associée à Charlotte et Jamer (Bayside Bulk Terminal Corporation). Cette entreprise (qui détient cinq des onze actions) est l'actionnaire le plus important du port et compte pour la grande majorité des affaires portuaires, tant sur le plan du nombre de bateaux que sur le plan du tonnage.

[79] Six fois par année environ, un navire auto-déchargeur dépose environ 30 000 tonnes de gypse de Westroc dans le bassin ouvert du port. Au cours de l'exercice de mai 2000 à avril 2001, on a compté sept bateaux transporteurs de gypse et, au cours des cinq premiers mois de l'exercice suivant, on en a compté trois, ce qui représente environ 12 % de la totalité du trafic portuaire (pièce 1- onglet 5). À première vue, cette activité peut sembler peu fréquente. Toutefois, il devient évident, lorsque l'on compare ces chiffres aux 22 transporteurs de marchandises générales qui ont accosté au port au cours de la même période de 17 mois, que les transporteurs de gypse jouent un rôle important et appréciable pour ce qui est des activités menées à ce port canadien de taille relativement petite.

[80] Le conducteur de la chargeuse de Kingsco, embauché uniquement pour les livraisons des bateaux transporteurs de gypse, enlève le gypse du quai et le charge dans des camions qui le transportent à l'usine de Westroc. Ce travail s'étale sur environ deux à trois semaines pour chaque expédition, et l'employé travaille de douze à quatorze heures par jour. Le conducteur de la chargeuse ne conduit aucun des camions de livraison. Selon le témoin de Kingsco, la période d'avril à octobre est la saison typique pour les livraisons de gypse et la chargeuse de Kingsco reste à Bayside durant toute cette période.

#### **V - Activités de débardage de Kingsco**

[81] La majorité du banc est d'avis que Kingsco n'est pas véritablement actif dans le secteur du débardage,

relation to the gypsum is not integrated into maritime transport.” In summary, the majority’s supporting reasons for this conclusion are: (1) Westroc is in possession of the gypsum when it arrives at the Port; (2) the gypsum is transported to Westroc’s plant under private contract with Kingsco; (3) Kingsco does not provide trucking services for any other Port user; (4) Kingsco’s loading of gypsum is regular but infrequent, as the work is activated only when the gypsum is unloaded; (5) Kingsco’s payloader operator is a casual employee who does not come from the longshoring pool and is hired for the sole purpose of loading the gypsum from the dock onto the trucks (see paragraphs 55 and 57 above).

[82] The essence of the majority’s reasoning mirrors the Federal Court of Appeal’s analysis in the *Cargill* case (see paragraph 45 above):

[12] ... When these employees perform this work, the maritime transport has ended, since the goods have arrived at their destination and are in the possession of the recipient. For this reason, the work of these employees does not seem to me to be connected with transport, but rather with the grain business operated by applicant in Quebec City.

(page 191)

[83] In other words, the majority reasons that when the Kingsco payloader operator loads the gypsum onto the trucks, “the maritime transport has ended” since the gypsum has already arrived at its destination and is in the possession of Westroc. I disagree.

[84] How do the facts concerning Kingsco’s activities compare to the *Cargill* case overturned for other reasons on judicial review? In my view, the *Cargill* case is straightforward and distinguishable from the present matter.

[85] Quite simply, *Cargill* operated a grain elevator at the Port of Québec. Its premises were located at the port. This is the place where it conducted its business of selling grain to its customers. The ships’ crews unloaded the grain **directly onto Cargill’s premises** (i.e., the “hopper” on the dock), the point from where *Cargill*’s employees moved and weighed the grain within its facilities for distribution to its customers. The Federal Court of Appeal found that the “maritime transport ended” when *Cargill* received its merchandise, that is, **after the grain had been emptied into**

parce que «les activités de camionnage de Kingsco liées au gypse ne sont pas intégrées au transport maritime». En résumé, les motifs à l’appui de la décision rendue par la majorité sont les suivants: 1) Westroc est en possession du gypse lorsque ce dernier arrive au port; 2) le gypse est transporté à l’usine de Westroc dans le cadre d’un contrat privé conclu avec Kingsco; 3) Kingsco ne fournit des services de camionnage à aucun autre utilisateur du port; 4) le chargement de gypse par Kingsco est régulier mais peu fréquent, puisque le travail n’a lieu que lors du déchargement du gypse; 5) l’employé qui conduit la chargeuse de Kingsco est un employé occasionnel qui ne provient pas du bassin de débardeurs et qui est employé uniquement pour le chargement du gypse dans les camions à partir du quai (voir les paragraphes 55 et 57 ci-dessus).

[82] L’essence du raisonnement de la majorité du banc reflète l’analyse de la Cour d’appel fédérale dans l’affaire *Cargill* (voir le paragraphe 45 ci-dessus):

[12] ... Lorsque ces employés exécutent ce travail, le transport maritime a pris fin puisque la marchandise est rendue à destination et est en la possession de son destinataire. À cause de cela, le travail de ces employés ne me paraît pas être relié au transport, mais, plutôt, au commerce de grain que la requérante exploite à Québec.

(page 191)

[83] En d’autres termes, selon le raisonnement de la majorité du banc, lorsque l’employé qui conduit la chargeuse charge le gypse dans les camions, «le transport maritime a pris fin», puisque le gypse est déjà parvenu à destination et est en possession de Westroc. Je ne suis pas d’accord.

[84] Dans quelle mesure les faits concernant les activités de Kingsco se comparent-ils à l’affaire *Cargill*, dont la décision a été renversée pour d’autres motifs à la suite d’un contrôle judiciaire. À mon avis, l’affaire *Cargill* est explicite et distincte de l’affaire en l’espèce.

[85] Simplement dit, *Cargill* exploitait un élévateur à grains au Port de Québec. Ses locaux étaient situés au port. C’est là que l’entreprise se livrait à ses activités de vente de grain à ses clients. L’équipage du bateau déchargeait le grain **directement dans les installations de Cargill** (c’est-à-dire dans «la trémie» située sur le quai), point à partir duquel les employés de *Cargill* acheminaient et pesaient le grain dans les installations de l’entreprise en vue de le distribuer aux clients. La Cour d’appel fédérale a statué que «le transport maritime a pris fin» dès lors que *Cargill* a reçu sa

**Cargill's facility.** Thus, the further handling of the grain (moving, storing, checking and loading the grain onto trucks) by Cargill's employees was part of its local business of selling grain. The trucks loaded by Cargill's employees were not transporting the grain to another Cargill facility. Rather, these were the trucks of Cargill's customers who were picking up their grain.

[86] The Federal Court of Appeal's 1983 review of the *Cargill* case (described by the majority in paragraphs 43 and 45 above) was not inconsistent with the Board's definition of longshoring as "the handling of cargo between the ship's hold and the tailboard of the truck." The cargo (grain) had already been delivered to Cargill's premises when its employees started to move the grain. Cargill was in possession of the grain at the point of receipt at its hopper which, in effect, would be viewed as the "tailboard" using the Board's general definition of longshoring.

[87] In any event, the Federal Court of Appeal's analysis did not invalidate the scope of the definition of longshoring adopted by the Board (i.e., the handling of merchandise between the hold of the ship and the tailboards of trucks, etc.). This definition was later reaffirmed by the Board in *Halifax Offshore Terminal Services Limited et al.* (1987), 71 di 157 (CLRB no. 651) (see *Équipements Bellemare Ltée* (1995), 97 di 84 (CLRB no. 1112) in which the Board found this definition remained appropriate).

[88] The case at hand does not correspond to the circumstances identified by the Federal Court of Appeal in its review of the *Cargill* case cited by the majority at paragraph 45 above:

[12] ... When these employees perform this work, the maritime transport has ended, since the goods have arrived at their destination and are in the possession of the recipient. ...

(page 191)

[89] The position of Kingsco and Westroc is clearly different from that of the local grain business in the *Cargill* case. Unlike Cargill, Westroc does not have its premises nor does it operate its business at the Port. Unlike Cargill's grain, Westroc's goods cannot be said to have "arrived at their destination" or to be "in the

marchandise, c'est-à-dire **après que le grain a été déversé dans l'installation de Cargill.** Ainsi donc, la manutention ultérieure du grain (acheminement, stockage, vérification et chargement du grain dans les camions) par les employés de Cargill faisait partie des activités locales de vente de grain de Cargill. Les camions chargés par les employés de Cargill ne transportaient pas le grain à une autre installation de Cargill. C'était plutôt les camions des clients de Cargill qui venaient chercher leur grain.

[86] La décision de la Cour d'appel fédérale rendue en 1983 à la suite du réexamen de l'affaire *Cargill* (décrite par la majorité du banc aux paragraphes 43 et 45 ci-dessus) n'était pas contraire à la définition de débardage énoncée par le Conseil, à savoir «la manutention de cargaisons entre la cale du bateau et l'arrière du camion». La cargaison (grain) avait déjà été livrée aux locaux de Cargill lorsque les employés de celle-ci commençaient à acheminer le grain. Cargill était en possession du grain au moment de sa réception dans la trémie qui, en fait, serait considérée comme «l'arrière du camion», pour utiliser la définition générale de débardage énoncée par le Conseil.

[87] Quoi qu'il en soit, l'analyse de la Cour d'appel fédérale n'a pas invalidé la portée de la définition de débardage adoptée par le Conseil (c'est-à-dire la manutention de marchandises entre la cale du bateau et l'arrière du camion, etc.). Cette définition a été réaffirmée ultérieurement par le Conseil dans l'affaire *Halifax Offshore Terminal Services Limited et autres* (1987), 71 di 157 (CCRT n° 651) (voir *Équipements Bellemare Ltée* (1995), 97 di 84 (CCRT n° 1112), décision dans laquelle le Conseil a jugé que cette définition restait pertinente).

[88] L'affaire qui nous intéresse ne correspond pas aux circonstances déterminées par la Cour d'appel fédérale lors de sa révision de l'arrêt *Cargill* cité par la majorité du banc au paragraphe 45 ci-dessus.

[12] ... Lorsque ces employés exécutent ce travail, le transport maritime a pris fin puisque la marchandise est rendue à destination et est en possession de son destinataire...

(page 191)

[89] La situation de Kingsco et Westroc est manifestement différente de celle de l'entreprise locale de vente de grain dans l'affaire *Cargill*. Contrairement à Cargill, Westroc n'a pas d'installations et n'exploite pas son entreprise au port. Contrairement au grain de Cargill, on ne peut dire des marchandises de Westroc

possession” of Westroc while piled up on the open dock waiting to be loaded onto Kingsco’s delivery trucks. The gypsum arrives at its destination when it is loaded onto Kingsco’s trucks, just as Cargill’s grain did when it was emptied into Cargill’s facility. Thus, the activities of Kingsco’s payloader operator ought to be viewed as falling within the scope of the union’s revised geographic bargaining unit.

[90] Admittedly, Kingsco’s regular and normal activities of interprovincial transportation do not include longshoring activities. However, the real question is whether Kingsco, by carrying out the payloader activities at the Port, has extended itself into the longshoring industry. I believe it has.

[91] Firstly, there is no dispute that this is a matter of commercial shipping falling within federal jurisdiction. The gypsum is transported by sea on a vessel chartered for that purpose.

[92] Secondly, Kingsco’s tailgating activities (removing the cargo from the dock and loading it onto delivery trucks) fall within the traditional definition of longshoring as well as the union’s historical jurisdiction. Union members perform tailgating duties and operate payloaders and other loading equipment at the Port.

[93] Thirdly, these activities are not part of Kingsco’s regular trucking business. Kingsco hires a casual employee expressly to carry out the activities in relation to the gypsum cargo transported by ship. For all intents and purposes, the exclusive use of “a casual employee hired for the sole purpose of loading the gypsum from the dock onto the trucks” differentiates it from Kingsco’s regular activities. The payloader operation is thus distinguishable and severable in a labour relations sense from Kingsco’s normal business.

[94] Fourthly, Kingsco has been carrying out these functions on behalf of Westroc since 1995. Taking into account the number of gypsum ships yearly in comparison to the Port’s overall traffic, the duration of Kingsco’s involvement in these longshoring activities demonstrates its participation is not sporadic or

qu’elles sont «rendues à destination», ou qu’elles sont «en la possession» de Westroc pendant qu’elles sont empilées sur le bassin ouvert, en attendant d’être chargées dans les camions de livraison de Kingsco. Le gypse parvient à destination lorsqu’il est chargé dans les camions de Kingsco, tout comme le grain de Cargill parvenait à destination lorsqu’il était déversé dans l’installation de Cargill. Par conséquent, les activités du conducteur de la chargeuse de Kingsco devraient être considérées comme s’inscrivant dans la portée de l’unité de négociation par région géographique modifiée du syndicat.

[90] Certes, les activités régulières et habituelles de transport interprovincial de Kingsco ne comprennent pas des activités de débarquement. Toutefois, la véritable question à trancher est celle de savoir si, par ses activités liées à la conduite d’une chargeuse au port, Kingsco s’est introduite dans le secteur du débarquement. Je crois que tel est le cas.

[91] Premièrement, on ne conteste pas qu’en l’espèce, il s’agit de transport maritime commercial, relevant de la compétence fédérale. Le gypse est transporté par mer sur un bateau affrété à cette fin.

[92] Deuxièmement, les activités de «tailgating» de Kingsco (enlever la cargaison du quai et la charger dans des camions de livraison) tombent sous la définition classique de débarquement et relèvent de la compétence traditionnelle du syndicat. Les membres du syndicat remplissent des tâches de «tailgating» et conduisent des chargeuses et d’autres machines de chargement au port.

[93] Troisièmement, ces activités ne font pas partie de l’entreprise de camionnage habituelle de Kingsco. Kingsco embauche un employé occasionnel pour effectuer les activités liées à la cargaison de gypse transportée par bateau. À toutes fins utiles, le recours exclusif à «un employé occasionnel embauché à la seule fin du chargement du gypse dans les camions à partir du quai» différencie cette activité des activités habituelles de Kingsco. Par conséquent, la conduite de la chargeuse est distincte et dissociable des activités habituelles de Kingsco, sur le plan des relations du travail.

[94] Quatrièmement, Kingsco remplit ces fonctions au nom de Westroc depuis 1995. Compte tenu du nombre de bateaux qui transportent du gypse chaque année, par rapport à l’ensemble du trafic portuaire, la durée de la participation de Kingsco à ces activités de débarquement démontre que cette participation n’est pas sporadique

inadvertent. Rather, it is regular and ongoing and comprises a sizeable share of the Port's business.

[95] In the present matter, the work carried out by the payloader operator is no different from the work that would be carried out by employees of one of the other employers covered by the geographic certification. The inherent purpose of the payloader equipment and its operator relates solely and directly to the unloading of the particular cargo (gypsum) transported by ship to the Port. The payloader operation is not an activity necessary for the operation of Kingsco's normal transportation business. Rather, it is a longshoring activity carried out in relation to the gypsum cargo transported by ship. When considered in the context of the unloading of the ship transporting gypsum, one realizes the work of the payloader operator is similar to that carried out by union members handling other bulk cargoes (e.g. fertilizer) and its essential characteristics are related to the unloading of ships rather than the delivery by truck. Nothing is changed by the fact that the payloader activities take place after the ship's departure.

[96] Consequently, I conclude that, by directly engaging an employee to remove the gypsum from the dock and load it onto its delivery trucks, Kingsco has extended itself into the longshoring industry at the Port. In light of the majority's amendment of the geographic certification in place (with which I concur), the work carried out by the payloader operator is covered by the bargaining unit and the union's collective agreement with the BPEA. Allowing Kingsco to carry out this work outside the geographic certification undermines the multi-employer collective bargaining system in place and defeats the purpose of section 34. The payloader operation must be viewed in the context of the purposes of section 34 of the *Code* to ensure all longshoring work is done within the single collective bargaining regime, the maintenance of which is aimed at furthering industrial stability.

[97] Under the collective bargaining system imposed by section 34 of the *Code* (the multi-employer certification system), longshoring work becomes the sole prerogative of the resulting labour pool created. Any business coming into the longshoring industry is covered by the

ou accessoire. Il s'agit plutôt d'une activité régulière et continue, qui représente une part considérable des affaires de ce port.

[95] En l'espèce, le travail effectué par le conducteur de la chargeuse ne diffère pas du travail qui serait effectué par les employés de l'un des autres employeurs visés par l'accréditation par région géographique. La raison d'être de la chargeuse et de son conducteur est liée uniquement et directement au déchargement de la cargaison particulière (gypse) transportée au port par bateau. La conduite de la chargeuse n'est pas une activité nécessaire à l'exploitation de l'entreprise de transport habituelle de Kingsco. Il s'agit plutôt d'une activité de débardage menée de concert avec la cargaison de gypse transportée par mer. Lorsqu'on envisage le travail du conducteur de la chargeuse dans le contexte du déchargement des bateaux transporteurs de gypse, on réalise que ce travail est semblable au travail effectué par les membres du syndicat chargés de la manutention d'autres cargaisons en vrac (p. ex. engrais) et que ses caractéristiques essentielles sont liées au déchargement de bateaux plutôt qu'à la livraison par camion. Le fait que la conduite de la chargeuse ait lieu après le départ du bateau n'y change rien.

[96] Par conséquent, je conclus qu'en embauchant directement un employé pour enlever le gypse du quai et le charger dans ses camions de livraison, Kingsco a étendu ses activités au secteur du débardage au port. Compte tenu de la modification que la majorité du banc a apportée à l'accréditation par région géographique en vigueur (modification à laquelle je souscris), le travail effectué par le conducteur de la chargeuse est visé par l'unité de négociation et est assujéti à la convention collective conclue entre le syndicat et la BPEA. Permettre à Kingsco d'effectuer ce travail indépendamment de l'accréditation par région géographique mine le régime de négociation collective à employeurs multiples en vigueur et va à l'encontre de l'article 34 du *Code*. La conduite de la chargeuse doit être envisagée dans le contexte de l'article 34 du *Code* pour assurer que tout le travail de débardage soit effectué dans le cadre du régime de négociation collective unique, dont le maintien vise à promouvoir la stabilité industrielle.

[97] Sous le régime de négociation collective imposé par l'article 34 du *Code* (le régime d'accréditation à employeurs multiples), le travail de débardage devient la prerogative exclusive du bassin de travailleurs qui est ainsi créé. Toute entreprise qui s'introduit dans le

certification order and the collective agreement in place. In the present circumstances, if Kingsco chooses to continue to be active in the longshoring industry at the Port, it must become a member of the BPEA. Otherwise, it is obligated to have one of the existing BPEA members provide the longshoring work related to the delivery of gypsum at the Port.

#### **VI - The Revised Bargaining Unit Description**

[98] As a final comment, I disagree with the majority decision to “generalize” the remaining exclusions (local fishing or aquaculture operations) in the final bargaining unit description (see paragraph 62 above). The bargaining unit formerly specifically excluded two identified employers engaged in the supply of local fishing or aquaculture operations: Moore-Clark and Connors Bros., Limited (see paragraph 32 above).

[99] While I fully endorse the Board’s policy to describe bargaining units in generic terms, I do not believe it is appropriate to change the designated specific companies exempted into a “generic” industry exclusion in this case. This was not an issue in the present matter.

[100] I fully realize that, other than the objectives of the *Code* and the rules of natural justice, the Board’s discretion is unrestricted in this regard and that the majority was thus free to decide this issue. As a quasi-judicial tribunal, we are not bound by the same rules applicable in private civil disputes. However, as the Board heard no evidence or submissions in respect to the historic reasons for excluding the two named employers, we are not in a position to know whether their exclusion was based on particular (such as “acquired rights”) or general grounds. That being the case, I believe it would have made better labour relations sense to have solicited input from the affected parties before making this further amendment to the bargaining unit description.

---

secteur du débardage est assujettie à l’ordonnance d’accréditation et à la convention collective en vigueur. Dans les présentes circonstances, si Kingsco choisit de poursuivre ses activités dans le secteur du débardage au port, elle doit adhérer à la BPEA, à défaut de quoi l’entreprise est tenue de faire en sorte que l’un des membres de la BPEA se charge du travail de débardage lié à la livraison de gypse au port.

#### **VI - Description de l’unité de négociation révisée**

[98] J’ajouterais enfin que je ne souscris pas à la décision rendue par la majorité du banc de «généraliser» les activités exclues qui restent (activités de pêche ou d’aquaculture) dans la description définitive de l’unité de négociation (voir le paragraphe 62 ci-dessus). Auparavant, deux employeurs se livrant à des activités locales d’exploitation des ressources de pêches ou d’aquaculture, soit Moore-Clark et Connors Bros., Limited, étaient exclus de l’unité de négociation (voir le paragraphe 32 ci-dessus).

[99] Bien que je souscrive entièrement au principe du Conseil de décrire les unités de négociation en termes génériques, je ne crois pas qu’il y ait lieu, en l’espèce, de transformer l’exclusion d’entreprises particulières désignées en exclusion d’un secteur «en général». Cela n’était pas une question à régler en l’espèce.

[100] Je réalise parfaitement que, sous réserve des objectifs du *Code* et des principes généraux de justice naturelle, le Conseil jouit d’un pouvoir discrétionnaire sans restriction à cet égard, et que la majorité du banc était libre de trancher cette question. À titre de tribunal quasi judiciaire, nous ne sommes pas assujettis aux mêmes règles qui s’appliquent aux différends civils. Toutefois, comme le Conseil n’a pas entendu de témoignages ou d’allégations quant aux motifs historiques de l’exclusion des deux employeurs en question, nous ne sommes pas en mesure de savoir si leur exclusion était fondée sur des motifs particuliers (par exemple des «droits acquis» ou des motifs généraux). Puisqu’il en est ainsi, je crois qu’il aurait été préférable, du point de vue des relations du travail, de solliciter les observations des parties concernées avant d’apporter cette autre modification à la description de l’unité de négociation.

---

**CASES CITED**

*Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen's Association, Local 1739, et al.* (1983), 51 N.R. 182 (F.C.A.)

*Équipements Bellemare Ltée* (1995), 97 di 84 (CLRB no. 1112)

*Halifax Employers Association Incorporated*, June 8, 2004 (CIRB LD 1099)

*Halifax Grain Elevator Limited* (1989), 76 di 157 (CLRB no. 725)

*Halifax Offshore Terminal Services Limited et al.* (1987), 71 di 157 (CLRB no. 651)

*Industrial and Disputes Investigation Act (Canada) (Reference re:)*, [1955] S.C.R. 529

*Irving Shipbuilding Inc. et al.*, [2002] CIRB no. 153; and 91 CLRBR (2d) 71

*M&M Manufacturing Limited* (1997), 104 di 45 (CLRB no. 1203)

*Maritime Employers' Association* (1981), 45 di 314 (CLRB no. 346)

*Offshore Logistics Inc. v. International Longshoremen's Association, Local 269* (2000), 257 N.R. 338; and 61 CLRBR (2d) 180 (F.C.A., no. A-425-99))

*St. John's Shipping Association Limited et al.*, [2001] CIRB no. 126; and 90 CLRBR (2d) 68

*Secunda Marine Services Limited et al.*, [1999] CIRB no. 16; and 61 CLRBR (2d) 203

**STATUTE CITED**

*Canada Labour Code, Part I*, ss. 18; 34; 35

**AFFAIRES CITÉES**

*Association des employeurs maritimes* (1981), 45 di 314 (CCRT n° 346)

*Cargill Grain Company Limited, Gagnon and Boucher Division v. International Longshoremen's Association, Local 1739, et al.* (1983), 51 N.R. 182 (C.A.F.)

*Équipements Bellemare Ltée* (1995), 97 di 84 (CCRT n° 1112)

*Halifax Employers Association Incorporated*, 8 juin 2004 (CCRI LD 1099)

*Halifax Grain Elevator Limited* (1989), 76 di 157 (CCRT n° 725)

*Halifax Offshore Terminal Services Limited et autres* (1987), 71 di 157 (CCRT n° 651)

*Industrial and Disputes Investigation Act (Canada) (Reference re:)*, [1955] R.C.S. 529

*Irving Shipbuilding Inc. et autre*, [2002] CCRI n° 153; et 91 CLRBR (2d) 71

*M&M Manufacturing Limited* (1997), 104 di 45 (CCRT n° 1203)

*Offshore Logistics Inc. v. International Longshoremen's Association, Local 269* (2000), 257 N.R. 338; et 61 CLRBR (2d) 180 (C.A.F., dossier n° A-425-99)

*St. John's Shipping Association Limited et autre*, [2001] CCRI no. 126; et 90 CLRBR (2d) 68

*Secunda Marine Services Limited et autres*, [1999] CCRI n° 16; et 61 CLRBR (2d) 203

**LOI CITÉE**

*Code canadien du travail, Partie I*, art. 18; 34; 35