

CODE CANADIEN DU TRAVAIL
PARTIE II
SÉCURITÉ ET SANTÉ AU TRAVAIL

Révision en vertu de l'article 146 du Code canadien du travail
partie II, d'une instruction émise par un agent de sécurité

Demandeur : Air Satellite
Aéroport de Baie-Comeau
Baie-Comeau (Québec)
Représenté par: Édith Fournier
Directrice des opérations

Mis-en-cause : Jean-Pierre Bourget
Agent de sécurité
Transport Canada
et
Jean-Marc Juteau
Agent de sécurité
Développement des ressources humaines Canada

Devant : Serge Cadieux
Agent régional de sécurité
Développement des ressources humaines Canada

Le 29 juin 1997 l'agent de sécurité Jean-Pierre Bourget donne une instruction (voir annexe) en vertu du paragraphe 145(1) du Code canadien du travail, partie II (ci-après le Code) à la compagnie d'aviation Air Satellite inc.. Le 16 juillet 1997, suite à une demande de révision de cette instruction par Air Satellite, une audition a eu lieu à St-Jean-sur-Richelieu. Par la suite j'ai visité un avion type Cessna 310R et j'ai inspecté l'équipement installé par la compagnie DynamAir qui faisait l'objet de l'instruction contestée.

Enquête de l'agent de sécurité

Le rapport d'enquête de l'agent de sécurité a été consigné au dossier.

Note: À l'audition de cette cause, il fut permis à l'agent de sécurité d'intervenir dans les débats à la défense des instructions contestées puisqu'aucun représentant syndical ou membre d'un comité de santé et de sécurité, ou représentant en santé et sécurité au travail n'était présent.

Monsieur Bourget précise que cette affaire a débuté le 27 juin 1997 alors qu'un employé et pilote de la compagnie Aéro Québec a exercé un refus de travail. Le motif de ce refus était que le port de sa ceinture de sécurité constituait un danger pour sa sécurité. Suite à l'enquête qu'il a menée conjointement avec l'agent de sécurité Jean-Marc Juteau, il décide qu'il y a effectivement danger pour l'employé de travailler dans de telles conditions. Les conditions du refus sont basés sur le fait que la ceinture de sécurité de son siège de pilote est difficile à boucler et surtout à déboucler à cause de l'installation d'une nouvelle console entre les deux (2) sièges avant. Le pilote en question craignait pour sa sécurité en cas de sortie d'urgence. Une instruction fut émise à la compagnie Aéro Québec en vertu des alinéas 145(2)(a) et (b) du Code.

L'agent de sécurité fut avisé à ce moment que d'autres appareils auraient été modifiés par l'addition de la console. Il s'enquiert alors auprès de la SOPFEU (Société de Protection des forêts contre le feu), avec qui diverses compagnies d'aviation ont un contrat de surveillance de feux de forêts, du nom des autres compagnies ayant reçu cette modification. Les consoles en question sont la propriété de la SOPFEU et les compagnies qui sont sous contrat avec elle lui fournit des aéronefs de type Cessna 310R qui servent à faire, entre autre, du pointage¹, avec un équipage de conduite et pour une période déterminée. L'installation de la console fait partie des clauses du contrat avec la SOPFEU et ne peut être enlevée.

L'agent de sécurité fait l'inspection des dits appareils dans divers aéroports. Le premier avion inspecté appartient à la compagnie Aéropro et est piloté par monsieur Vaillancourt. Un essai de bouclage et de débouclage de la ceinture de sécurité du siège du pilote fut fait par monsieur Vaillancourt dans son aéronef. L'agent de sécurité rapporte qu'il a observé une certaine restriction lors du débouclage de la ceinture due à la présence de la console. Cette situation, selon l'agent de sécurité, présentait un risque mais non un danger puisque monsieur Vaillancourt avait plus de facilité, quoique avec restriction, à déboucler la ceinture. Une instruction fut émise, en vertu du paragraphe 145(1) du Code, à la compagnie Aéropro concernant ce "risque".

Le deuxième avion inspecté appartient à la compagnie Air Satellite et est piloté par monsieur Mathys. L'agent de sécurité a demandé à monsieur Mathys d'effectuer les mêmes manœuvres de bouclage et de débouclage de sa ceinture de sécurité dans son aéronef. La même constatation fut faite par l'agent de sécurité à savoir que monsieur Mathys avait un certain degré de difficulté à déboucler sa ceinture de sécurité. Une instruction (voir Annexe) fut émise, en vertu du paragraphe 145(1) du Code, à cette compagnie concernant ce même "risque".

Deux autres aéronefs de la compagnie Aéro Québec furent inspectés à Val D'Or. Deux instructions distinctes furent émises à cette compagnie, l'une en vertu du paragraphe 145(1) du Code dû à la présence d'un risque et l'autre en vertu de l'alinéa 145(2)(a) du Code dû à la présence d'un danger. Ces instructions ne font pas l'objet d'appel devant moi et, par conséquent, ne seront pas traitées plus longuement.

¹ Lors de feux réels, les avions de type Cessna 310R et Beech-90 survolent les lieux à environ 1,000 pieds/sol et guident les équipes au sol ainsi que les équipages de CL215 et CL415 dans l'extinction des feux.

Lorsqu'invité à commenter la nature du risque, l'agent de sécurité explique que le déclenchement de la ceinture de sécurité se fait de façon horizontale. En allant du côté droit à l'horizontale, on touche à la console. Ainsi, lorsque le pilote utilise sa main droite pour déclencher la ceinture, ceci exige plus d'espace ce qui rend la manoeuvre de déclenchement difficile. Pour faciliter cette manoeuvre, il doit alors prendre sa main gauche pour activer le déclenchement. Monsieur Bourget conclut que le mouvement horizontal est limité par la présence de la console. De plus l'agent de sécurité a confirmé que le temps calculé pour détacher les ceintures de sécurité, spécifiquement dans les cas des compagnies Aéropro et Air Satellite, fut de deux (2) à quatre (4) secondes alors que dans d'autres cas le temps fut plus long.

L'agent de sécurité a aussi mentionné que l'instruction fut donnée pour une infraction à l'alinéa 125(p) du Code qui prévoit:

125. Dans le cadre de l'obligation gJnJrale dJfinie B l'article 124, l'employeur est tenu, en ce qui concerne tout lieu de travail placJ sous son entiPre autoritJ :

p) de veiller, selon les modalitJs rJglementaires, B ce que les employJs puissent y entrer, en sortir et y demeurer en sJcuritJ;

Le point critique de l'instruction est que les employés ne peuvent pas sortir en sécurité de leur aéronef. De l'avis de l'agent de sécurité, le fait d'attendre dix à quinze secondes pour déboucler leur ceinture de sécurité n'est pas sécuritaire. De plus, l'alinéa 6.3(b) du Règlement sur l'hygiène et la sécurité (Aéronefs) (ci-après le Règlement Aéronefs) prévoit:

6.3 L'équipement de protection visé à l'article 6.2 doit à la fois:

- a) être conçu pour protéger la personne contre le risque pour lequel il est fourni;*
- b) ne pas présenter de risque en soi.*

L'agent de sécurité considérait que la ceinture de sécurité présentait un risque en soi du fait que le pilote a de la difficulté à la déboucler. Le temps pour la détacher était selon lui non acceptable. Pour accomplir son rôle, la ceinture doit se détacher facilement pour permettre au pilote de sortir sécuritairement de l'avion.

Soumission pour l'employeur

Madame Fournier est en désaccord avec l'agent de sécurité. Elle se demande s'il existe une technique particulière qui doit être suivie pour attacher ou détacher une ceinture de sécurité. Elle souligne qu'on ne lui a jamais dit que la sangle ne s'attachait pas ou qu'elle ne se détachait pas. Si tel avait été le cas, madame Fournier affirme qu'elle aurait été d'accord avec l'agent de sécurité à l'effet que cette situation présenterait un risque certain pour le pilote. Toutefois, elle questionne le fait que l'agent de sécurité ait conclu qu'il existe un risque du simple fait qu'on attache ou détache la ceinture de sécurité avec soit la main droite ou soit la main gauche.

Monsieur Paillard, représentant Aéropro, soumet que la ceinture de sécurité accompli la fonction pour laquelle elle a été désignée et par conséquent, il n'y a pas lieu de se questionner quant au risque qu'elle représente. De plus, il n'y a aucune norme qui dicte le temps nécessaire pour déboucler une ceinture de sécurité.

Témoin expert

Le témoin expert des compagnies d'aviations Air Satellite et Aéropro fut madame Marie-Hélène Simard, DynamAir Aviation, Directrice de maintenance. Madame Simard a énuméré ses compétences qui n'ont pas fait l'objet d'objections. Cette compagnie a fait l'installation de la console radio et la modification a été expliquée en détail. La modification a été conçue en consultation avec monsieur Peter Ayre, ingénieur désigné pour accomplir ce travail et qui a accepté la modification au nom de Transport Canada. Madame Simard nous dit qu'avant d'effectuer une modification de ce type, la compagnie fait une analyse ergonomique dans l'appareil pour situer l'équipement demandé par le client afin de rencontrer les normes très sévères au niveau des bases d'homologation de l'appareil. Madame Simard explique le long processus à être suivi lorsqu'une modification est apporté à un aéronef, ce qui implique entre autre de vérifier toutes les bases de certification de l'appareil pour s'assurer que ces bases sont rencontrées avec les modifications.

Elle explique aussi en détail le fonctionnement de la console en relation avec la gérance de feux. Madame Simard explique que les accoudoirs des sièges, qui sont plus longs que la console, ont été retirés des sièges pour permettre l'installation de la console. Elle précise que les bases de certification de cet appareil exigent que, lorsque le pilote est assis dans son siège, il soit attaché pour le restreindre en cas de turbulence. Une fois assis, le pilote doit s'avancer pour avoir un contrôle positif sur toutes les commandes et tous les appareils et, de ses mains, être capable de toucher à tous les contrôles essentiels en cas d'urgence.

Les ceintures de sécurité à bord de ces aéronefs sont utilisées avec des boucles de déclenchement qui ne ressemble pas réellement à celles à bord des automobiles parce que ces dernières ont des poussoirs. Sur les Cessna, les ceintures de sécurité ont une butée qui se lève pratiquement à quatre vingt dix (90) degrés qui déclenche un crochet à l'intérieur. C'est donc un mécanisme purement mécanique. Les attaches au niveau des hanches sont ajustables pour chaque pilote de même que l'attache transversale. Madame Simard reconnaît que l'accès à la boucle en présence de la console est un accès plus restreint que normalement. Par contre la ceinture demeure ajustable, ce qui rencontre les bases de certification. De plus, la ceinture se boucle et demeure positivement bouclée. La ceinture ne pourrait pas se détacher en vol. Finalement, au retour d'un vol, madame Simard précise que la ceinture de sécurité se détache aisément. Madame Simard fait remarquer qu'il n'est pas question de vitesse de débouclage de la ceinture de sécurité puisqu'il n'existe aucune norme, aucune base d'homologation qui prévoit un temps minimum de déclenchement de la boucle. La base de certification des ceintures de sécurité fait référence à leur attachement, à leur détachement mais pas à la notion de vitesse d'attachement ou de détachement.

À son retour de vol, le pilote recule son siège pour sortir de l'appareil. Dans tous les appareils, la manoeuvre de sortie est plutôt restrictive. La boucle étant à leur côté droit, tous les pilotes ont été avisés de faire l'ajustement préalable à l'attachement de leur ceinture de sécurité. Le

positionnement de la console est tel qu'il n'obstrue d'aucune manière le déclenchement de la boucle. En cas d'urgence, la formation du pilote le porte non pas à déplacer son siège afin de déboucler sa ceinture de sécurité mais à gérer son urgence. Dans les situations précaires, il essaiera de poser son appareil au sol avec le siège en sa position de vol. S'il devait y avoir impact au sol, l'avion, selon madame Simard, est conçu pour se déformer "plastiquement" de façon à protéger au mieux l'habitacle du pilote. Toujours selon madame Simard, les experts s'entendent à dire que l'important dans une telle situation est que le siège demeure intact et ne bouge pas.

Toutefois, il faut reconnaître, conclut madame Simard, qu'il y a un risque inhérent à être assis dans un siège de pilote d'avion, particulièrement dans le cas de petits avions tels que les Cessna 310R.

Motifs de la Décision

La question à résoudre dans cette affaire est la suivante: La compagnie d'aviation Air Satellite est-elle en contravention de l'alinéa 125(p) du Code et de l'alinéa 6.3 (b) du Règlement Aéronefs, tel que spécifié dans l'instruction? En effet, l'agent de sécurité ne peut émettre une instruction en vertu du paragraphe 145(1) du Code que "*S'il est d'avis qu'il y a contravention à la présente partie...*"

L'alinéa 125(p) du Code prévoit que

125. Dans le cadre de l'obligation gJnJrale dJfinie B l'article 124, l'employeur est tenu, en ce qui concerne tout lieu de travail placJ sous son entiPre autoritJ :

p) de veiller, selon les modalitJs rJglementaires, B ce que les employJs puissent y entrer, en sortir et y demeurer en sJcuritJ;

Par conséquent, la responsabilité de l'employeur de veiller à ce que ses employés puissent sortir (tel que soumis par l'agent de sécurité) de leur lieu de travail en toute sécurité est sujette aux modalités réglementaires. Je dois donc me référer au Règlement Aéronefs pour déterminer l'étendue de la responsabilité de l'employeur en ce qui concerne l'application de l'alinéa 6.3(b) du Règlement Aéronefs. Ce dernier prévoit:

6.3 L'équipement de protection visé à l'article 6.2 doit à la fois:

- a) être conçu pour protéger la personne contre le risque pour lequel il est fourni;
- b) ne pas présenter de risque en soi.

L'agent de sécurité a utilisé cette disposition pour s'assurer que la ceinture de sécurité, qu'il considère être un équipement de protection à bord de l'aéronef, fonctionne sécuritairement. À mon avis, la ceinture de sécurité est un équipement de protection que l'on retrouve dans tous les véhicules motorisés. Toutefois, pour les fins de l'application de la Partie VI (Matériel, équipement, dispositifs et vêtements de sécurité) du Règlement Aéronefs, je dois vérifier si une ceinture de sécurité est effectivement un "...équipement de protection visé à l'article 6.2" tel que spécifié à l'article 6.3 ci-dessus.

Les dispositions d'intérêt qui n'ont pas été mentionnés ci-dessus sont les suivantes:

6.1 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

“dispositif protecteur de soutien” Harnais de sécurité, siège, câble, ceinture, courroie, chaîne ou corde d'assurance conçus pour protéger l'utilisateur contre les chutes; sont compris dans la présente définition les garniture, les attaches et les accessoires fixés à ces dispositifs. (safety restraining device)

6.2 Toute personne à qui est permis l'accès à un aéronef doit utiliser l'équipement de protection prévu par la présente partie lorsque:

- a) d'une part, il n'est pas en pratique possible d'éliminer ou de restreindre à un niveau sans danger le risque que l'aéronef en exploitation représente pour la santé ou la sécurité;*
- b) d'autre part, l'utilisation de l'équipement de protection peut empêcher les blessures pouvant résulter de ce risque ou en diminuer la gravité.*

Ainsi, l'équipement de protection visé par l'article 6.2 ci-dessus est “l'équipement de protection prévu par la présente partie”, soit la Partie VI du Règlement. Cette partie spécifie quels sont les différents types d'équipement de protection prescrits. Ils sont, selon les dispositions:

6.5 Casque protecteur

6.6 Chaussures de protection

6.7 Protection des yeux et du visage

6.8 Protection des voies respiratoires

6.10 Protection de la peau

6.11 Dispositifs protecteurs de soutien

- (1) L'employeur doit fournir un dispositif protecteur de soutien à quiconque se trouve près d'une porte ou d'une trappe ouverte à bord d'un aéronef en exploitation, à une fin autre que sortir de l'aéronef.*
- (2) Le dispositif protecteur de soutien utilisé à bord d'un aéronef en exploitation doit être solidement fixé à la structure principale de l'aéronef de façon à empêcher l'utilisateur du dispositif de tomber de l'aéronef.*

6.12 Vêtements amples

Selon ces dispositions, la ceinture de sécurité qui sert à restreindre le pilote dans son siège ne serait pas un équipement de protection prévu par la Partie VI du Règlement Aéronefs. Dans le cas de l'article 6.11 du Règlement Aéronefs, la référence à un dispositif protecteur de soutien peut porter à confusion si on se réfère à la définition de cette expression à l'article 6.1 puisque cette

dernière fait référence à une “ceinture”. Toutefois, à la lecture du paragraphe 6.11 du Règlement Aéronefs, on se rend vite compte que la ceinture en question n’est pas une référence à la ceinture de sécurité du siège du pilote mais plutôt une référence à la ceinture utilisée par “quiconque se trouve près d’une porte ou d’une trappe ouverte à bord d’un aéronef en exploitation, à une fin autre que sortir de l’aéronef” et qui sert “à empêcher l’utilisateur du dispositif de tomber de l’aéronef”.

Il est alors manifeste que la ceinture de sécurité utilisée pour restreindre le pilote ou les passagers n’est pas un équipement de protection prévu par la Partie VI du Règlement. L’employeur n’est donc pas en contravention du Règlement tel que spécifié par l’instruction puisque le Code ne prévoit aucune obligation spécifique en ce qui concerne la dite ceinture de sécurité. Pour cette raison, je devrai annuler l’instruction.

Je tiens à faire remarquer toutefois que ma décision ne limite en rien le pouvoir de l’agent de sécurité de déterminer qu’une situation semblable constitue un danger pour un employé puisque l’existence d’un danger ne dépend pas de l’existence d’une disposition réglementaire.

De plus, on ne m’a pas démontré que la modification apportée aux aéronefs des compagnies Air Satellite et Aéropro contrevenait à l’obligation générale de l’employeur de veiller à la protection de ses employés en matière de sécurité et de santé au travail (art.124). En fait, la démonstration faite par messieurs Vaillancour pour la compagnie Aéropro et Mathys pour la compagnie Air Satellite était fort convaincante. Ces deux pilotes m’ont démontré leur habileté à boucler et à déboucler leur ceinture de sécurité avec une facilité déconcertante.

Décision

Sur la base des constatations que j’ai fait lors de mon enquête, des soumissions des parties et des points de droit expliqués ci-dessus, je décide que l’instruction émise n’est pas justifiée dans les circonstances.

Pour cette raison, **J’ANNULE** l’instruction émise, en vertu du paragraphe 145(1) du Code canadien du travail, partie II, le 29 juin 1997 par l’agent de sécurité Jean-Pierre Bourget à la compagnie Air Satellite.

Décision originale rendue le 16 juillet 1997.

Serge Cadieux
Agent régional de sécurité

DANS L'AFFAIRE DU CODE CANADIEN DU TRAVAIL
PARTIE II - SÉCURITÉ ET SANTÉ AU TRAVAIL

INSTRUCTION À L'EMPLOYEUR EN VERTU DU PARAGRAPHE 145(1)

Le 29 juin 1997, l'agent de sécurité soussigné a procédé à une enquête relativement à l'aéronef Cessna 310 immatriculé C-GGTF et exploité par Air Satellite Inc., employeur assujetti à la partie II du Code Canadien du travail, et sis à l'aéroport de Matagami, ledit lieu étant parfois connu sous le nom de Air Satellite.

Ledit agent de sécurité est d'avis que la disposition suivante de la partie II du Code canadien du travail est enfreinte:

L'alinéa 125 p) de la partie II du Code canadien du travail et l'alinéa 6.3 b) du Règlement sur la sécurité et la santé au travail (Aéronefs).

Les dimensions de la console radio (Aeropointer Radio Console) qui est placée entre les sièges du pilote et du co-pilote, nuisent au fonctionnement sécuritaire de l'attache de la ceinture de sécurité.

Par conséquent, il vous est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, en vertu du paragraphe 145(1) de la partie II du Code canadien du travail, de cesser toute contravention au plus tard le 16 juillet 1996 (sic).

Fait à Val-D'Or, ce 29^e jour de juin 1997.

Jean-Pierre Bourget
Agent de sécurité
No. 3141

À: Air Satellite
Aéroport de Baie-Comeau
Pointe-Lebel (Québec)
G5C 2S6

RÉSUMÉ DE LA DÉCISION DE L'AGENT RÉGIONAL DE SÉCURITÉ

Demandeur : Air Satellite

Intimé : N/A

MOTS CLÉS

Ceinture de sécurité, équipement de protection, risque, boucler, déboucler, modalités réglementaires.

DISPOSITION

Code : 125(p), 145(1)
Règlement Aéronef : 6.1, 6.2, 6.3

RÉSUMÉ

Un agent de sécurité émet une instruction en vertu du paragraphe 145(1) du Code à l'employeur pour une contravention de l'alinéa 6.3(b) du Règlement Aéronef. L'agent précise que l'installation d'une console entre le siège du pilote et du co-pilote nuisait au fonctionnement sécuritaire de l'attache de la ceinture de sécurité du pilote. L'ARS a inspecté l'avion et a entendu les parties. Il a conclu qu'il n'y avait pas de contravention tel que précisé dans l'instruction émise puisque la ceinture de sécurité n'est pas un équipement de protection visé par la Partie VI du Règlement Aéronef. Or, une instruction émise en vertu du paragraphe 145(1) ne peut exister que s'il y a une contravention au Règlement Aéronef. De plus, l'ARS a déterminé qu'il n'y avait pas de risque à utiliser la ceinture de sécurité puisque lors de la visite de l'aéronef le pilote a démontré son habileté à déboucler la ceinture en question avec une facilité déconcertante. L'ARS a **ANNULÉ** l'instruction.