

**Code canadien du travail**  
**Partie II**  
**Santé et sécurité au travail**

Syndicat canadien de la fonction publique  
Demandeur

et

Air Canada  
Employeur

---

N° de la décision 04-045  
Le 30 décembre 2004

Cette affaire a été entendue par l'agent d'appel Thomas Farrell.

**Pour les demandeurs**

Gerry McCann, SCFP, représentant (M. Halley, S.L. Strohan, K. Rideout, S. Austin-Tamaro, A. Blackwood, J. Flemmer)

**Pour l'employeur**

Margaret Bonham, directrice, Sécurité, Exploitation et Support technique, Air Canada

**Agent de et de sécurité**

John Vincent, agent de santé et de sécurité, Transports Canada  
Ottawa, Ontario.

- [1] Le 9 août 2001, à l'aéroport international de Calgary, 2000, chemin Airport, Calgary, Alberta, les agents de bord d'Air Canada prévus pour le vol 3088 de l'appareil 681 ont pris connaissance d'une entrée au journal concernant une odeur de brûlé dans le système électrique de l'office avant qui avait été signalée lors du vol 3097 entre Londres et Calgary.
- [2] Deux des agents de bord ont vu le technicien d'entretien d'aéronef faire une inspection visuelle des disjoncteurs et des lumières de l'office, mais il n'a pas procédé à un contrôle réel de l'équipement. Le technicien a informé les agents de bord qu'on avait déjà signalé des odeurs de fumée à bord de cet appareil.
- [3] Le pilote commandant de bord a informé les agents de bord que le technicien avait procédé à une inspection complète sans rien trouver de suspect. Il leur a demandé de l'avertir immédiatement si l'un d'entre eux sentait une odeur de fumée pendant le vol. Les agents de bord ont demandé des renseignements supplémentaires sur les mesures à prendre au cas où cela se reproduirait. On leur a fait une réponse vague qui a eu pour effet de les inquiéter davantage.

- [4] Deux des agents de bord ont quitté l'appareil pour communiquer avec leur représentant syndical en Colombie-Britannique, car ils n'étaient pas certains de leur droit de refuser un travail dangereux en vertu de la partie II du *Code canadien du travail*.
- [5] Un représentant de la direction a informé les agents de bord qu'aucun représentant du comité de santé et de sécurité au travail n'était libre pour les entendre. Les agents de bord ont choisi un porte-parole pour les représenter.
- [6] Le directeur des services en vol a essayé d'aviser un agent de santé et de sécurité au travail de Transports Canada.
- [7] Les agents de bord ont tous avisé un représentant de la compagnie qu'ils exerçaient leur droit de continuer à refuser de travailler parce qu'ils croyaient courir un danger sur leur lieu de travail. Ils sont ensuite retournés à leur poste à bord de l'appareil.
- [8] Le pilote commandant de bord, le copilote et le chef de cabine ont tous accepté de faire partie du vol 3088.
- [9] Le service d'affectation des équipages a essayé de remplacer les agents de bord du vol 3088, mais les autres agents de bord avaient terminé leur quart de travail.
- [10] Le technicien d'entretien d'aéronef a déclaré qu'il avait entrepris son inspection avant l'arrivée du capitaine, du copilote et des agents de bord. Il a aussi affirmé qu'il avait procédé à une inspection complète de l'appareil sans trouver de défauts dans les systèmes électriques. Il a informé le capitaine que l'appareil pouvait décoller.
- [11] Les rapports d'entretien et les entrevues fournis à l'agent de santé et de sécurité de Transports Canada indiquaient qu'on avait procédé à une inspection complète.
- [12] Un incident semblable, sur l'appareil n° 681, avait été signalé par des agents de bord à l'arrière de la cabine plutôt que dans l'office avant.

## **Décision**

- [13] Concernant l'appel de la décision d'absence de danger rendue par l'agent de santé et de sécurité John Vincent de Transports Canada le 14 août 2001 relativement à une odeur de fumée provenant du système électrique de l'office avant du vol 3088, sur l'appareil 681 le 9 août 2001.
- [14] En étudiant ce dossier, il m'est apparu clairement qu'une mauvaise communication entre les parties à bord du vol 3088 d'Air Canada et le personnel d'entretien avait entraîné la décision des agents de bord d'exercer leur droit de refus de travailler.

- [15] Il aurait fallu informer les agents de bord qu'on avait procédé à une inspection complète avant l'arrivée à bord de l'équipage. Si un représentant du Comité de santé et de sécurité des employés avait été libre, la communication en aurait été facilitée. Je recommande fortement qu'Air Canada élabore un processus pour que l'information relative à la résolution des préoccupations en matière de santé et de sécurité soit communiquée à tous les membres d'équipage.
- [16] J'ai examiné l'information fournie par les demandeurs et par l'employeur. J'en ai conclu que l'agent de santé et de sécurité Vincent de Transports Canada avait eu raison de rendre une décision d'absence de danger. Par conséquent, je confirme sa décision.

---

Thomas Farrell  
Agent d'appel

## Sommaire de la décision

**N° de la décision :** 04-045

**Demandeur :** SCFP

**Employeur :** Air Canada

**Mots clés :** Refus de travailler, appel

**Dispositions :** *Code* 129(7),  
Règlement

### Résumé

Les demandeurs ont appelé d'une décision d'absence de danger rendue en vertu du paragraphe 129 (7) de la partie II du *Code canadien du travail* (le *Code*). Deux des agents de bord ont vu le technicien d'entretien d'aéronef faire une inspection visuelle des disjoncteurs et des lumières de l'office, mais qu'il n'avait pas procédé à un contrôle réel de l'équipement. Le technicien a informé les agents de bord qu'on avait déjà signalé des odeurs de fumée à bord de cet appareil.

J'ai examiné l'information fournie par les demandeurs et par l'employeur. J'en ai conclu que l'agent de santé et de sécurité Vincent de Transports Canada avait eu raison de rendre une décision d'absence de danger. Par conséquent, je confirme sa décision.