

CODE CANADIEN DU TRAVAIL
PARTIE II
SÉCURITÉ ET SANTÉ AU TRAVAIL

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

Demanderesses : Cerescorp Inc.
Halifax (Nouvelle-Écosse) et
Halterm Limited
Halifax (Nouvelle-Écosse) et
Logistec Arrimage Inc.
Halifax (Nouvelle-Écosse)
Représentées par : M. Brian G. Johnston, avocat

Intimée : Halifax Longshoremen's Association
Section locale 269
Représentée par : M. Patrick Murphy, président

Mis-en-cause : Matthew Tingley et Ronald Thibault
Agents de sécurité
Développement des ressources humaines Canada

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

Les argumentations de Cerescorp Inc. et de Halterm Limited ont été entendues lors d'une audience tenue le 27 juin 2000, à Halifax (Nouvelle-Écosse). Logistec Arrimage Inc. a déposé un plaidoyer écrit. M. Johnston a accepté qu'une seule décision soit rendue pour les trois affaires, étant donné que l'objet de l'appel et la teneur des plaidoyers étaient identiques.

Contexte :

Les agents de sécurité Ron Thibault et Matthew Tingley ont inspecté ensemble les lieux de travail des sociétés Cerescorp Inc. (ci-après appelée Ceres) et Halterm Limited (Halterm), les 8 et 9 février 2000 et le 24 février 2000 respectivement. Dans chacun des cas, de nombreuses infractions à la partie II du *Code canadien du travail* (*Code*) et au *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* (*Règlement*) ont été relevées. Les agents de sécurité ont donc donné de longues instructions aux deux employeurs. L'instruction donnée à Ceres (ANNEXE A) fait état de cinquante (50) infractions¹ au *Code* et au *Règlement*, tandis que celle donnée à Halterm (ANNEXE B) en compte trente-neuf (39).

¹ Par souci de concision, j'ai choisi de ne pas reproduire intégralement les instructions aux annexes A, B et C. J'ai préféré m'en tenir aux points faisant l'objet de l'appel.

Dans leurs rapports, les agents de sécurité ont indiqué que, dans les deux cas, bon nombre des infractions observées durant les inspections avaient déjà fait l'objet de promesses de conformité volontaire² (PCV), dans lesquelles les sociétés s'étaient engagées à prendre des mesures correctrices. Comme le prévoit la Politique de conformité à la partie II du *Code canadien du travail*, les agents de sécurité ont donné les instructions susmentionnées.

En outre, le 10 mai 2000, Ron Thibault, accompagné de Mike Holland, agent de sécurité de Transports Canada, a inspecté le lieu de travail de la société Logistec Arrimage Inc. (ci-après appelée Logistec). M. Thibault a donné à Logistec une longue instruction (Annexe C) faisant état de douze (12) infractions au *Code* et au *Règlement* (voir note 1).

M. Johnston a indiqué que Ceres et Halterm ne s'opposaient qu'aux points portant sur les remorques, c'est-à-dire :

Dans le cas de Ceres :

43. Alinéa 125i) de la partie II du Code canadien du travail et paragraphe 14.13(1) du Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail.

Appareil de manutention – certains véhicules, y compris les remorques, ne sont pas munis de feux avertisseurs visibles à une distance d'au moins 100 m ni d'un système d'éclairage assurant la conduite en toute sécurité de l'appareil quelles que soient les conditions d'utilisation. En effet, il y avait des phares brûlés – ou il manquait des phares – sur les véhicules suivants : camionnette GMC, Dodge RAM C-6, Chevrolet C-3, Dodge RAM C-2, GMC Sierra, Dodge RAM LT, Dodge RAM C-7, tracteurs n^{os} 61, 63 et 64, ainsi que plusieurs chariots élévateurs à fourche.

Dans le cas de Halterm :

32. Alinéa 125i) de la partie II du Code canadien du travail et article 14.13 du Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail.

Appareil de manutention – certains véhicules, y compris les remorques, ne sont pas munis de feux avertisseurs visibles à une distance d'au moins 100 m ni d'un système d'éclairage assurant la conduite en toute sécurité de l'appareil quelles que soient les conditions d'utilisation. En effet, il y avait des phares brûlés – ou il manquait des phares – sur les véhicules suivants : les véhicules n^{os} 40 et 34, ainsi que les camions n^{os} 153, 156, 154 et 162.

Les demandes de révision de ces deux employeurs ne concernaient que les références aux remorques. Par la suite, la demande de révision du point 5 de l'instruction donnée à Logistec a été ajoutée aux cas de Ceres et de Halterm, étant donné qu'il s'agissait du même problème. Point 5 de l'instruction donnée à Logistec :

² Une promesse de conformité volontaire (PCV) est une promesse faite par écrit par un employeur ou un employé afin de corriger une infraction avant une date précise.

5. *Alinéa 125i) de la partie II du Code canadien du travail et article 14.13 du Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail.*

Appareil de manutention – la plupart des véhicules, y compris les remorques, ne sont pas munis de feux avertisseurs arrière.

Comme les trois demandes de révision avaient trait aux feux avertisseurs d'appareils de manutention motorisés, M. Johnston a accepté que l'agent régional de sécurité ne rende qu'une seule décision pour les trois cas.

Agents de sécurité :

À l'audience, les agents de sécurité ont déposé un court rapport indiquant que le niveau d'éclairage avait été mesuré dans les terminaux pour conteneurs (de Ceres et de Halterm), au port d'Halifax, le soir du mardi 30 mai 2000, soit longtemps après que les instructions eurent été données. Selon le rapport, les niveaux d'éclairage étaient dans l'ensemble conformes à l'article 6.5 du *Règlement*. De plus, l'hygiéniste du travail qui a effectué les tests a indiqué :

[TRADUCTION] De façon générale, le niveau d'éclairage dans les aires qui n'étaient pas ombragées par des conteneurs empilés était conforme aux exigences minimales de 10 lux (si l'on suppose qu'il y a peu d'activité et que des appareils de manutention motorisés sont utilisés). Cependant, dans les aires ombragées, il n'était que de 1 ou 2 lux, donc non conforme au *Règlement*.

Les agents de sécurité ont expliqué pourquoi ils avaient donné les instructions :

[TRADUCTION] Lors de l'inspection des appareils qui étaient en fonction ce soir-là, nous avons eu de la difficulté à voir certaines remorques de derrière, et le temps était clair. Si les conditions météorologiques avaient été mauvaises, ces véhicules auraient été encore moins visibles. Il nous a donc semblé évident que ces appareils devraient être munis de feux avertisseurs à l'avant et à l'arrière, comme le prévoit le paragraphe 14.13(1) du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail*. Les feux avertisseurs permettent aussi à quiconque s'approche perpendiculairement au véhicule de voir la longueur de ce dernier.

Le nombre de piétons et de véhicules de service (taxis, agents maritimes, véhicules ou personnes d'autres secteurs de l'industrie des services, etc.) qui circulent dans ces lieux varie considérablement dans une même semaine. Il est donc essentiel que tous les véhicules en fonction dans le terminal soient bien visibles.

Employeurs :

M. Johnston a d'abord soulevé la question des dispositions mentionnées dans les instructions. Il a rappelé que ces dernières font état d'infractions au paragraphe 14.13(1) du *Règlement*. Cependant, vu les dates auxquelles les instructions ont été données, M. Johnston est d'avis qu'il y a eu erreur et que c'est plutôt le paragraphe 14.14(1) de la version actuelle du *Règlement* qui devrait être indiqué comme enfreint. Cette dernière disposition se lit comme suit :

14.14(1) Sous réserve du paragraphe (2), l'appareil de manutention motorisé qui est utilisé par un employé dans le lieu de travail la nuit ou lorsque le niveau d'éclairage y est inférieur à 10 lx doit être muni :

- a) *à l'avant et à l'arrière, de feux avertisseurs visibles à une distance d'au moins 100 m;*
- b) *d'un système d'éclairage qui assure la conduite en toute sécurité de l'appareil.*

(2) L'appareil de manutention motorisé ne peut être utilisé la nuit sur une voie où circulent d'autres véhicules que s'il est muni des dispositifs d'éclairage exigés par les lois de la province où il est utilisé.

M. Johnston a décrit les remorques utilisées dans les terminaux et a expliqué que celles-ci sont fixées à un tracteur lorsqu'elles sont en fonction. Chaque tracteur est muni de phares, et le haut de la cabine de l'opérateur, de feux anticollision. Des conteneurs extrêmement lourds (jusqu'à 40 tonnes) sont posés sur la remorque ce qui provoque souvent un choc d'une violence considérable. Une fois sur la remorque, les conteneurs sont transportés à l'endroit voulu dans le terminal, puis sont déchargés à l'aide d'un pont-portique ou d'un tractochargeur. Ils sont par la suite chargés à bord d'un navire porte-conteneurs ou entreposés temporairement dans le terminal.

Le plaidoyer de M. Johnston comporte essentiellement deux parties :

Dans un premier temps, M. Johnston a fait valoir que les remorques ne sont pas des appareils de manutention motorisés. Par conséquent, le paragraphe 14.14(1) du *Règlement* ne s'appliquerait pas aux remorques, car elles ne peuvent se déplacer de manière autonome. M. Johnston est d'avis que le paragraphe 14.14(1) s'appliquerait toutefois aux appareils de manutention motorisés mentionnés dans l'instruction, à savoir les camionnettes, les camions, les tracteurs et les chariots élévateurs à fourche. Pour que le paragraphe 14.14(1) entre en ligne de compte, il faut que les appareils de manutention en question soient motorisés, car ce n'est qu'à ces types d'appareils que cette disposition fait référence. Au paragraphe 14.14(1), « appareil » est la forme abrégée de « appareil de manutention motorisé » et doit être interprété comme tel. Il en va de même au paragraphe 14.14(2), dans la version anglaise du *Règlement*, où le mot « equipment » est employé sans le qualificatif « motorized ».

Dans un deuxième temps, M. Johnston a allégué qu'il était absolument évident que le paragraphe 14.14(1) ne pouvait pas s'appliquer aux remorques, tout simplement parce que ce n'est pas réalisable dans l'industrie du débardage. Les remorques doivent être conçues pour résister à des chocs violents étant donné la façon dont les conteneurs y sont chargés. Elles sont donc rigides et dépourvues de tout système de suspension. Il serait inutile d'installer des dispositifs d'éclairage électriques, car ceux-ci ne résisteraient pas aux intenses secousses qu'ils subiraient constamment lors de la manutention des marchandises lourdes. Au bout de quelques jours, ces dispositifs finiraient par cesser de fonctionner. Nulle part au monde existe-t-il des remorques de ce genre munies de dispositifs d'éclairage électriques. Si les remorques utilisées dans ce terminal étaient pourvues de tels dispositifs, ceux-ci ne feraient que tomber, ce qui causerait d'importants

problèmes d'entretien pour Ceres et Halterm. Certaines remorques, comme les remorques MAFI³, n'appartiennent pas à l'employeur qui les utilise. Il serait donc difficile pour ce dernier de veiller à ce que ces remorques soient conformes au Règlement. De plus, les remorques sont toujours déplacées par des tracteurs équipés d'un système d'éclairage permettant à la semi-remorque (le tracteur et la remorque) d'être bien visible.

M. Johnston a également fait valoir que, même si le paragraphe 14.14(1) pouvait être interprété comme s'appliquant aux remorques, je devrais éviter de m'en remettre à cette interprétation parce ce serait absurde et déraisonnable. Il a ajouté que je devrais plutôt souscrire à l'interprétation selon laquelle les remorques ne sont pas motorisées et que, de ce fait, le paragraphe 14.14(1) ne devrait s'appliquer qu'aux tracteurs, qui sont motorisés, et non aux remorques, qui ne le sont pas. M. Johnston a invoqué la décision rendue par Finnemore J. dans l'affaire *Holmes v. Bradfield*, [1949] 2 K.B., et plus précisément le passage suivant :

[TRADUCTION] Cependant, lorsque deux interprétations sont possibles à cause de considérations d'ordre linguistique, les tribunaux adoptent habituellement celle qui est la plus juste, la plus raisonnable et la plus sensée.

Selon M. Johnston, les tribunaux reconnaissent que les lois ne sont pas faites pour causer des situations déraisonnables, et encore moins absurdes. Il a ajouté que, compte tenu du secteur d'activité, il serait irréaliste d'appliquer le paragraphe 14.14(1) aux remorques non motorisées des trois entreprises.

Enfin, M. Johnston a déclaré que, si le paragraphe 14.14(1) devait être jugé applicable aux remorques – bien que ce ne soit pas le cas selon lui –, il faudrait tenir compte du fait que les trois entreprises ont néanmoins posé des rubans réflecteurs sur les remorques afin de se conformer aux instructions. Et puisque rien n'indique, dans la disposition, que le système d'éclairage doit être électrique, ce type de « système d'éclairage » devrait satisfaire aux prescriptions du paragraphe 14.14(1).

Employés :

La section locale 269 de la Halifax Longshoremen's Association n'a pas pris position officiellement dans cette affaire. Cependant, M. David Moss et M. John Campbell se sont présentés à l'audience au nom de la section locale et ont formulé quelques commentaires. M. Moss a affirmé que la plupart des aires du terminal sont bien éclairées la nuit, presque comme s'il y faisait jour. Cependant, la zone A, où sont entreposés des conteneurs, est très sombre, surtout lorsqu'il n'y a pas de navires à proximité ou de ponts-portiques qui pourraient fournir de la lumière. Puisqu'il n'y a pas d'éclairage dans cette zone, il faudrait que les véhicules, c'est-à-dire les semi-remorques, soient munis de dispositifs d'éclairage qui les rendraient bien visibles.

³ Les remorques MAFI sont utilisées dans l'industrie du débardage pour transporter de lourdes cargaisons en vrac. Une remorque MAFI est une plate-forme basse, sur roues en caoutchouc d'une trentaine de centimètres, conçue pour charger ou décharger un navire.

M. Moss s'est dit d'avis que des rubans réflecteurs feraient probablement l'affaire et qu'il suffirait d'installer des appareils d'éclairage qui « éclairent comme s'il faisait jour ». Quant aux remorques MAFI, M. Moss a affirmé catégoriquement qu'elles n'étaient utilisées la nuit, le chargement et le déchargement des navires à l'aide de ces remorques se faisant le jour. Il a ajouté que les remorques MAFI ne circulaient jamais dans les allées de conteneurs entreposés.

Décision :

La question est de déterminer si les remorques dont il est question dans les instructions données à Ceres, à Halterm et à Logistec doivent être munies de feux avertisseurs et d'un système d'éclairage assurant la conduite en toute sécurité de l'appareil, conformément au paragraphe 14.14(1) de l'actuelle version du *Règlement*.

Avant de traiter de l'application de cette disposition, je tiens à souligner que les agents de sécurité ont donné une instruction aux employeurs pour une infraction au paragraphe 14.13(1) de la version DORS/88-632 (7 décembre 1988) du *Règlement*, après avoir pris en considération l'une des dispositions transitoires de l'actuelle version du *Règlement* (DORS/96-525, 5 décembre 1996), soit le paragraphe 14.51(1). Selon les agents de sécurité, c'est la version antérieure du *Règlement* qui devrait s'appliquer parce que le matériel avait aussi été utilisé avant l'entrée en vigueur de l'actuelle version du *Règlement*. Cependant, M. Thibault a reconnu que ce raisonnement pouvait être erroné et qu'il était possible que ce soit la version actuelle du *Règlement* qui devrait s'appliquer. Ces dispositions prévoient ce qui suit :

Paragraphe 14.13(1) de la version DORS/88-632 (7 décembre 1988) du *Règlement*

- 14.13 (1) Sous réserve du paragraphe (2), les appareils mobiles utilisés ou mis en service par des employés dans le lieu de travail, la nuit ou lorsque le niveau d'éclairage est inférieur à un dalx, doivent être :*
- (a) munis à l'avant et à l'arrière de feux avertisseurs, visibles à une distance d'au moins 100 mètres;*
 - (b) munis d'un système d'éclairage pour assurer le fonctionnement en toute sécurité de l'appareil, quelles que soient les conditions d'utilisation.*
- (2) Il est interdit de mettre en service un appareil mobile la nuit sur un chemin utilisé par d'autres véhicules, à moins qu'il ne soit muni de dispositifs d'éclairage conformes aux exigences des lois de la province dans laquelle il est en service.*

Disposition transitoire : paragraphe 14.51(1) de l'actuelle version du *Règlement* (DORS 96-525, 5 décembre 1996)

14.51(1) Sous réserve du paragraphe (3), les appareils de manutention motorisés qui sont utilisés au moment de l'entrée en vigueur des présentes modifications et qui sont

conformes aux exigences de la présente partie dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur des modifications sont exemptés de l'application de celles-ci tant qu'ils répondent à ces exigences.

Pour que la disposition transitoire s'applique dans ce cas, il aurait fallu que le matériel dont il est question dans les instructions (c'est-à-dire les remorques de Ceres, de Halterm ou de Logistec) ait été conforme aux dispositions de la partie XIV (Manutention des matériaux) sur l'éclairage avant que cette partie soit modifiée. Or, les remorques de Ceres, de Halterm ou de Logistec n'ont jamais été munies de feux avertisseurs ou d'un système d'éclairage assurant la conduite en toute sécurité de l'appareil. Par conséquent, comme les agents de sécurité estimaient que toute remorque doit être munie d'un système d'éclairage réglementaire, ils auraient dû conclure que les remorques en cause n'étaient pas conformes au paragraphe 14.13(1) de la version antérieure du *Règlement* (DORS/88-632, 7 décembre 1988) et que la disposition transitoire ne s'appliquait pas. En outre, le paragraphe 14.51(1), qui prévoit que les appareils sont exemptés de l'application du paragraphe 14.14(1) de la version actuelle du *Règlement* tant qu'ils répondent aux exigences énoncées dans la disposition transitoire, ne s'appliquerait pas dans ces cas-ci. Ainsi, les agents de sécurité auraient dû donner les instructions aux employeurs pour une infraction au paragraphe 14.14(1) de la version actuelle du *Règlement*, s'ils estimaient que cette disposition s'appliquait, et non pour une infraction au paragraphe 14.13(1) de la version antérieure du *Règlement* (DORS/88-632, 7 décembre 1988), puisque les remorques ne répondaient pas aux exigences énoncées dans la disposition transitoire. Donc, si je détermine que le paragraphe 14.14(1) de la version actuelle du *Règlement* s'applique, l'instruction sera modifiée en conséquence.

Selon M. Johnston, le paragraphe 14.14(1) ne s'applique pas dans le cas présent, parce que les remorques ne sont pas des appareils de manutention *motorisés*. Comme l'a rappelé M. Johnston, la notion d'« appareil de manutention », à l'article 14.1 de la version actuelle du *Règlement*, est définie ainsi :

« appareil de manutention » Dispositif, y compris les structures d'appui, le matériel auxiliaire et le grément, 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.

Pour régler cette question, je dois déterminer si l'ensemble composé du tracteur et de la remorque est un « appareil de manutention motorisé » ou si cette expression ne désigne que le tracteur, ce qui signifierait que le paragraphe 14.14(1) ne s'appliquerait pas à la remorque. Dans ce cas-ci, les remorques de Ceres, de Halterm et de Logistec ne peuvent pas se déplacer de manière autonome, car elles sont extrêmement lourdes et sont dépourvues de tout moyen de propulsion ou de mise en action. Sans tracteur, les remorques sont des appareils inertes et, de ce fait, elles sont incapables de transporter ou de déplacer par elles-mêmes des matériaux, des marchandises ou des objets. Les remorques utilisées dans l'industrie du débardage ne peuvent être déplacées que si elles sont tirées par un tracteur. Les tracteurs, composantes motorisées de la semi-remorque (l'ensemble composé du tracteur et de la remorque), sont conçus pour tirer des remorques et sont utilisés à cette fin par

les entreprises susmentionnées. À l'inverse, les remorques sont conçues pour être tirées par des tracteurs, et elles sont utilisées ainsi par ces entreprises. À mon avis, à partir du moment où une remorque est fixée à un tracteur quelconque, elle fait partie intégrante de la semi-remorque, qui est un appareil de manutention motorisé. Compte tenu de ce qui précède, je suis d'avis que les semi-remorques sont, à toutes fins utiles et aux fins du droit, des appareils de manutention *motorisés*. Elles doivent donc être conformes au paragraphe 14.14(1) de la version actuelle du *Règlement*, dans la mesure où elles répondent aux exigences énoncées dans le *Règlement*.

Selon le paragraphe 14.14(1) du *Règlement*, les appareils de manutention motorisés, c'est-à-dire y compris les semi-remorques, doivent être munis, à l'avant et à l'arrière, de feux avertisseurs visibles à une distance d'au moins 100 m et d'un système d'éclairage assurant la conduite en toute sécurité de l'appareil, quand l'appareil de manutention motorisé est utilisé par un employé dans le lieu de travail

- *la nuit; ou*
- *lorsque le niveau d'éclairage y est inférieur à 10 lx.*

Les agents de sécurité ont dit avoir vu les appareils utilisés le soir, tant dans le cas de Ceres et de Halterm, en février, que dans le cas de Logistec, en mai. Dans le Petit Robert, le terme « nuit » est défini comme l'« espace de temps qui s'écoule depuis le coucher jusqu'au lever du soleil ». De toute évidence, les appareils dont il est question dans le présent cas ont été utilisés la nuit, ce qui semble indiquer que ceux-ci devraient, par le fait même, être munis de feux avertisseurs ou d'un système d'éclairage qui en assure la conduite en toute sécurité.

Pour en avoir le cœur net, et même s'il est vrai qu'il y avait de l'éclairage auxiliaire dans les terminaux, les agents de sécurité ont demandé à un hygiéniste du travail de mesurer, à plusieurs endroits dans les terminaux, le niveau d'éclairage afin de vérifier si celui-ci était conforme au paragraphe 14.14(1) du *Règlement*, qui prévoit un niveau d'au moins 10 lx. Selon l'hygiéniste, « le niveau d'éclairage dans les aires qui n'étaient pas ombragées par des conteneurs empilés était conforme aux exigences minimales de 10 lux [...]. Cependant, dans les aires ombragées, il n'était que de 1 ou 2 lux. » Les agents de sécurité ont donc confirmé que, dans certaines aires du terminal, le niveau d'éclairage n'était pas conforme au paragraphe 14.14(1). En outre, M. Moss a affirmé que certaines zones du terminal, comme les aires d'entreposage des conteneurs, étaient très sombres et qu'il n'y avait pas d'éclairage à ces endroits, fait confirmé par l'hygiéniste. Par ailleurs, l'agent de sécurité a déclaré que, malgré l'éclairage auxiliaire, il était très difficile de voir les appareils qui étaient utilisés. À mon avis, ces faits ne font que confirmer la nécessité de munir d'un système d'éclairage les appareils de manutention en prévision de leur utilisation la nuit, car il est presque impossible d'éclairer suffisamment toutes les aires des terminaux du port. La situation serait encore pire dans de mauvaises conditions météorologiques (brouillard, forte pluie ou tempête de neige).

Selon mon interprétation du paragraphe 14.14(1), si un employé utilise un appareil de manutention la nuit, c'est-à-dire entre le coucher et le lever du soleil, les exigences relatives aux feux avertisseurs et au système d'éclairage s'appliquent automatiquement, que l'employeur ait ou non fourni un éclairage auxiliaire dans le terminal conformément à d'autres dispositions du *Règlement*, comme celles de la Partie VI (Éclairage). Si les appareils sont utilisés à d'autres périodes de la

journée dans des aires où le niveau d'éclairage est inférieur à 10 lx, comme dans de grands entrepôts ou dans d'autres lieux mal éclairés, le paragraphe 14.14(1) s'applique également, et les appareils doivent être munis de feux avertisseurs. Si tout autre raisonnement avait été admissible, les législateurs n'auraient pas eu besoin de préciser que le paragraphe 14.14(1) s'applique aussi « la nuit », en plus de « lorsque le niveau d'éclairage y est inférieur à 10 lx ». Le libellé du paragraphe 14.14(1) est clair : les appareils utilisés la nuit doivent être munis de feux avertisseurs et d'un système d'éclairage.

M. Johnston a affirmé que je ne devrais pas considérer les remorques comme des appareils de manutention motorisés, car, selon lui, ce serait absurde et déraisonnable. Son argument s'appuie sur le fait qu'il serait très difficile de rendre les remorques conformes au paragraphe 14.14(1) à cause des chocs constants qu'elles subissent lors de la manutention. Il me propose de ne considérer que le tracteur comme un appareil de manutention motorisé, mais je ne suis pas de cet avis. D'après moi, l'interprétation selon laquelle une semi-remorque est un appareil de manutention motorisé assujéti aux dispositions du paragraphe 14.14(1) relatives à l'éclairage, est raisonnable et logique du point de vue de la santé et de la sécurité au travail. Dès qu'un conteneur est chargé sur la remorque, il devient impossible de voir les feux du tracteur de derrière, surtout dans certaines aires sombres du terminal et si les conditions météorologiques sont mauvaises; et cela constitue une situation dangereuse. Dans leur témoignage, les agents de sécurité ont indiqué : « Lors de l'inspection des appareils qui étaient en fonction ce soir-là, nous avons eu de la difficulté à voir certaines remorques de derrière. » Ils ont également affirmé : « Le nombre de piétons et de véhicules de service (taxis, agents maritimes, véhicules ou personnes d'autres secteurs de l'industrie des services, etc.) qui circulent dans ces lieux varie considérablement dans une même semaine. Il est donc essentiel que tous les véhicules en fonction dans le terminal soient bien visibles. » Je n'arrive pas à voir ce qu'il y a d'absurde ou de déraisonnable à exiger que les appareils soient munis de feux avertisseurs et d'un système d'éclairage pour protéger la santé et assurer la sécurité des employés et de toute autre personne travaillant près de ces appareils.

M. Johnston a également affirmé que, si je devais déterminer que le paragraphe 14.14(1) s'applique, il faudrait que je tienne compte du fait que les entreprises ont néanmoins agi en conformité avec cette disposition, car elles ont apposé sur les remorques des rubans réflecteurs tenant lieu de système d'éclairage. Ici encore, je suis en désaccord avec M. Johnston. Des « feux avertisseurs », en anglais « warning lights », sont des sources de lumière qui – bien qu'elles ne soient pas nécessairement électriques – sont dans ce cas-ci visibles à une distance d'au moins 100 mètres. Les feux avertisseurs, contrairement aux rubans réflecteurs, ne nécessitent pas la présence d'une autre source de lumière, naturelle ou artificielle, pour produire l'éclairage voulu. Le ruban réflecteur, puisqu'il dépend d'une autre source de lumière pour fournir l'éclairage prescrit, n'est pas conforme aux dispositions du paragraphe 14.14(1) et s'avère donc une solution inacceptable. À moins que le *Règlement* ne soit modifié de façon à inclure ce type d'éclairage, les entreprises susmentionnées enfreignent le paragraphe 14.14(1) de la version du *Règlement* actuellement en vigueur.

En outre, les employeurs ne peuvent pas invoquer le fait qu'ils utilisent des remorques qui ne leur appartiennent pas, comme les remorques MAFI, pour se soustraire à leur obligation de veiller à ce que les appareils de manutention motorisés soient munis de feux avertisseurs. Si les employeurs exigent que les employés utilisent ces appareils la nuit ou lorsque le niveau d'éclairage est

inférieur à 10 lx, alors les appareils doivent être conformes aux dispositions de la loi. Selon M. Moss, de la section locale 269, les remorques MAFI ne sont jamais utilisées la nuit ni dans des aires où le niveau d'éclairage est inférieur à 10 lx. Si tel est réellement le cas, ces remorques n'ont pas à être conformes au paragraphe 14.14(1). Il en va de même pour les semi-remorques, à condition que les employeurs décident de ne pas les utiliser la nuit ou lorsque le niveau d'éclairage est inférieur à 10 lx.

Pour toutes ces raisons, JE MODIFIE PAR LES PRÉSENTES les instructions données par les agents de sécurité, Ron Thibault et Matthew Tingley, en vertu du paragraphe 145(1) du *Code*, à Cerescorp Inc. le 15 février 2000, à Halterm Limited le 1^{er} mars 2000 et à Logistec Arrimage Inc. le 15 mai 2000, en remplaçant les références au paragraphe 14.13(1) de la version DORS/88-632 (7 décembre 1988) du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail* par des références au paragraphe 14.14(1) de l'actuelle version du *Règlement sur la sécurité et la santé au travail*.

Décision rendue le 6 septembre 2000

Serge Cadieux
Agent régional de sécurité

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

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

Le 8 février 2000, les agents de sécurité soussignés ont procédé à une inspection dans le lieu de travail exploité par la société CERESCORP. INC., employeur assujéti à la partie II du *Code canadien du travail*, et sis à Fairview Cove, HALIFAX (NOUVELLE-ÉCOSSE), ledit lieu de travail étant parfois connu sous le nom de « terminal pour conteneurs Fairview Cove ».

Lesdits agents de sécurité sont d'avis qu'il y a infraction aux dispositions suivantes :

43. *Alinéa 125i) de la partie II du Code canadien du travail et paragraphe 14.13(1) du Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail.*

Appareil de manutention – certains véhicules, y compris les remorques, ne sont pas munis de feux avertisseurs visibles à une distance d'au moins 100 m ni d'un système d'éclairage assurant la conduite en toute sécurité de l'appareil quelles que soient les conditions d'utilisation. En effet, il y avait des phares brûlés – ou il manquait des phares – sur les véhicules suivants : camionnette GMC, Dodge RAM C-6, Chevrolet C-3, Dodge RAM C-2, GMC Sierra, Dodge RAM LT, Dodge RAM C-7, tracteurs n^{os} 61, 63 et 64, ainsi que plusieurs chariots élévateurs à fourche.

Par conséquent, il vous est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, en vertu du paragraphe 145(1) de la partie II du *Code canadien du travail*, de cesser toute contravention au plus tard le 15 mars 2000.

Fait à Halifax, ce 15^e jour de février 2000.

MATTHEW TINGLEY
Agent de sécurité
N^o 2059

RONALD THIBAUT
Agent de sécurité
N^o 2061

À : CERESCORP INC.
C. P. 8958
HALIFAX (NOUVELLE-ÉCOSSE)
B3K 5M6

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

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

Le 24 février 2000, les agents de sécurité soussignés ont procédé à une inspection dans le lieu de travail exploité par la société HALTERM LIMITED, employeur assujéti à la partie II du *Code canadien du travail*, et sis au terminal pour conteneurs de Halterm, HALIFAX (NOUVELLE-ÉCOSSE), ledit lieu de travail étant parfois connu sous le nom de « quai C ».

Lesdits agents de sécurité sont d'avis qu'il y a infraction aux dispositions suivantes :

32. Alinéa 125i) de la partie II du Code canadien du travail et article 14.13 du Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail.

Appareil de manutention – certains véhicules, y compris les remorques, ne sont pas munis de feux avertisseurs visibles à une distance d'au moins 100 m ni d'un système d'éclairage assurant la conduite en toute sécurité de l'appareil quelles que soient les conditions d'utilisation. En effet, il y avait des phares brûlés – ou il manquait des phares – sur les véhicules suivants : les véhicules n^{os} 40 et 34, ainsi que les camions n^{os} 153, 156, 154 et 162.

Par conséquent, il vous est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, en vertu du paragraphe 145(1) de la partie II du *Code canadien du travail*, de cesser toute contravention au plus tard le 30 mars 2000.

Fait à Halifax, ce 1^{er} jour de mars 2000.

R. P. Thibault
Agent de sécurité
N^o 2061

M. D. Tingley
Agent de sécurité
N^o 2059

À : HALTERM LIMITED
C. P. 1057
BUREAU DE POSTE PRINCIPAL
HALIFAX (NOUVELLE-ÉCOSSE)
B3J 2X1

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

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

Le 10 mai 2000, l'agent de sécurité soussigné a procédé à une inspection dans le lieu de travail exploité par la société Logistec Arrimage Inc., employeur assujéti à la partie II du *Code canadien du travail*, et sis au 1113, chemin MARGINAL, HALIFAX (NOUVELLE-ÉCOSSE).

Ledit agent de sécurité est d'avis qu'il y a infraction aux dispositions suivantes :

5. *Alinéa 125i) de la partie II du Code canadien du travail et article 14.13 du Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail.*

Appareil de manutention – la plupart des véhicules, y compris les remorques, ne sont pas munis de feux avertisseurs arrière.

Par conséquent, il vous est ORDONNÉ PAR LES PRÉSENTES, en vertu du paragraphe 145(1) de la partie II du *Code canadien du travail*, de cesser toute contravention au plus tard le 12 juin 2000.

Fait à Halifax, ce 15^e jour de mai 2000.

R. P. THIBAUT
Agent de sécurité
N° 2061

RÉSUMÉ DE LA DÉCISION DE L'AGENT RÉGIONAL DE SÉCURITÉ

Demanderesses : Cerescorp Inc., Halterm Limited et Logistec Arrimage Inc.
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Intimée : Halifax Longshoremen's Association, section locale 269

MOTS-CLÉS

Tracteur, remorque, feux avertisseurs, appareil de manutention motorisé, remorque MAFI, interprétation absurde et déraisonnable, ruban réflecteur, nuit, exemption

DISPOSITIONS

Code : 145(1), 125i),

Règlement : 6.5, 14.1, 14.13(1), 14.14(1), 14.14(2), 14.51(1)

RÉSUMÉ

Un agent de sécurité a donné une instruction à trois entreprises de débardage parce que celles-ci avaient négligé de munir leurs remorques de feux avertisseurs, conformément au paragraphe 14.14(1) du *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail*. Les entreprises ont demandé la révision des instructions, alléguant qu'elles n'étaient pas tenues d'installer de feux avertisseurs sur les remorques parce que celles-ci ne sont pas des appareils de manutention motorisés au sens du paragraphe 14.14(1) étant donné qu'elles doivent être tirées par un tracteur, et que seuls les tracteurs devraient être considérés comme motorisés. Les entreprises ont également fait valoir que si l'on considère qu'un tracteur et une remorque forment ensemble un appareil de manutention motorisé (une semi-remorque), la remorque est quand même conforme au paragraphe 14.14(1) parce qu'elle est munie de rubans réflecteurs de tous les côtés.

Après examen, l'agent régional de sécurité (ARS) a déterminé qu'à partir du moment où une remorque est fixée à un tracteur, elle fait partie intégrante de la semi-remorque et doit être considérée comme un appareil de manutention motorisé. L'ARS a également conclu que les appareils doivent être munis de feux avertisseurs lorsqu'ils sont utilisés la nuit, que l'employeur ait ou non fourni un éclairage auxiliaire dans le terminal conformément à d'autres dispositions du *Règlement*, comme celles de la Partie VI (Éclairage). En outre, l'ARS a déterminé que les rubans réflecteurs ne répondent pas aux exigences de la loi concernant les feux avertisseurs devant être visibles à une distance d'au moins 100 mètres, parce qu'un feu avertisseur est une source de lumière alors qu'un ruban réflecteur ne fait que réfléchir la lumière ambiante. L'ARS a donc confirmé le bien-fondé de l'instruction, mais a MODIFIÉ cette dernière en remplaçant les références au paragraphe 14.13(1) de la version du *Règlement* qui était en vigueur avant la modification de la Partie XIV (Manutention des matériaux) par des références au paragraphe 14.14(1) de l'actuelle version du *Règlement*.