

A-360-77

A-360-77

**Holmes Transportation (Quebec) Ltd. (Petitioner)**

v.

**Transport Drivers, Warehousemen and General Workers, Local 106 (Respondent)**

Court of Appeal, Jackett C.J., Pratte and Le Dain JJ.—Montreal, December 13, 1977.

*Judicial review — Labour relations — Application to set aside order of Canada Labour Relations Board certifying respondent as bargaining agent for employees of applicant's trucking operation — Allegation of bias — No bias proved — Court cannot interfere with Board's decision — Federal Court Act, R.S.C. 1970 (2nd Supp.), c. 10, s. 28(1)(b),(c).*

*Jurisdiction — Allegation that trucking operation is local undertaking in Province of Quebec — Trailers belonging to related U.S. company — Applicant carrying out Canadian portion of carrying goods between U.S. points to Canadian points — Deemed international trucking operation and consequently under federal jurisdiction — The British North America Act, 1867, (R.S.C. 1970, Appendix II) ss. 91(29) and 92(10) — Canada Labour Code, R.S.C. 1970, c. L-1, s. 2.*

*Attorney-General for Ontario v. Winner* [1954] A.C. 541, followed. *Kootenay and Elk Railway Co. v. Canadian Pacific Railway Co.* [1974] S.C.R. 955, followed.

APPLICATION for judicial review.

COUNSEL:

*Bernard K. Schneider* for petitioner.  
*Robert Castiglio* for respondent.  
*L. M. Huart* for Canada Labour Relations Board.  
*Gaspard Côté, Q.C.*, for Attorney General of Canada.  
*Pierre-Paul Vigneault* for Attorney General of Quebec.

SOLICITORS:

*Bernard K. Schneider*, Montreal, for petitioner.  
*Décary, Jasmin, Rivest, Laurin & Castiglio*, Montreal, for respondent.  
*Canada Labour Relations Board*, Ottawa, for Canada Labour Relations Board.

**Transport Holmes (Québec) Ltée (Requérante)**

a c.

**Union des chauffeurs de camions, hommes d'entrepôts et autres ouvriers, local 106 (Intimée)**

Cour d'appel, le juge en chef Jackett, les juges b Pratte et Le Dain—Montréal, le 13 décembre 1977.

*Examen judiciaire — Relations du travail — Demande visant à faire annuler une ordonnance du Conseil canadien des relations du travail qui a accrédité l'intimée en qualité d'agent négociateur des employés de l'entreprise de camionnage de la requérante — Allégation de partialité — Aucune preuve à cet effet — La Cour ne peut intervenir dans la décision du Conseil — Loi sur la Cour fédérale, S.R.C. 1970 (2<sup>e</sup> Supp.), c. 10, art. 28(1)(b),(c).*

*Compétence — Allégation que l'entreprise de camionnage d est une entreprise locale exerçant ses activités dans la province de Québec — Remorques appartenant à une compagnie associée des É.-U. — La requérante assure la partie canadienne du transport des marchandises entre des lieux situés aux É.-U. et des lieux situés au Canada — Présomption qu'il s'agit d'une entreprise de camionnage international, et en conséquence, e relevant de la compétence fédérale — Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867, (S.R.C. 1970, Appendice II) art. 91(29) et 92(10) — Code canadien du travail, S.R.C. 1970, c. L-1, art. 2.*

Arrêts suivis: *Le procureur général de l'Ontario c. Winner* [1954] A.C. 541; *Kootenay and Elk Railway Co. c. La Compagnie du Chemin de Fer Canadien du Pacifique* [1974] R.C.S. 955.

DEMANDE d'examen judiciaire.

AVOCATS:

*Bernard K. Schneider* pour la requérante.  
*Robert Castiglio* pour l'intimée.  
*L. M. Huart* pour le Conseil canadien des relations du travail.  
*Gaspard Côté, c.r.*, pour le procureur général du Canada.  
*Pierre-Paul Vigneault* pour le procureur général du Québec.

i PROCUREURS:

*Bernard K. Schneider*, Montréal, pour la requérante.  
*Décary, Jasmin, Rivest, Laurin & Castiglio*, Montréal, pour l'intimée.  
*Le Conseil canadien des relations du travail*, Ottawa, pour le Conseil canadien des relations du travail.

*Deputy Attorney General of Canada for Attorney General of Canada.*

*Deputy Minister of Justice, Quebec, for Attorney General of Quebec.*

*Le sous-procureur général du Canada pour le procureur général du Canada.*

*Le sous-ministre de la justice, Québec, pour le procureur général du Québec.*

*The following are the reasons for judgment delivered orally in English by*

JACKETT C.J.: This is a section 28 application to set aside an order of the Canada Labour Relations Board certifying the respondent as bargaining agent for a unit of employees engaged on the applicant's trucking operation.

Two attacks were made on the validity of that order.

The first attack was that the Board had no jurisdiction to make the order because the applicant's trucking operation is a local undertaking in the Province of Quebec.

With reference thereto, it is to be noted that this Court has not been asked to receive any evidence but has been asked to find, on the evidence that was before the Board, that the applicant's trucking activities were not, as such, within the legislative jurisdiction of the Parliament of Canada.

The significant facts, established on a balance of probability by that evidence as I appreciate it, are:

(a) that such activities consist, for the most part, of using the applicant's drivers and tractors to haul trailers belonging to a related United States company, and

(b) that the applicant is carrying out the Canadian portion of the carrier's obligations under contracts for the carriage of goods between United States points on the one hand and Canadian points on the other hand.

I am not prepared to enunciate a test whereby it may be determined whether particular trucking activities in Canada constitute

(i) a local undertaking in a province (with incidental interchange arrangements with international or interprovincial undertakings), or

a

*Ce qui suit est la version française des motifs du jugement prononcés à l'audience par*

b

LE JUGE EN CHEF JACKETT: Il s'agit d'une demande en vertu de l'article 28 visant à faire annuler une ordonnance du Conseil canadien des relations du travail qui accrédite l'intimée en qualité d'agent négociateur pour une unité d'employés aux services de l'entreprise de camionnage de la requérante.

c

Deux attaques sont formulées à l'encontre de la validité de cette ordonnance.

d

La première conteste la compétence du Conseil pour rendre l'ordonnance parce que l'entreprise de camionnage de la requérante est une entreprise locale de la province de Québec.

e

En rapport avec cette attaque, il est à remarquer que l'on n'a pas demandé à la Cour de recevoir de preuves mais de conclure, à partir des preuves présentées devant le Conseil, que l'entreprise de camionnage de la requérante ne relève pas, comme telle, de la compétence législative du Parlement du Canada.

f

Les faits importants, établis selon toutes probabilités d'après mon appréciation des preuves sont:

g

a) que cette entreprise consiste, pour la plus grande partie, à utiliser les chauffeurs et les tracteurs routiers de la requérante pour tirer des remorques appartenant à une compagnie associée des États-Unis.

h

b) que la requérante assure la partie canadienne des obligations du transporteur en vertu de contrats de transport de marchandises entre des lieux situés aux États-Unis d'une part et des lieux situés au Canada d'autre part.

i

Je ne suis pas prêt de me prononcer sur des critères pouvant servir à déterminer si une industrie de camionnage au Canada constitue

j

(i) une entreprise locale exerçant ses activités dans une province (avec des accords en conséquence pour des correspondances avec des entreprises internationales ou interprovinciales), ou

(ii) an integral part of an interprovincial or international trucking operation.

Nevertheless, in my view, having regard only to the evidence that is before us, the applicant's trucking activities are an integral part of an international trucking operation. As such, in my view, they fall within the legislative jurisdiction of the Parliament of Canada under section 91(29) of the *British North America Act, 1867*, read with section 92(10) thereof, and they also fall within the definition of "federal work, undertaking or business" in the *Canada Labour Code*<sup>1</sup>.

The second attack made on the certification order was against the validity of the Board's finding of fact concerning support of the employees for the respondent union.

That attack was based, in part, on what is, in effect, an allegation of bias. The submission was that the finding of fact was against the weight of evidence and must, therefore, have been actuated by bias. In my view, such submission is based on a non-sequitur. Furthermore, the allegation of bias having been made, I should say that a study of the proceedings does not, in my view, reveal any possible ground for a suggestion of bias.

Apart from bias, the only submission in support of the attack on the Board's finding of fact was an attempt to have this Court review that finding of fact. In my view, it is clear that there was evidence on which a fact finding tribunal, properly instructed as to the law, could have reached the conclusion that the Board did reach. It follows that this Court cannot interfere with the Board's decision under section 28(1)(b) of the *Federal Court Act*. Furthermore, in the absence of evidence on which this Court can find that such finding was "erroneous", there is no basis for interference with the Board's

<sup>1</sup> Any doubt that such provisions would extend to a trucking operation was, in my view, removed by *Attorney-General for Ontario v. Winner* [1954] A.C. 541. I find support for the view that activities can be an integral part of such an international undertaking, even though they are carried on in a particular province by a person who has no direct interest in the balance of the undertaking, in the opinions expressed, concerning railways, in *Kootenay and Elk Railway Company v. Canadian Pacific Railway Company* [1974] S.C.R. 955.

(ii) une partie intégrante d'une entreprise de camionnage interprovinciale ou internationale.

Néanmoins, à mon avis, compte tenu seulement des preuves qui nous ont été soumises, l'entreprise de camionnage de la requérante fait partie intégrante d'une entreprise de camionnage internationale. Comme telle, à mon avis, elle relève de la compétence législative du Parlement du Canada en vertu de l'article 91(29) de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867*, lu conjointement avec l'article 92(10) du même acte, et elle entre dans la définition de «entreprise, affaire ou ouvrage de compétence fédérale» se trouvant dans le *Code canadien du travail*<sup>1</sup>.

La seconde attaque portée contre l'ordonnance d'accréditation vise la validité de la conclusion de fait qu'a tirée le Conseil au sujet de l'appui des employés au syndicat intimé.

En fait, cette attaque se fonde en partie sur une allégation de partialité. L'allégation prétend que la conclusion de fait ne tient pas compte des éléments de preuve et qu'en conséquence, elle est inspirée par la partialité. A mon avis cette allégation est fondée sur un illogisme. En outre, l'allégation de partialité ayant été formulée, je dirais qu'à mon avis une étude des procédures ne révèle aucun fondement possible à une suggestion de partialité.

En dehors de la suggestion de partialité, la seule allégation à l'appui de l'attaque contre la conclusion de fait qu'a tirée le Conseil était une tentative pour obtenir que la présente cour examine cette conclusion. Il est clairement démontré qu'un tribunal des faits ayant reçu des directives valables quant au droit applicable serait arrivé à la même conclusion que celle du Conseil. Il s'ensuit que la présente cour ne peut intervenir dans la décision du Conseil en vertu de l'article 28(1)(b) de la *Loi sur la Cour fédérale*. De plus, en l'absence de preuves sur lesquelles la présente cour peut établir

<sup>1</sup> Tout doute quant à l'application de ces dispositions à l'industrie du camionnage a été, à mon avis, effacé par la décision *Le procureur général de l'Ontario c. Winner* [1954] A.C. 541. L'opinion que ce genre d'activités peut faire partie intégrante d'une telle entreprise internationale, même si elles sont poursuivies dans une province déterminée par une personne qui n'a pas un intérêt direct dans la totalité de l'entreprise, trouve un appui dans les opinions exprimées, relativement aux chemins de fer, dont *Kootenay and Elk Railway Company c. La Compagnie du Chemin de Fer Canadien du Pacifique* [1974] R.C.S. 955.

decision under section 28(1)(c) of the *Federal Court Act*.

In my view, for the above reasons, the section 28 application should be dismissed.

\* \* \*

PRATTE J. concurred.

\* \* \*

*The following are the reasons for judgment delivered orally in English by*

LE DAIN J.: I agree that the application should be dismissed. The facts found by the Board show that the applicant is engaged with the American company, to which it is related by common ownership, in an integrated transportation undertaking of an extraprovincial or international character. This is not a case of independent connecting carriers, each engaged in general transportation operations from one point of origin or destination to another. The applicant's transportation activity between Montreal and Phillipsburg would not exist without that of the American company. This is clearly indicated by the terms of its trucking permit, which contains the following conditions:

1. The service under clauses e) and f) shall be operated solely for the purpose of giving a service for the transportation of merchandise originating at/or destined to points in the United States which HOLMES TRANSPORTATION INC. may serve directly or indirectly by transshipment, in accordance with certificate of public convenience and necessity No. MC-30139 issued by the Interstate Commerce Commission, on April 13th, 1966.

2. The service given under clauses e) and f) of this permit must be conducted by transshipment at the Canadian Customs House, Phillipsburg, with HOLMES TRANSPORTATION INC. or by interchange of trailers with HOLMES TRANSPORTATION INC., on the condition, however, that the said trailers or semi-trailers are registered in accordance with the regulations of the Board and the Laws of the Province of Quebec; it is understood, however, that any reciprocity agreement between the Province of Quebec and the State of Maine with respect to the registration of trailers shall apply only to trailers owned or operated by HOLMES TRANSPORTATION INC. on an exclusive use basis for one year or more, provided a copy of the lease is filed with the Quebec Transport Commission.

que cette conclusion était «erronée», il n'y a aucun fondement pour intervenir dans la décision du Conseil en vertu de l'article 28(1)(c) de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Pour ces motifs, je suis d'avis que la demande présentée en vertu de l'article 28 doit être rejetée.

\* \* \*

LE JUGE PRATTE y a souscrit.

\* \* \*

*Ce qui suit est la version française des motifs du jugement prononcés à l'audience par*

LE JUGE LE DAIN: Je partage l'opinion que la demande doit être rejetée. Les faits établis par le Conseil indiquent que la requérante est associée avec une compagnie américaine, en qualité de copropriétaire, dans une entreprise intégrée à caractère extra-provincial ou international. Il ne s'agit pas de transporteurs indépendants unis qui se livrent individuellement au transport général d'un endroit à un autre. Le transport par camions organisé par la requérante entre Montréal et Phillipsburg ne pourrait s'effectuer sans la compagnie américaine. Les termes de son permis de transport l'indiquent clairement dans les conditions suivantes:

[TRADUCTION] 1. Le service effectué en vertu des alinéas e) et f) doit s'effectuer uniquement dans le but de donner un service pour le transport de marchandises au départ ou à destination d'endroits situés aux États-Unis que HOLMES TRANSPORTATION INC. peut desservir directement ou indirectement par transbordement, conformément au *certificate of public convenience and necessity* portant le numéro MC-30139 délivré le 13 avril 1966 par l'Interstate Commerce Commission.

2. Le service assuré en vertu des alinéas e) et f) de ce permis doit être effectué par transbordement aux douanes canadiennes à Phillipsburg, avec HOLMES TRANSPORTATION INC. ou par échange de remorques avec HOLMES TRANSPORTATION INC., à la condition, cependant, que les remorques ou semi-remorques soient enregistrées conformément aux règlements de la Commission et aux lois de la province de Québec; cependant, il est entendu que tout accord de réciprocité entre la province de Québec et l'État du Maine concernant l'enregistrement des remorques doit s'appliquer seulement aux remorques que possède HOLMES TRANSPORTATION INC. ou qu'elle utilise exclusivement pour une année ou plus, pourvu qu'une copie du bail soit déposée auprès de la Commission des transports du Québec.