

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 : Bunge du Canada Ltée
Québec (Québec)
Représenté par : Conrad Desnoyers

Intimé : Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP)
Représenté par : Paul Gervais

Mis-en-cause : Gilles Marcotte
Agent de sécurité
Transports Canada

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

Cette affaire fut entendue le 2 mars 1998 à Québec, Québec.

Historique

Le 17 octobre 1997, M. André Gauvreau, débardeur à l'emploi de la compagnie d'arrimage Bunge du Canada Ltée, exerce un refus de travail en vertu du Code canadien du travail, Partie II (ci-après le Code). Le motif du refus, tel qu'exposé au formulaire Enregistrement d'un refus de travailler est :

Demande à Jacques Langlois la fiche signalétique à 8:30 le matin à 12:45 et il n'en avait pas j'ai fait arrêt de travail et appelé Transport Canada. (sic)

L'agent de sécurité Gilles Marcotte intervient dans cette affaire vers 13:10 le même jour. Il se présente sur les lieux de travail de la compagnie d'arrimage à la section 28 du Port de Québec où le navire M.V. H-Star est amarré. Il enquête sur le refus de travail de M. Gauvreau.

Déposition de l'agent de sécurité

Le rapport d'enquête soumis par l'agent de sécurité relate les événements ayant données lieu à l'émission des instructions contestées, à savoir :

À la demande du capitaine du navire via l'agence du navire, la firme «XXX» a été mandatée pour procéder à la fumigation de la cale numéro 3 du navire M.V. H-Star et de contrôler l'utilisation des produits de fumigation selon les règles de l'art et aussi de s'assurer que les lieux soient sans danger avant de permettre au personnel du navire ou aux employés de Bunge de travailler dans la dite cale.

Une fois la fumigation terminée et le temps d'évaporation des gaz passé, c'est-à-dire lors de notre arrivée sur les lieux vers 13 heures, la firme XXX avait émis un certificat attestant que la cale était sans danger avec une lecture de 0.5 PPM (valeur admissible doit être d'un maximum de 3 PPM).

M. Gauvreau et Berthiaume nous ont affirmé qu'une demande de fiche signalétique avait été exigée à M. Langlois vers 08h30. La fiche du produit n'a été disponible qu'à 12h45.

Les représentants du propriétaire admettent que la fiche technique a été donnée au plaignant vers 12h45.

À notre arrivée vers 13h10, nous avons constaté que la fiche était disponible et nous avons questionné le chimiste d'XXX, M. Sylvain Gauthier, agronome, certificat C700005. Il a déclaré que pour la durée de la fumigation, des instructions pour protéger l'équipage et les débardeurs ont été affichées. La fiche signalétique a été donnée sur demande de la firme Bunge.

L'agent de sécurité déclare à l'audition que son enquête a été faite dans une atmosphère de discorde entre les parties. Même s'il pensait qu'il n'y avait aucun danger pour les débardeurs de travailler après la fumigation, puisqu'un certificat (ANNEXE A) avait été émis par un chimiste compétent, il était d'avis que "les employés sont en droit de connaître les détails des produits utilisés avant de travailler autour de la cale d'un navire qui a été traité."

Une instruction (ANNEXE B) pour danger fut émise à la compagnie.

Arguments de l'employeur

M. Desnoyers soumet à l'agent de sécurité un mémoire dans lequel il lui fait part de ses motifs pour contester sa décision de danger et l'instruction émise. Il précise ce qui suit :

- a) La firme XXX a procédé à la fumigation à la demande d'une agence maritime qui elle avait été mandatée par le propriétaire du navire.
- b) La fumigation a été effectuée selon les règles de contrôle sur l'utilisation des fumigants sur les navires établies par Transport Canada et le Code canadien du travail.
- c) Une fois la fumigation terminée et le temps d'évaporation des gaz passé, la firme XXX a procédé à des tests de détection de gaz et suite aux résultats, a émis un certificat spécifiant qu'une lecture de 0.5PPM a été relevée. (La valeur admissible doit être d'un maximum de 3.0 PPM)

- d) Suite à l'émission de ce certificat, l'équipage a pu remonter à bord du navire, M. Marc Poitras du département d'Agriculture Canada est descendu dans la cale #3 qui avait été fumigée pour y faire une inspection sanitaire et ce sans avoir à porter d'équipement spécifique.
- e) À compter de 12:45 heures, le navire a été livré à l'agence maritime prêt pour le chargement. L'agence maritime a alors avisé notre bureau d'arrimage de commencer le chargement à 13:00 heures.
- f) À 13:00 heures, nous avons commencé le chargement du navire et ce sans avoir une responsabilité quelconque pour les étapes qui se sont déroulées précédemment. Nous n'avions pas plus l'obligation de fournir une fiche signalétique du produit de fumigation étant donné que nous n'avions aucune responsabilité concernant les travaux de fumigation.
- g) L'agence maritime nous a livré le navire avec un certificat "GAS FREE / CLEARANCE CERTIFICATE" émis par la firme XXX et le certificat a été présenté aux débardeurs avant de commencer le travail. La seule responsabilité que nous reconnaissons était de s'assurer que le certificat avait été émis.

De plus, dans votre décision, vous avez décidé que, selon le paragraphe 129(2), les employés sont en droit de connaître les détails des produits utilisés avant d'entrer dans une cale d'un navire qui a été traitée. Le résultat de votre enquête aurait dû démontrer que les débardeurs n'avaient pas à descendre dans les cales du navire mais que leur travail se limitait à demeurer sur le pont à l'air libre.

En conclusion, en tenant compte des éléments qui précèdent, nous soutenons que les débardeurs ont agi de façon abusive en exerçant un refus de travail et que votre enquête ne révélait pas l'ensemble des faits qui aurait dû être pris en considération dans votre décision.

M. Desnoyers déclare qu'une fiche signalétique existait au moment du refus de M. Gauvreau et, bien qu'il y avait une certaine illisibilité et qu'elle était uniquement en anglais, elle a été remise aux débardeurs. De plus, le certificat était tout de même un document très sérieux qui a été présenté par une firme spécialisée et reconnue.

Arguments pour l'employé

M. Gervais affirme que l'obtention de la fiche signalétique était essentielle à la sécurité de M. Gauvreau puisque c'est en vertu de cette fiche que les risques et les précautions à prendre sont identifiés. Selon M. Gervais, en demandant de recevoir la fiche signalétique spécifique au bromure de méthyle, le produit utilisé pour la fumigation du navire, M. Gauvreau voulait connaître et apprécier la toxicité et les risques associés à ce produit, ses voies de pénétration, les mesures de sécurité à prendre et l'équipement de protection nécessaire et, en fin de compte, tout ce qu'il faut connaître pour travailler en toute sécurité avec le produit. Selon M. Gauvreau, qui est aussi le représentant syndical au lieu de travail, le certificat émis par la firme XXX ne peut remplacer la fiche signalétique.

M. Gervais affirme que l'employeur de M. Gauvreau est Bunge du Canada Ltée et non la firme XXX et par conséquent c'est à l'employeur de prendre les mesures pour protéger son employé. M. Gauvreau précise qu'il avait entendu dire que ce produit était hautement toxique et il voulait connaître les risques et déterminer s'il y avait danger pour lui d'être exposé à ce produit. Il y a peut-être danger de travailler avec ce produit et c'est avec la fiche signalétique qu'il pourra apprécier le risque. Le fait qu'un certificat soit émis ne l'informe de rien en ce qui concerne les risques à travailler avec le produit et les mesures à prendre pour se protéger.

La "fiche signalétique" qui fut éventuellement remise à M. Gauvreau vers 1h30 n'était que très peu lisible et uniquement en anglais et n'informait pas M. Gauvreau de la valeur limite d'exposition (VLE, l'équivalent anglais de TLV-Threshold Limit Value) ni des précautions spécifiques à prendre.

Décision

Le point à résoudre dans cette affaire est le suivant : Lorsque l'agent de sécurité a fait son enquête, existait-il un danger pour M. Gauvreau de travailler sur le navire de telle sorte que l'agent de sécurité était justifié d'émettre une instruction pour une situation de danger en vertu de l'alinéa 145(2)(a) du Code canadien du travail, Partie II (ci-après le Code) pour protéger l'employé?

La défense de M. Desnoyers fut basé presque exclusivement sur l'obtention du certificat émis par la firme XXX et du fait que ce document le dégageait de toute responsabilité. Je ne suis pas aussi convaincu que lui du bien-fondé de cet argument mais j'avoue qu'il a du mérite. Pendant l'audition de cette affaire il fut démontré que le certificat portait à confusion sur un certain nombre de points sur lesquels je n'élaborerai pas ici. M. Bureau de la firme XXX nous a apporté son aide pour clarifier cet aspect du dossier. Ainsi, il fut établi que :

- i) le certificat de dégazage est émis en vertu du *Règlement sur la fumigation des navires*, SOR/89-106, 16 février 1989, règlement pris en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.
la VLE pour le bromure de méthyle prévu par le *Règlement sur la fumigation des navires* est de 5 PPM¹;
- ii) la notion de "exempt de gaz" (ou son équivalent anglais "gas free") est défini à ce Règlement et "S'entend de l'espace dans lequel aucun fumigant ne peut être décelé par le spécialiste ou par une autre personne compétente au moyen des méthodes et de l'équipement de détection appropriés."

Il n'est pas clair si l'agent de sécurité avait en main cette information lors de son enquête sur le refus de travail de M. Gauvreau. Quoi qu'il en soit, l'enquête de l'agent de sécurité est prévue à l'article 129 du Code. Les paragraphes 129(2) et(4) sont d'un intérêt particulier dans les circonstances de cette affaire. Ces dispositions prévoient :

1 Il est à noter que l'American Conference of Government Industrial Hygienists (ACGIH) dans sa publication intitulée Threshold Limit Values and Biological Exposures Indices, publiée en 1997, a abaissé la VLE du bromure de méthyle de 5 PPM à 1 PPM. Ce changement fut annoncé dans la publication de 1996. Toutefois, il faut reconnaître que le Règlement sur la fumigation des navires ne fait qu'adopter une valeur de 5 PPM sans référence à l'ACGIH.

129(2) *Au terme de l'enquête, l'agent de sécurité décide s'il y a danger ou non, selon le cas :*

a) pour quelque employé d'utiliser ou de faire fonctionner la machine ou la chose en question;

b) pour l'employé visé au paragraphe (1) de travailler dans le lieu en cause.

Il informe sans délai l'employeur et l'employé de sa décision.

(4) S'il conclut à la réalité du danger, l'agent de sécurité donne, en vertu du paragraphe 145(2), les instructions qu'il juge indiquées...

Le terme "danger" est défini au paragraphe 122(1) et signifie

"Risque ou situation susceptible de causer des blessures à une personne qui y est exposée, ou de la rendre malade, avant qu'il ne puisse y être remédié."

Pour émettre les instructions en vertu du paragraphe 145(2) du Code qu'il a émises, l'agent de sécurité devait conclure à l'existence d'un danger tel que défini au Code et à la réalité de ce danger. Or, pour arriver à cette conclusion, la décision de l'agent de sécurité devait être basée sur des faits vérifiables au lieu de travail de M. Gauvreau. Ainsi, la première question (à deux volets) que devait se poser l'agent de sécurité pour décider si l'employé était en danger par exposition au bromure de méthyle était la suivante : Quelle est la valeur limite d'exposition (VLE) de ce gaz applicable aux débardeurs et quelle concentration de ce gaz est effectivement présente dans l'aire de travail de M. Gauvreau?

Le rôle de l'agent de sécurité lorsqu'il enquête est de recueillir les données qui vont lui permettre de rendre une décision éclairée et raisonnable dans les circonstances. L'agent est en droit de s'attendre à ce que le spécialiste sur place lui fournisse des informations fiables. Toutefois, lorsqu'une partie conteste cette information, il doit vérifier lui-même l'information et s'assurer de sa véracité. Ainsi, si l'agent de sécurité avait consulté sa brochure de l'ACGIH, *un outil indispensable en l'occurrence*, il aurait constaté une contradiction entre la VLE que rapporte l'ACGIH et la VLE inscrite sur le certificat. S'il avait regardé de près la "fiche signalétique", il aurait vite compris que ce que l'on fournissait à l'employé n'était en fait qu'une étiquette qui spécifiait, malheureusement uniquement en anglais "READ LABEL BEFORE USING" avec très peu d'informations utiles à l'employé. L'enquête que mène l'agent de sécurité doit lui servir à recueillir ses propres données ou, au besoin, à vérifier attentivement celles obtenues. Pour ce faire, l'agent de sécurité a tous les pouvoirs nécessaires à l'article 141 du Code pour mener à bien son enquête.

En ce qui me concerne, je dois aussi me pencher sur la situation existante au moment de l'enquête de l'agent de sécurité et déterminer s'il existait un danger réel. L'enquête que j'ai mené dans cette affaire m'a permis de constater les faits suivants :

1. La VLE pour le bromure de méthyle, tel que prévu par le Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, alinéa 10.19(1)(a) de la partie X (Substances Hasardeuses) de ce Règlement, est de 1 PPM. Cette valeur est déterminée par l'American Conference of

Governmental Industrial Hygienists dans sa publication intitulée Threshold Limit Values and Biological Exposures Indices, publiée en 1994-1995, compte tenu de ses modifications successives.

Il est important de noter que le navire M.V. H-Star est un navire étranger. Par conséquent le *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires)* n'a pas d'application en l'espèce. Toutefois, le Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail s'applique aux débardeurs lorsqu'ils travaillent à terre. L'alinéa 10.19(1)(a) s'applique en l'occurrence puisqu'il établit, en regard de la notion de danger, une norme minimale valable en tout temps et à tout lieu de travail.

2. L'analyse des échantillons pris dans de la cale #3 du navire M.V. H-Star montre qu'elle contenait 0.5 PPM de bromure de méthyle, soit cinquante pour-cent (50%) de la valeur permise à la lumière du point #1 ci-dessus. Le chimiste de la firme XXX a certifié par écrit sur demande de l'agent régional de sécurité qu'en réalité trois échantillons ont été recueillis dans la cale #3 à l'aide de tubes Drager, et non pas un seul tel que le laissait entendre le certificat, et que leurs résultats étaient de 0 PPM, 0 PPM et de 0.5 PPM. On ne m'a présenté aucune preuve qui me permettrait de douter de cette déclaration. Par conséquent, je conclus qu'il y avait présence de gaz contrairement à ce qui est déclaré au certificat mais non en quantité supérieure à la VLE.
3. Les débardeurs, incluant M. Gauvreau, n'avaient pas à descendre dans les cales du navire et leur travail se limitait à demeurer sur le pont à l'air libre, ce qui constituait leur lieu de travail.

J'ai aussi constaté deux autres faits importants qui méritent une attention particulière, à savoir :

4. La fiche signalétique qui fut remise à M. Gauvreau n'était en fait qu'une étiquette, unilingue anglaise, pratiquement illisible et destiné au spécialiste qui fait la fumigation par l'application du bromure de méthyle. M. Gauvreau n'a donc jamais reçu de fiche signalétique ou tout autre document technique qui aurait pu lui être d'une certaine utilité pour l'informer des risques associés à l'exposition à ce gaz, une situation fort troublante à mon avis.
5. L'agent de sécurité a déclaré qu'il avait conclu qu'il n'y avait pas de danger à la suite de son enquête pour les débardeurs mais qu'il a tout de même émis une instruction parce que, selon lui, les employés sont en droit de connaître les risques auxquels ils sont exposés.

Sur la base des faits 1, 2, et 3 ci-dessus, je conclus que le lieu de travail de M. Gauvreau ne contenait pas une concentration excessive de bromure de méthyle au moment de l'enquête de l'agent de sécurité. Par conséquent il n'y avait effectivement pas de danger pour M. Gauvreau de travailler sur le pont du navire le 17 octobre 1997. S'il existe un doute quant à la méthode

d'analyse et le nombre d'échantillons pris pour déterminer la concentration² du gaz dans la cale #3, ce doute se dissipe rapidement lorsque l'on considère que M. Gauvreau n'avait pas à travailler dans la cale.

Sur la base des faits 4 et 5 ci-dessus, je conclus qu'il y avait matière à contravention au Code du fait que l'employeur n'a pas "veillé à ce que soit porté à l'attention de chaque employé le risque connu ou prévisible que représente pour sa sécurité et sa santé l'endroit où il travaille" (alinéa 125(s)). L'agent de sécurité était autorisé à émettre une instruction en vertu du paragraphe 145(1) du Code pour une telle contravention mais a choisi d'agir autrement. De plus, il est important de souligner que lorsque l'agent régional de sécurité agit en vertu de l'article 146 du Code, il n'a pas le pouvoir d'émettre une nouvelle instruction par suite de son enquête mais seulement de confirmer, annuler ou modifier l'instruction en révision. Je ne peux donc pas corriger cette situation de non conformité.

Pour toutes les raisons mentionnées ci-dessus, **J'ANNULE** l'instruction émise en vertu de l'alinéa 145(2)(a) du Code le 28 octobre 1997 par l'agent de sécurité Gilles Marcotte à Bunge du Canada Ltée.

Les parties me demandent de commenter les événements qui se sont déroulés en cette journée et de leur faire part de leurs responsabilités dans une telle situation. Je salue cette initiative de leur part mais je dois décliner de le faire, ceci débordant le rôle qui m'a été dévolu par le législateur. Je les encourage à s'enquérir auprès des autorités compétentes - Transport Canada et Développement des ressources humaines Canada (DRHC), des services qui peuvent être mis à leur disposition et d'utiliser ces services. Il est évident, à la lumière de ce qui m'a été rapporté, qu'il y a eu de nombreuses erreurs commises de part et d'autre dans ce dossier. Il y aurait lieu de revoir ce dossier en détail, avec l'aide de spécialistes, afin de s'assurer que tous prennent conscience de leurs droits et de leurs responsabilités.

Décision rendue le 4 mai 1998.

Serge Cadieux
Agent régional de sécurité

2 En vertu du Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail c'est l'ACGIH qui établit les normes d'exposition. Cet organisme fait référence au niveau d'exposition "TLV-TWA" qui tient compte d'une exposition pour huit heures. Le *Règlement sur la fumigation des navires* ne requiert qu'une détermination du TLV ce qui permet plus de laxisme dans la méthodologie d'analyse. La méthode d'analyse pour établir le "TLV-TWA" requiert plus de rigueur dans l'analyse et un plus grand nombre d'échantillons.

ANNEXE A

Date 17.10.97
Certificate No. B-24822

GAS FREE/CLEARANCE CERTIFICATE

VESSEL NAME : M/V H-StarLOCATION : Port of Quebec

We certify that the following compartments or spaces are X gas free/ ____ clear and safe for workers

Description	Method used	Reading (ppm)	Time
Hold # 4	Halide Detector	0	12:40
Hold # 3	Drager Tube	0.5	12:30
Hold # 2	Halide Detector	0	12:15
Hold # 1	Halide Detector		12:10
Every rooms of the Engine Room	Halide Detector	0	12:05
Accommodation	Halide Detector	0	12:00

Name of toxic gas : Methyl BromideSafe Level : (TLV : 3ppm) (STEL : 15 ppm)

This is to certify that the referenced vessel is X gas free or ____ clear and safe to enter at 12:45 p.m.; october 17th 1997.

Fumigator's endorsement : This is to certify that I have examined and tested all spaces in the foregoing list in accordance with the "Standard for the control of fumigant gas on vessels under fumigation adopted by Transport Canada and Health regulation of Canadian Labor Code" and have found the condition of each to be in accordance with above designation. This certificate is based on conditions existing at the time the inspection herein set forth was completed and is issued subject to compliance with all qualifications and instruction.

Safe for workers : Means that in the compartment or space so designated : 1-toxic fumigant in the atmosphere are within the permissible concentration and, 2-the residues cannot produce toxic gas under atmospheric conditions as directed on the gas free certificate, 3-the oxygen content of the atmosphere is at least 19.5% and not more than 20% by volume.

Note : _____

(signed)
Sylvain Gauthier
Certified fumigator

(signed)
Master of vessel

Certificate # : C700005

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

INSTRUCTION À L'EMPLOYEUR EN VERTU DU PARAGRAPHE 145(2)(a)

L'agent de sécurité soussigné a, le 17ième jour d'octobre de 1997, été sur le lieu de travail exploité par la compagnie Bunge du Canada Ltée, employeur assujetti au Code canadien du travail, Partie II, à 300, rue Dalhousie, Port de Québec, C.P. 2537, Québec (Québec), G1K 7R3 ledit lieu de travail étant localisé dans la section 27 du Port de Québec. Après inspections sur ledit lieu de travail, et considéré qu'un produit pour la fumigation de la cale du navire a été utilisé constituant ainsi dans certaines circonstances un danger pour un ou des employés au travail.

À savoir que le refus de présenter aux travailleurs la fiche signalétique décrivant les procédures et précautions d'utilisation de ce produit constitue un danger.

Par la présentes ordonne audit employeur, conformément à l'alinéa 145(2)a) du Code canadien du Travail, Partie II, de prendre immédiatement des mesures propres à parer au danger.

Fait à Québec, ce 28ième jour d'octobre 1997.

Gilles Marcotte
Agent de sécurité
n° 3028

SOMMAIRE DE LA DÉCISION DE L'AGENT RÉGIONAL DE SÉCURITÉ

Demandeur : Bunge du Canada Ltée
Québec (Québec)

Intimé : Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP)

MOTS-CLÉS

Fiche signalétique, bromure de méthyle, VLE, TLV, certificat, navire étranger, refus de travail, fumigation.

DISPOSITIONS

Code : 122(1), 129(2), 129(4), 141, 145(1), 145(2)(a)
RCSST : 10.19(1)(a)

RÉSUMÉ

Un navire étranger le M.V. H-Star a reçu une fumigation par le bromure de méthyle. Un débardeur qui devait travailler sur le navire a demandé à recevoir la fiche signalétique pour ce produit toxique mais a dû refuser de travailler avant de recevoir ce qui s'est avéré être une étiquette illisible, unilingue anglaise et contenant peu d'informations utiles au débardeur. L'agent de sécurité qui a enquêté dans cette affaire était d'avis qu'il n'y avait pas de danger pour l'employé puisqu'un certificat de dégazage avait été émis par une firme spécialisée mais a quand même émis une instruction pour danger parce que les employés étaient en droit de connaître les risques auxquels ils allaient être exposés. En révision l'Agent régional de sécurité a noté plusieurs contradictions au certificat mais a décidé que le refus de présenter une fiche signalétique à l'employé constituait plutôt une contravention au Code et non un danger en soi. En fait, l'Agent régional de sécurité a déterminé que dans les faits la concentration du bromure de méthyle dans la cale du navire était inférieure à la norme de l'ACGIH et qu'en plus les employés n'avaient pas à travailler dans la cale du navire mais seulement sur le pont à l'air libre. L'Agent régional de sécurité a **ANNULÉ** l'instruction.