

*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 donnée par un agent de sécurité

Demandeur : Logistec Stevedoring Inc.  
Terminal 22  
Halifax (Nouvelle-Écosse)  
Représenté par : Brian G. Johnston  
McInnes, Cooper & Robertson  
Barristers & Solicitors, Halifax (Nouvelle-Écosse)

Intimé : David Nauss  
Président,  
Syndicat international des débardeurs,  
Section locale 269, Halifax (Nouvelle-Écosse)

Mis en cause : Peter Lim  
Agent de sécurité  
Sécurité maritime, Transports Canada

Devant : Doug Malanka  
Agent régional de sécurité  
Développement des ressources humaines Canada

Le 4 janvier 1997, M. Brent Slaunwhite, opérateur de chariot élévateur à fourche, s'affaire à décharger un navire, en l'occurrence le M.V. Hoegh Drake. Vers 00 h 40, comme il s'apprête à décharger des caisses de métal contenant du caoutchouc empilées sur un élément destiné au transport des charges appelé super-palette « headboard flat », il grimpe sur son chariot pour ajuster la fourche. Au même moment, un autre opérateur de chariot élévateur, à l'oeuvre du côté opposé de la super-palette, heurte accidentellement deux caisses de métal contenant du caoutchouc placées l'une sur l'autre qui, sous le choc, basculent et se renversent. Les caisses de métal remplies de caoutchouc, qui pesaient chacune environ 2800 livres, heurtent M. Slaunwhite. Celui-ci, blessé, est transporté à l'hôpital en ambulance où l'on diagnostique une fracture cervicale. L'accident laisse M. Slaunwhite atteint de paralysie générale permanente.

Une enquête sur cet accident a été menée conjointement par Peter Lim, de la Sécurité maritime à Transports Canada, et par Ron Thibault, agent de sécurité à Développement des ressources humaines Canada. À l'issue de cette enquête, l'agent de sécurité Lim a donné deux instructions à

Logistec Stevedoring Inc. Celles-ci sont annexées au présent rapport et constituent les appendices A et B . Logistec Stevedoring Inc. ayant demandé une révision des instructions, une audience a eu lieu le 10 juillet 1997.

### **Audience**

Dès l'ouverture de l'audience, MM. Johnston et Nauss m'ont informé qu'ils n'appelleraient aucun témoin et qu'ils ne désiraient pas interroger l'agent de sécurité Lim, en précisant que le rapport rédigé par ce dernier était complet et qu'ils n'avaient aucune question à lui poser. J'ai donc accepté leur suggestion de passer aux déclarations sommaires.

### **Contexte**

Le rapport (en anglais) de l'agent de sécurité Lim, intitulé : "INVESTIGATION INTO HAZARDOUS OCCURRENCE WITH RESPECT TO DISCHARGING CARGO FROM THE M.V. HOEGH DRAKE ON 04 JANUARY 1997" a été versé au dossier établi dans cette affaire et ne sera donc pas reproduit ici. Comme ni l'une ni l'autre partie n'a mis en doute le contenu du rapport en question ou soulevé de questions à ce sujet, j'en conclus que le récit des événements fait par M. Lim était exact et complet.

### **Position de l'employeur**

Le rapport de l'employeur, qui a été rédigé par M. Johnston, a été versé au dossier et ne sera pas reproduit ici. Cependant, M. Johnston a repris les principaux points que contenait son rapport dans la déclaration sommaire qu'il a faite durant l'audience. Plutôt que d'aborder ici les points soulevés, j'en traiterai dans le cadre de ma décision, ci-après.

### **Position de l'employé**

M. Nauss a invoqué des arguments au sujet des deux instructions. Plutôt que d'aborder immédiatement cette question, je répondrai aussi à ces arguments dans le cadre de ma décision.

### **Décision**

Étant donné que chacune des deux instructions contient trois points précis, et pour faciliter la consultation des rapports rédigés par l'agent de sécurité Lim et par M. Johnston, je traiterai de chacun des points suivant l'ordre où ils figurent dans le rapport de l'agent de sécurité.

En ce qui concerne le premier point de l'instruction donnée en vertu du paragraphe 145(1) :  
L'agent de sécurité Lim a écrit :

...estime que les dispositions suivantes du *Code*, partie II, ne sont pas respectées, c'est-à-dire :

1. Alinéa 125 c) du *Code canadien du travail*, partie II, et alinéa 15.5 c) du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail*. L'employeur a négligé de faire rapport dans les 24 heures d'un accident grave.

Dans ses conclusions finales, M. Johnston reconnaît que, suivant les alinéas 15.5 c) et d)<sup>1</sup> du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (RCSST), l'employeur est tenu de faire rapport à un agent de sécurité, dans les 24 heures après en avoir pris connaissance, de tout accident ayant entraîné la perte d'un membre ou d'une partie d'un membre, ou la perte totale de l'usage d'un membre ou d'une partie d'un membre, chez un employé, ou encore une altération permanente d'une fonction de l'organisme chez un employé.

Par ailleurs, il explique que si M. Maher n'a pas signalé l'accident immédiatement à un agent de sécurité, c'est parce qu'il ne croyait pas que la blessure de M. Slaunwhite était grave. Il dit que, selon le rapport rédigé par M. Maher au sujet de l'accident, M. Slaunwhite était conscient, respirait et pouvait bouger sa tête et ses bras.

Pour étayer le caractère raisonnable de l'évaluation faite par M. Maher, selon laquelle la blessure n'était pas grave, M. Johnston me renvoie à une déclaration de M. Robert (Bob) Chiasson, en date du 9 janvier 1997, obtenue par M. Maher. Selon cette déclaration, M. Chiasson confirme que les ambulanciers n'ont pas immobilisé le cou de M. Slaunwhite avant de le transporter à l'hôpital. M. Johnston me fait en outre remarquer que le rapport de police initial ne faisait pas mention de la paralysie.

Selon M. Johnston, même si M. Maher avait appris à 3 h le 4 janvier 1997 que M. Slaunwhite avec une fracture cervicale, il ignorait toutefois que ce dernier était atteint de paralysie, et qu'il s'agissait d'un cas visé à l'alinéa 15.5c) du RCSST. M. Johnston semble indiquer qu'il n'est pas rare que des personnes qui subissent une fracture cervicale se rétablissent sans être atteints de paralysie. Il affirme que M. Maher a appris que M. Slaunwhite souffrait de paralysie permanente seulement une semaine plus tard.

---

<sup>1</sup> Les alinéas 15.5) et d) de la Partie XV Enquêtes et rapport sur les situations comportant des risques) du RCSST se lit comme suit

15.5 L'employeur doit faire rapport à un agent de sécurité, par téléphone ou par télex, de la date, de l'heure, du lieu et de la nature de tout accident, maladie professionnelle ou autre situation comportant des risques visée à l'article 15.4 le plus tôt possible dans les 24 heures après avoir pris connaissance de la situation, celle-ci a entraîné l'une des conséquences suivantes

...c) la perte d'un membre ou d'une partie d'un membre, ou la perte totale de l'usage d'un membre ou d'une partie d'un membre chez un employé;

d) une altération permanente d'une fonction de l'organisme chez un employé;...

M. Johnston souligne que, techniquement, Logistec a signalé à un agent de sécurité qu'un accident grave s'était produit, dans le délai prescrit de 24 heures. Il m'a en effet rappelé que M. Nauss était un employé de Logistec, et qu'il avait fait rapport au sujet de l'accident à l'agent de sécurité Lim un peu avant midi le 4 janvier 1997. Et il a prétendu qu'un nouvel avis de la part de Logistec n'aurait contenu aucun nouvel élément d'information.

Pour sa part, M. Nauss dit qu'après l'accident, M. Slaunwhite ne pouvait faire aucun mouvement, qu'il pouvait bouger seulement la tête, et que les hommes présents sur les lieux de l'accident croyaient qu'il s'agissait d'un accident grave. Il insiste sur le fait que Logistec aurait dû signaler l'accident après avoir appris que M. Slaunwhite avait une fracture cervicale. Il ajoute que, lors de sa visite à l'hôpital vers 10 h le 4 janvier 1997, le jour de l'accident, on lui avait dit que M. Slaunwhite ne pouvait rien remuer à part la tête.

### **Décision**

J'ai des doutes au sujet du fait que M. Maher ne croyait pas que la blessure subie par M. Slaunwhite était grave. Premièrement, si j'examine la déclaration faite par M. Maher le 8 janvier 1997, je constate qu'il a seulement décelé un léger mouvement de la main. On est très loin de la description de M. Johnston selon laquelle M. Slaunwhite était conscient, qu'il respirait et qu'il pouvait bouger la tête et les bras après l'accident. Si je m'arrête aux mots employés par M. Maher dans sa déclaration, j'obtiens l'image d'une victime d'un accident grave. Voici les mots exacts employés par M. Maher [traduction] :

« J'ai observé qu'il était conscient, qu'il avait les yeux ouverts, mais que ses paupières battaient. Il a échangé quelques mots avec ses compagnons, mais d'un ton trop bas pour que je puisse distinguer ce qu'il disait. J'ai décelé, à ce moment-là, un léger mouvement de la main...»

Indépendamment de cela, je ne comprends toujours pas clairement comment M. Maher a pu en arriver à la conclusion que la blessure n'était pas grave. Par exemple, M. Maher n'a pas en fait porté les premiers secours à M. Slaunwhite ni examiné sa blessure. Sa déclaration se fonde uniquement sur une observation visuelle à une certaine distance. Par exemple, M. Maher écrit « J'ai observé qu'il (M. Slaunwhite) était conscient ...et, "...je cherchais, en particulier, une indication du pouls et de la respiration. » (Mots soulignés pour appuyer mon argument)

De plus, rien n'indique que M. Maher a fait un effort pour interroger les travailleurs qui ont tenté de porter les premiers secours à M. Slaunwhite. S'il l'avait fait, il aurait appris de M. Moore, comme il est dit dans sa déclaration du 6 février 1997, que « du sang mêlé de substances jaunâtres s'écoulait de sa bouche (M. Slaunwhite), et qu'après s'être raclé la gorge, il a dit être incapable de se relever et de sentir quoi que ce soit. » Il aurait également pu apprendre de M. Richards que « ...Brent était grièvement blessé et qu'il ne sentait plus rien. » Rien ne prouve que M. Maher a téléphoné à l'hôpital ou qu'il s'est rendu sur place pour confirmer l'état de santé du blessé, même après avoir appris de M. Todd Slaunwhite que son frère Brent souffrait d'une fracture cervicale.

Il m'apparaît donc, pour les raisons susmentionnées, que la conclusion tirée par M. Maher, selon laquelle la blessure de M. Slaunwhite n'était pas grave, ne s'appuyait pas sur les faits dont il pouvait déjà prendre connaissance, et qu'elle n'était donc pas raisonnable.

Je ne peux pas non plus ajouter de poids à la suggestion de M. Johnston voulant que le comportement des ambulanciers et de la police montre que M. Maher avait raison de croire que la blessure n'était pas grave. Suivant la déclaration de M. Todd Slaunwhite, en date du 18 février 1997, les ambulanciers ont stabilisé le cou de Brent à l'aide d'un collier improvisé durant le transport, et le blessé portait un collier approprié à son arrivée à l'hôpital. Bien que cela aille à l'encontre de la déclaration que M. Chiasson est censé avoir donnée à M. Maher le 9 janvier 1997, je note que la déclaration écrite n'est pas signée par M. Chiasson. Comme elle n'a pas été corroborée à l'audience, j'assimile la déclaration de M. Chiasson à un simple oui-dire.

Quant au fait que le rapport de police ne comportait aucune mention de la paralysie, ce n'est généralement pas la responsabilité de l'agent de police chargé de l'enquête de juger de la gravité de la blessure subie par la victime d'un accident et de faire part à l'employeur d'une opinion à cet égard. En fait, les employeurs doivent s'informer eux-mêmes de la gravité de la blessure en prenant connaissance des renseignements à leur disposition, en vue de se conformer au *Code* et aux règlements, lorsque d'autres mesures sont requises. Par conséquent, je ne vois pas comment les actes posés par la police pouvaient appuyer le caractère raisonnable de l'opinion de M. Maher, laquelle ne s'appuyait sur aucune information, et n'était en fait qu'une arrière-pensée qui le servait bien.

Je rejette également l'argument de M. Johnston, selon lequel Logistec avait techniquement fait rapport à un agent de sécurité d'un accident grave dans le délai prescrit de 24 heures parce que M. Nauss avait informé la Sécurité maritime de Transports Canada de l'accident à 8 h 30 le 4 janvier 1997. Cet argument peut sembler logique, mais il ne cadre pas avec la disposition réglementaire même qui n'était pas respectée suivant l'instruction donnée par l'agent de sécurité Lim. Plus précisément, l'article 15.5 du RCSST dit bien que l'employeur doit signaler l'accident à un agent de sécurité. M. Maher ne l'a pas fait et cela suffit à établir la contravention à l'alinéa 15.5c) du RCSST.

En réponse à l'allégation de M. Johnston, selon laquelle l'employeur n'avait appris que plus tard que l'accident avait entraîné une paralysie permanente chez M. Slaunwhite, il faut examiner le libellé des alinéas 15.5c) et d) du RCSST. L'alinéa 15.5c) fait référence à la perte de l'usage d'un membre ou d'une partie d'un membre, tandis que l'alinéa 15.5d) fait référence à une altération permanente d'une fonction de l'organisme chez un employé. Je crois que si l'intention du Parlement avait été d'inclure à l'alinéa 15.5c) le mot permanent, cela aurait été fait. Je crois qu'il était possible pour M. Maher d'avoir appris le matin suivant que M. Slaunwhite était atteint de paralysie. Tout ce qu'il avait à faire était de se renseigner, ce qu'il a omis de faire.

Enfin, M. Johnston indique que M. Tom Hale avait fourni à l'agent de sécurité Lim un numéro de téléphone où joindre M. Maher et, si j'ai bien compris ce qu'il a dit, insinue que c'est l'agent de sécurité qui a négligé de communiquer avec M. Maher. Il laisse entendre qu'il est peut-être préférable de conclure à un simple problème de communication entre M. Lim et M. Maher. À cet égard, le seul problème de communication que je constate, c'est que M. Maher a omis de s'acquitter de son devoir selon la loi.

Pour toutes les raisons susmentionnées, et pour les raisons énoncées par l'agent de sécurité dans son rapport, je suis d'accord avec l'agent de sécurité Lim lorsqu'il dit que l'employeur ne s'est pas conformé à l'alinéa 15.5c) du RCSST.

Par ailleurs, l'instruction comporte une erreur d'ordre technique que je dois corriger. Dans cette instruction, l'agent de sécurité Lim indique que l'employeur a omis de faire rapport d'un accident grave. L'article 15.5 ne parle pas expressément d'un « accident grave », mais plus exactement « de tout accident, maladie professionnelle ou autre situation comportant des risques ». En conséquence, **JE MODIFIE PAR LES PRÉSENTES l'instruction comme suit :**

...l'agent de sécurité estime que les dispositions suivantes du *Code canadien du travail*, partie II, ne sont pas respectées, c'est-à-dire :

1. Alinéa 125.c) du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail*.  
L'employeur a omis de faire rapport à un agent de sécurité d'un accident ayant entraîné la perte totale de l'usage d'un membre ou d'une partie d'un membre, dans les 24 heures après avoir pris connaissance de l'accident.

En ce qui concerne le deuxième point de l'instruction donnée en vertu du paragraphe 145(1) :  
L'agent de sécurité Lim a écrit :

... l'agent de sécurité estime que les dispositions suivantes du *Code canadien du travail*, partie II, ne sont pas respectées, c'est-à-dire :

2. Paragraphe 127(1) du *Code canadien du travail*, partie II.  
L'employeur n'a pas laissé intacte la scène d'un accident grave survenu le 4 janvier 1997 au Quai 31.

M. Johnston fait remarquer dans son plaidoyer que le terme « grave » n'est pas défini dans la *Loi* ni dans le *Règlement*. Il soutient par ailleurs qu'on devrait s'attendre à une certaine cohérence entre cette exigence en matière de rapport et celle prévue à l'article 15.5 du RCSST. Il conclut que, comme les blessures de M. Slaunwhite n'étaient pas fatales, et puisque l'accident n'a pas entraîné une incapacité chez deux employés ou plus, que l'alinéa 15.5c) s'applique.

M. Johnston admet le fait que M. Maher a appris, peu après l'accident, que M. Slaunwhite avait subi une fracture cervicale, mais précise que M. Maher ignorait toujours à ce moment-là qu'il était question de paralysie permanente.

Pour sa part, M. Nauss soutient que parce que Logistec n'avait pas rapporté l'accident, personne ne pouvait se rendre sur les lieux et voir de près ce qui s'était réellement passé et l'état de l'équipement au moment de l'accident. Cela, a-t-il précisé, compromet les chances de pouvoir déterminer la cause exacte de l'accident dans le cadre d'une enquête.

## Décision

M. Johnston a raison de dire que la « gravité » de l'accident n'est pas définie dans la partie II ni dans le RCSST. Néanmoins, pour ce qui est de son argument selon lequel il devrait exister une certaine cohérence entre le terme grave et l'exigence en matière de rapport de l'article 15.5, je formulerai les observations suivantes.

Premièrement, un examen attentif du libellé de l'alinéa 125c)<sup>2</sup> du *Code canadien du travail* révèle que l'expression « blessure grave » n'y figure nulle part. L'alinéa renvoie plutôt le lecteur aux normes prescrites.

Lorsqu'on examine les dispositions réglementaires prescrites, que M. Johnston identifie comme étant la partie XV du RCSST, on constate également qu'il n'y est pas question de « blessures graves ». En fait, bon nombre des exigences de la partie XV en matière d'enquête, de tenue de registres et de rapports ne sont même pas subordonnées à l'existence d'une blessure.

À titre d'exemple, on constate au paragraphe 15.4(1)<sup>3</sup> du RCSST que l'employeur qui prend conscience d'un accident, d'une maladie professionnelle ou d'une autre situation comportant des risques touchant un employé au travail doit nommer une personne pour faire enquête sur la situation. L'article 15.5 oblige ensuite l'employeur à faire rapport à un agent de sécurité de tout accident, maladie professionnelle ou autre situation comportant des risques le plus tôt possible

---

<sup>2</sup>L'alinéa 125c) se lit comme suit :

125. Dans le cadre de l'obligation générale définie à l'article 124, l'employeur est tenu, en ce qui concerne tout lieu de travail placé sous son entière autorité...

c) de la manière réglementaire, d'enquêter sur tous les accidents, toutes les maladies professionnelles et autres situations comportant des risques dont il a connaissance, de les enregistrer et de les signaler aux autorités désignées par les règlements;

<sup>3</sup> Le paragraphe 15.4(1) se lit comme suit

15.4(1) L'employeur qui prend conscience d'un accident, d'une maladie professionnelle ou d'une autre situation comportant des risques qui touche un employé au travail doit sans délai:

- a) nommer une personne qualifiée pour faire enquête sur la situation;
- b) aviser le comité de sécurité et de santé ou le représentant en matière de sécurité et de santé, si l'un ou l'autre existe, de la situation et du nom de la personne nommée pour faire enquête;
- c) prendre les mesures nécessaires pour empêcher que la situation ne se reproduise.

dans les 24 heures après avoir pris connaissance de la situation, si celle-ci a entraîné certaines conséquences. Dans le cas des conséquences énoncées aux alinéas 15.5e) à g)<sup>4</sup>, il n'est pas nécessaire qu'il y ait blessure.

De même, le paragraphe 15.8(1)<sup>5</sup> oblige l'employeur à présenter un rapport écrit à un agent de sécurité dans les 14 jours au sujet d'une enquête menée en vertu de l'alinéa 15.4(1)a), lorsque la situation comportant des risques a entraîné des conséquences précisées aux alinéas a) à d). En ce qui concerne les alinéas c) et d), il n'est pas nécessaire qu'il y ait blessure grave pour que la disposition soit applicable. Par conséquent, on ne peut s'en référer à la partie XV pour interpréter l'expression « grièvement blessé » figurant au paragraphe 127(1).

À défaut d'une définition de l'expression « grièvement blessé » employée au paragraphe 127(1), je suis d'avis qu'il appartient à l'employeur de juger si la blessure est grave ou non. À cet égard, il est raisonnable de s'attendre à ce que la décision de l'employeur se fonde sur l'information qu'il a à sa disposition. Cela englobe l'examen des événements ou circonstances ayant mené à la blessure, le besoin d'aide d'urgence en réponse à la blessure et l'état réel de l'employé blessé. Selon la preuve, M. Maher pouvait prendre connaissance de suffisamment de faits pour se rendre compte que la blessure était grave.

---

<sup>4</sup> Les alinéas 15.5 e) à g) disent comme suit

15.5 L'employeur doit faire rapport à un agent de sécurité, par téléphone ou par télex, de la date, de l'heure, du lieu et de la nature de tout accident, maladie professionnelle ou autre situation comportant des risques visée à l'article 15.4 le plus tôt possible dans les 24 heures après avoir pris connaissance de la situation; elle-ci a entraîné une des conséquences suivantes

- e) une explosion;
- f) l'endommagement d'une chaudière ou d'un appareil sous pression qui a provoqué un incendie ou la rupture de la chaudière ou du réservoir;
- g) l'endommagement d'un appareil élévateur le rendant inutilisable ou la chute d'un appareil élévateur.

<sup>5</sup> Le paragraphe 15.8(1) se lit comme suit :

15.8 (1) L'employeur doit rédiger sans délai en la forme établie à l'annexe I de la présente partie un rapport qui comprend les renseignements qui y sont demandés, ainsi que les conclusions de l'enquête visée à l'alinéa 15.4(1)a) lorsque l'enquête révèle que la situation comportant des risques a entraîné une des conséquences suivantes

- a) une blessure invalidante chez un employé;
- b) l'évanouissement d'un employé causé par une décharge électrique ou par l'exposition à des gaz toxiques ou à de l'air à faible teneur en oxygène;
- c) la nécessité de recourir à des mesures de sauvetage ou de réanimation ou à toute autre mesure d'urgence semblable;
- d) un incendie ou une explosion.

Enfin, le paragraphe 127(1)<sup>6</sup> est catégorique en ce qui concerne la scène d'un accident, qui ne doit pas être touchée sans l'autorisation de l'agent de sécurité. Par conséquent, je n'accorde aucun poids à la déclaration de M. Johnston, selon laquelle l'agent de sécurité Lim avait eu la possibilité de visiter le site avant la fin du déchargement de la cargaison de caoutchouc, mais qu'il ne s'en était pas prévalu.

Pour toutes les raisons susmentionnées, **JE CONFIRME PAR LES PRÉSENTES** cette partie de l'instruction.

En ce qui concerne le troisième point de l'instruction donnée en vertu du paragraphe 145(1) :  
L'agent de sécurité Lim a écrit :

...estime, par conséquent, que les dispositions suivantes du *Code canadien du travail*, partie II, ne sont pas respectées, c'est-à-dire :

3. Alinéa 125f) de la partie II et paragraphe 16.3(2) du RCSST.  
Il n'y avait pas de secouriste sur place.

M. Johnston soutient que MM. Maher et Pace étaient titulaires de certificats de secouristes, bien que ceux-ci étaient périmés, et que M. Maher a, en fait, porté les premiers secours au moment de l'accident. Il fait observer qu'il n'est précisé nulle part dans le *Code* ou la partie XVI du RCSST que le certificat doit être valide.

### **Décision**

Suivant le paragraphe 16.3(2)<sup>7</sup>, au moins un des employés doit être un secouriste et rien ne prouve que quiconque, y compris MM. Maher ou Pace, détenait un certificat de secouriste élémentaire valide ou un certificat de secourisme général.

Je ne retiens pas l'argument selon lequel il n'est mentionné nulle part dans la *Loi* ou le RCSST que le certificat doit être valide. Une telle interprétation va à l'encontre de l'article 124, qui définit l'objet de la partie II, et du paragraphe 148(6)<sup>8</sup> qui permet à l'accusé de se disculper en prouvant

---

<sup>6</sup> L'article 127 se lit comme suit :

Paragraphe 127(1) Sous réserve du paragraphe (2) dans le cas où un employé est tué ou grièvement blessé sur son lieu de travail, il est interdit à quiconque sans l'autorisation de l'agent de sécurité de toucher aux débris ou objets se rapportant à l'événement, notamment en les déplaçant, sauf dans la mesure nécessaire pour (nous soulignons)

<sup>7</sup> Le paragraphe 16.3(2) se lit comme suit

16.3(2) Dans le lieu de travail où le nombre d'employés qui travaillent à un moment quelconque est de 15 ou plus, l'un d'eux doit être un secouriste.

<sup>8</sup> Le paragraphe 148(6) se lit comme suit

(6) Dans les cas où la poursuite est fondée sur le paragraphe (4) ou sur les dispositions suivantes :

qu'il a pris les mesures nécessaires pour éviter qu'il y ait contravention dans les cas où la poursuite est fondée sur diverses dispositions, qui n'incluent pas, entre autres, l'alinéa 125f)<sup>9</sup>. Qui plus est, aucun élément de preuve n'indique que ni M. Maher ni M. Pace aurait effectivement porté les premiers secours à M. Slaunwhite. On peut se demander s'ils ne l'ont pas fait parce que leur formation n'était plus à jour. Compte tenu de la gravité de la blessure, je suis surpris de la suggestion de M. Johnston voulant qu'une interprétation acceptable du *Code* consiste à dire qu'il n'est pas nécessaire que les certificats de secourisme soient valides.

Pour toutes les raisons susmentionnées et pour la raison précisée par l'agent de sécurité dans son rapport, **JE CONFIRME PAR LES PRÉSENTES** cette partie de l'instruction.

En ce qui concerne le premier point de l'instruction donnée en vertu du paragraphe 145(2) :

L'agent de sécurité Lim a écrit :

...estime que l'utilisation ou le fonctionnement d'une machine ou d'une chose constitue un danger pour un employé au travail, c'est-à-dire :

1. On n'a pas procédé à l'enlèvement de la glace et de la neige qui se trouvaient sur la super-palette avant d'utiliser celle-ci pour le déchargement de balles de caoutchouc.

M. Johnston allègue qu'on a bel et bien enlevé la neige et la glace qui se trouvaient sur la super-palette avant de hisser celle-ci sur le navire, et que la super-palette avait servi à au moins une ou deux opérations de déchargement avant l'accident, sans problème. Tandis que le surveillant, M. Joe Grandy remarquait qu'il restait de la neige sur la super-palette au moment où elle était hissée pour la première fois sur le navire, il a demandé que l'on épande du sel, et les opérations se sont poursuivies.

M. Johnston indique également que la reconstitution de l'accident avait montré qu'une caisse en métal remplie de caoutchouc pouvait glisser de la super-palette, même si celle-ci était propre. Selon lui, la cause de l'accident réside dans le fait que M. Rose a poussé le chargement sur la super-palette et que M. Slaunwhite, qui était descendu de son chariot élévateur, faisait alors dos au chargement.

- 
- a) alinéas 125), r), s), t), u), v) ou w),
  - b) alinéas 126(t), d), e), f), g), h) ou i),
  - c) alinéa 147),
  - d) paragraphes 125.2(1), 125.2(2), 127(1), 135(1), 136(1), 144(2), 144(2.1), 144(3) ou 145(1),
  - e) articles 124, 125.1, 142 ou 143,

l'accusé peut se disculper en prouvant qu'il a pris les mesures nécessaires pour éviter qu'il y ait contravention.

<sup>9</sup> L'alinéa 125.f) se lit comme suit :

**125.** Dans le cadre de l'obligation générale définie à l'article 124, l'employeur est tenu, en ce qui concerne tout lieu de travail placé sous son entière autorité

- f) de fournir les installations de premiers secours et les services de santé réglementaires;

## Décision

Lorsque j'examine la preuve contenue dans le rapport de l'agent de sécurité et le rapport de l'employeur, j'en déduis que les événements d'intérêt suivants se sont produits avant l'accident.

Premièrement, la super-palette n'a pas été nettoyée de la neige et de la glace qui s'y trouvaient avant de servir aux opérations de déchargement, et quelqu'un a demandé du sel et de la sciure. Deuxièmement, M. John Henneberry, opérateur de machine dans la cale, a signalé au surveillant, M. Joe Grandy, qu'il refuserait, pour des raisons de sécurité, de charger les caisses, à moins que l'on ne procède au nettoyage de la super-palette. Plus tard, lorsqu'il a tenté de mettre une caisse de métal remplie de caoutchouc sur la super-palette, la caisse a commencé à glisser et il a alors refusé de charger la plate-forme. M. Raymond Harnish hésitait, pour sa part, mais il l'a fait quand même. C'est peu après ces événements que les choses se sont précipitées sur le dock et que M. Slaunwhite a été blessé.

Le fait d'avoir omis de débarrasser la super-palette de la glace et de la neige qui s'y trouvaient avant de s'en servir pour décharger des balles de caoutchouc a constitué, à tout le moins, un facteur ayant concouru à l'accident. On peut par ailleurs ajouter que si l'employeur avait enquêté sur cette situation comportant des risques, sur le navire, lorsque la balle de caoutchouc a suivi le chariot élévateur en s'éloignant de la super-palette, des mesures correctrices auraient pu alors être prises. À mon avis, si des mesures correctrices avaient été prises en ces deux occasions, l'accident aurait pu être évité. Je rejette, par conséquent, la suggestion de M. Johnston voulant que la seule cause de l'accident soit la poussée infligée par M. Rose au chargement sur la super-palette et au fait que M. Slaunwhite soit descendu de son chariot élévateur et ait fait dos au chargement.

Pour les raisons susmentionnées et les raisons précisées par l'agent de sécurité dans son rapport, **JE CONFIRME PAR LES PRÉSENTES** cette partie de l'instruction donnée par l'agent de sécurité.

En ce qui concerne le deuxième point de l'instruction donnée en vertu du paragraphe 145(2) :  
L'agent de sécurité Lim a écrit :

...estime que l'utilisation ou le fonctionnement d'une machine ou d'une chose constitue un danger pour un employé au travail, c'est-à-dire :

2. Une pièce d'équipement qui ne convenait pas (super-palette) a été utilisée pour décharger les balles de caoutchouc.

M. Johnston m'a expliqué qu'on se servait de la super-palette depuis octobre 1992. Il a noté que le conteneur RO-BOT et la super-palette sans parois du navire sont largement utilisés durant les opérations de chargement et de déchargement dans tous les ports, de l'Asie aux États-Unis et qu'ils sont considérés comme une méthode sûre pour la manutention du caoutchouc en vrac.

Il m'a renvoyé aux comptes rendus des réunions du comité de sécurité et de santé au travail de Logistec tenues en novembre et décembre 1992 ainsi qu'en février 1993, où les dangers associés à cet outil ont été discutés. Il mentionne entre autres le compte rendu de décembre 1992, selon lequel le comité et M. P. MacConigal de la Sécurité des navires de la Garde côtière canadienne ont surveillé les méthodes de déchargement et l'équipement utilisé et ont trouvé le tout satisfaisant. Au sujet des changements apportés à la super-palette depuis les accidents, il a dit seulement espérer qu'ils permettraient d'accroître encore la sécurité de la manoeuvre.

Pour sa part, M. Nauss indique que la super-palette est utilisée depuis longtemps et qu'il n'irait pas jusqu'à dire qu'il s'agit d'une pièce d'équipement qui ne convient pas à cet usage, mais il est d'accord pour dire qu'elle pourrait être plus sécuritaire. Il reconnaît que la preuve réunie durant l'enquête sur l'accident appuie les conclusions de Transports Canada.

### **Décision**

D'une part, il est rassurant de constater que le fonctionnement et l'utilisation de la super-palette ont été examinés par le comité de sécurité et de santé. D'après la preuve présentée, il n'est pas clair si cet examen de l'équipement et des opérations revêtait un caractère proactif ou s'il s'agissait d'une mesure prise pour répondre à une préoccupation précise exprimée par Transports Canada au sujet de la stabilité de la super-palette ou d'un autre aspect.

Quant à la notion selon laquelle les opérations effectuées à l'aide de la super-palette étaient approuvées en quelque sorte par un agent de sécurité de Transports Canada quand, le 16 décembre 1992, on dit qu'il a surveillé les méthodes de déchargement et l'équipement utilisés pour décharger le caoutchouc, et qu'il les a trouvés satisfaisants, je dois clarifier ce qui suit. Rien dans le *Code* ou le RCSST n'autorise un agent de sécurité à approuver quelque processus, procédure ou chose que ce soit dans le milieu de travail. Lorsqu'un agent de sécurité constate ou examine une chose sur les lieux de travail et n'y voit pas de problème, la seule conclusion que peuvent tirer de cela l'employeur ou les employés est que, à ce moment précis, l'agent de sécurité estime, d'après les renseignements dont il dispose, que les dispositions du *Code* ou du RCSST sont respectées, et qu'il n'y a donc pas de danger au sens du *Code*.

Par souci de clarté, j'ajouterai que la partie II du *Code canadien du travail* place la responsabilité première sur l'employeur, à qui il incombe de veiller sur la sécurité et la santé de ses employés. Par conséquent, l'examen effectué par un agent de sécurité n'altère en rien cette responsabilité fixée par le *Code*. C'est pourquoi je n'accorde aucun poids à l'argument voulant qu'un agent de sécurité ait trouvé en 1992 que le processus et l'équipement étaient satisfaisants. L'employeur aurait dû comprendre cela à la lecture du *Code*.

Dans le cas présent, la preuve établit que la conception de la super-palette, avec son plancher plat, étroit et non muni de parois, et l'absence d'une surface antidérapante, combinées à la présence de glace et de neige sur le plancher, ont conduit à une situation comportant des risques, qui a été rapportée par M. Henneberry à M. Grandy lorsque la caisse de métal a glissé, et à l'accident qui a blessé M. Slaunwhite. Cet incident survenu sur le navire a révélé à l'employeur que la super-palette présentait un problème qui n'avait pas été relevé auparavant. Cet incident a sans aucun doute un lien avec l'accident qui a causé une blessure grave à M. Slaunwhite.

Si M. Nauss affirme qu'il n'irait pas jusqu'à dire que la super-palette constitue une pièce d'équipement qui ne convenait pas à cet usage, il admet aisément que des modifications devaient y être apportées. L'accident de M. Slaunwhite a montré que l'absence de parois sur la super-palette était un facteur qui avait contribué à causer l'accident et la blessure.

Pour ces raisons, et pour les motifs invoqués par l'agent de sécurité Lim, je suis d'accord pour dire que la super-palette constituait une pièce d'équipement qui ne convenait pas au déchargement des caisses de métal contenant du caoutchouc. En conséquence, **JE CONFIRME PAR LES PRÉSENTES** cette partie de l'instruction.

En ce qui concerne le troisième point de l'instruction donnée en vertu du paragraphe 145(2) :  
L'agent de sécurité Lim a écrit :

... estime que l'utilisation ou le fonctionnement d'une machine ou d'une chose constitue un danger pour un employé au travail, c'est-à-dire :

3. Les balles de caoutchouc à décharger n'étaient pas fixées correctement sur la super-palette.

M. Johnston me renvoie à un document signé par M. Maher dans lequel il est question d'une visite effectuée par les agents de sécurité Lim et Thibault lors d'une opération de déchargement le 27 janvier 1997. Selon ce document, les deux agents de sécurité ont observé l'utilisation de la plate-forme RO-BOT et de la super-palette, sur les navires, pour décharger des balles de caoutchouc. Selon le document, l'agent de sécurité Thibault a exprimé des inquiétudes face à l'absence de contour permettant d'assurer la stabilité du chargement sur les plates-formes. M. Johnston soutient toutefois que les balles de caoutchouc ne peuvent être fixées sur la super-palette avant le déchargement parce que la cargaison doit pouvoir être enlevée de la plate-forme par le conducteur de chariot élévateur. M. Nauss est d'accord avec cela et signale que pour rendre la plate-forme plus sécuritaire on ne pouvait pas la munir de parois.

### **Décision**

Je ne suis pas certain non plus du bien-fondé de la suggestion de bien fixer les balles de caoutchouc sur la plate-forme ou d'installer une sorte de barrière tout le tour de la plate-forme RO-BOT ou de la super-palette. La preuve démontre qu'un facteur ayant contribué à la blessure de M. Slaunwhite était le fait qu'il ne se trouvait pas sur son chariot lorsque les caisses de caoutchouc ont basculé. Par conséquent, il me semble que les dangers potentiels liés à l'opération de déchargement ne pourraient qu'être accrus si les travailleurs devaient descendre de leur chariot pour enlever quelque dispositif que ce soit utilisé pour fixer les balles de caoutchouc à la plate-forme. Même si un autre employé était chargé d'enlever le dispositif en question, la possibilité que cette personne soit blessée existerait toujours.

En outre, je crois que les modifications apportées à la super-palette ont accru la sûreté du chargement.

Pour ces raisons, je ne suis pas convaincu que le fait d'avoir bien fixé les balles de caoutchouc aux super-palettes aurait eu pour effet d'accroître la sécurité de l'employé. En conséquence, **J'ANNULE PAR LES PRÉSENTES** cette partie de l'instruction donnée par l'agent de sécurité.

Décision rendue le 29 septembre 1997.

Doug Malanka  
Agent régional de sécurité

CONCERNANT LE *CODE CANADIEN DU TRAVAIL*  
PARTIE II - SÉCURITÉ ET SANTÉ AU TRAVAIL

INSTRUCTION DONNÉE À L'EMPLOYEUR EN VERTU DE L'ALINÉA 145(2)a)

L'agent de sécurité soussigné ayant, le 6 janvier 1997, visité le lieu de travail exploité par la LOGISTEC CORPORATION, employeur assujéti au *Code canadien du travail*, partie II, C.P. 264, Halifax (N.-É.), et ayant enquêté sur un accident de travail survenu au lieu de travail parfois connu sous le nom de Quai 31, estime que l'utilisation ou le fonctionnement d'une marchine ou d'une chose constitue un danger pour un employé au travail, c'est-à-dire :

1. On n'a pas procédé à l'enlèvement de la glace et de la neige qui se trouvaient sur la super-palette avant d'utiliser celle-ci pour le déchargement des balles de caoutchouc.
2. Une pièce d'équipement qui ne convenait pas (super-palette) a été utilisée pour décharger les balles de caoutchouc.
3. Les balles de caoutchouc à décharger n'étaient pas fixées correctement sur la super-palette.

En conséquence, il est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES audit employeur, conformément à l'alinéa 145(2)a) du *Code canadien du travail*, partie II, de protéger immédiatement toute personne contre ce danger.

Fait à Halifax, en Nouvelle-Écosse, le 20 janvier 1997.

Peter Lim  
Agent de sécurité

Destinataire : LOGISTEC STEVEDORING  
LOGISTEC CORPORATION  
P.O. BOX 264  
HALIFAX, N.S.  
N3J 2N7

CONCERNANT LE *CODE CANADIEN DU TRAVAIL*  
PARTIE II - SÉCURITÉ ET SANTÉ AU TRAVAIL

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

L'agent de sécurité soussigné ayant, le 6 janvier 1997, visité le lieu de travail exploité par la LOGISTEC CORPORATION, employeur assujéti au *Code canadien du travail*, partie II, C.P. 264, Halifax (N.-É.), ledit lieu de travail étant parfois connu sous le nom de Quai 31, et ayant effectué une enquête sur ledit lieu de travail, estime que les dispositions suivantes du *Code* ne sont pas respectées, c'est-à-dire :

1. Alinéa 125c) du *Code canadien du travail*, partie II, et alinéa 15.5c) du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail*. L'employeur a omis de faire rapport dans les 24 heures d'un accident grave.
2. Paragraphe 127(1) du *Code canadien du travail*, partie II. L'employeur n'a pas laissé intacte la scène d'un accident grave survenue le 4 janvier 1997 au Quai 31.
3. Alinéa 125f) de la partie II et paragraphe 16.3(2) du RCSST. Il n'y avait pas de secouriste sur place.

En conséquence, il est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES audit employeur, conformément au paragraphe 145(1) du *Code canadien du travail*, partie II, de rectifier la situation au plus tard le 31 janvier 1997.

Faite à Halifax (Nouvelle-Écosse) le 20 janvier 1997.

Peter Lim  
Agent de sécurité

Destinataire : LOGISTEC STEVEDORING  
LOGISTEC CORPORATION  
P.O. BOX 264  
HALIFAX, N.S.  
N3J 2N7

SOMMAIRE DE LA DÉCISION DE L'AGENT RÉGIONAL DE SÉCURITÉ

Demandeur : Logistec Stevedoring Inc.  
Terminal 22  
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Défendeur : International Longshoreman's Union

**MOTS-CLÉS**

Navire, super-palette, glace, chariot élévateur, accident grave, paralysie, secouriste, certificat de secourisme élémentaire, situation comportant des risques, avis, préservation de la scène de l'accident.

**DISPOSITIONS**

*Code* : 124,125c), f), 127(1), 145(1) et (2), 148(6).  
RCSST : 15.4(1),15.5, 15.8(1),16.3(2)

**RÉSUMÉ**

Le 4 janvier 1997, deux caisses de métal remplies de caoutchouc ont glissé de la super-palette utilisée pour le déchargement et heurté un opérateur de chariot élévateur, causant une paralysie permanente chez cet employé. Au moment de l'accident, l'opérateur était occupé à ajuster la fourche de son chariot pour qu'elle puisse recevoir les caisses de métal.

Une enquête conjointe sur cet accident a été menée par la Sécurité maritime de Transports Canada et par Développement des ressources humaines Canada. Après cette enquête, deux instructions ont été données à Logistec Stevedoring Inc. Dans l'instruction donnée conformément au paragraphe 145(1) du *Code*, il était précisé que Logistec 1) contrevenait à l'alinéa 125c) du *Code* et à l'alinéa 15.5c) du RCSST, parce que l'employeur avait omis de faire rapport d'un accident grave dans les 24 heures, 2) contrevenait au paragraphe 127(1) du *Code*, parce que l'employeur n'avait pas laissé intacte la scène d'un accident grave et 3) contrevenait à l'alinéa 125f) du *Code* et au paragraphe 16.3(2) du RCSST parce qu'il n'y avait pas de secouriste sur place.

Dans l'instruction donnée en vertu du paragraphe 145(2) du *Code*, il est question du danger existant pour un employé au travail : 1) on n'a pas procédé à l'enlèvement de la glace et de la neige qui se trouvaient sur la super-palette avant d'utiliser celle-ci pour le déchargement des balles de caoutchouc, 2) une pièce d'équipement qui ne convenait pas (super-palette) a été utilisée pour décharger les balles de caoutchouc et 3) les balles de caoutchouc à décharger n'étaient pas fixées correctement sur la super-palette.

Après avoir examiné l'instruction donnée en vertu du paragraphe 145(1) du *Code*, l'agent régional de sécurité a **MODIFIÉ** le premier point de l'instruction, en remplaçant la référence à un « accident grave » par la mention de « la perte totale, par un employé, de l'usage d'un membre ou d'une partie d'un membre ». L'expression « blessure grave » ne figure pas dans le *Règlement*. L'agent régional de sécurité a **CONFIRMÉ** les deuxième et troisième points de l'instruction.

Après avoir examiné l'instruction donnée en vertu du paragraphe 145(2) du *Code*, l'agent régional de sécurité a **ANNULÉ** le troisième point. L'agent régional de sécurité était préoccupé par la possibilité que le risque pour la sécurité des employés soit accru pour les employés chargés d'installer et d'enlever le dispositif de sécurité devant servir à fixer solidement les balles de caoutchouc à la super-palette durant les opérations de chargement et de déchargement à l'aide de chariots élévateurs. L'agent régional de sécurité a **CONFIRMÉ** les deuxième et troisième points de l'instruction.