

Code canadien du travail
Partie II
Santé et sécurité au travail

Alex Deu
représenté par
David W. Dolson, avocat-conseil
demandeur

et

GlobeGround North America, Inc.
représenté par
Brian P. Smeenk et Ben Ratleband, avocats-
conseils, McCarthy, Tétrault. LLP
défendeur

N° de la décision 05-002
Le 7 janvier 2005

Cet examen a été mené par soumissions écrites. On a dû annuler une audience prévue en raison de l'impossibilité de communiquer avec le demandeur.

- [1] Le 1^{er} novembre 2002, deux employés chargés du dégivrage des aéronefs et des services d'escorte de GlobeGround North America Inc. (GlobeGround) ont refusé d'utiliser les véhicules de dégivrage à un seul opérateur de SDI avec lesquels on leur avait demandé de dégivrer des aéronefs à l'aéroport international L. B. Pearson (Pearson). Les employés se sont plaints que les véhicules de dégivrage SDI que GlobeGround avait achetés quatre ans auparavant de SDI Aviation étaient souvent tombés en panne. Les problèmes concernaient les freins, les bras, le système hydraulique, le verre des fenêtres, les appareils électroniques, des dégagements de fumée dans le godet de sorte qu'ils jugeaient les appareils peu sûrs. La panne la plus récente remontait au 20 octobre 2002, quand le vérin de flèche du dispositif de levage d'un véhicule de dégivrage SDI-#41 avait eu une défaillance. Le godet, dans lequel se trouvait un employé, a chuté au sol d'une hauteur d'environ deux pieds. Les employés se sont aussi dits inquiets des nombreuses modifications apportées aux véhicules de dégivrage SDI pour les convertir de véhicules manœuvrés par deux en véhicules manœuvrés par une seule personne, ainsi que de la qualité générale de leur fabrication.
- [2] M. Alex Deu, un des employés qui ont refusé de travailler, s'est également plaint qu'une note d'entretien apposée au véhicule de dégivrage SDI-#50 qu'on lui avait assigné ce matin-là indiquait que les freins du véhicule étaient défectueux.

- [3] L'agent de santé et de sécurité (ASS) Ken Manella a enquêté sur les refus de travailler avec l'ASS Gass et, malgré les problèmes mécaniques antérieurs des véhicules, a conclu à une absence de danger pour les employés. Il les a informés par écrit de sa décision le 6 novembre 2002 et leur a fourni une copie de son rapport intitulé « Investigation report and Decision » (Rapport d'enquête et décision).
- [4] Dans son rapport d'enquête et sa décision, l'ASS Manella a cité les faits suivants pour justifier sa conclusion d'absence de danger pour les employés qui avaient refusé de travailler :
- Après l'incident du 20 octobre 2002, quand le vérin de flèche du dispositif de levage d'un véhicule de dégivrage SDI-#41 est tombé en panne, GlobeGround a retiré ses onze véhicules de dégivrage SDI pour trouver la cause de la défaillance et a fait inspecter les véhicules de dégivrage SDI restants. GlobeGround a engagé Peel Truck and Trailer pour démonter les vérins de flèche principaux et les envoyer à AITEC Hydraulics à Oakville, en Ontario, qui a ensuite soumis les onze véhicules à un contrôle magnétoscopique;
 - Des représentants de GlobeGround ont confirmé qu'on avait remédié à toutes les défaillances antérieures des véhicules de dégivrage SDI et que les solutions apportées en faisaient maintenant des véhicules sécuritaires. Outre le programme d'entretien courant des véhicules de dégivrage SDI, GlobeGround avait mis en place de nouvelles mesures d'inspection visuelle de tous ses véhicules SDI;
 - En ce qui concerne l'incident où on a détecté de la fumée dans la cabine de l'opérateur du véhicule de dégivrage SDI, la cause en était une nouvelle pièce de commande et de contrôle qu'on avait installée par erreur sur les véhicules de dégivrage SDI afin de corriger un autre problème de surchauffe dans les véhicules. Malheureusement, le fournisseur de pièces avait envoyé la mauvaise pièce et le mécanicien l'avait installée. Quoi qu'il en soit, le problème a été corrigé;
 - La note d'entretien que M. Deu a vue sur le véhicule de dégivrage SDI #50 qu'on lui avait assigné quand il a refusé de travailler était périmée, car le problème de frein indiqué avait déjà été réparé.
- [5] Le 15 novembre 2002, M. David Dolson, avocat de M. Deu, en a appelé de la décision de l'agent de santé et de sécurité Ken Manella auprès d'un agent d'appel en vertu du paragraphe 129(7) de la partie II du *Code canadien du travail* (le Code ou la partie II). Selon la lettre à M. Dolson, M. Deu en appelait de la décision de l'ASS Manella parce que :
- l'agent de santé et de sécurité Manella ne s'était pas attaqué aux problèmes chroniques et systémiques des véhicules de dégivrage SDI et s'était limité à la correction de problèmes isolés. En particulier, les véhicules de dégivrage SDI étaient conçus pour une équipe de deux personnes et avaient été modifiés pour être manœuvré par une seule personne assise dans l'élévateur;

- les bras, qui avaient subi récemment des cassures et dont le métal avait été analysé, faisaient l'objet d'un avertissement selon lequel il était impossible de les étendre complètement parce qu'ils étaient trop lourds et pouvaient ne plus se replier. L'employé estimait qu'ils étaient mal conçus et pouvaient causer d'autres chutes impossibles à prévenir au moyen du test de corrosion;
- les véhicules de dégivrage SDI n'étaient utilisés, cela va de soi, que dans des conditions de gel inclémentes. Il était impossible de lire les détecteurs de débit à partir des véhicules et, pour les lire, les opérateurs devaient sortir du véhicule au risque de glisser ou d'être renversés par d'autres véhicules. Les Betas¹ sont dotés de détecteurs de débit visibles de l'intérieur du véhicule;
- souvent, les freins bloquaient ou devenaient complètement inopérants;
- les cabines des véhicules prenaient l'eau, ce qui pouvait endommager l'équipement électronique.

[6] Dans sa soumission, M. Dolson a soutenu que l'ASS Manella aurait dû ordonner un examen complet des véhicules de dégivrage SDI par un technicien indépendant pour étudier tous les problèmes de sécurité signalés par les employés, notamment le système de freinage, le système de levage, les appareils électroniques et la présence de fumée dans le godet.

[7] Dans une lettre subséquente datée du 12 janvier 2003, M. Dolson a fait référence à un avis que M. Kelvin Williamson, directeur général de l'installation centrale de dégivrage de GlobeGround, avait communiqué aux employés. Entre autres, l'avis informait le personnel de GlobeGround que la société d'ingénierie Draker avait effectué une inspection indépendante d'un des véhicules de dégivrage SDI et conclu :

[TRADUCTION] ...qu'il n'y avait aucune déficience structurelle significative qui, en elle-même, aurait pu rendre la machine dangereuse. Draker n'a pas signalé de points à ajouter à notre programme d'entretien préventif. Elle a accepté la certification originale des bras de SDI et a recommandé qu'on procède à une vérification de la conception pour apporter des améliorations au véhicule. Notre prochaine mesure consistera à appliquer cette recommandation.

[8] M. Dolson a affirmé que rien ne montrait que GlobeGround avait demandé qu'on procède à la vérification de la conception recommandée par Draker. En revanche, GlobeGround semblait s'être attaquée aux problèmes à mesure qu'ils survenaient. Cela, a-t-il soutenu, était l'essence même de la plainte de M. Deu, selon qui ces nombreuses défaillances persistantes rendaient les véhicules de dégivrage SDI dangereux.

[9] Par suite de l'appel de M. Dolson au nom de M. Deu, GlobeGround a présenté une réponse comprenant un ensemble de documents. Ces documents étaient surtout des copies de documents que GlobeGround avait remis aux ASS Manella et Gass durant leur enquête. J'ai tenu compte de tous ces documents et ils ont été intégrés au dossier.

¹ Une autre marque de véhicules de dégivrage.

- [10] Un de ces documents était un historique de l'entretien préparé par le directeur de l'entretien de GlobeGround relativement aux véhicules de dégivrage SDI. Le dossier d'entretien montrait effectivement qu'il s'était produit de nombreux incidents et problèmes liés aux composantes de sécurité clés des véhicules de dégivrage SDI après leur achat par GlobeGround et les conversions effectuées.
- [11] Toutefois, GlobeGround a aussi présenté des copies de documents sur la conversion des véhicules de dégivrage SDI de véhicules manœuvrés par deux en véhicules manœuvrés par une seule personne, sur les mesures prises par GlobeGround pour régler les incidents survenus et la plainte de M. Deu, le matin de son refus de travailler, selon laquelle une note d'entretien apposée sur le véhicule de dégivrage SDI qu'on lui avait assigné indiquait un problème de freins.
- [12] En ce qui concerne la conversion des véhicules de dégivrage SDI de véhicules manœuvrés par deux en véhicules manœuvrés par une seule personne, M. Smeenk a déclaré que GlobeGround avait acheté les onze véhicules de dégivrage SDI de SDI Aviation (SDI), une entreprise qui fabriquait de l'équipement de servitude au sol, y compris de l'équipement de dégivrage d'aéronef. Sur les onze véhicules de dégivrage fournis par SDI à GlobeGround à compter de mai 1999, deux ont été certifiés par SDI Aviation pour être manœuvrés par une seule personne.
- [13] Au cours des deux années qui ont suivi, GlobeGround a engagé SAFERO, un constructeur d'équipement de dégivrage du Nouveau-Brunswick, pour convertir ses neuf autres véhicules de dégivrage SDI en véhicules manœuvrés par une seule personne. Les modifications ont été apportées et certifiées par des mécaniciens agréés. Une copie du rapport de SAFERO a été soumise.
- [14] En juin 2001, Advanced Welding Technologies Inc. a mené un test de la qualité des soudures et informé GlobeGround que l'inspection visuelle des composantes était acceptable. Une copie du dossier a été présentée.
- [15] Le 20 octobre 2002, le vérin de flèche du dispositif de levage d'un véhicule de dégivrage SDI-#41 s'est cassé. Le godet, dans lequel se trouvait un employé, a chuté au sol d'une hauteur d'environ deux pieds. GlobeGround a présenté un document intitulé *Daily Report* daté du 20 octobre 2002 qui confirmait que GlobeGround avait immédiatement retiré les onze véhicules de dégivrage SDI. GlobeGround a ensuite engagé AITEC Hydraulics pour trouver la cause de la défaillance. AITEC a confirmé que trois des véhicules de dégivrage SDI avaient passé l'examen avec succès et trois l'avaient échoué en raison de soudures défectueuses. Les autres véhicules n'avaient pas encore été testés.
- [16] Le 28 octobre 2002, M. Williamson a affiché un avis à tous les employés pour les informer que quatre des véhicules de dégivrage SDI avaient alors passé l'examen et seraient remis en service le jour même. L'avis informait également les employés que GlobeGround leur ferait une présentation le 29 octobre 2002 sur les récents problèmes des véhicules de dégivrage SDI. Une copie de la présentation et des rapports d'inspection a été remise aux employés pour qu'ils les examinent avant la rencontre.

- [17] GlobeGround a rencontré ses employés le 29 octobre 2002 et les a informés de la présence de fumée dans la cabine des véhicules de dégivrage SDI et de la défaillance du bras de levage du véhicule de dégivrage SDI-41 le 20 octobre 2002. Dans sa présentation, GlobeGround a assuré les employés que la défaillance de la pièce de contrôle qui produisait de la fumée dans la cabine avait été détectée et corrigée. En ce qui concernait la défaillance du bras du véhicule de dégivrage SDI-41, GlobeGround avait informé ses employés que six des onze véhicules de dégivrage SDI avaient été soumis à une inspection par contrôle magnétoscopique par suite de la défaillance. Les inspections avaient confirmé que trois des véhicules de dégivrage SDI avaient échoué à l'examen et trois avaient réussi. GlobeGround a assuré les employés qu'aucun véhicule de dégivrage SDI ne serait remis en service avant d'avoir réussi l'examen. Pendant la présentation, GlobeGround a aussi informé ses employés qu'elle entreprenait un nouveau calendrier d'inspection pour s'assurer que les soudures des bras tenaient le coup et qu'elle comptait ajouter ce calendrier à son programme d'entretien. Les employés ont ensuite été invités à présenter leurs préoccupations et leurs commentaires.
- [18] Le 30 octobre 2002, GlobeGround a affiché une lettre au personnel concernant d'autres mesures à prendre par suite des commentaires qui avaient suivi la présentation du 29 octobre 2002. Dans cette lettre, GlobeGround informait ses employés qu'elle prendrait deux mesures supplémentaires en plus des tests de soudure. La première était une inspection structurelle trimestrielle de sept parties structurelles du véhicule SDI qui devait être menée dans la semaine sur les véhicules de dégivrage SDI déjà remis en service et tous les trimestres par la suite. L'employeur avait créé pour ce faire un formulaire d'inspection. La deuxième mesure était l'assurance de GlobeGround que les problèmes sans conséquences pour le fonctionnement ou la sécurité des véhicules seraient traités rapidement.
- [19] Enfin, GlobeGround a présenté un formulaire d'entretien intitulé *Active Work Orders* daté du 31 octobre 2002 qui confirmait que les freins du véhicule de dégivrage SDI-50 assigné à M. Deu le matin de son refus de travailler avaient été vérifiés en mode d'exploitation par une seule personne et s'étaient avérés satisfaisants.
- [20] Dans ses arguments au nom de GlobeGround, M. Brian Smeenck, avocat chez McCarthy, Tétrault, LLP, a soutenu que les données fournies montraient que toutes les réparations et les modifications faites aux véhicules de dégivrage SDI l'avaient été par des mécaniciens agréés en collaboration avec les experts concernés. Il a soutenu que les données montraient également que GlobeGround avait immédiatement retiré les véhicules de dégivrage SDI jusqu'à ce qu'on connaisse la cause de la défaillance du bras et qu'on y ait remédié. En outre, la preuve fournie montrait que GlobeGround gardait ses employés au courant des réparations et les consultait sur l'utilisation des véhicules de dégivrage SDI. Par suite des commentaires des employés, GlobeGround a mis en place le programme d'inspection structurelle décrit ci-dessus et l'a intégré à son programme d'entretien des véhicules de dégivrage SDI. M. Smeenck a aussi déclaré que GlobeGround avait réagi directement et sans tarder aux problèmes de sécurité des véhicules de dégivrage SDI. En outre, elle avait continuellement cherché à améliorer la conception des véhicules de dégivrage SDI et, pour ce faire, était demeurée en contact avec le fabricant des véhicules de dégivrage SDI pour qu'il approuve les modifications aux véhicules de dégivrage SDI afin de s'assurer qu'ils soient bien sécuritaires.

[21] En réponse aux quatre points soulevés par M. Deu dans son appel de la décision de l'ASS Manella, M. Smeenck a déclaré que :

- GlobeGround avait fourni aux ASS Manella et Gass un historique des incidents d'entretien liés aux véhicules de dégivrage SDI. Par conséquent, M. Deu affirmait incorrectement que l'ASS Manella n'avait pas traité des problèmes chroniques et systémiques des véhicules de dégivrage SDI;
- concernant l'affirmation de M. Deu selon qui les bras ne pouvaient être étendus complètement parce qu'ils étaient trop lourds et risquaient de ne pas se replier, M. Smeenck a déclaré que la défaillance du vérin durant l'incident du 20 octobre 2002 n'avait rien à voir avec l'extension complète du bras. Les tests menés par des personnes qualifiées ont démontré clairement que les soudures étaient défectueuses et que ce problème avait été réglé par GlobeGround. Les détecteurs de proximité limitant l'extension du cylindre intérieur du bras avaient été installés pour remédier à des problèmes antérieurs où les bras ne s'étendaient pas. De plus, des mécaniciens qualifiés procédaient à des examens en sept points des véhicules de dégivrage SDI pour s'assurer qu'ils répondaient aux normes et les rapports d'inspection étaient examinés par le superviseur de l'entretien;
- en ce qui concernait la nécessité de sortir du véhicule pour lire le détecteur de débit, M. Smeenck a répondu que les employés avaient été formés en conséquence et avaient été informés des dangers et des précautions à prendre;
- quant à la plainte de M. Deu qui affirmait que les freins bloquaient fréquemment ou devenaient complètement inopérants, M. Smeenck a répondu qu'il y avait deux incidents dans lesquels les freins avaient eu des défaillances dans leur configuration originale. Toutefois, ce problème avait été résolu quand le système de freinage Ford avait été modifié. Le système de freinage Ford servait alors principalement à freiner pendant les déplacements et le système de stationnement Ford servait aux arrêts statiques. Le système de freinage est maintenant entièrement sécuritaire et entre en fonction dès qu'un problème surgit. En ce qui concernait les blocages, GlobeGround a admis que les freins étaient « sensibles », mais a déclaré que c'était une question d'expérience;
- le problème des infiltrations d'eau dans la cabine était causé par les fenêtres supérieures des véhicules qui étaient fendues. Le verre fendu a été réparé et personne ne s'est plus plaint de ce problème. De la glace et de la neige peuvent pénétrer dans la cabine durant l'hiver quand l'opérateur ouvre la portière. Toutefois, il n'y a eu aucune défaillance résultant de courts-circuits dans la cabine de l'opérateur.

[22] Dans ses arguments, M. Smeenck a cité la jurisprudence suivante dont j'ai tenu compte dans ma décision :

- *Welbourne c. Canadien Pacifique Limitée*, décision n° 01-008, datée du 22 mars 2001, par l'agent d'appel Serge Cadieux;
- *Brunet c. Compagnie de chemins de fer St-Laurent et Hudson Limitée*, décision n° 1239, datée du 22 décembre 1998 par Véronique Marleau, Conseil canadien des relations de travail (maintenant le Conseil canadien des relations industrielles);

- *Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique c. Suzanne M. Manaigre*, décision n° 106, datée du 5 février 2001, par J. Paul Lordon, Conseil canadien des relations industrielles;
- *Pierre Brûlé, Gaétan Poulin, Claude Béchard et Gilles Tourigny c. Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique*, décision n° 2, datée du 18 février 1999, par Michèle A. Pineau, Conseil canadien des relations industrielles;
- *Procureur général du Canada c. Ken Fletcher, Claude J. Gallant, Fred W. Johnson, L.P. Leblanc, Philippe Leclerc, James A. McCleod, Steven J. Richard et J. R. Heber*, décision 2002 FCA 424 de la Cour fédérale, datée du 5 novembre 2002, par J. A. Desjardins, J.A. Décary et J. A. Noël;
- *Howard Page et Service correctionnel du Canada*, décision n° 01-015, daté du 23 mai 2001, par l'agent d'appel Serge Cadieux.

[23] M. Smeenck a soutenu que, dans le cas présent, les inquiétudes soulevées par M. Deu étaient hypothétiques et théoriques. Il a ajouté que GlobeGround avait amplement démontré qu'elle entretenait soigneusement ses véhicules de dégivrage SDI et remédiait rapidement aux problèmes mécaniques qui survenaient et en informait ses employés avec ouverture et franchise. Comme toutes les préoccupations de M. Deu avaient été réglées avant son refus de travailler, M. Smeenck soutenait que si M. Deu continuait de s'inquiéter, c'était sans raison valable.

[24] Enfin, il a déclaré que les ASS Manella et Gass avaient mené une enquête détaillée sur le refus de travailler de M. Deu et avaient examiné les procédures et les règles, effectué des tests de raccord et consulté Transports Canada avant de conclure à une absence de danger. Il a soutenu qu'il n'y avait aucune raison de modifier ou d'annuler la décision de l'ASS Manella.

Décision

[25] La question, dans cette affaire, est de savoir s'il y avait danger pour M. Deu au moment de l'enquête de l'ASS Manella sur son refus de travailler. Pour arriver à une décision, j'ai tenu compte de la définition de danger selon le Code, de la jurisprudence citée par M. Smeenck et des faits particuliers de cette affaire.

[26] Le terme « danger » est défini comme suit au paragraphe 122(1) du Code :

« danger » Situation, tâche ou risque -- existant ou éventuel -- susceptible de causer des blessures à une personne qui y est exposée, ou de la rendre malade -- même si ses effets sur l'intégrité physique ou la santé ne sont pas immédiats --, avant que, selon le cas, le risque soit écarté, la situation corrigée ou la tâche modifiée. Est notamment visée toute exposition à une substance dangereuse susceptible d'avoir des effets à long terme sur la santé ou le système reproducteur.

[27] Dans ce cas, M. Deu a refusé de travailler parce qu'il soutenait que :

- la note d'entretien du véhicule de dégivrage SDI #50 qu'on lui avait assigné indiquait que les freins étaient défectueux et que cela représentait un danger susceptible de causer des blessures avant que le risque soit écarté;
- les problèmes chroniques et systémiques avaient confirmé que les véhicules de dégivrage SDI n'étaient pas sécuritaires et que cela représentait un danger susceptible de causer des blessures avant que le risque soit écarté;
- les freins des véhicules de dégivrage SDI se bloquaient et que cela représentait un danger susceptible de causer des blessures avant que le risque soit écarté, car ils pouvaient déséquilibrer les occupants ou devenir complètement inopérants.

[28] En ce qui concerne la plainte de M. Deu selon qui l'utilisation du véhicule de dégivrage SDI-50 constituait un danger parce que la note d'entretien du véhicule indiquait que les freins étaient défectueux, on a prouvé hors de tout doute qu'ils avaient été vérifiés avant son refus de travailler et que cette note avait été laissée par erreur sur le véhicule. Par conséquent, les freins étaient fonctionnels et ne représentaient pas un danger susceptible de causer des blessures avant que le risque soit écarté. Bien entendu, M. Deu n'en savait rien au moment de son refus de travailler.

[29] Concernant son affirmation selon laquelle les problèmes chroniques et systémiques des véhicules de dégivrage SDI les rendaient peu sécuritaires, les preuves fournies sont insuffisantes pour le démontrer. Bien que l'historique des problèmes mécaniques fourni par GlobeGround ait confirmé le grand nombre de problèmes mécaniques liés aux composantes clés des véhicules de dégivrage SDI, on a démontré que GlobeGround avait agi immédiatement pour y remédier et que, en août 2002, GlobeGround était convaincue que ses véhicules de dégivrage SDI étaient prêts pour le prochain hiver.

[30] Rien n'indique que GlobeGround ait fait preuve de négligence relativement à la sécurité de ses véhicules et qu'elle ait permis que les travaux d'amélioration ou d'entretien soient exécutés par des personnes non compétentes. Au contraire, GlobeGround a présenté des documents de personnes qualifiées attestant de la sécurité des véhicules.

[31] J'ai été impressionné par les efforts de GlobeGround pour tenir ses employés au courant de l'état de ses véhicules de dégivrage SDI et pour les consulter. Non seulement GlobeGround a consulté ses employés, mais elle a tenu compte de leurs suggestions comme l'indique la mise en place du programme d'inspection structurelle.

[32] En tenant compte de tout cela et du fait que GlobeGround semblait avoir un programme d'entretien efficace, je ne suis pas persuadé que les problèmes passés confirment que les véhicules de dégivrage SDI n'étaient pas sécuritaires et représentaient un danger susceptible de causer des blessures avant que le risque soit écarté.

- [33] Au sujet de la plainte relative au blocage ou à la panne complète des freins des véhicules de dégivrage SDI qui rendait les véhicules dangereux, GlobeGround a répondu que les freins pouvaient s'avérer difficiles à utiliser, mais que cela s'atténuait avec l'expérience. M. Deu ne m'a fourni aucune information contredisant la position de GlobeGround ou prouvant qu'il ne possédait pas l'expérience nécessaire pour utiliser les véhicules de dégivrage SDI de façon sécuritaire. En conséquence, je dois conclure à une absence de danger pour M. Deu.
- [34] Selon les arguments ci-dessus et la réponse de GlobeGround aux questions restantes soulevées par M. Dolson dans sa lettre d'appel du 15 novembre 2002, je suis convaincu que la décision de l'ASS Ken Manella décision était raisonnable et correcte. Par conséquent, je confirme sa décision d'absence de danger pour M. Deu.

Douglas Malanka
Agent d'appel

Sommaire de la décision de l'agent d'appel

N° de la décision : 5-002

Demandeurs : A. Deu

Défendeur : GlobeGround North America, Inc

Mots clés : Refus de travailler, équipement de dégivrage des aéronefs, problèmes mécaniques, freins, direction, système de direction, bras de levage, cabine d'opérateur, autres modifications et améliorations

Dispositions : *Code canadien du travail* 128, 129, 146
Règlement

Résumé :

L'opérateur d'une machine à dégivrer les aéronefs a refusé de travailler parce qu'une note apposée sur la machine indiquait que les freins du véhicule de dégivrage qu'on lui avait assigné devaient être examinés, parce que les freins de ce modèle de véhicule de dégivrage étaient défectueux et parce que ces véhicules avaient présenté plusieurs problèmes mécaniques par le passé. Par suite de son enquête sur le refus de travailler, l'agent de santé et de sécurité a décidé qu'il y avait absence de danger pour l'employé.

Par suite d'un examen de l'appel de l'employé, l'agent d'appel a approuvé la décision de l'agent de santé et de sécurité selon qu'il y avait absence de danger pour l'employé et a confirmé la décision de l'agent de santé et de sécurité.