

SOMMAIRE DE LA DÉCISION DE L'AGENT RÉGIONAL DE SÉCURITÉ

Requérant : Les Terminaux maritimes fédéraux (TMF), Hamilton (Ontario)

Intimés: Association internationale des débardeurs (AID),
Section locale 1654 et International Union of Operating Engineers,
Section locale 793

MOTS CLÉS

Signaleur, formation, grutier, écriteaux d'avertissement.

DISPOSITIONS

Code canadien du travail - Partie II : 145(1), 145(2)a), 125q), 125e) 125v), 125u) 125 p) et s)
Règlement CSST, 14.23(1), 14.23(2), 14.25(1)b), 14.26(1)a) et b), 1.26(2), 14.27(1), 4.37(2)

Un accident s'est produit sur un quai des TMF. Un employé qui passait sous une charge en mouvement a été tué et un autre a été blessé lorsque la charge s'est défaite et est tombée sur les deux employés. L'agent de sécurité a donné deux instructions.

La première instruction a été donnée en vertu de l'alinéa 145(2)a) du Code et visait à faire cesser les activités de chargement du navire au lieu de l'accident afin qu'aucun autre employé ne soit blessé jusqu'à ce que l'agent de sécurité puisse s'assurer que le travail pouvait être effectué en toute sécurité. L'ARS a **CONFIRMÉ** l'instruction, car il estimait que l'agent de sécurité avait un motif raisonnable de prendre des mesures en vertu de la loi pour assurer la sécurité de tous les employés pendant l'enquête.

La deuxième instruction a été donnée en vertu du paragraphe 145(1) du Code. L'employeur a été cité pour huit (8) violations précises. L'employeur en a appelé de sept (7) de ces violations, qui étaient toutes des violations de la partie XIV (Manutention des matériaux) du Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail. Voici les motifs donnés à l'égard de chacune de ces violations.

N° 2 Violation du par. 14.23(1) du Règlement CSST - ANNULÉE

N° 3 Violation du par. 14.23(2) du Règlement CSST - ANNULÉE

L'agent de sécurité a cité l'employeur pour ces deux violations parce qu'il n'avait pas fourni les registres de formation des grutiers bien qu'il les ait demandés à plusieurs reprises. Après révision, l'ARS a jugé qu'il n'avait pas à déterminer si l'AS avait reçu les documents mais si les grutiers avaient reçu une formation et un entraînement sur l'utilisation sûre et correcte du matériel. L'ARS a signalé toutefois que l'AS avait été induit en erreur dans cette affaire et qu'il avait à sa disposition les instruments nécessaires pour s'assurer l'entière collaboration de l'employeur à l'avenir.

- N° 4 Violation de l'alinéa 14.25(1)b) du Règlement CSST - ANNULÉE
- N° 5 Violation des alinéas 14.26(1)a) et b) du Règlement CSST - CONFIRMÉE
- N° 6 Violation du par. 14.26(2) du Règlement CSST - ANNULÉE
- N° 7 Violation du par. 14.27(1) du Règlement CSST - ANNULÉE

Ces quatre violations concernaient les signaleurs. L'AS a soutenu que le grutier n'avait pas une vue claire et sans obstacle de la charge qu'il devait soulever et transporter parce que la barre transversale qui se trouvait dans la cabine du conducteur nuisait à sa vue. Après révision, l'ARS a fait une distinction entre un signaleur au sens général du terme et un signaleur au sens du Règlement CSST. L'ARS a jugé que la présence d'un signaleur au sens de la loi était seulement nécessaire lorsque le grutier n'avait pas une vue claire et sans obstacle de la charge à soulever et de sa trajectoire. La barre transversale mentionnée par l'AS n'empêchait pas le grutier d'avoir «une vue claire et sans obstacle». Par conséquent, l'ARS a jugé que, le matin de l'accident, le grutier pouvait surveiller visuellement la charge et sa trajectoire, et il a annulé pour cette raison les violations n^{os} 4, 6 et 7. L'ARS a jugé qu'un code de signalisation devait être établi, parce que la présence d'un signaleur au sens de la loi était nécessaire à l'occasion et que les conducteurs devaient pouvoir consulter facilement ce code.

- N° 8 Violation du par. 14.37(2) du Règlement CSST - CONFIRMÉE

L'ARS a convenu comme l'AS que des écriteaux avertisseurs devaient être placés dans la zone de manutention des matériaux ou qu'un signaleur devait y surveiller les travaux en cours. L'ARS a jugé qu'aucune de ces mesures n'avait été prise et que, puisque cette disposition n'accordait aucune latitude, l'employeur devait se conformer à l'instruction.

CODE CANADIEN DU TRAVAIL
PARTIE II
SÉCURITÉ ET SANTÉ AU TRAVAIL

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

Requérant : Les Terminaux maritimes fédéraux
Hamilton (Ontario)
Représentés par : R.L. Lacroix, vice-président,
Association des employeurs maritimes (AEM)

Intimés : Association internationale des débardeurs (AID),
Section locale 1654
Représentée par : Robert Lincoln et John T. Kelly
Représentants à la sécurité et à la santé
et
Linze Hoekstra
International Union of Operating Engineers
Section locale 793

Mis en cause : Kojo à. Chintoh
Agent de sécurité
Développement des ressources humaines Canada

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

Bien que les parties se soient présentées le 10 mai 1995 à l'audience qui devait avoir lieu dans cette affaire, un ajournement a été accordé à l'AEM pour le motif qu'un dossier complet de l'affaire n'avait pas été fourni aux parties. Vu qu'il aurait été difficile de mettre une autre audience au rôle dans un délai raisonnable, il a été convenu que la présente affaire serait instruite à partir des observations écrites.

Exposé des faits

Le 22 décembre 1994, un accident mortel s'est produit au quai n° 12 du port d'Hamilton. L'agent de sécurité chargé de l'enquête, Kojo Chintoh, a décrit dans son rapport narratif les événements qui ont donné lieu à l'accident :

Des travaux étaient en cours du côté nord du quai n° 12, et les employés (plusieurs noms sont énumérés)[...] travaillaient tous ce matin-là aux quais n° 12 - 14 avec d'autres personnes. Le groupe venait de finir de fixer un chargement composé de deux articles mesurant 98" x 21" x 42" x 2.

Selon le grutier¹, Manuel (superviseur et employé à temps plein des TMF) et Norm (contremaître de quai) lui ont donné le signal lui indiquant de remonter la charge. Il a soulevé la charge et l'a fait passer au-dessus de deux conteneurs. Les deux conteneurs étaient empilés l'un sur l'autre et atteignaient une hauteur d'environ 16' (pieds) au-dessus du sol. Après être passé au-dessus des conteneurs, il est également passé au-dessus d'un groupe de lampes, à gauche. Après être passé au-dessus des lampes, il a aperçu Kevin Noble et Jim Travale (débardeurs préposés à l'arrimage) qui arrivaient de la zone d'arrimage et qui traînaient des chaînes en direction de la poupe du navire. Ils n'ont pas regardé, en haut et lorsqu'ils se sont retrouvés directement sous la charge, celle-ci s'est défaite. M. Travale a été heurté par des morceaux de la charge alors qu'il s'éloignait en courant, mais M. Noble l'a reçue au complet.

En ce qui concerne la formation des employés, l'agent de sécurité a signalé ce qui suit :

A divers moments pendant l'enquête, l'employeur a été prié de fournir les registres de formation ou de vérifier la formation de tous les employés qui se trouvaient au lieu de travail au moment de l'accident mortel. L'employeur a fait savoir aux agents de sécurité qu'il ne formait pas les membres de l'AID sur les procédures de sécurité applicables au travail effectué au moment de l'accident. Bien qu'on le lui eut demandé, l'employeur n'a pu fournir de procédures écrites concernant le travail effectué à ce moment là.

Les Terminaux maritimes fédéraux se sont vu remettre, au lieu de travail et le jour de l'enquête, une instruction manuscrite (voir APPENDICE-A) donnée en vertu du sous-alinéa 145(2)a(ii) du Code canadien du travail, Partie II (le Code), laquelle visait à protéger toutes les personnes qui travaillaient à cet endroit.

Une autre instruction (voir APPENDICE-B) a été donnée verbalement en vertu du paragraphe 145(1) du Code. Celle-ci portait sur plusieurs violations précises du Code et du Règlement sur la sécurité et la santé au travail (le Règlement). L'employeur avait demandé la révision des deux instructions, sauf en ce qui concerne la première violation énumérée dans l'instruction donnée en vertu du paragraphe 145(1) du Code.

Arguments de l'employeur

Les arguments détaillés des Terminaux maritimes fédéraux ont été versés au dossier. Chaque argument séparé sera abordé dans la Décision relative à chaque instruction et à chaque violation. Puisque M. Lincoln n'a pas présenté d'argument détaillé dans cette affaire, j'accepterai la raison donnée par l'agent de sécurité comme étant le fondement des instructions.

¹ L'agent de sécurité a signalé dans son rapport que «à l'exception du grutier, personne ne savait qui avait donné le signal indiquant de monter la charge».

De même, il me faut signaler que Les Terminaux maritimes fédéraux ont présenté une exception déclinatoire dans la présente affaire. Selon ce déclinatoire, l'agent régional de sécurité n'est pas habilité à instruire cette affaire en raison de l'exclusion prévue à l'alinéa 14.2b) de la Partie XIV (manutention des matériaux) du Règlement CSST. Ce paragraphe dit ce qui suit :

14.2 La présente partie ne s'applique pas

b) à l'utilisation et à la mise en service d'appareils de levage pour le chargement et le déchargement des navires.

M. Lacroix a affirmé «étant donné que l'activité au cours de laquelle l'accident s'est produit était effectivement le chargement d'un navire, nous soutenons qu'elle n'est pas visée par le règlement 14.» Par conséquent, a ajouté M. Lacroix, si l'on examine la définition du terme «appareil de levage», on constate qu'il s'agit précisément du genre d'appareil qui était utilisé au moment de l'accident.

Décision concernant l'exception déclinatoire de compétence

J'ai peu de doute qu'une grue réponde à la définition d'un appareil de levage. Lorsqu'il est utilisé dans le contexte du transport maritime, un appareil de levage est défini par le Concise Oxford Dictionary, huitième édition, comme [traduction] un mécanisme composé en particulier de câbles, poulies, crochets, etc., qui sert à soulever des charges, à manoeuvrer des voiles, etc. Le même dictionnaire définit un câble comme étant [traduction] «un cordage solide fait de faisceaux tressés de chanvre, de sisal, de lin, de coton de nylon, de fils de métal ou d'autres matériaux semblables». Cette définition à elle seule fait qu'il serait difficile de ne pas considérer une grue comme un appareil de levage puisqu'une grue soulève des charges au moyen de câbles, tels qu'ils sont définis ci-dessus, de poulies et de crochets, de même que d'autre matériel. Par conséquent, je considère qu'une grue est un appareil de levage pour les besoins de la présente affaire. Il me reste donc à déterminer, pour trancher le déclinatoire, si la grue en question servait au chargement ou au déchargement du navire.

Je me suis rendu compte qu'un port est une vaste zone de manutention du matériel. Les diverses activités de manutention du matériel menées au port, et plus particulièrement sur un quai, font appel à divers modes de transport comme le transport maritime, le transport ferroviaire et le transport routier. Le chargement ou le déchargement du navire n'est qu'une de ces activités, encore qu'elle soit très importante. Souvent, le matériel utilisé pour charger ou décharger un navire est également utilisé dans d'autres parties du port. De plus, le chargement et le déchargement d'un navire n'a lieu que dans certaines conditions précises.

A mon avis, pour qu'un navire puisse être chargé ou déchargé, il faut d'abord qu'il soit solidement amarré au quai. Par conséquent, en l'absence d'un navire, on peut dire que toutes les activités exercées au quai ou au port sont principalement des activités de manutention du matériel². La deuxième condition à remplir est que l'équipement servant à charger ou à décharger un navire,

² De toute évidence, l'expression «activités de manutention du matériel» désigne les activités directement liées à la manutention du matériel et ne comprend pas d'autres activités comme les tâches administratives, les activités liées à la santé, etc..

comme un appareil de levage, doit être utilisé pour charger ou décharger directement le navire, ce qui, selon moi, signifie qu'il doit prendre des matériaux à un endroit quelconque du port, en particulier le quai, et le transférer directement sur le navire. Par conséquent, pour l'application du critère ci-dessus, il faut conclure que seule la grue qui servait à soulever les matériaux pour les transférer du quai jusque sur le navire servait à charger le navire.

Il faudrait signaler ici que le Règlement CSST ne prévoit pas de délimitation géographique du quai qui pourrait soustraire la situation qui nous occupe à son application. Le Règlement CSST exclut seulement de la partie XIV l'utilisation et la mise en service d'appareils de levage pour le chargement et le déchargement des navires et ne dit pas expressément qu'une autre loi s'applique. Par conséquent, les dispositions d'une autre loi, comme les dispositions du Règlement sur l'outillage de chargement pris en application de la Loi sur la marine marchande du Canada en ce qui concerne la longueur de la flèche ou des amarres du navire qui définissent la zone à laquelle s'applique le Règlement sur l'outillage de chargement, ne peuvent être invoquées pour restreindre l'application du Code. Par conséquent, le Règlement CSST s'applique à l'utilisation ou à la mise en service d'un appareil de levage dans la zone délimitée par le Règlement sur l'outillage de chargement pourvu que l'appareil de levage ne serve pas au chargement ou au déchargement d'un navire, bien que cet équipement puisse également être visé par ce règlement. Dans cette mesure, il semblerait que les deux séries de règlements s'appliquent simultanément dans cette affaire, sauf que le règlement CSST pris en vertu du Code a préséance, étant donné que le Code s'applique malgré les autres lois fédérales (par. 123(1)).

Le grue en cause dans cet accident ne servait pas à charger ou à décharger le navire. Elle servait à manutentionner du matériel. Cette grue, qui, soit dit en passant, était une grue mobile qui pouvait être utilisée et était vraisemblablement utilisée à d'autres fins à différents endroits sur le quai et au port en général, servait à soulever et à déplacer des matériaux afin de les mettre à la portée d'une autre grue qui les chargeait sur le navire. On peut dire que seule cette dernière grue servait au chargement et au déchargement du navire. C'est pourquoi l'exclusion prévue à l'alinéa 14.2b) du Règlement CSST ne s'applique pas à la grue en cause dans l'accident. Par conséquent, **LE DÉCLINATOIRE EST REJETÉ.**

RÉVISION DES INSTRUCTIONS

INSTRUCTION DONNÉE EN VERTU DU SOUS-ALINÉA 145(2)A(ii) DU CODE

Selon le rapport de l'agent de sécurité, cette instruction

[traduction]

«a été donnée pour faire en sorte que l'employeur prenne sur le champ des mesures en vue de protéger tous les employés, travailleurs et autres personnes qui avaient accès à ce lieu de travail pendant que l'enquête sur l'accident mortel se déroulait. Au moment de l'accident, l'employeur n'a pu soumettre à l'examen de l'agent de sécurité aucune procédure ou de ligne directrice concernant les appareils de manutention du matériel.

Il semblait que l'employeur se sentait obligé de poursuivre les travaux, car la voie maritime allait fermer bientôt, et le capitaine du port lui demandait de finir de charger le navire. En raison de la gravité de l'accident et de la nature dangereuse du travail, l'agent de sécurité jugeait impératif que les travaux cessent jusqu'à ce qu'il ait pu s'assurer qu'il pouvait être effectué en toute sécurité».

Par ailleurs, l'employeur a soutenu que les employés étaient

[traduction]

«familiarisés avec la nature du milieu de travail et avec le type de travail qui y était effectué et qu'ils savaient qu'ils devaient demeurer vigilants afin d'éviter des accidents. Ils avaient été avertis de ne pas se placer sous des charges suspendues et en déplacement et connaissaient les risques que cela comportait.

Bien qu'ils soient autorisés à travailler dans la zone, ils n'ont certainement pas la permission de violer les procédures de sécurité au travail. Cela aurait signifié que l'employeur sanctionnait des pratiques non sécuritaires au travail, ce qui n'était certainement pas le cas.»

L'instruction en cause dans la présente affaire a été donnée en vertu du paragraphe 145(2) du Code. Des instructions sont données en vertu de cette disposition à l'égard des situations dangereuses. Le terme «danger» est défini comme il suit au paragraphe 122(1) du Code :

«Danger» 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.

L'agent de sécurité est arrivé sur les lieux et, vu la gravité de l'accident et la probabilité que le chargement du navire allait se poursuivre dans les mêmes conditions, il a cru devoir interdire l'accès au lieu de l'accident où il allait effectuer son enquête. Il a ordonné que les travaux soient interrompus jusqu'à ce qu'il ait pu s'assurer que le travail pouvait se faire en toute sécurité.

L'agent de sécurité a donné une instruction visant à assurer la protection de tous pendant l'enquête. A plusieurs reprises, il a demandé des procédures ou des lignes directrices relatives à la manutention du matériel, mais on ne lui en a fourni aucune. Comme un employé avait déjà été tué et qu'un autre avait été blessé, l'agent de sécurité avait selon moi des motifs raisonnables de prendre, en vertu de la loi, des mesures pour faire en sorte que la sécurité des autres travailleurs de ce secteur ne serait compromise à aucun moment pendant l'enquête. En donnant une instruction en vertu de l'alinéa 145(2)a) du Code plutôt qu'en vertu de l'alinéa 141(1)e), l'agent de sécurité a pris les mesures appropriées pour obliger les personnes qui représentaient l'employeur au lieu de l'accident à reconnaître la gravité de la situation. Je suis convaincu que cette instruction était nécessaire dans cette affaire et qu'elle était justifiée.

La seule lacune de cette instruction est qu'elle est incomplète. Dans les situations où l'agent de sécurité veut restreindre l'accès à un secteur en raison de l'impossibilité de protéger les employés du danger, il devrait ordonner à l'employeur de se conformer également au sous-alinéa 145(2)b) du Code. Voici ce que dit ce dernier paragraphe :

- b) [l'agent de sécurité] peut en outre, s'il estime qu'il est impossible dans l'immédiat de parer à ce danger ou de prendre des mesures de protection, interdire, par des instructions écrites données à l'employeur, l'utilisation du lieu, de la machine ou de la chose en cause jusqu'à ce que ses instructions aient été exécutées, le présent alinéa n'ayant toutefois pas pour effet d'empêcher toute mesure nécessaire à la mise en oeuvre de l'interdiction.

Par conséquent, l'instruction de l'agent de sécurité aurait été donnée en vertu des pouvoirs conférés par les sous-alinéas 145(2)a) et b) du Code. A la suite de cette instruction, l'avis de danger prévu au paragraphe 145(3) du Code aurait pu être affiché au lieu en question et l'employeur aurait dû cesser de se servir de ce lieu, aux termes du paragraphe 145(4) du Code.

Parce que l'agent de sécurité n'a pas indiqué la disposition pertinente, l'employeur a été confus quant à ses intentions. Néanmoins, cette omission n'invalide pas à elle-seule l'instruction donnée. De plus, je ne juge pas opportun à ce stade-ci de modifier l'instruction donnée de façon que l'alinéa 145(2)b) du Code y soit mentionné, vu qu'un avis de danger était requis dans les circonstances. Le temps a passé, l'enquête est terminée, et l'instruction a eu l'effet qu'elle devait avoir. Selon moi, celle-ci était justifiée, et il n'y a pas lieu de la modifier.

Pour ces motifs, **JE CONFIRME PAR LA PRÉSENTE** l'instruction donnée en vertu du sous-alinéa 145(2)a)(ii) du Code, le 23 décembre 1994, par l'agent de sécurité Kojo B. Chintoh aux Terminaux maritimes fédéraux.

INSTRUCTION³ DONNÉE EN VERTU DU PARAGRAPHE 145(1) DU CODE

VIOLATIONS 2 et 3

J'ai regroupé les deux violations indiquées ci-dessus sous la même rubrique, car elles découlent de la même disposition, c'est-à-dire l'article 14.23 du Règlement CSST, qui porte expressément sur la formation des conducteurs. Les violations sont formulées comme il suit :

- n° 2 Alinéa 125q) du Code canadien du travail - Partie II
Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, article 14.23

L'employeur n'a pas prévu pour les grutiers de formation et d'entraînement sur l'utilisation sûre et correcte du matériel.

- n° 3 Alinéa 125e) du Code canadien du travail - Partie II
Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, article 14.23(2)

L'employeur n'a pas tenu de registre sur la formation donnée aux grutiers.

³ Dans le présent texte, l'instruction dont il est question est celle qui a été donnée en vertu du paragraphe 145(1) du Code canadien du travail, Partie II. Chaque point énuméré dans cette instruction est considéré comme une violation.

L'article 14.23 du Règlement CSST dit ce qui suit au sujet des violations susmentionnées :

14.23 (1) L'employeur doit prévoir pour chaque conducteur d'appareil de manutention des matériaux la formation et l'entraînement nécessaires quant à la marche à suivre relative à :

c) l'utilisation sûre et correcte de l'appareil;

(2) Chaque employeur doit conserver un registre sur la formation et l'entraînement reçus par le conducteur d'appareil de manutention des matériaux aussi longtemps que ce dernier est à son emploi.

L'agent de sécurité a signalé qu'il avait cité l'employeur pour les deux violations énumérées ci-dessus parce que «L'employeur n'avait pu démontrer qu'il avait donné aux grutiers une formation et un entraînement sur l'utilisation sûre et correcte de la grue. L'agent de sécurité a en outre obtenu de l'Operating Engineers Training Institute de l'Ontario la confirmation que M. Karo, le conducteur de la grue en cause dans l'accident, n'avait jamais assisté à un cours donné par l'Institut.

Ce qu'il faut déterminer ici, étant donné la disposition qui a censément été violée, ce n'est pas si l'agent de sécurité a reçu ou non les documents qu'il avait demandés et qui auraient pu démontrer si le grutier avait reçu une formation et un entraînement sur l'utilisation sûre et correcte du matériel. Il s'agit de savoir si le grutier avait reçu de l'employeur une formation et un entraînement sur l'utilisation sûre et correcte de la grue, et si l'employeur avait des registres le démontrant. Cette nuance, quoi que subtile, est importante.

M. Lacroix a soumis un certain nombre de certificats de compétence valides de même que des copies des licences provinciales des grutiers travaillant pour Les Terminaux maritimes fédéraux, notamment ceux de M. Karo. Ces certificats ont été délivrés en vertu de la Loi sur l'apprentissage et la qualification professionnelle des gens de métier de l'Ontario. Chaque document certifiait que le grutier à qui il a été délivré s'était conformé à la Loi sur l'apprentissage et la qualification professionnelle des gens de métier de l'Ontario et à ses règlements, en foi de quoi un certificat de CONDUCTEUR DE TREUIL ET de GRUTIER lui est délivré. Le certificat de M. Karo expire seulement en 1996, tandis que les autres grutiers ont tous des certificats qui étaient valides au moment où l'agent de sécurité a fait son enquête.

Manifestement, les grutiers auxquels a fait allusion l'agent de sécurité sont des conducteurs compétents même si le Operating Engineers Training Institute of Ontario n'a aucun registre sur la formation de M. Karo. M. Lacroix, de l'AEM, a présenté au nom de l'employeur des registres prouvant que les grutiers ont reçu une formation et un entraînement sur l'utilisation sûre et correcte des grues. Je n'ai aucune raison de douter de l'intégrité de l'AEM et de l'employeur dans ce cas-ci. Par conséquent, je ne peux faire autrement dans la présente affaire que de juger que l'agent de sécurité a commis une erreur en arrivant à cette conclusion.

Toutefois, il existe un problème ici puisque l'agent de sécurité a demandé à plusieurs reprises à l'employeur de lui fournir les registres sur la formation des employés qui se trouvaient au lieu de l'accident. Aucun registre tels que ceux que j'ai eus en main n'a été fourni à l'agent de sécurité.

Que ce soit intentionnellement ou non, l'agent de sécurité a été induit en erreur. Je ne m'attarderai pas plus longtemps sur cette question, car l'agent de sécurité a à sa disposition plusieurs instruments permettant de faire en sorte que l'employeur se conforme entièrement aux règlements à l'avenir. À ce stade-ci de la révision de l'instruction, je ne peux que conclure que l'employeur s'est conformé à l'article 14.23 du Règlement CSST et je m'en tiendrai à cela.

Pour ces motifs, **J'ANNULE PAR LA PRÉSENTE** la violation numéro deux (n° 2) et la violation numéro trois (n° 3), qui correspondent respectivement aux violations du paragraphe 14.23(1) du Règlement CSST et du paragraphe 14.23(2) du Règlement CSST.

VIOLATIONS N^{os} 4, 5, 6 et 7

J'ai regroupé ces quatre violations parce qu'elles sont liées l'une à l'autre et qu'elles concernent toutes les quatre les signaleurs. Les violations n^{os} 4, 5, 6 et 7 se lisent comme il suit :

4. Alinéa 125(v) Code canadien du travail - Partie II
Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, article 14.25(1)b

L'employeur n'a pas veillé à ce que le grutier soit assisté et dirigé par un signaleur.
5. Alinéa 125q) du Code canadien du travail - Partie II
Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, article 14.26(1)a) et b)

L'employeur n'a pas établi de code de signalisation, n'a pas formé un signaleur, il n'a pas entraîné les conducteurs d'équipement de manutention des matériaux et il n'a pas conservé d'exemplaire de ce code à un endroit où il pourrait être consulté facilement.
6. Alinéa 125q) du Code canadien du travail - Partie II
Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, par. 14.26(2)

L'employeur n'a pas fait en sorte qu'un signaleur soit sur place et qu'il ne soit pas occupé autrement pendant que l'appareil de manutention qu'il était chargé de diriger était en mouvement.
7. Alinéa 125u) du Code canadien du travail - Partie II
Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, paragraphe 14.27(1)

L'employeur n'a pas fourni de radio ou d'autre appareil de signalisation lorsque, en pratique, il n'était pas possible pour le signaleur de diriger par signes.

L'agent de sécurité a signalé qu'il avait remarqué dans la grue un point où la barre de soutien transversale masquait la vue. L'agent de sécurité ne pouvait affirmer catégoriquement que cette barre avait eu un rôle à jouer dans l'accident, mais est incontestable que le grutier n'a pas une vue claire et sans obstacle de la zone et de la trajectoire de la grue. L'agent de sécurité a également expliqué que l'employeur avait reconnu qu'il n'y avait pas de signaleur désigné à l'endroit où la

grue était utilisée. Les travailleurs qui ont donné un signal au grutier à divers moments de la journée ont tous continué d'accomplir diverses autres tâches.

L'employeur désapprouve fortement la déclaration de l'agent de sécurité voulant qu'il y ait eu un surintendant de la compagnie sur place pendant toute la matinée (et au moment de l'accident) qui supervisait les activités (notamment la signalisation au besoin). Dans une déclaration écrite, M. Karo a affirmé ce qui suit :

«Je confirme que, pendant la matinée du 22 décembre 1994, les débardeurs me donnaient effectivement les signaux appropriés de la façon à laquelle nous étions habitués lorsque nous travaillions avec eux».

La première question, et la principale question à trancher en ce qui concerne les violations susmentionnées, consiste à savoir si un signaleur, au sens du Règlement CSST, aurait dû s'occuper du levage et du transport de la charge désignée le jour de l'accident. Cette conclusion influera sur la révision des autres violations de ce groupe.

Manifestement, la confusion au sujet des signaleurs est très répandue dans tout le secteur du débardage parce que le terme «signaleur» (ou préposé au signaux) est employé indifféremment par les travailleurs, les gestionnaires et les agents de sécurité. Il s'ensuit que chaque fois que quelqu'un fait un signe de la main ou avertit verbalement une autre personne pendant qu'il exécute ses tâches, il est considéré comme un signaleur au sens du Règlement CSST. Selon moi, il s'agit là d'une erreur. Il existe une différence marquée entre un signaleur au sens de la loi⁴ et un signaleur au sens général du terme, et il y a lieu d'expliquer la différence entre les deux.

Un signaleur est défini comme il suit dans le Règlement CSST :

«signaleur» Personne chargée par son employeur de diriger, par des signes de la main ou de la voix, le déplacement ou le fonctionnement en toute sécurité des appareils de manutention des matériaux.

Pour comprendre ce qu'est un signaleur au sens habituel du terme, nous devons nous reporter au sens habituel du dictionnaire. Selon le *New Shorter Oxford English Dictionary*, édition de 1993, un signaleur est :

[traduction] «une personne qui donne un signal⁵, particulièrement un préposé aux signaux.»

La différence essentielle entre les deux types de signaleurs définis ci-dessus réside dans le fait qu'un signaleur au sens de la loi dirige non seulement le déplacement d'appareils au moyen de signes de la main ou de la voix mais qu'il dirige également le déplacement ou le fonctionnement en toute sécurité des appareils de manutention des matériaux. Par conséquent, ce qui importe, c'est la sécurité, et non simplement le fait de donner des signaux dans le cadre de ses tâches normales.

⁴ Dans le texte, l'expression «signaleur au sens de la loi» s'entend d'un «signaleur au sens du Règlement CSST».

⁵ Le terme «signal» est défini par le même dictionnaire comme étant un son ou un geste visant à transmettre un avertissement, un ordre ou un renseignement.

De toute évidence, dans le secteur du débarquement, on a habituellement recours à un signaleur au sens général du terme. Cette personne, qui serait normalement le superviseur des activités, le contremaître préposé à l'arrimage ou le chef d'équipe des gens de métiers concernés ou encore tout employé autorisé par l'employeur, communique souvent avec le grutier au moyen de signaux, particulièrement lorsqu'il supervise les diverses activités nécessitant l'utilisation d'une grue, comme déterminer si la charge est convenablement fixée, si elle est bien placée ou si elle est placée à un endroit précis, ou toute autre activité semblable. La présence d'un signaleur, au sens général du terme, est requise pour les besoins des opérations mais elle n'est pas exigée expressément par la loi.

La présence d'un signaleur au sens de la loi, est en revanche requise dans certaines circonstances très précises. Ces circonstances sont prévues par l'alinéa 14.25(1)a) du Règlement CSST.

- 14.25 (1) Il est interdit à quiconque de conduire un appareil de manutention des matériaux à moins :
- a) soit d'avoir une vue claire et sans obstacle de l'aire où l'appareil est utilisé et, dans le cas d'un appareil mobile, du trajet à parcourir.
 - b) soit, dans le cas où le conducteur est un employé, d'y être autorisé par l'employeur et d'être dirigé par un signaleur.»

Par conséquent, la présence d'un signaleur au sens de la loi est requise lorsque la sécurité est en cause ou, pour paraphraser la disposition ci-dessus selon le contexte, lorsque le grutier ne peut surveiller visuellement la charge à soulever et à transporter de façon à assurer la sécurité de l'opération. Dans mes recherches sur cette question, j'ai noté que le Manuel d'exploitation des grues mobiles publié par l'Association ontarienne de la sécurité dans la construction, dit qu'il faut avoir recours à un signaleur chaque fois que :

[traduction]

*« le conducteur ne peut pas voir la charge;
le conducteur ne peut pas voir la zone où la charge doit être déposée;
le conducteur ne peut pas voir la trajectoire que suivra la grue ou la charge;
le conducteur se trouve assez loin de la charge pour que les distances soient difficiles à juger;
la flèche de la grue atteint la distance d'approche limite des lignes électriques ou de matériel électrique.*

Chaque fois que des charges sont remontées à un point et descendues à un autre, deux signaleurs peuvent être présents, un pour diriger la montée et un pour diriger la descente.»

J'approuve entièrement les conditions énumérées ci-dessus dans lesquelles la présence d'un signaleur au sens de la loi est requise. Toutefois, on ne m'a présenté aucune preuve montrant qu'une des conditions énumérées ci-dessus existait le jour de l'accident. Ce matin-là, le grutier voyait clairement la charge et s'est assuré en échangeant des signaux visuels avec le surintendant de la compagnie qu'elle était bien fixée. Si le cadre de bois qui supportait la charge ne s'était pas

rompu, la charge aurait atteint sa destination sous le contrôle du grutier, comme toutes les autres charges ce jour-là. Le grutier aurait déposé la charge à un endroit précis grâce aux signaux donnés par les personnes autorisées.

Je ne souscris pas à la conclusion de l'agent de sécurité selon laquelle le grutier n'avait pas une vue claire et sans obstacle du secteur et de la trajectoire que suivrait la grue. La barre transversale dont a parlé l'agent de sécurité n'a pas, à mon avis, nui dans une grande mesure à la vue du grutier au point qu'il ne pouvait contrôler visuellement la charge en question. Le grutier pouvait voir la charge à partir du moment où elle a été fixée jusqu'à ce qu'elle soit remontée et transportée à sa destination désignée. Dans ce cas-ci, la barre transversale n'a pas empêché le grutier de voir la charge parce qu'il pouvait facilement regarder au-dessus ou au-dessous pendant la courte période où la charge passerait vis-à-vis de celle-ci.

Par conséquent, selon moi, la présence d'un signaleur au sens de la loi n'est pas requise, contrairement à l'instruction donnée par l'agent de sécurité. Pour ces motifs, J'ANNULE PAR LA PRÉSENTE les violations numéros quatre (n° 4) et numéro six (n° 6) mentionnées dans l'instruction.

Néanmoins, en raison de la nature de leur travail, les grutiers ont besoin à l'occasion de signaleurs au sens de la loi. Il serait irréaliste de prétendre le contraire. C'est pourquoi un employeur doit établir un code de signalisation et faire en sorte que les signaleurs et les grutiers y ont facilement accès et que les signaleurs n'accomplissent aucune autre tâche lorsqu'ils s'occupent de la signalisation.

L'employeur n'a pu démontrer qu'il avait établi un code de signalisation. L'agent de sécurité a fait observer qu'il n'existait au lieu de travail aucun code de ce genre que les signaleurs et les conducteurs (notamment les grutiers) auraient pu consulter. Cette constatation de l'agent de sécurité, et la confirmation obtenue ultérieurement des représentants de la compagnie, à la réunion du 23 décembre 1994, selon laquelle Les Terminaux maritimes fédéraux n'ont pas de code de signalisation, suffit à justifier l'instruction de l'agent de sécurité.

M. Lacroix a affirmé que les employés connaissaient les méthodes de signalisation. Selon moi, une telle déclaration ne suffit pas à démontrer que les exigences de la loi ont été remplies. La loi impose à l'employeur l'obligation d'établir un code de signalisation et de mettre des copies de ce code à la disposition des signaleurs et des conducteurs afin qu'ils puissent le consulter facilement. En ce sens, je juge que l'employeur a violé les alinéas 14.26(1)a) et b) du Règlement CSST.

Pour ces motifs, JE CONFIRME PAR LA PRÉSENTE la violation numéro cinq (n° 5) mentionnée dans l'instruction.

En ce qui concerne la dernière violation de ce groupe, la violation n° 7, je l'annulerais également, puisque j'ai déjà jugé que, le matin de l'accident, la présence d'un signaleur au sens de la loi n'était pas requise puisque le grutier pouvait surveiller visuellement la charge. Il n'a certainement pas été démontré à ma satisfaction qu'un système de relève était nécessaire le matin de l'accident. Cela ne signifie pas que ce système ne soit pas nécessaire à l'occasion. J'irai même jusqu'à dire qu'il y a probablement de nombreuses situations où un second système de signalisation est

nécessaire. L'agent de sécurité pourrait certainement déterminer si ces situations existent et réagir en conséquence. Cependant, en ce qui concerne cette affaire, je fais simplement observer que, le jour de l'accident qui a donné lieu à cette instruction, il n'existait aucune situation qui aurait pu nécessiter l'utilisation d'un téléphone, d'une radio ou d'un autre appareil de signalisation. Par conséquent, **J'ANNULE PAR LA PRÉSENTE** la violation numéro sept (n° 7) qui est mentionnée dans l'instruction.

Violation N° 8

Cette violation, qui est également la dernière de cette instruction à être révisée, dit ce qui suit :

8. Alinéa 125p) et s) du Code canadien du travail - Partie II
Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, par. 14.37(2)

L'employeur n'a pas fait en sorte que des écriteaux avertisseurs soient placés aux approches principales des zones de manutention des matériaux ou qu'un signaleur en surveille les travaux en cours.

L'agent de sécurité a mentionné qu'il avait cité l'employeur pour cette violation afin de «faire en sorte que les employés et les étrangers sachent que ce secteur était une zone de manutention des matériaux et que le signaleur puisse contrôler les principales approches de la zone de manutention des matériaux pendant que des travaux étaient en cours». L'agent de sécurité a expliqué qu'avant l'accident, on avait vu d'autres employés marcher en direction du lieu de l'accident. Ils n'avaient pas été informés que des travaux avaient lieu dans cette zone de manutention et que la zone elle-même n'était pas sous le contrôle d'un signaleur.

Dans sa défense, l'employeur a expliqué que le secteur de travail «se trouvait loin de la zone accessible au public. Tous ceux qui s'y trouvaient étaient des travailleurs expérimentés qui connaissaient la zone de travail et les travaux de manutention qui s'y déroulaient. Par conséquent, il n'était pas réellement nécessaire de poser des écriteaux. De plus, il y avait en fait des superviseurs chargés de surveiller et de diriger le travail».

Le paragraphe 14.37(2) du Règlement CSST dispose que :

- (2) Des écriteaux avertisseurs doivent être placés aux approches principales des zones de manutention des matériaux ou un signaleur doit en surveiller les travaux en cours.

L'utilisation du terme doit dans la disposition ci-dessus, signifie qu'il est obligatoire que des écriteaux avertisseurs soient placés ou qu'un signaleur se trouve sur les lieux. Aucune latitude n'est accordée. L'employeur doit se conformer à cette disposition telle qu'elle est libellée.

Puisqu'il est indiqué que les lieux de travail aux Terminaux maritimes fédéraux se trouvent loin de l'entrée du port d'Hamilton, la disposition ci-dessus s'applique. Elle s'appliquerait de toute façon vu que la définition de l'expression «zone de manutention des matériaux», au paragraphe 14.37(1) du Règlement sur la santé et la sécurité au travail, comprend les endroits où

est utilisé un appareil mobile qui risque de blesser une personne. Une grue répond sans aucun doute à la définition d'appareil mobile, et je n'ai aucun doute que toute personne qui circule à proximité d'un de ces appareils risque d'être blessée. Par conséquent, pour se conformer à la loi, un employeur doit placer des écriteaux avertisseurs ou voir à ce qu'un signaleur en surveille les travaux en cours. Ni l'une ni l'autre de ces conditions n'était remplie pendant l'enquête et, par conséquent, l'employeur ne s'est pas conformé à cette disposition. Pour ces motifs, **JE CONFIRME PAR LA PRÉSENTE** la violation numéro huit (n° 8) qui est mentionnée dans l'instruction.

Pour plus de clarté, je fournis aux parties le résumé suivant de la Décision rendue à l'égard des deux instructions :

Exception déclinatoire de compétence - **REJETÉE**

Instruction donnée en vertu de sous-alinéa 145(2)a)(ii) du Code - **CONFIRMÉE**

Instruction donnée en vertu du paragraphe 145(1) du Code

Violation N° 2 - **ANNULÉE**
Violation N° 3 - **ANNULÉE**
Violation N° 4 - **ANNULÉE**
Violation N° 5 - **CONFIRMÉE**
Violation N° 6 - **ANNULÉE**
Violation N° 7 - **ANNULÉE**
Violation N° 8 - **CONFIRMÉE**

Décision rendue le 11 septembre 1995.

Serge Cadieux
Agent régional de sécurité

RELATIVEMENT AU CODE CANADIEN DU TRAVAIL - PARTIE II
RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ ET LA SANTÉ AU TRAVAIL

INSTRUCTION DONNÉE A L'EMPLOYEUR EN VERTU
DU SOUS-ALINÉA 145(2)a)(ii)

L'agent de sécurité soussigné s'est rendu le 23 décembre 1994 à un lieu de travail exploité par Les Terminaux maritimes fédéraux, une division de Fednav Limitée, employeur assujéti au Code canadien du travail - Partie II, aux quais 12 - 14, port de Hamilton, Hamilton (Ontario). Après avoir mené une enquête sur un accident mortel survenu audit lieu de travail, il a conclu qu'il existait audit lieu de travail des conditions dangereuses pour les employés qui y travaillent.

Des employés, travailleurs et autres personnes peuvent avoir accès à la zone de manutention des matériaux et peuvent se trouver autour ou sous des charges en mouvement transportées par un appareil de manutention des matériaux, et ceux-ci risquent d'être blessés par des chutes ou des déplacements d'appareils ou de matériaux.

Je vous **DONNE PAR LA PRÉSENTE POUR INSTRUCTION** de protéger les personnes de ce danger.

Hamilton, Ontario, le 23 décembre 1994.

KOJO B. CHINTOH
AGENT DE SÉCURITÉ
Certificat n° 1711

Pour : Mike Kirkpatrick
Gestionnaire général
Les Terminaux maritimes fédéraux
Division de Fednav Limitée

RELATIVEMENT AU CODE CANADIEN DU TRAVAIL - PARTIE II
RÈGLEMENT CANADIEN SUR LA SÉCURITÉ ET LA SANTÉ AU TRAVAIL

INSTRUCTION DONNÉE A L'EMPLOYEUR EN VERTU DU PAR. 145(1)

Le 23 décembre 1994, l'agent de sécurité soussigné a tenu une enquête au lieu de travail exploité par Les Terminaux maritimes fédéraux, une division de Fednav Limitée, employeur assujéti au Code canadien du travail - Partie II, aux quais 12 - 14, port de Hamilton, Hamilton (Ontario). Ledit agent de sécurité est d'avis que les dispositions suivantes du Code canadien du travail - Partie II sont violées.

1. **Sous-alinéa 125d)(i) du Code canadien du travail - Partie II**

La Partie II du Code canadien du travail n'est pas affichée au lieu de travail contrairement à ce qui est exigé.

2. **Alinéa 125q) du Code canadien du travail - Partie II**
Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, par. 14.23(1)

L'employeur n'a pas prévu de formation et d'entraînement sur l'utilisation sûre et correcte du matériel pour les grutiers

3. **Alinéa 125e) du Code canadien du travail - Partie II**
Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, par. 14.23(2)

L'employeur n'a pas tenu de registre de la formation et de l'entraînement donnés aux grutiers.

4. **Alinéa 125(v) du Code canadien du travail - Partie II**
Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, alinéa 14.25(1)b)

L'employeur n'a pas veillé à ce que le grutier soit assisté et dirigé par un signaleur.

5. **Alinéa 125q) du Code canadien du travail - Partie II**
Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, alinéas 14.26a) et b)

L'employeur n'a pas établi de code de signalisation, n'a pas formé les signaleurs et les conducteurs d'appareils de manutention des matériaux et n'a pas conservé d'exemplaire de ce code à un endroit où il pourrait être consulté facilement

6. **Alinéa 125q) du Code canadien du travail - Partie II**
Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, par. 14.26(2)

L'employeur n'a pas fait en sorte qu'un signaleur soit sur place et qu'il ne soit pas occupé autrement pendant que l'appareil de manutention des matériaux qu'il était chargé de diriger était en mouvement.

7. **Alinéa 125u) du Code canadien du travail - Partie II**
Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, par. 14.27(1)

L'employeur n'a pas fourni de radio ou d'autre appareil de signalisation lorsque, en pratique, il n'était pas possible pour un signaleur de diriger par signes.

8. **Alinéas 125p) et s) du Code canadien du travail - Partie II**
Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail, 14.37(2)

L'employeur n'a pas fait en sorte que des écriteaux avertisseurs soient placés aux approches principales des zones de manutention des matériaux ou qu'un signaleur en surveille les travaux en cours.

Par conséquent, je vous **DONNE PAR LA PRÉSENTE POUR INSTRUCTION**, en vertu du par. 145(1) du Code canadien du travail - Partie II, de mettre fin immédiatement à ces violations.

Hamilton, Ontario, le 23 décembre 1994.

KOJO B. CHINTOH
AGENT DE SÉCURITÉ
Certificat n° 1711

Pour : Mike Kirkpatrick
Gestionnaire général
Les Terminaux maritimes fédéraux
Division de Fednav Limitée