

Occupational Health  
and Safety Tribunal Canada



Tribunal de santé et  
sécurité au travail Canada

**Date :** 2018-03-28  
**Dossier :** 2015-23  
2015-25  
2015-26  
2015-27

**Entre :**

Swissport Canada Handling Inc.

**Indexé sous :** *Swissport Canada Handling Inc.*

**Affaire :** Appel interjeté en vertu du paragraphe 146(1) du *Code canadien du travail* à l'encontre de quatre instructions émises par une représentante déléguée par le ministre du Travail.

**Décision :** Les quatre instructions sont annulées.

**Décision rendue par :** M. Olivier Bellavigna-Ladoux, agent d'appel

**Langue de la décision :** Anglais

**Pour l'appelante :** M<sup>e</sup> Robert W. England, Miller Thomson S.E.N.C.R.L./s.r.l.

**Référence :** 2018 TSSTC 3

## MOTIFS DE LA DÉCISION

[1] Les motifs suivants concernent un appel interjeté aux termes du paragraphe 146(1) du *Code canadien du travail* (le Code) à l'encontre de quatre instructions émises par M<sup>me</sup> Kim Mordaunt, en qualité de représentante déléguée par le ministre du Travail (déléguée ministérielle), à Swissport Canada Handling Inc. (Swissport ou l'appelante).

### Contexte

[2] Aux environs de 5 h 20, le 10 août 2015, un agent de piste (l'employé ou l'agent de piste) employé par Swissport manœuvrait un chariot à bagages appelé un « tracteur » portant le numéro d'identification BTU952 (le tracteur) près de la porte d'embarquement C31, aérogare 3, à l'Aéroport international Lester B. Pearson-Toronto (l'aéroport). La tâche principale des agents de piste est de faire la navette entre les salles de bagages de l'aéroport et les vols auxquels ils sont affectés pour charger et décharger les bagages.

[3] Alors qu'il se dirigeait vers un avion, l'agent de piste est entré dans le corridor principal de l'aire de trafic et il y a eu une collision entre le tracteur de l'agent de piste et un véhicule d'avitaillement en carburant manœuvré par un employé de Consolidated Aviation Fueling of Toronto ULC (Consolidated) qui se dirigeait dans une autre direction. Consolidated est un fournisseur de services d'avitaillement en carburant des avions. Lorsque la collision s'est produite, l'agent de piste ne portait pas sa ceinture de sécurité et a été éjecté du tracteur, lui causant de multiples blessures. La collision entre le tracteur et le véhicule de carburant sera ci-après appelée « l'incident ».

[4] Le Programme du travail d'Emploi et Développement social Canada (EDSC) a été avisé de l'accident la même journée, à 7 h 26, et la déléguée ministérielle Mordaunt est arrivée sur les lieux à 10 h 30 afin de mener son enquête. À la suite de son enquête, la déléguée ministérielle a conclu que trois facteurs ont contribué de façon importante à l'accident et aux blessures subies par l'agent de piste : (1) il ne portait pas de ceinture de sécurité au moment de l'accident; (2) selon elle, les directives relatives au permis d'exploitation de véhicules côté piste destinées aux employés n'étaient pas claires et devaient être précisées pour s'assurer que les conducteurs de véhicules automobiles comprennent bien les priorités de passage dans les corridors principaux et de raccordement à l'aéroport; (3) la vue de l'agent de piste à l'intersection où l'accident s'est produit était obstruée par des contenants et des chariots rangés dans une zone portant de soi-disant « marques rouges hachurées » sur le sol.

[5] À la suite de l'enquête de la déléguée ministérielle, quatre instructions, énumérant un total de six contraventions aux dispositions du Code et du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* (le Règlement), ont été émises à Swissport en vertu du paragraphe 145(1) du Code.

[6] La première instruction, ci-après appelée l'instruction relative à une « vue sans obstacle », a été émise le 7 octobre 2015 et se lit comme suit :

[TRADUCTION] DANS L'AFFAIRE DU CODE CANADIEN DU  
TRAVAIL  
PARTIE II — SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

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

Le 20 août 2015, la représentante déléguée par le ministre du Travail soussignée a procédé à une enquête dans le lieu de travail exploité par Swissport Canada Handling Inc., un employeur assujéti à la partie II du *Code canadien du travail*, à l'aérogare 3, salle AH103K, Aéroport international Lester B. Pearson-Toronto, Mississauga (Ontario) L5P 1A2, ledit lieu de travail parfois appelé Swissport Ground Handling Inc.

Ladite représentante déléguée par le ministre du Travail est d'avis qu'on a contrevenu à la disposition suivante de la partie II du *Code canadien du travail* :

Alinéa 125.(1)q) – partie II du *Code canadien du travail*  
Alinéa 14.25b) – *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*

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 ainsi que toute tâche accomplie par un employé dans un lieu de travail ne relevant pas de son autorité, dans la mesure où cette tâche, elle, en relève : d'offrir à chaque employé, selon les modalités réglementaires, l'information, la formation, l'entraînement et la surveillance nécessaires pour assurer sa santé et sa sécurité;

L'employeur ne peut obliger un opérateur à manœuvrer un appareil de manutention motorisé que si cet opérateur, selon le cas :  
b) a une vue sans obstacle de l'aire où l'appareil doit être manœuvré.

**L'employeur n'a pas veillé à ce que l'opérateur du chariot à bagages BTU952 ait une vue sans obstacle du corridor sur lequel il s'apprêtait à tourner, car il y avait des contenants et des chariots rangés dans la zone portant des marques rouges hachurées à l'extérieur de la porte d'embarquement C31, près de l'aérogare 3.**

Par conséquent, il vous est DONNÉ INSTRUCTION PAR LES PRÉSENTES, en vertu de l'alinéa 145(1)a) de la partie II du *Code canadien du travail*, de mettre fin immédiatement à la contravention.

De plus, il vous est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, en vertu de l'alinéa 145(1)b) du *Code canadien du travail*, partie II, dans les délais précisés par la représentante déléguée par le ministre du Travail, de prendre des mesures pour empêcher la continuation de la contravention ou sa répétition.

Formulée à New York, le 7 octobre 2015.

Kim Mordaunt  
Représentante déléguée par le ministre du Travail  
Certificat : ON0375

Destinataire : Swissport Canada Handling Inc.  
C.P. 86  
Toronto AMF (Ontario)  
L5P 1A2

[7] Le 6 novembre 2015, la déléguée ministérielle a émis trois autres instructions fondées sur la même enquête qu'elle avait menée le 20 août 2015. La partie pertinente de la deuxième instruction émise en vertu du paragraphe 145(1) du Code, ci-après appelée l'instruction relative à l'« entraînement sur l'appareil », se lit comme suit :

[...]

Ladite représentante déléguée par le ministre du Travail est d'avis qu'on a contrevenu à la disposition suivante de la partie II du *Code canadien du travail* :

No/N° : 1

Alinéa 125.(1)q) – partie II du *Code canadien du travail*  
Paragraphe 14.23(1) – *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*

Sous réserve du paragraphe (2), l'employeur doit veiller à ce que tout opérateur d'un appareil de manutention motorisé ait reçu la formation et l'entraînement portant sur la marche à suivre pour :

- a) en faire l'inspection
- b) l'approvisionner en carburant;
- c) l'utiliser convenablement et en toute sécurité, conformément aux instructions du fabricant et en tenant compte des conditions du lieu de travail où il sera utilisé.

**L'employeur n'a pas veillé à ce que les employés reçoivent la formation pour manœuvrer des chariots à bagages, en particulier le tracteur TUG modèle MA-42.**

No/N° : 2

Alinéa 125.(1)q) – partie II du *Code canadien du travail*  
Paragraphe 14.23(3) du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*

L'employeur doit veiller à ce que tout opérateur d'un appareil de manutention manuel reçoive d'une personne qualifiée une formation sur le tas portant sur la marche à suivre pour :

- a) en faire l'inspection;
- b) l'utiliser convenablement et en toute sécurité, conformément aux instructions du fabricant et en tenant compte des conditions du lieu de travail où il sera utilisé et des capacités physiques de l'opérateur.

**L'employeur n'a pas veillé à ce que les employés reçoivent une formation sur le tas portant sur les chariots à bagages, en particulier le tracteur TUG modèle MA-42.**

[...]

[8] La partie pertinente de la troisième instruction émise en vertu du paragraphe 145(1) du Code, ci-après appelée l'instruction relative aux « réparations », se lit comme suit :

[...]

Ladite représentante déléguée par le ministre du Travail est d'avis qu'on a contrevenu à la disposition suivante de la partie II du *Code canadien du travail* :

No/N° : 1

Alinéa 125.(1)k) – partie II du *Code canadien du travail*

Paragraphe 14.29(1) – *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*

L'appareil de manutention motorisé ou manuel qui présente un risque pour la santé ou la sécurité en raison d'une défectuosité doit être mis hors service jusqu'à ce qu'il ait été réparé ou modifié par une personne qualifiée.

**L'employeur n'a pas veillé à ce que les ceintures de sécurité soient en bon état sur le tracteur TUG BTU951 lorsqu'il était encore en exploitation.**

No/N° : 2

Alinéa 125.(1)k) – partie II du *Code canadien du travail*

Paragraphe 14.29(2) – *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*

Sous réserve du paragraphe (3), la réparation, la modification ou le remplacement d'une pièce de l'appareil de manutention motorisé ou manuel ne doit pas avoir pour effet de diminuer le facteur de sécurité de l'appareil ou de la pièce.

**L'employeur n'a pas veillé à ce que les ceintures de sécurité soient entretenues lorsque l'appareil a été modifié.**

[...]

[9] La partie pertinente de la quatrième et dernière instruction émise en vertu du paragraphe 145(1) du Code, ci-après appelée l'instruction relative à la « formation », se lit comme suit :

[...]

Ladite représentante déléguée par le ministre du Travail est d'avis qu'on a contrevenu à la disposition suivante de la partie II du *Code canadien du travail* :

Alinéa 125(1)z.03) – partie II du *Code canadien du travail*

Alinéa 19.6(2)b) – *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*

L'employeur offre la formation peu de temps avant que l'employé soit affecté à une nouvelle tâche ou qu'il soit exposé à un nouveau risque.

**L'employeur n'a pas veillé à ce qu'un employé reçoive la formation avant d'être autorisé à conduire un appareil de manutention, à savoir des chariots de bagages fabriqués par TUG.**

[...]

[10] De plus, le 6 novembre 2015, Swissport a déposé un appel à l'encontre de la première instruction qui avait été émise le 7 octobre 2015 en vertu du paragraphe 146(1) du Code. Swissport a soulevé trois motifs : le premier est que Swissport croit que l'instruction relative à une vue sans obstacle n'est pas assez précise pour comprendre le principe sur lequel la déléguée ministérielle s'est fondée pour conclure qu'il y avait un manquement à l'alinéa 14.25b) du Règlement; et le deuxième est que Swissport a, en tout temps et dans tous les cas, respecté l'alinéa 14.25b) du Règlement.

[11] Le 4 décembre 2015, Swissport a interjeté trois appels supplémentaires en vertu du paragraphe 146(1) du Code pour contester les trois autres instructions émises par la déléguée ministérielle Mordaunt.

[12] Swissport interjette appel à l'encontre de la première contravention mentionnée dans l'instruction relative à l'entraînement sur l'appareil référant à une violation du paragraphe 14.23(1) du Règlement, car, selon elle, la déléguée ministérielle n'a pas relevé les lacunes dans l'entraînement de l'employé qui ont mené à ses conclusions, étant donné que l'employé avait suivi l'entraînement requis, et s'il avait été démontré que l'employé n'avait pas suivi l'entraînement requis, Swissport soutient avoir pris toutes les précautions raisonnables pour s'assurer que l'employé a suivi l'entraînement requis.

[13] De plus, quant à la deuxième contravention mentionnée dans l'instruction relative à l'entraînement sur l'appareil, qui se rapporte à une violation du paragraphe 14.23(3) du Règlement, Swissport soutient également ce qui suit : la déléguée ministérielle n'a pas relevé les lacunes dans la formation de l'employé qui ont donné lieu à ses conclusions, l'employé avait reçu la formation sur le tas requise pour une personne qualifiée et s'il avait été démontré que l'employé n'avait pas reçu une telle formation, Swissport soutient avoir pris toutes les précautions raisonnables pour veiller à ce que l'employé reçoive la formation sur le tas appropriée pour une personne qualifiée.

[14] L'instruction relative aux réparations présente également deux contraventions au Règlement : la première relève du paragraphe 14.29(1), et la deuxième relève du paragraphe 14.29(2). La première contravention fait l'objet d'un appel pour les motifs que les ceintures de sécurité sur le tracteur étaient en bon état et, même si des questions étaient soulevées à cet égard, Swissport a fait preuve de diligence en veillant à ce qu'elles soient en bon état. La deuxième contravention fait l'objet d'un appel pour les motifs que l'instruction est vague et inutile, que toutes les réparations, modifications et tous les remplacements des pièces du tracteur ont été effectués d'une façon qui assurait la sécurité du tracteur et qu'en tout temps, Swissport a pris toutes les précautions raisonnables pour veiller à ce que cette sécurité soit assurée.

[15] Finalement, la quatrième et dernière instruction émise par la déléguée ministérielle Mordaunt à Swissport dans la présente affaire fait l'objet d'un appel puisque Swissport nie que ses employés, qui étaient tenus de conduire un tracteur le ou vers le

20 août 2015, n'avaient pas reçu la formation requise par l'alinéa 19.6(2)b) du Règlement, et que, même s'ils ne l'avaient pas reçue, Swissport soutient avoir fait preuve de diligence pour veiller à ce que tous les employés qui conduisent des tracteurs reçoivent une telle formation.

[16] Lors d'une téléconférence qui s'est tenue le 8 juin 2016, le soussigné a décidé que les affaires 2015-23, 2015-25, 2015-26 et 2015-27 seraient entendues ensemble.

[17] L'audience a eu lieu à Toronto, en Ontario, du 21 au 23 mars 2017 et s'est terminée le 19 avril 2017. La déléguée ministérielle Mordaunt a été appelée par le soussigné pour témoigner à l'audience afin d'expliquer son rapport d'enquête, qui ne comprenait pas un résumé narratif de ses conclusions et du raisonnement qui sous-tend les instructions. Les témoins suivants ont été appelés par Swissport et ont fourni la preuve appuyant la position de Swissport dans cet appel : M. Alan Brown, directeur adjoint des services de passerelle, M. Kevin Riley, M. Paul Gorr et M. Sukhvinder (« Sunny ») Gill, qui sont tous des entraîneurs ou des superviseurs de l'entraînement à Swissport.

### **Question en litige**

[18] Les quatre instructions émises par la déléguée ministérielle Mordaunt en vertu du paragraphe 145(1) du Code sont-elles bien fondées?

### **Observations de l'appelante**

[19] Premièrement, l'appelante conteste les déclarations de la déléguée ministérielle Mordaunt relatives à une culture généralisée de non-respect des obligations en matière de santé et de sécurité à l'aéroport, au non-respect par les travailleurs en général de l'utilisation des ceintures de sécurité et au manque de compréhension et au mépris généralisés de la part des employés des priorités de passage des véhicules sur l'aire de trafic de l'aéroport. Ces déclarations générales sont, selon l'appelante, sans portée juridique pour les quatre instructions émises et faisant l'objet de l'appel dont je suis saisi, puisque des observations généralisées ne sont pas des preuves qui devraient sous-tendre les instructions de la déléguée ministérielle émises en vertu du Code.

[20] L'appelante a également fait valoir qu'une instruction émise par un délégué ministériel ne doit pas être fondée sur des conjectures, et qu'elle devrait être suffisamment précise pour permettre à un employeur de comprendre ce qui doit être fait pour veiller au respect du Code et du Règlement.

[21] Même si un agent d'appel a jugé dans *Société Terminaux Montréal Gateway*, 2015 TSSTC 16 qu'une instruction est valide et n'est pas entachée de nullité pour absence de spécificité si la disposition statutaire ou réglementaire sur laquelle repose la contravention est clairement identifiée, l'appelante préfère l'approche adoptée dans la décision 1260269 *Ontario Inc. (Sky Harbour Aircraft Refinishing c. Tracy Chambers)* (4 octobre 2006), décision n° 06-032, qui établissait qu'une instruction devrait être précise concernant les mesures correctives.

*Instruction relative à la vue sans obstacle*

[22] L'appelante est d'avis que les obligations imposées par l'alinéa 125(1)q) du Code et par l'alinéa 14.25b) du Règlement s'appliquent uniquement à un lieu de travail qui ne relève pas de l'autorité de l'employeur. À cet égard, l'appelante note que la zone où s'est produit l'accident n'est pas un lieu de travail qui est placé sous l'autorité de l'employeur ou ne fait pas partie de ce lieu de travail, et que, tel qu'il a été affirmé dans *Société canadienne des postes c. Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes*, 2014 TSSTC 22, certaines obligations découlant du paragraphe 125(1) ne peuvent être remplies que dans un lieu de travail placé sous l'entière autorité de l'employeur :

[95] Les mots employés au début du paragraphe 125(1) m'indiquent que le législateur l'a ainsi rédigé afin de s'assurer que l'employeur est lié dans toute la mesure possible par les obligations découlant du Code et de son Règlement. Certains des alinéas du paragraphe 125(1) renvoient à des obligations qui ne peuvent être remplies que dans un lieu de travail placé sous l'entière autorité de l'employeur. De même, d'autres alinéas confèrent une obligation à tout employeur, peu importe s'il a autorité ou non sur le lieu de travail, pourvu qu'il ait entière autorité sur la tâche en cause.

[23] Selon cette interprétation du paragraphe 125(1) du Code, l'appelante affirme que le pouvoir nécessaire pour imposer une obligation à un employeur en vertu de l'alinéa 125(1)q) du Code ne s'étend pas à un lieu de travail auquel l'employeur n'a pas un accès exclusif ni à un lieu de travail qui n'est pas placé sous l'entière autorité de l'employeur.

[24] Si le soussigné décidait que l'alinéa 125(1)q) du Code et que l'alinéa 14.25b) du Règlement s'appliquaient, l'appelante soutient que la preuve incluse dans le rapport de la déléguée ministérielle Mordaunt concernant le fait que l'employé avait une vue obstruée de la zone dans laquelle il manœuvrait le tracteur serait insuffisante pour répondre au critère d'une instruction appropriée.

[25] L'appelante appuie cette affirmation sur les quatre points suivants :

- La déléguée ministérielle Mordaunt n'est pas une experte en reconstruction d'accident et n'a aucun entraînement apparent qui lui permettrait de donner son opinion sur ce sujet;
- La déléguée ministérielle Mordaunt n'a pas reçu l'aide d'un expert en reconstruction d'accident pour conclure que les véhicules stationnés sur les marques hachurées obstruaient en fait la vue de l'agent de piste;
- La déléguée ministérielle Mordaunt a clairement indiqué que, selon elle, l'appareil stationné sur les marques hachurées « pouvait avoir contribué à l'obstruction », ce qui n'est rien de plus qu'une hypothèse;
- Déterminer si l'employé avait ou non une vue sans obstacle dépend de la priorité de passage.

[26] L'appelante soutient également que, dans les faits, la preuve démontre clairement que les contenants situés sur une partie de la zone marquée par des hachures rouges n'obstruaient pas la vue de l'agent de piste. À ce sujet, l'appelante s'appuie particulièrement sur le témoignage de

M. Alan Brown, au cours duquel il a affirmé ce qui précède, après un examen attentif des photographies prises sur les lieux de l'accident comprises dans le rapport de la déléguée ministérielle. Selon l'appelante, il convient d'accorder beaucoup de poids au témoignage de M. Brown à cet égard, étant donné son rôle de surveillant adjoint de piste pour Swissport à l'aéroport et son expérience en reconstruction d'accident acquise lorsqu'il était policier.

[27] L'appelante est également d'avis que conclure que la vue de l'agent de piste était obstruée permettrait de déterminer lequel des conducteurs, c.-à-d. l'agent de piste ou l'opérateur du véhicule d'avitaillement en carburant, avait la priorité de passage, alors que la déléguée ministérielle a clairement fait savoir au cours de son enquête et lors de son témoignage qu'elle ne savait pas exactement lequel des conducteurs avait la priorité de passage.

[28] En ce qui concerne la question de la priorité de passage, l'appelante souligne également que le 16 septembre 2015, deux représentants de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) ont informé la déléguée ministérielle Mordaunt que c'était l'agent de piste qui avait la priorité de passage à l'endroit où s'est produit l'accident, et c'est ce qui est inscrit dans son rapport d'activités. Swissport a conclu que cette preuve n'appuie pas la conclusion de la déléguée ministérielle selon laquelle la vue de l'agent de piste était obstruée et cela a contribué à l'accident. En effet, puisque l'agent de piste était le conducteur qui avait la priorité de passage, il aurait pu avoir des motifs raisonnables de croire que le conducteur du véhicule d'avitaillement en carburant le laisserait passer, ce qui aurait évité l'accident. Pour cette raison, l'appelante soutient que l'instruction relative à la vue sans obstacle reposait sur une simple hypothèse et qu'elle s'appuyait de façon erronée sur l'avis qu'avait émis l'employé de Consolidated après l'accident selon lequel il avait la priorité de passage.

[29] Selon Swissport, le fait que le conducteur du véhicule d'avitaillement en carburant était un conducteur expérimenté comptant de nombreuses années de service et que l'employé venait tout juste de recevoir son permis d'exploitation de véhicules côté piste ne constitue pas une raison objective pour déterminer qui avait la priorité de passage au moment de l'accident. Ainsi, l'appelante soutient que la déléguée ministérielle s'est appuyée de façon erronée sur la preuve fournie par le conducteur du véhicule d'avitaillement pour conclure que la vue de l'agent de piste était obstruée et que cela avait contribué à l'accident. Swissport affirme que, dans l'ensemble, la preuve démontre que le conducteur de Consolidated n'a pas cédé le passage, ce qui a causé l'accident.

#### *Instruction relative à l'entraînement sur l'appareil*

[30] En ce qui concerne la deuxième instruction, l'appelante indique que les paragraphes 14.23(1) et 14.23(3) sont différents l'un de l'autre pour deux raisons. La première est que le paragraphe 14.23(1) renvoie à un « appareil de manutention *motorisé* » tandis que le paragraphe 14.23(3) renvoie à un « appareil de manutention *manuel* ». La deuxième est que c'est uniquement le paragraphe 14.23(3), disposition qui s'applique à un appareil de manutention manuel, qui exige une formation sur le tas.

[31] Le terme « appareil de manutention » est défini à l'article 14.1 du Règlement :

**14.1** Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie

**appareil de manutention** Dispositif, y compris les structures d'appui, le matériel auxiliaire et le gréement, utilisé pour transporter, lever, déplacer ou placer des personnes, des matériaux, des marchandises ou des objets. La présente définition exclut les appareils élévateurs installés en permanence dans un bâtiment, mais comprend les appareils mobiles utilisés pour lever, hisser ou placer les personnes. (*materials handling equipment*)

[32] L'appelante fait remarquer que la partie XIV du Règlement fait une distinction entre un appareil de manutention « motorisé » et un appareil de manutention « manuel », et qu'il est clair que le seul appareil en cause dans l'instruction relative à l'entraînement sur l'appareil est le tracteur qui a été reconnu par la déléguée ministérielle, lors du contre-interrogatoire de celle-ci, comme étant un appareil de manutention motorisé.

[33] L'appelante allègue par conséquent que la deuxième partie de l'instruction est sans fondement puisque la présente affaire ne comporte aucun appareil de manutention manuel, et que pour ce qui est de la première partie de l'instruction concernant l'entraînement des opérateurs d'appareils de manutention motorisés, la preuve établit que l'entraînement suivi par l'employé était essentiellement le même que celui suggéré par le fabricant du tracteur et qu'il avait même été modifié afin de répondre aux besoins du lieu de travail, comme l'exige le Règlement.

[34] La preuve à laquelle renvoie l'appelante relativement à la première partie de l'instruction se compose principalement du témoignage de M. Paul Gorr dans lequel celui-ci a affirmé qu'il avait fourni l'entraînement à l'agent de piste sur le tracteur dans le cadre du cours spécifique sur les pistes intitulé RA04 - CCT/BCT/PDT, Baggage/Cargo Cart/Pallet Dolly (RA04 - CCT/BCT/PDT, Bagage/chariot à fret/chariot à palettes). M. Gorr est un superviseur d'entraînement à Swissport. L'appelante s'appuie sur la preuve de MM. Riley et Brown qui ont tous les deux confirmé que l'agent de piste avait suivi une formation sur le tas sur tous les appareils de manutention manœuvrés par Swissport.

#### *Instruction relative aux réparations*

[35] En ce qui concerne l'instruction relative aux réparations, l'appelante affirme que la déléguée ministérielle Mordaunt n'a fourni aucune preuve à l'appui de son affirmation voulant que le tracteur ait présenté une défectuosité qui nécessitait qu'il soit mis hors service jusqu'à ce qu'il ait été réparé ou modifié par une personne qualifiée ou qu'une pièce du tracteur n'ait jamais été réparée, modifiée ou remplacée.

[36] L'appelante affirme en outre que tous les employés de Swissport sont formés à porter des ceintures de sécurité et à ne pas utiliser un appareil qui est endommagé ou dangereux, qu'il n'y a aucune preuve de défectuosité portant atteinte à la sécurité se rapportant à la ceinture de sécurité sur le tracteur et que si une telle défectuosité existait, elle aurait été signalée et la ceinture aurait été réparée.

[37] Tous les ordres de travail donnés par Swissport recensent clairement, selon l'appelante, l'entretien préventif et les réparations effectués sur le tracteur : aucun de ces travaux n'était relié à la ceinture de sécurité et l'inspection du tracteur par un tiers révèle que la ceinture de sécurité était en bon état au moment de l'accident; elle avait simplement été rentrée dans un compartiment pour ne pas qu'elle soit encombrante.

[38] L'appelante conclut ses observations concernant l'instruction relative aux réparations en mentionnant que la déléguée ministérielle n'a même pas vérifié si la ceinture était en bon état. Par conséquent, Swissport soutient que l'instruction relative aux réparations ne repose pas sur la preuve et est donc sans fondement.

#### *Instruction relative à la formation*

[39] Après avoir tenu compte du témoignage de la déléguée ministérielle, l'appelante est arrivée à la conclusion que l'instruction relative à la formation avait été émise puisque la déléguée ministérielle n'avait jamais été convaincue que les employés de Swissport avaient reçu l'entraînement requis par le permis d'exploitation de véhicules côté piste. Toutefois, Swissport fait valoir que ce n'est pas le cas et que, par conséquent, il n'y a aucun fondement factuel qui sous-tend l'émission de cette instruction.

[40] Premièrement, l'appelante soutient que l'alinéa 125.(1)z.03 du Code ne prévoit pas une obligation de fournir une formation à un employé avant que cet employé soit affecté à une nouvelle tâche ou soit exposé à un nouveau risque prévu à l'alinéa 19.6(2)b) du Règlement. L'alinéa 125(1)z.03 du Code porte sur l'obligation d'élaborer et de mettre en œuvre un programme de prévention des risques professionnels, en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local, et d'en contrôler l'application. L'appelante estime qu'aucune preuve n'établit que Swissport a omis de mettre en œuvre un programme de prévention des risques professionnels en consultation avec son comité local.

[41] L'appelante soutient également que la preuve établit clairement que l'agent de piste avait reçu un entraînement détaillé avant d'être affecté à une tâche consistant à conduire un tracteur. Cet entraînement consistait en un entraînement de base qui comprenait la manœuvre en toute sécurité d'un véhicule, la formation sur le tas de l'agent de piste pendant laquelle il a eu l'occasion d'apprendre à manœuvrer en toute sécurité le tracteur grâce à des observations et des discussions, ainsi que la formation en salle de classe et l'entraînement pratique requis pour obtenir un permis d'exploitation de véhicules côté piste. Selon Swissport, la preuve non contestée est que l'entraînement suivi par l'agent de piste respectait les exigences réglementaires.

#### **Analyse**

[42] Le paragraphe 146.1(1) du Code décrit le pouvoir dont jouit un agent d'appel lorsqu'un appel est interjeté à l'encontre d'une instruction d'un agent de SST. Je peux modifier, annuler ou confirmer l'instruction :

**146.1** (1) Saisi d'un appel formé en vertu du paragraphe 129(7) ou de l'article 146, l'agent d'appel mène sans délai une enquête sommaire sur les circonstances ayant donné lieu à la décision ou aux instructions, selon le cas, et sur la justification de celles-ci. Il peut :

a) soit modifier, annuler ou confirmer la décision ou les instructions;

[43] Il est établi en droit que ces procédures s'apparentent à une audience *de novo*. Par conséquent, je ne suis pas limité à vérifier la preuve examinée par la déléguée ministérielle Mordaunt. Je peux tenir compte, aux fins de mon enquête, de toute preuve

pertinente présentée par Swissport, peu importe si elle se trouvait ou avait pu se trouver à la disposition de la déléguée ministérielle lorsqu'elle a effectué son enquête. Cependant, cette preuve doit se rapporter aux circonstances qui prévalaient au moment où les instructions ont été émises et non pas à des circonstances qui existaient au moment de mon enquête.

[44] Même si les instructions ont été émises à la suite d'une collision entre véhicules automobiles qui a causé des blessures graves, il est important de souligner que mon rôle ici n'est pas de déterminer les facteurs ayant mené à l'accident *en tant que tel*, mais plutôt de trancher la question de savoir si Swissport s'est acquittée de ses obligations aux termes du Code au moment de l'accident. Afin de déterminer si les instructions sont fondées en droit et en fait, je vais examiner chaque contravention séparément.

#### *Instruction relative à la vue sans obstacle*

[45] L'instruction relative à la vue sans obstacle était fondée sur l'alinéa 125(1)q) qui porte sur des obligations particulières prescrites « selon les modalités réglementaires », soit dans le Règlement. Cet alinéa se lit comme suit :

**125.(1)** 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 ainsi que toute tâche accomplie par un employé dans un lieu de travail ne relevant pas de son autorité, dans la mesure où cette tâche, elle, en relève :

[...]

q) d'offrir à chaque employé, selon les modalités réglementaires, l'information, la formation, l'entraînement et la surveillance nécessaires pour assurer sa santé et sa sécurité;

[46] En conséquence, la disposition applicable du Règlement à laquelle Swissport a contrevenu d'après la déléguée ministérielle Mordaunt est l'alinéa 14.25b). Cette disposition se lit comme suit :

**14.25** L'employeur ne peut obliger un opérateur à manœuvrer un appareil de manutention motorisé que si cet opérateur, selon le cas :

[...]

b) a une vue sans obstacle de l'aire où l'appareil doit être manœuvré.

[47] Par conséquent, pour que cette instruction soit bien fondée, la preuve doit démontrer que Swissport a demandé à l'agent de piste qui manœuvrait le tracteur (qui, ce n'est pas contesté, était un « opérateur » d'un appareil de manutention motorisé) de remplir ses fonctions dans une zone où sa vue était obstruée. À la vue de la conclusion de la déléguée ministérielle, une des principales questions de fait consiste à déterminer si les contenants et les chariots, qui étaient, comme l'a reconnu Swissport, stationnés dans la zone portant des marques rouges hachurées à l'extérieur de la porte d'embarquement C31 de l'aéroport, obstruaient réellement la vue sur le corridor dans lequel l'agent de piste s'apprêtait à tourner immédiatement avant l'accident. Dans

la mesure où la preuve dont je dispose démontre que ce n'était pas le cas, il n'y a donc aucun fondement factuel pour confirmer cette instruction.

[48] À cet égard, je note que dans son témoignage à l'audience, la déléguée ministérielle Mordaunt n'a pas affirmé sans équivoque ou de façon concluante que l'appareil laissé dans la zone portant des marques rouges hachurées sur le sol obstruait la vue de l'agent de piste. Dans son témoignage, elle a indiqué qu'elle craignait que l'appareil stationné dans cette zone « puisse avoir contribué » à l'obstruction de la vue que l'agent de piste avait sur le trajet qu'il était censé suivre. Lorsque le soussigné lui a posé d'autres questions, elle a en outre déclaré lors de son témoignage que [TRADUCTION] « à moins que l'agent de piste et le conducteur de Consolidated conduisent lentement », il n'aurait pas été possible qu'ils se voient. En contre-interrogation, elle a réitéré son avis selon lequel l'appareil dans la zone hachurée en rouge « peut » avoir obstrué la vue de l'agent de piste.

[49] De toute évidence, la preuve de la déléguée ministérielle Mordaunt sur cette question soulève simplement la possibilité que l'agent de piste n'ait pas eu une vue sans obstacle de la zone dans laquelle il manœuvrait le tracteur au moment de l'accident. Elle semble avoir tenu pour acquis que la présence de l'appareil dans la zone hachurée en rouge avait contribué à l'accident, mais elle ne semblait pas être convaincue que c'était le cas.

[50] J'estime qu'une personne ne peut pas conclure de sa preuve que Swissport n'a pas veillé à ce que l'agent de piste ait une vue sans obstacle de la zone dans laquelle il manœuvrait l'appareil de manutention motorisé. Au mieux, la preuve de M<sup>me</sup> Mordaunt suggère que la présence de l'appareil sur une partie de la zone portant des marques rouges hachurées la préoccupait (puisque selon les règlements de l'aéroport, il est interdit de laisser des appareils dans des zones portant des marques rouges hachurées sur le sol), mais une préoccupation ou une hypothèse de la déléguée ministérielle est insuffisante pour conclure que Swissport a contrevenu à l'alinéa 14.25b) du Règlement. Une preuve convaincante qu'un employeur n'a pas veillé à ce que son employé ait une vue sans obstacle de la zone dans laquelle il manœuvrait un appareil de manutention motorisé est nécessaire.

[51] Or, dans cette affaire, il n'y a pas de telle preuve. En fait, la preuve dont je dispose établit de façon convaincante que, bien au contraire, la vue de l'agent de piste n'était *pas* obstruée par de l'équipement, principalement des contenants, laissé dans la zone portant des marques rouges hachurées. Les photographies de la scène de l'accident comprises dans le rapport de la déléguée ministérielle et le témoignage de M. Brown à l'audience l'attestent clairement.

[52] Plus particulièrement, après avoir examiné attentivement les photographies, l'emplacement des voies de circulation et des corridors en cause dans le présent appel, et les règles régissant le trafic routier sur ces corridors et ces voies et, finalement, après avoir pris en compte l'emplacement et la dimension des contenants et des autres appareils laissés sur le sol, M. Brown a indiqué que la vue de l'agent de piste n'était pas obstruée au moment de l'accident. Sa preuve démontrait clairement qu'à une distance d'au moins 30 pieds avant le lieu de l'accident, l'agent de piste aurait été capable de voir le véhicule de Consolidated et que le conducteur du véhicule de Consolidated aurait été capable de voir l'agent de piste, malgré la présence des contenants dans la zone. Selon son témoignage, les contenants apparaissant sur les images n'ont pas, par conséquent, obstrué la vue des personnes impliquées.

[53] M. Brown a également été en mesure de démontrer, selon son analyse de la scène où a eu lieu la collision en utilisant des images et en tenant compte de la vue de la scène, combinée à la faible vitesse maximale du tracteur (25 km/h), que toute obstruction partielle de la vue causée par les contenants dépassant la zone hachurée en rouge n'a pas contribué à l'accident. Je conclus que la preuve de M. Brown sur cette question était convaincante. Je conclus également que la preuve réfute les déclarations de la déléguée ministérielle Mordaunt ainsi que ses hypothèses apparentes sous-tendant sa conclusion selon laquelle Swissport n'a pas veillé à ce que l'agent de piste ait une vue sans obstacle du corridor dans lequel il s'apprêtait à tourner immédiatement avant l'accident.

[54] Par conséquent, j'accepte complètement la preuve de M. Brown sur l'absence d'obstruction importante de la vue et conclus que l'instruction relative à la vue sans obstacle a été émise sans fondement factuel approprié. L'instruction doit être annulée pour ce seul motif.

[55] J'accepte aussi l'argument de Swissport selon lequel cette instruction reposait sur la conviction apparente de la déléguée ministérielle Mordaunt que c'était le conducteur de Consolidated qui avait la priorité de passage au moment et au lieu de l'accident. Toutefois, la preuve indique que des responsables de l'aéroport lui ont dit pendant son enquête que c'était l'agent de piste qui avait la priorité de passage. En fait, l'ensemble de la preuve dont je dispose établit qu'il n'y avait aucune confusion sur la question de priorité de passage. Selon les règles aéroportuaires expliquées à tous les opérateurs de véhicules automobiles, la priorité de passage où les deux principaux corridors se croisent (l'emplacement pertinent dans ce cas) est donnée au véhicule sur le côté droit, ce qui correspond au tracteur manœuvré par l'agent de piste au moment où l'accident s'est produit.

[56] Par conséquent, l'agent de piste aurait pu s'attendre raisonnablement à ce que le conducteur de Consolidated lui cède le passage. Le fait que ce dernier ne l'ait pas fait semble être la cause principale de l'accident. Ce fait mine également l'hypothèse de la déléguée ministérielle selon laquelle l'agent de piste n'avait pas une vue sans obstacle de la zone, ce qui a contribué à l'accident.

[57] Étant donné que j'ai conclu que l'instruction relative à la vue sans obstacle n'est pas appuyée par les faits et la preuve, il n'est pas nécessaire, pour statuer sur le présent appel, d'examiner l'argument de Swissport selon lequel l'obligation réglementaire en cause ne s'appliquait pas à cette situation puisqu'une obligation de cette nature peut uniquement s'appliquer lorsqu'un employeur contrôle à la fois le lieu de travail et la tâche devant être effectuée par les employés. Swissport prétend que, dans ce cas, il ne contrôlait que la tâche effectuée par l'agent de piste. Toutefois, je ferai quelques commentaires à ce sujet.

[58] Il est vrai que la preuve indique clairement que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) contrôlait le lieu de travail. En effet, les zones hachurées en rouge sont contrôlées par la GTAA et rien ne prouve que les contenants laissés dans ces zones aient été placés là par Swissport ou que Swissport était d'une manière quelconque responsable de leur retrait. Par conséquent, si le retrait des contenants qui bloquaient potentiellement la vue des opérateurs de véhicules automobiles était nécessaire (c.-à-d. si une exécution était nécessaire), cela relèverait logiquement de la responsabilité de GTAA.

[59] Même si la position de Swissport a, selon moi, un certain bien-fondé à cet égard, étant donné qu'elle n'avait clairement pas la capacité de contrôler toute obstruction causée par l'équipement laissé dans les zones hachurées en rouge par une autre personne morale, je note que la décision des agents d'appel dans *Société canadienne des postes c. Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes*, 2014 TSSTC 22 sur laquelle Swissport fondait sa position a été infirmée par la Cour d'appel fédérale (voir *Canadian Union of Postal Workers v. Canada Post Corporation*, 2017 CAF 153). Cette instruction est actuellement contestée par la Société canadienne des postes par une demande d'autorisation d'appel devant la Cour suprême du Canada. Dans les circonstances, et jusqu'à ce que cette question ait été réglée de façon définitive par les tribunaux, il est prudent de s'abstenir de faire des déclarations fondées sur l'interprétation des agents d'appel selon laquelle les obligations contenues dans certains alinéas du paragraphe 125(1) du Code peuvent uniquement être remplies dans un lieu de travail qui est placé sous l'entière autorité d'un employeur.

*Instruction relative à l'entraînement sur l'appareil*

[60] L'instruction relative à l'entraînement sur l'appareil énumère deux contraventions. Les deux contraventions sont des violations des dispositions du Règlement prévoyant les modalités entourant la façon dont un employé offre à ses employés l'information, la formation, l'entraînement et la supervision nécessaires pour assurer leur santé et leur sécurité en vertu de l'alinéa 125(1)q) du Code.

[61] Les dispositions applicables du Règlement se lisent comme suit :

**14.23 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), l'employeur doit veiller à ce que tout opérateur d'un appareil de manutention motorisé ait reçu la formation et l'entraînement portant sur la marche à suivre pour :

- a) en faire l'inspection;
- b) l'approvisionner en carburant;
- c) l'utiliser convenablement et en toute sécurité, conformément aux instructions du fabricant et en tenant compte des conditions du lieu de travail où il sera utilisé.

[...]

**(3)** L'employeur doit veiller à ce que tout opérateur d'un appareil de manutention manuel reçoive d'une personne qualifiée une formation sur le tas portant sur la marche à suivre pour :

- a) en faire l'inspection;
- b) l'utiliser convenablement et en toute sécurité, conformément aux instructions du fabricant et en tenant compte des conditions du lieu de travail où il sera utilisé et des capacités physiques de l'opérateur.

[62] Comme il a été mentionné, le paragraphe 14.23(1) régit l'entraînement en vue d'utiliser un appareil de manutention *motorisé* alors que le paragraphe 14.23(3) régit l'entraînement en vue d'utiliser un appareil de manutention *manuel*. Un fait important qui a été établi par la preuve de Swissport est que *seul* un appareil de manutention motorisé, à savoir un modèle particulier de tracteur (TUG modèle MA-42, selon l'instruction), est en cause dans la présente affaire. La

déléguée ministérielle Mordaunt a même admis lors de la contre-interrogation que le tracteur est une pièce d'un appareil de manutention motorisé.

[63] Étant donné qu'il n'y avait aucun appareil de manutention manuel impliqué, que ce soit directement ou indirectement, dans l'accident et qu'il n'est pas prouvé que l'agent de piste était, à tout moment, un opérateur de l'appareil de manutention manuel nécessitant une formation sur le tas pour cet appareil, la déléguée ministérielle ne disposait d'aucun fondement juridique ou factuel pour conclure que Swissport avait contrevenu au paragraphe 14.23(3) du Règlement. Par conséquent, puisque la deuxième partie de la directive relative à l'entraînement sur l'appareil est fondée sur une interprétation clairement erronée des faits et de l'application du paragraphe 14.23(3), celle-ci doit être annulée.

[64] Pour ce qui est de la première partie, la contravention au paragraphe 14.23(1) du Règlement, il ne fait aucun doute que cette disposition s'applique dans les circonstances du présent appel étant donné le type d'appareil de manutention en cause. Toutefois, la question soulevée devant moi est de déterminer si la preuve démontre que Swissport a satisfait à cette disposition.

[65] À cet égard, il ressort clairement du témoignage de la déléguée ministérielle Mordaunt à l'audience, qu'elle a fondé son instruction portant sur la prestation d'un entraînement insuffisant relativement à la manœuvre du tracteur principalement à l'égard du fait qu'elle croyait que Swissport avait contrevenu au Règlement en ne fournissant pas le manuel du fabricant du tracteur, ou toute partie pertinente de celui-ci, à l'agent de piste. Elle a souligné qu'elle a dû communiquer avec le fabricant pour obtenir une copie intégrale de ce manuel.

[66] Elle a donc interprété le paragraphe 14.23(1) du Règlement comme signifiant que les employeurs étaient obligés de fournir le véritable manuel d'utilisation du fabricant, ou des extraits de celui-ci, à leurs employés dans le cadre de leur entraînement sur l'utilisation convenable et en toute sécurité des appareils de manutention motorisés. Toutefois, selon moi, ce n'est pas ce que la disposition prévoit.

[67] En fait, le paragraphe 14.23(1) demande aux employeurs de veiller à ce qu'un opérateur d'un appareil de manutention motorisé ait reçu la formation et l'entraînement portant sur la marche à suivre pour utiliser convenablement et en toute sécurité cet appareil, « conformément aux instructions du fabricant et en tenant compte des conditions du lieu de travail » où l'opérateur exercera l'activité de travail. Par conséquent, afin de conclure qu'il y a eu contravention à cette disposition, une preuve convaincante que l'entraînement et la formation en cause n'étaient pas conformes aux instructions du fabricant est nécessaire. Même s'il pourrait être utile que les employés reçoivent le manuel d'utilisation du fabricant, cela n'est pas obligatoire. Ce qui importe est que l'entraînement soit conforme aux instructions du fabricant de l'appareil de manutention ou qu'il les suive.

[68] À cet égard, la déléguée ministérielle Mordaunt a reconnu lors de son contre-interrogatoire, qu'elle n'avait pas comparé, à quelque moment que ce soit pendant son enquête, l'entraînement fourni par Swissport à l'agent de piste relativement à l'inspection, l'approvisionnement en carburant et l'utilisation en toute sécurité du tracteur par rapport aux dispositions du manuel du fabricant pour cette pièce d'appareil de manutention. Par conséquent, elle n'a jamais vérifié si l'entraînement fourni par Swissport était conforme aux instructions du fabricant comme l'exige le

paragraphe 14.23(1) du Règlement. Je conclus que ce fait met à lui seul en doute le fond de l'instruction relative à l'entraînement sur l'appareil.

[69] Qui plus est, la preuve fournie par les témoins de Swissport à l'audience était convaincante et faisait l'unanimité : l'entraînement reçu par l'agent de piste était considérablement le même que celui suggéré par le fabricant du tracteur et a été adapté, comme l'exige le Règlement, pour combler les besoins du lieu de travail. Plus particulièrement, M. Gorr a affirmé qu'il y avait deux cours généraux qui traitaient de l'utilisation en toute sécurité d'un véhicule tel qu'un tracteur et a décrit en détail le contenu de ces cours. Il a en outre indiqué qu'après avoir suivi ces cours, l'agent de piste détenait des instructions claires relativement aux exigences de Swissport et des fabricants en matière d'approvisionnement en carburant, d'inspection avant utilisation et d'utilisation en toute sécurité de tous les véhicules manœuvrés par Swissport, dont un tracteur.

[70] M. Gorr a aussi confirmé que les exigences et les éléments couverts dans les cours et les documents de formation de Swissport étaient sensiblement identiques aux instructions du fabricant du tracteur. Il a ajouté que son analyse comparative des documents a révélé non seulement que la formation et l'entraînement de Swissport étaient conformes aux instructions fournies par le fabricant, mais qu'ils étaient également adaptés pour tenir compte des conditions particulières du lieu de travail où l'appareil était manœuvré. Il a fourni de nombreux exemples tels que des formations pour rester à l'affût des personnes et des facteurs externes, des formations sur la conduite en toute sécurité, les casques d'écoute et les signaux à bras, les cales et les cônes, les retenues de charge et le tri des bagages. M. Riley a corroboré de façon convaincante les déclarations et les explications de M. Gorr sur ces points importants.

[71] Compte tenu de ces éléments de preuve, je suis persuadé que Swissport s'est conformé à l'obligation prévue par le paragraphe 14.23(1) du Règlement et, par conséquent, je conclus que la première partie de l'instruction relative à l'entraînement sur l'appareil doit également être annulée.

#### *Instruction relative aux réparations*

[72] L'alinéa 125(1)k) du Code impose à un employeur certaines obligations relativement à la sécurité des véhicules et de l'équipement mobile que leurs employés utilisent. En particulier, l'employeur est tenu :

[...]

k) de veiller à ce que les véhicules et l'équipement mobile que ses employés utilisent pour leur travail soient conformes aux normes réglementaires;

[73] Dans cette affaire, les « normes réglementaires » pertinentes sont énumérées à l'article 14.29 du Règlement, qui prévoit notamment ce qui suit :

**14.29 (1)** L'appareil de manutention motorisé ou manuel qui présente un risque pour la santé ou la sécurité en raison d'une défectuosité doit être

mis hors service jusqu'à ce qu'il ait été réparé ou modifié par une personne qualifiée.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), la réparation, la modification ou le remplacement d'une pièce de l'appareil de manutention motorisé ou manuel ne doit pas avoir pour effet de diminuer le facteur de sécurité de l'appareil ou de la pièce.

[74] La déléguée ministérielle Mordaunt a conclu que Swissport a contrevenu au paragraphe 14.29(1) en ne veillant pas à ce que les [TRADUCTION] « ceintures de sécurité soient en bon état sur le tracteur lorsqu'il était encore en exploitation. » Elle a aussi conclu que Swissport a contrevenu au paragraphe 14.29(2) en ne veillant pas à ce que [TRADUCTION] « les ceintures de sécurité soient entretenues lors de la modification de l'appareil. »

[75] Cependant, la preuve dont je dispose n'étaye pas ses conclusions. Bien au contraire, la preuve démontre clairement que la déléguée ministérielle Mordaunt ne disposait d'aucune base factuelle pour émettre l'instruction relative aux réparations.

[76] Premièrement, M<sup>me</sup> Mordaunt n'a fourni aucune preuve qui atteste, à quelque moment que ce soit, qu'elle a examiné la ceinture de sécurité du tracteur afin de voir si elle ne pouvait pas, en effet, être utilisée ou si elle devait être réparée ou modifiée par une personne qualifiée. De plus, à l'audience, elle n'a pas déclaré que le tracteur présentait une défectuosité nécessitant qu'il soit mis hors service jusqu'à ce qu'il ait été réparé ou modifié par une personne qualifiée. Il semble qu'elle ait supposé que la ceinture de sécurité était défectueuse puisqu'elle donne l'impression d'être coincée dans le cadre du tracteur sur certaines photographies prises peu de temps après l'accident.

[77] Cependant, la preuve démontre clairement que la ceinture de sécurité n'était pas coincée dans le cadre, mais était plutôt prise sous le panneau métallique et qu'elle pouvait être utilisée. Ceci a été confirmé par M. Brown qui a affirmé que la ceinture de sécurité n'était pas défectueuse. L'inspection du tracteur par un tiers indique également que la ceinture de sécurité était en bon état. Bref, il n'y a aucune preuve de défectuosité liée à la sécurité relativement à la ceinture de sécurité sur le tracteur. Il semble que quelqu'un ait simplement rentré l'un des bouts de la ceinture sous un panneau métallique pour ne pas qu'elle soit encombrante. Le fait que la ceinture de sécurité ne soit pas à la bonne place ne signifie pas qu'elle était défectueuse et qu'elle devait être réparée.

[78] Puisque la ceinture de sécurité sur le tracteur a toujours pu être utilisée ou qu'elle ne nécessitait pas de réparations ni de modifications selon la preuve, il n'est pas possible pour le soussigné d'accepter la conclusion de la déléguée ministérielle Mordaunt selon laquelle Swissport n'a pas veillé à ce que les ceintures de sécurité soient en bon état lorsque l'appareil était en exploitation. En fait, la preuve non contestée était que les employés de Swissport sont entraînés en vue de porter les ceintures de sécurité et de ne pas utiliser un équipement qui est endommagé.

[79] Par conséquent j'accepte les observations de Swissport voulant que la conclusion de la déléguée ministérielle Mordaunt selon laquelle Swissport ne respecte pas le paragraphe 14.29(1) du Règlement ne repose pas sur la preuve, mais plutôt, en grande partie, sur une présomption mal

avisée de la part de la déléguée ministérielle que l'agent de piste ne portait pas la ceinture de sécurité étant donné qu'elle était défectueuse. Pour ce seul motif, la première partie de l'instruction relative aux réparations doit être annulée.

[80] Deuxièmement, la précédente analyse établit également qu'il n'y a aucune preuve de réparation, de modification ou de remplacement d'une partie du tracteur qui aurait imposé à l'employeur l'obligation de veiller à ce que cette réparation, cette modification ou ce remplacement n'ait pas « pour effet de diminuer le facteur de sécurité de l'appareil ou de la pièce » prévue au paragraphe 14.29(2) du Règlement.

[81] Par conséquent, je conclus que l'instruction relative aux réparations doit être annulée dans son intégralité.

### *Instruction relative à la formation*

[82] L'alinéa 125(1)z.03) du Code prévoit que l'employeur doit :

z.03) en consultation avec le comité d'orientation ou, à défaut, le comité local ou le représentant, d'élaborer et de mettre en œuvre un programme réglementaire de prévention des risques professionnels — en fonction de la taille du lieu de travail et de la nature des risques qui s'y posent —, y compris la formation des employés en matière de santé et de sécurité, et d'en contrôler l'application;

[83] Pour sa part, l'alinéa 19.6(2)b) du Règlement prévoit des renseignements précis sur le type de « formation des employés en matière de santé et de sécurité » qu'un employeur est tenu de fournir. Cette disposition se lit comme suit :

**19.6(2)** L'employeur offre la formation :

[...]

**b)** peu de temps avant que l'employé soit affecté à une nouvelle tâche ou qu'il soit exposé à un nouveau risque.

[84] La déléguée ministérielle Mordaunt a conclu que Swissport a contrevenu à cette disposition en ne veillant pas à ce que l'agent de piste reçoive la formation avant d'être autorisé à conduire un appareil de manutention, qui est, précisément, le tracteur. En tout respect, j'estime que cette conclusion n'est pas appuyée par la preuve et est, par conséquent, inexacte.

[85] La preuve est claire et non contestée que l'agent de piste a reçu la formation requise par les règles d'obtention du permis d'exploitation de véhicules côté piste ainsi que la formation particulière de Swissport pour tous les véhicules qui peuvent être manœuvrés par ses employés, dont le tracteur. Dans l'ensemble, la preuve présentée par les quatre témoins de Swissport à l'audience, dont certains d'entre eux ont été personnellement impliqués à titre de formateurs personnels de l'agent de piste, démontre que ce dernier a reçu la formation et l'entraînement complets et détaillés en matière de santé et de sécurité relativement à la manœuvre d'un tracteur à l'aéroport. Cette formation et cet entraînement ont été fournis peu de temps avant que l'agent de piste soit affecté à la tâche de conduire un tracteur.

[86] En résumé et selon la preuve, ce programme de formation comprend :

- Une formation de base qui comprenait des volets génériques, dont la formation sur la manœuvre en toute sécurité d'un véhicule;
- Une formation sur le tas de mai à août 2015 au cours de laquelle, jumelé à un autre employé plus expérimenté, l'agent de piste a eu l'occasion d'apprendre, en observant et en discutant, à manœuvrer en toute sécurité le tracteur;
- Une formation détaillée pour obtenir son permis d'exploitation de véhicules côté piste, qui comprend des séances en salle de classe et un stage pratique sur l'aire de trafic, conformément aux exigences relatives au permis d'exploitation de véhicules côté piste de la GTAA; toutes ces étapes ont eu lieu avant que l'agent de piste soit exposé au danger en cause dans le présent appel.

[87] Il a été clairement démontré, dans les témoignages de MM. Gorr, Riley et Gill, que la formation fournie par Swissport à l'agent de piste a largement satisfait aux obligations réglementaires de Swissport. Je note en particulier l'affirmation de M. Riley selon laquelle le tracteur est un véhicule qui est assez simple à manœuvrer et que l'agent de piste avait reçu l'entraînement suffisant pour l'utiliser et le manœuvrer en toute sécurité au moment de l'accident. Son témoignage à cet égard a été corroboré par d'autres témoins.

[88] M. Riley a aussi déclaré le 12 août 2015 qu'il était la personne qui avait fait passer le test pratique d'obtention de permis d'exploitation de véhicules côté piste à l'agent de piste. Il a inclus tous les éléments du test sur un formulaire d'examen pratique détaillé, qui a été admis en preuve à l'audience. M. Riley a écrit le commentaire suivant sur le formulaire : « excellent test ». L'agent de piste a reçu une formation et a été évalué sur des critères précis, et a démontré, au final, qu'il les comprenait bien. Voici quelques-uns des critères :

[TRADUCTION]

- « a effectué une inspection de sécurité avant le départ »;
- « porte une ceinture de sécurité »;
- « surveille constamment... les autres véhicules... »;
- « respecte la priorité de passage des... autres véhicules »;
- « fait preuve de prudence dans les virages et près des immeubles »;
- « [a démontré qu'il] connaît les priorités de passage dans les corridors de véhicules... la signification des marques rouges hachurées sur les aires de trafic... les inspections avant départ/la façon de rapporter les déficiences. »

[89] À la lumière de ce qui précède, il ne fait aucun doute que Swissport a fourni à l'agent de piste la formation appropriée et requise avant de l'affecter à la tâche de manœuvrer un appareil de manutention motorisé tel que le tracteur. En l'absence de faits et de preuves qui sous-tendent la conclusion de la déléguée ministérielle Mordaunt selon laquelle Swissport a contrevenu à l'alinéa 19.6(2)b) du Règlement, l'instruction relative à la formation ne peut être maintenue et doit être annulée.

## **Décision**

[90] Pour les motifs précités, les instructions émises par la déléguée ministérielle Mordaunt le 7 octobre 2015 et le 6 novembre 2015 sont annulées.

Olivier Bellavigna-Ladoux  
Agent d'appel