

avancé de plus que les mécaniciens en cause ne formaient pas à proprement parler une unité apte à négocier séparément. La Fraternité des commis de chemins de fer a ajouté qu'elle a convenu il y a plusieurs années avec le Service des messageries du Canadien Pacifique une entente concernant ces classes d'employés, et qu'elle avait conclu une autre entente avec la compagnie au sujet des opérations de manutention des marchandises, dont le nouveau Service des marchandises était devenu une partie intégrante.

La possibilité de fragmentation est mise en doute. La requête concernait les employés non brevetés à bord du M.V. *Tyee Shell*, pétrolier de haute mer retiré en 1959 du service sur les Grands Lacs pour faire du cabotage en Colombie-Britannique où, en janvier 1960, il fut affrété au temps par la *Pacific Tanker Company*. On continua d'émettre les chèques de paie au nom du répondant. Sur la côte du Pacifique, la compagnie exploitait déjà le M.V. *Western Shell*; sur ce bâtiment, les employés non brevetés étaient représentés aux négociations par l'Union internationale des marins. Le répondant ne s'est pas opposé à la requête mais a demandé que la description de l'unité de négociation soit précisée en y ajoutant les mots suivants: «seulement aussi longtemps que ce vaisseau sera utilisé par l'employeur uniquement le long de la côte ouest de l'Amérique du Nord». La Commission a jugé dans ces circonstances, que les unités de négociations appropriées comprenaient les employés de chacun des vaisseaux en cause.

Non, la requête concernait une seule unité d'employés non brevetés du M. V. *Tyee Shell* (voir ci-dessus) et du M.V. *Western Shell*. L'Union internationale des marins détenait alors deux conventions collectives distinctes concernant les employés des deux navires. Le répondant a avancé que l'accréditation devrait être accordée pour chaque navire individuellement, vu que le *Tyee Shell* pouvait servir dans le trafic international, dans des conditions d'exploitation différentes de celles du pétrolier côtier *Western Shell*.

Après la prise d'un scrutin auprès des employés non brevetés du *Tyee Shell*, le Conseil a accredité le requérant.

Le Conseil a rejeté la demande de l'Union après avoir conclu que dans ce cas, les employés de chaque navire constituaient une unité appropriée de négociations que l'Union internationale est actuellement l'agent de négociation du personnel non breveté du *Western Shell* et que, lors d'un scrutin pris par la Commission, la majorité du personnel non breveté du *Tyee Shell* s'était opposé à être représenté par l'Union internationale des marins.

A. H. Brown
A. H. Balch
E. R. Complin
A. J. Hills
Donald MacDonald
A. C. Ross

Aucune

Aucune

- 7-66-1125 (1) *Shell Canadian Tankers Ltd.*
(2) Fraternité canadienne des cheminots et employés des transports et autres ouvriers
(3) Union internationale des marins, district canadien

- 7-66-1136 (1) *Shell Canadian Tankers Ltd.*
(2) Union internationale des marins, district du canadien
(3) Fraternité canadienne des cheminots et employés des transports et autres ouvriers