

Dossier n° : 2006-09  
Décision n° : CAO-07-012

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

David Dosen et  
International Longshore and  
Warehouse Union, section locale 500  
*appelants*

et

TSI Terminal Systems Inc.  
*intimée*

et

British Columbia Maritime  
Employers Association  
*intervenante*

---

Décision n° : CAO-07-12  
Le 5 avril 2007

Cette demande a été tranchée par Katia Néron, agente d'appel, sur le fondement des observations écrites produites par les parties et l'intervenante et des documents fournis par l'agente de santé et de sécurité.

**Pour les appelants**

David Dosen, président, comité de sécurité, International Longshore and Warehouse Union,  
section locale 500  
M<sup>e</sup> Jeff Conway

**Pour l'intimée**

M<sup>e</sup> Harvey S. Delaney, TSI Terminal Systems Inc.

**Pour l'intervenante**

M<sup>e</sup> Jason P. Koshman, British Columbia Maritime Employers Association (BCMEA)

**Agente de santé et de sécurité**

Marlene Yemchuk, Programme du travail, Ressources humaines et Développement social  
Canada (RHDS), Vancouver (Colombie-Britannique)

- [1] Au terme de l'enquête qu'elle a menée relativement à un accident survenu le 4 janvier 2006 au terminal à conteneurs de TSI-Vanterm, exploité par TSI au Port de Vancouver, qui a entraîné le décès de l'opérateur du pont-portique sur pneus n° 8 de TSI, Marlene Yemchuk, agente de santé et de sécurité (ASS), a formulé, le 6 janvier 2006, une instruction à l'intention de TSI conformément au paragraphe 145(1) du *Code canadien du travail*, Partie II (le *Code*).
- [2] Suivant cette instruction, TSI avait commis deux contraventions au *Code* et devait donc y mettre fin immédiatement. La première contravention se rapportait à l'alinéa 125(1)n) du *Code*. À cet égard, TSI devait faire en sorte que le niveau moyen d'éclairage dans le secteur où l'accident s'était produit s'élève au moins à 20 lx, ainsi que le prescrit l'alinéa 125(1)n) du *Code* et la Partie VI, Niveau d'éclairage, du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* (RCSST), au sous-alinéa 1 c)(i) de l'Annexe III (article 6.6). La deuxième contravention se rapportait à l'article 124 du *Code*. À cet égard, TSI devait protéger les employés qui se trouvent à proximité d'appareils mobiles. L'instruction de M<sup>me</sup> Yemchuk est libellée dans les termes suivants :

## **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 4 janvier 2006, l'agente de santé et de sécurité soussignée a mené une enquête au lieu de travail exploité par TSI TERMINAL SYSTEMS INC., un employeur assujéti au *Code canadien du travail*, Partie II, au 1300, rue Stewart, Vancouver (Colombie-Britannique), V5L 4X5, ce lieu de travail étant parfois appelé TSI Terminal Systems Inc. – Vanterm.

L'agente de santé et de sécurité est d'avis qu'il a été contrevenu aux dispositions suivantes du *Code canadien du travail*, Partie II :

1. Alinéa 125 (1) n) du *Code canadien du travail*, Partie II, article 6.6 du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*

Le niveau minimum pour les aires utilisées par les personnes et où circulent les appareils mobiles dans lesquelles le niveau d'activité est élevé ou moyen est de 20 lx conformément au sous-alinéa 1 c)(i) de l'Annexe III du RCSST.

Au cours de l'enquête, on a prélevé un échantillon des niveaux d'éclairage à l'intersection des allées East Roadway et Delta. La moyenne de l'échantillon a fait état d'un éclairage de 14,6 lx, ce qui est inférieur au minimum requis de 20 lx.

2. Article 124 du *Code canadien du travail*, Partie II

Les employés qui sont à proximité d'appareils mobiles ont droit à une protection.

Au cours de l'enquête, il a été déterminé qu'un employé avait été blessé mortellement à un moment où il se trouvait à proximité d'appareils mobiles.

- [3] Le 6 janvier 2006, David Dosen, président du comité de sécurité de la section locale 500 du International Longshore and Warehouse Union, a interjeté appel du premier volet de l'instruction en vertu du paragraphe 146(1) du *Code*. Il a fait valoir que le sous-alinéa 1 c)(i) de l'Annexe II du RCSST (article 6.6), auquel a renvoyé M<sup>me</sup> Yemchuk, avait été erronément appliqué au secteur où l'accident s'était produit. Il a déclaré que l'ASS aurait dû renvoyer à l'alinéa 3 c) de l'Annexe II du RCSST (article 6.5).
- [4] Je retiens ce qui suit du rapport d'enquête de M<sup>me</sup> Yemchuk.
- [5] Le 4 janvier 2006, à 18 h 30 environ, l'opérateur du pont-portique sur pneus n° 8 se déplaçait à pied dans le parc de stockage de conteneurs, le long de East Roadway, en direction du pont-portique n° 8, qui lui avait été attribué, pour entreprendre son quart de travail. Le pont-portique n° 8 se trouvait dans la section A-Est du terminal à conteneurs de TSI-Vanterm. À l'époque, les opérateurs de matériel pouvaient soit attendre qu'on les amène à leur machine, soit s'y rendre à pied en passant par le terminal à conteneurs, même si le matériel de manutention des conteneurs était alors en marche sur les lieux du terminal.
- [6] Plutôt que d'attendre qu'on l'amène à sa machine, l'opérateur a choisi de marcher. En chemin, il a été frappé mortellement au coin des allées Roadway East et Charlie, à l'entrée de l'allée Delta, par un appareil de manutention à crémaillère/latérale de marque Fantuzzy<sup>1</sup>. L'opérateur de cette machine avait pour tâche de transporter les conteneurs vides qui se trouvaient sur la voie Est jusqu'au parc de stockage des conteneurs vides, du côté ouest du parc.
- [7] Lorsque M<sup>me</sup> Yemchuk est arrivée sur les lieux de l'accident, elle a constaté que le ciel était couvert. Elle a été informée par la police que la victime ne portait pas de gilet de haute visibilité et que son blouson n'était assorti d'aucun matériau réfléchissant, même si cela faisait partie de l'équipement de protection individuelle requis aux termes des procédures de sécurité au travail de TSI dans le parc à conteneurs, en raison de la présence d'appareils mobiles.
- [8] Au cours de son enquête, M<sup>me</sup> Yemchuk a effectué un examen de l'éclairage également autour du corps de la victime et à proximité du lieu de l'accident.
- [9] Puisque, à l'intersection des allées East Roadway et Delta, autour du corps de la victime, le niveau moyen d'éclairage s'élevait à 14.6 lx, M<sup>me</sup> Yemchuk a conclu que celui-ci contrevenait à l'exigence établie à l'alinéa 125(1)n) du *Code* et au sous-alinéa 1 c)(i) de l'Annexe III du RCSST (article 6.6). L'article 6.6 requiert un niveau moyen d'éclairage

---

<sup>1</sup> On utilise l'appareil de manutention à crémaillère/latérale aux fins de la manutention des conteneurs en vue de leur transport dans d'autres secteurs du terminal.

d'au moins 20 lx dans les aires utilisées par des personnes et où circulent des appareils mobiles, et dans lesquelles le niveau d'activité est élevé ou moyen. En voici le texte :

### **Éclairage – Aires générales**

- 6.6 À moins qu'il ne s'agisse de l'aire visée aux articles 6.7 ou 6.9, le niveau moyen d'éclairage d'une aire visée à la colonne I de l'Annexe III ne peut être inférieur au niveau établi à la colonne II.

#### **ANNEXE III**

(art. 6.6)

#### **NIVEAUX D'ÉCLAIREMENT DANS LES AIRES GÉNÉRALES**

	<b>Colonne I</b>	<b>Colonne II</b>
<b>Article</b>	<b>Aire</b>	<b>Niveau d'éclairage (en lx)</b>
<b>1.</b>	<b>ESPACES À L'EXTÉRIEUR DES IMMEUBLES</b>	
	c) aires utilisées par les personnes et où circulent les appareils mobiles :	
	c) dans lesquelles le niveau d'activité est élevé ou moyen .....	

20

#### **Arguments des appelants**

[10] Je retiens ceci des observations écrites présentées par David Dosen.

[11] M. Dosen a fait valoir que l'instruction aurait dû renvoyer à l'alinéa 3 c) de l'Annexe II du RCSST (article 6.5) plutôt qu'à la disposition mentionnée par M<sup>me</sup> Yemchuk. En voici le texte :

### **Éclairage – Espaces industriels**

- 6.5 À moins qu'il ne s'agisse de l'aire visée aux articles 6.7 ou 6.9, le niveau moyen d'éclairage d'une aire visée à la colonne I de l'annexe II ne peut être inférieur au niveau établi à la colonne I.

**ANNEXE II**  
(art. 6.5)

**NIVEAUX D'ÉCLAIREMENT DANS LES ESPACES INDUSTRIELS**

	<b>Colonne I</b>	<b>Colonne II</b>
<b>Article</b>	<b>Aire</b>	<b>Niveau d'éclairage (en lx)</b>
<b>3.</b>	<b>QUAIS DE CHARGEMENT, MAGASINS ET ENTREPÔT</b>	
	<i>c)</i> quais (intérieurs et extérieurs), embarcadères et autres endroits où des colis et des conteneurs sont chargés ou déchargés .....	150

[12] M. Dosen a fait valoir à l'appui de sa thèse les deux motifs suivants :

- L'alinéa 3 *c*) de l'Annexe II (article 6.5) définit plus exactement l'endroit où l'accident mortel s'est produit, puisqu'il s'applique aux « quais (intérieurs et extérieurs), embarcadères et autres endroits où des colis et des conteneurs sont chargés ou déchargés », et le lieu de l'accident n'est utilisé que pour charger ou décharger des conteneurs. L'alinéa 1 *c*) de l'Annexe III (article 6.6), qui renvoie aux « [espaces à l'extérieur des immeubles] utilisés par les personnes et où circulent les appareils mobiles (i) dans [lesquels] le niveau d'activité est élevé ou moyen », ne s'applique pas étant donné la nature de l'activité de chargement de conteneurs dans une aire aussi congestionnée.
- Comme l'alinéa 3 *c*) de l'Annexe II (article 6.5) renvoie précisément à d'autres endroits où des conteneurs sont chargés ou déchargés et parce qu'il constitue l'unique renvoi, dans la Partie VI du RCSST, aux quais utilisés pour charger et décharger des conteneurs, il y a lieu d'en conclure qu'il s'applique à tous les secteurs des installations portuaires de TSI où des activités de chargement et de déchargement de conteneurs sont accomplies.

[13] M. Dosen a fait valoir que le choix par M<sup>me</sup> Yemchuk du sous-alinéa 1 *c*)(i) de l'Annexe III (article 6.6), plutôt que de l'alinéa 3 *c*) de l'Annexe II (article 6.5), s'inscrivait dans le contexte d'une série d'ambiguïtés et de contradictions énoncées dans des décisions rendues antérieurement par des agents régionaux de sécurité (ARS) et des agents d'appel sous le régime du *Code canadien du travail*, Partie II.

[14] Plus exactement, M. Dosen a renvoyé aux trois décisions suivantes rendues par des tribunaux administratifs :

- *Cerescorp Inc. et Halterm Limited*<sup>2</sup>;
- *Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et Travailleurs canadiens de l'automobile*<sup>3</sup>;
- *Association des employeurs maritimes et Syndicat des débardeurs du port de Montréal*<sup>4</sup>.

[15] Si je retiens ce qui suit des opinions et de l'interprétation formulées par M. Dosen à l'égard de ces trois décisions, je rappellerai cependant aux parties que je ne suis pas liée par quelque décision que ce soit rendue par d'autres agents d'appel, aussi valables ces décisions puissent-elles être.

[16] M. Dosen a fait valoir que la décision rendue dans l'affaire *Cerescorp Inc. et Halterm Limited* faisait droit à sa prétention selon laquelle l'alinéa 3 c) de l'Annexe II du RCSST (article 6.5) aurait dû être appliqué pour déterminer les niveaux d'éclairage requis au terminal à conteneurs de TSI-Vanterm.

[17] En ce qui concerne la décision rendue dans l'affaire *Corporation de gestion de la Voie maritime du Sain-Laurent et Travailleurs canadiens de l'automobile*, M. Dosen a d'abord déclaré qu'elle démontre que la loi est de nature corrective et, donc, qu'elle doit être interprétée de manière libérale, en vue de donner effet à l'objectif du *Code* énoncé à l'article 122.1, et libellé dans les termes suivants :

122.1 La présente partie a pour objet de prévenir les accidents et les maladies liés à l'occupation d'un emploi régi par ses dispositions.

[18] M. Dosen a affirmé que l'alinéa 3 c) de l'Annexe II (article 6.5) devrait s'appliquer à tous les secteurs du terminal à conteneurs de TSI-Vanterm, aux motifs suivants :

- Toutes les structures et activités sont reliées au chargement et au déchargement de navires de marchandises. Il s'ensuit que l'établissement entier est un « quai » ou un « embarcadère ». Les activités de chargement et de déchargement sont menées jour et nuit dans tous les secteurs, et il y a lieu de tenir compte également de toutes les circonstances dans lesquelles il y a manutention de conteneurs. Les activités ont été décrites par M. Dosen dans les termes suivants :
  - Activités de déchargement : le pont-portique portuaire décharge le navire de ses conteneurs et charge ceux-ci sur des remorques. Les conteneurs sont ensuite déchargés des remorques au moyen de pont-portiques sur pneus — chargement supérieur ou latéral (à crémaillère) — puis empilés les uns sur les autres ou sur des wagons spéciaux qui peuvent en contenir deux, empilés l'un sur l'autre;
  - Activités de chargement du navire : l'ordre inverse est suivi. Les ponts-portiques sur pneus — chargement supérieur ou latéral (à crémaillère) — chargent les remorques, qui se déplacent ensuite jusqu'à l'avant du quai, où elles sont

<sup>2</sup> *Cerescorp Inc. et Halterm Limited*, Décision du CLCAO n° 00-014, agent d'appel Serge Cadieux, 15 mai 2000.

<sup>3</sup> *Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et Travailleurs canadiens de l'automobile*, décision du CLCAO n° 03-008, agent d'appel Douglas Malanka, 4 avril 2003.

<sup>4</sup> *Association des employeurs maritimes et Syndicat des débardeurs du port de Montréal*, décision du CLCSO n° 92-003, agent régional de sécurité Bertrand Southière, 2 mars 1992.

déchargées au moyen du pont-portique portuaire, qui sert ensuite à charger les conteneurs sur le navire.

- Par le passé, un nombre considérable de travailleurs étaient embauchés pour s'occuper de plusieurs petits chargements de marchandises. Les techniques de chargement se sont mécanisées de plus en plus et les conteneurs ont fait leur apparition pour consolider les cargaisons et accroître l'efficacité au chapitre de leur manutention, de sorte que les volumes plus imposants tant par leur taille que par leur poids sont aujourd'hui la norme. Si le nombre de travailleurs a diminué, les dangers au travail, eux, se sont accrus. Il y a trente ans, lorsque le terminal a ouvert ses portes, la circulation de conteneurs en était à ses premiers pas. Les normes en matière d'éclairage qui ont alors été fixées étaient suffisamment élevées pour permettre d'empiler trois conteneurs les uns sur les autres, alors qu'on empile aujourd'hui cinq conteneurs les uns sur les autres. Il faut, pour prévenir les accidents, interpréter les termes « chargés ou déchargés » de manière qu'ils incluent non seulement le chargement et le déchargement de navires, de trains et de camions, mais également les secteurs du terminal à conteneurs de TSI-Vanterm où les conteneurs sont transportés et entreposés.
- Les travailleurs, contre-maîtres, entrepreneurs externes, vérificateurs et employés de l'Agence des services frontaliers du Canada qui travaillent dans tous les secteurs du terminal à conteneurs doivent être en mesure de vérifier ceux-ci pour y déceler les fuites, les dangers, les dommages et autres éléments suspects. Ils ont donc besoin d'un éclairage supplémentaire.

- [19] M. Dosen a affirmé également que, suivant le rapport annuel de 2004 de la BCMEA, le volume de conteneurs qui circulent dans les ports de la Colombie-Britannique a doublé au cours de chacune des cinq dernières années. En raison de cette circulation accrue de conteneurs dans le port, il est essentiel, M. Dosen a-t-il fait valoir, de mettre un éclairage suffisant à la disposition des employés de manière que leur sécurité ne soit pas compromise.
- [20] Deuxièmement, M. Dosen a souligné que le RCSST ne contient aucune définition de « quai » et de « embarcadère ». Par conséquent, ainsi que l'affaire *Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et les Travailleurs canadiens de l'automobile*, précitée, en a fait la démonstration, la règle suivante s'applique : lorsque des termes ne sont pas définis dans une loi, l'on peut se reporter aux définitions lexicographiques pour comprendre la manière d'appliquer une disposition en particulier.
- [21] Ainsi, M. Dosen a renvoyé aux définitions de « quai » (« dock ») et de « charger » (« to load ») qui sont énoncées dans le *Merriam-Webster's Collegiate Dictionary*<sup>5</sup> :

[Traduction]

Quai (« Dock ») – lieu (tel un appontement ou une plateforme) destiné au chargement ou au déchargement de marchandises. Provient du moyen anglais « docke », « dock » ou « ditch », qui tire son origine du latin « ductio » ou « ductio », l'action de charger, ce qui signifie l'amarrage d'un navire.

---

<sup>5</sup> *Merriam-Webster's Collegiate Dictionary*, neuvième édition, Merriam-Webster Inc., 1983, Springfield, USA.

Charger (« *to load* ») –

1. a : placer une charge sur ou dans un (camion);
1. b : placer dans ou sur un moyen de transport (marchandises);
2. placer une charge sur ou dans un transporteur, un appareil ou un conteneur.

- [22] M. Dosen a déclaré que l'article 6.5 à l'Annexe II semblait s'appliquer aux structures utilisées pour charger et décharger des matériaux non seulement de camions, mais également de navires.
- [23] À l'égard de la décision qui a été rendue dans l'affaire *Association des employeurs maritimes et Syndicat des débardeurs du port de Montréal*, M. Dosen s'est dit d'avis qu'elle avait privilégié une interprétation et une application du règlement qui mettaient l'accent sur les coûts d'investissement de la mise en application du règlement en question de préférence au rapport coût-efficacité des changements et des améliorations en découlant au titre de la santé et de la sécurité, qui auraient profité aux employés, puisque l'on aurait ainsi mis à leur disposition un éclairage suffisant pour qu'ils puissent accomplir leur travail de manière productive, en toute sécurité.
- [24] M. Dosen a déclaré que l'opinion que M. Southière, l'ARS, a formulée à la page 9 de sa décision susmentionnée, à savoir que « je ne crois pas qu'un quai pour navires (wharf) puisse être assimilé à une "loading platform" », est inexacte, puisque dans le seul port de Vancouver, il circule aujourd'hui près d'un million de conteneurs. En outre, lorsque M. Southière a admis que la loi, c.-à-d. l'Annexe II (article 6.5) du RCSST, ne devait pas s'appliquer aux quais maritimes, c'est néanmoins sur cette disposition que Pierre Morin, agent de santé et de sécurité, a fondé sa décision d'ordonner un éclairage minimum de 100 lx, qui n'a donné lieu à aucune contestation par le requérant à l'époque.
- [25] M. Dosen a souligné également que, dans la décision rendue dans l'affaire *Association des employeurs maritimes et Syndicat des débardeurs du port de Montréal*, précitée, les arguments des appelants reposaient sur la norme RP-7 de l'American National Standards Institute, qui prévoit ceci :
- l'éclairage minimum requis augmente avec l'âge : au fil des ans, l'œil perd peu à peu sa sensibilité à la lumière et on doit augmenter l'éclairage pour compenser;
  - lorsqu'une bonne visibilité est nécessaire, un minimum de 200 lux est requis;
  - dans la plupart des industries, les niveaux recommandés varient de 50 à 200 lux pour les entrepôts.
- [26] M. Dosen n'a pu souscrire à l'opinion de M. Southière selon laquelle, puisque les normes susmentionnées reposaient « sur les niveaux nécessaires pour l'efficacité et le confort », la preuve produite par les requérants avait suffisamment d'importance pour influencer sur sa décision. Puisque l'objectif du *Code* est d'assurer la sécurité des employés et que la manutention sécuritaire et efficace des conteneurs est tributaire de diverses conditions, ces conditions devraient être prises en considération.
- [27] M. Dosen s'est reporté à l'*Encyclopédie de sécurité et de santé au travail* de l'Organisation internationale du travail (OIT) pour attirer l'attention sur le besoin



complexe et nécessaire d'installer un éclairage considérable de manière que les employés travaillent en sécurité et de manière efficace. Ainsi que l'on peut le lire au chapitre 46 du volume 1 de l'Encyclopédie, les facteurs qui devraient être pris en considération en plus du niveau d'éclairage sont les suivants :

- i. Le facteur de réflexion de l'objet et de son environnement;
- ii. Les différences avec la lumière naturelle dans la journée;
- iii. Le besoin d'utiliser un éclairage dans la journée;
- iv. L'âge du travailleur.

[28] M. Dosen a ajouté que l'intensité et la congestion de la circulation au terminal à conteneurs de TSI-Vanterm la nuit de l'accident n'étaient pas inhabituelles. Il les a décrites dans les termes suivants :

Le pont-portique peut décharger un conteneur toutes les deux minutes. Il arrive souvent que deux ponts-portiques déchargent des conteneurs directement sur la voie ferrée. Un autre pont-portique peut effectuer le déchargement de conteneurs qui doivent être entreposés près de la voie ferrée. D'autres navires sont à l'œuvre et déchargent des conteneurs sur des remorques, qui doivent accéder aux allées vers l'ouest en provenance de l'est et qui doivent franchir également la voie ferrée. D'autres remorques doivent, une fois arrivées à la voie ferrée, revenir sur leurs pas pour reprendre leur place dans le parc et y recevoir plus de conteneurs pour la voie ferrée. Des appareils de chargement latéral peuvent transporter des conteneurs vides qui seront entreposés près de la voie ferrée. S'ajoutent à cela les contre-maître et les employés chargés d'effectuer des vérifications, qui se déplacent en camionnette dans ce secteur. La prévention de la congestion n'est donc guère possible.

[29] Étant donné tous les arguments susmentionnés, M. Dosen a déclaré que lorsqu'un travail d'une nature semblable est accompli dans un secteur différent d'un quai, les questions de sémantique ne peuvent se substituer à une perspective raisonnable à l'égard de la santé et la sécurité des travailleurs.

### **Arguments de l'intimée**

[30] M<sup>e</sup> Harvey S. Delaney a répondu aux observations écrites des appelants pour le compte de TSI Terminal Systems Inc. Je retiens ce qui suit de ses observations écrites.

[31] M<sup>e</sup> Delaney a déclaré que l'accident s'est produit à l'intersection de deux allées, à l'extérieur d'un immeuble, où circulent et des personnes et des appareils mobiles. En outre, il a affirmé que ce secteur n'était pas une aire de quais ou d'embarcadères ni un endroit où des conteneurs étaient chargés ou déchargés. Il a ajouté que l'accident s'est produit exactement là où circulaient des appareils mobiles.

[32] M<sup>e</sup> Delaney a déclaré également que personne ne conteste que l'aire en question était utilisée par les personnes, qu'il y circulait des appareils mobiles ou que le niveau

d'activité y était élevé ou moyen. Il a ajouté que, dans les faits, l'établissement au complet de TSI n'est pas réputé être un « quai » ou un « embarcadère », et que la norme appropriée a été appliquée à l'espace en question.

- [33] M<sup>e</sup> Delaney a déclaré également que le règlement ne prescrit pas l'endroit où l'immeuble doit être situé pour que l'alinéa 1 c) de l'Annexe III (article 6.6), s'applique.
- [34] Dans les circonstances, M<sup>e</sup> Delaney a maintenu que l'article 6.6 du RCSST était celui qui indiquait correctement le niveau d'éclairage dans cet endroit précis du terminal à conteneurs de TSI-Vanterm.
- [35] À l'appui de sa thèse, M<sup>e</sup> Delaney a renvoyé à la décision rendue dans l'affaire *Association des employeurs maritimes et Syndicat des débardeurs du port de Montréal*, précitée, dans laquelle l'on a déterminé que l'alinéa 3 c) de l'Annexe II (article 6.5), ne s'appliquait pas aux quais. Comme la décision rendue à l'époque est directement liée aux normes qui sont en cause dans la présente affaire, M<sup>e</sup> Delaney s'est dit d'avis qu'il n'y a aucune raison d'y déroger.
- [36] M<sup>e</sup> Delaney a déclaré que le Règlement ne manque pas de clarté parce que, lorsqu'ils sont lus en conjonction avec les titres de rubrique dont ils relèvent, les termes énoncés dans les annexes de la partie VI du RCSST sont clairs, et la conclusion tirée dans l'affaire *Association des employeurs maritimes et Syndicat des débardeurs du port de Montréal*, précitée, appuie cette thèse.
- [37] M<sup>e</sup> Delaney s'est reporté à la décision rendue dans l'affaire *Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et Travailleurs canadiens de l'automobile*, précitée. La disposition en cause dans cette affaire ne renvoie pas aux mêmes termes que l'Annexe II, qui n'inclut que les quais et les embarcadères. Donc, la présente affaire s'en distingue à première vue.
- [38] M<sup>e</sup> Delaney a ajouté que les rédacteurs de la loi ont jugé approprié d'établir des normes différentes au niveau de l'éclairage, selon les circonstances dans lesquelles se retrouvent le travailleur et les activités qui sont effectuées. Sur ce fondement, M<sup>e</sup> Delaney a déclaré que le législateur ne souhaitait manifestement pas qu'il n'y ait aucune distinction au chapitre des niveaux d'éclairage.
- [39] M<sup>e</sup> Delaney a affirmé en outre que la décision rendue dans l'affaire *Association des employeurs maritimes et Syndicat des débardeurs du port de Montréal*, précitée, ne donne aucune interprétation contradictoire ou ambiguë du règlement. M. Southière, l'ARS, a interprété la loi clairement, se fondant sur une interprétation ordinaire du document, et les conclusions dans cette décision concernent la question même qui est soulevée dans la présente affaire.

### **Arguments de l'intervenante**

- [40] M<sup>e</sup> Jason P. Koshman a répondu aux observations écrites des appelants pour le compte de la BCMEA. Je retiens ce qui suit de ses observations écrites.

- [41] M<sup>e</sup> Koshman a contesté l'argument des appelants selon lequel l'alinéa 3 c) de l'Annexe II du RCSST (article 6.5) doit être interprété de manière qu'il s'applique à la totalité des 76 acres sur lesquelles s'étend le terminal à conteneurs de TSI-Vanterm, pour les motifs suivants.
- [42] M<sup>e</sup> Koshman a indiqué dans un premier temps que la jurisprudence ne laisse aucun doute que les principes d'interprétation législative élaborés par les tribunaux s'appliquent également aux règlements. Il s'est reporté aux sources suivantes :
- Pierre-André Côté, *The Interpretation of Legislation in Canada*, 3<sup>e</sup> éd., (Toronto: Carswell, 2000), p. 24, citant *Dubac v. Cite de rouyan*, [1973] C.A. 1128;
  - *Hodgkins v. The King* (1921), 20 Ex. C.R. 454;
  - *Union Gas Co. of Canada Ltd. v. Township of South Cayuga*, [1952] O.W.N. 201 (C. Cté Ont.), 203 (motifs du juge Kinnear);
  - *McCaffry v. Law Society of Alberta*, [1941] 1 D.L.R. 213 (D.A. Alb.), 222 (motifs du juge McGillivray);
  - *Martin v. Beef Stabilization Appeal Committee*, (1986), 48 Sask. R. 89 (B.R. Sask.);
  - *C.S.P. Foods v. Canadian Transport Commission*, (1982), 42 N.R. 123 (C.A.F.), 128 (motifs du juge Urie).
- [43] M<sup>e</sup> Koshman a ajouté que, suivant une règle d'interprétation législative, le titre peut façonner et limiter le sens des dispositions qui le suivent. Il a renvoyé aux sources suivantes :
- Côté, *ibid.*, p. 63, citant *R. c. Lucas*, [1988] 1 R.C.S. 439, 463;
  - *Barreau du Haut-Canada c. Skapinker*, [1984] 1 R.C.S. 357;
  - *Skoke-Graham c. La Reine*, [1985] 1 R.C.S. 106;
  - *Canadien Pacifique Limitée c. Procureur général du Canada*, [1986] 1 R.C.S. 678;
  - *Robins c. La Reine*, [1982] C.A. Qué. 143;
  - *Gall c. Canada (P.G.)*, [1995] 2 C.F. 413, 425 (C.A.F.);
  - *Canadian Turbo (1993) Ltd. v. Minister of National Revenue* (1997), 206 N.R. 164 (C.A.F.);
  - *Re African Lion Safari & Game Farm Ltd.* (1987), 37 D.L.R. (4<sup>th</sup>) 80 (C.A. Ont.);
  - *Lawrie v. Rathburn* (1877), 38 U.C.Q.B. 255;
  - *A.-G. Canada v. Jackson*, [1945] 2 D.L.R. 438, 440 (C.S. N.-B.) infirmée pour d'autres motifs dans [1946] R.C.S. 489;
  - *Stephenson v. Parkdale Motors*, [1924] 3 D.L.R. 663, 665 (C.S. Ont.);
  - *R. c. Lovis*, [1975] 2 R.C.S. 294;
  - *Augers v. Corporation de la Paroisse de St-Paul-l'Ermitte*, [1942] Que. K.B. 725;
  - *Desrosiers c. La Reine*, [1975] C.F. 91 (1<sup>re</sup> inst.);
  - *Re Clearwater Election* (1913), 12 D.L.R. 598 (C.A. Alb.);
  - *R. v. Rockert* (1977), 74 D.L.R. (3d) 457 (C.A. Ont.);

- *Re Sam Richman Investments (London)* (1975), 52 D.L.R. (3d) 655 (H.C. Ont.);
- *Acme Village School District c. Steele-Smith*, [1933] R.C.S. 47, 64;
- Ruth Sullivan, *Sullivan and Driedger on the Construction of Statutes*, 4<sup>e</sup> éd. Markham: LexisNexis Canada Inc. (2006), pp. 306 à 308, citant *R. v. Lones* (1992), 69 C.C.C. (3d) 289 (C.S.C.);
- *Re Peters and District of Chilliwack* (1987), 43 D.L.R. (4<sup>th</sup>) 523 (C.A. C.-B.).

- [44] Étant donné la jurisprudence susmentionnée, M<sup>e</sup> Koshman s'est dit d'avis qu'à l'alinéa 3 c) de l'Annexe II (article 6.5), le passage « quais (intérieurs et extérieurs), embarcadères et autres endroits où des colis et des conteneurs sont chargés ou déchargés », doit être interprété à la lumière des titres qui figurent à l'Annexe II.
- [45] Aux dires de M<sup>e</sup> Koshman, il est évident que tous les titres des articles de l'Annexe II (article 6.5) concernent des immeubles ou des structures similaires. En conséquence, l'article 3 de l'Annexe II doit être interprété de manière qu'il se rapporte aux immeubles ou à des structures similaires, et le renvoi à des « quais, embarcadères et autres endroits » à l'alinéa 3 c) doit être interprété comme se rapportant exclusivement aux immeubles, p. ex. un quai de chargement à l'arrière d'un entrepôt ou un embarcadère rattaché à un immeuble.
- [46] De l'avis de M<sup>e</sup> Koshman, l'interprétation susmentionnée est conforme aux sens ordinaire que l'on donne au terme « quai » et « quai de chargement ». À l'appui de sa thèse, il a renvoyé au *Canadian Dictionary*<sup>6</sup>, où les termes « quai » et « quai de chargement » sont définis dans les termes suivants :

[Traduction]

« quai »

*Nom* **1** *Amér. du N.* poste d'accostage d'un navire, jetée. **2** plan d'eau encloisonné artificiellement pour le chargement, le déchargement et la réparation de navires, **3** (*pl.*) série de quais avec jetées et bureaux; a chantier maritime **4** *Amér. du N* = QUAI DE CHARGEMENT. **5** = CALE SÈCHE.

« quai de chargement »

*Nom* *Amér. du N.* Plateforme surélevée, p. ex. dans un entrepôt etc., à partir de laquelle des camions ou des wagons sont chargés ou déchargés.

[je souligne]

- [47] En outre, bien qu'il ait maintenu que les tribunaux canadiens avaient délaissé l'application rigide des définitions lexicographiques aux fins d'interpréter les lois, M<sup>e</sup> Koshman a indiqué que ces définitions peuvent aider et continuent d'aider à comprendre le sens ordinaire des termes utilisés dans les lois et dans les règlements.
- [48] À cet égard, M<sup>e</sup> Koshman a déclaré que le « quai de chargement » signifie, dans son sens ordinaire, une surface surélevée rattachée à un immeuble quelconque ou structure similaire, utilisée pour charger et décharger des marchandises. Comme les termes

---

<sup>6</sup> *Oxford Canadian Dictionary*, 2<sup>e</sup> édition, Oxford University Press

« quais » ou « embarcadères » ou « autres endroits » à l'alinéa 3 c) de l'Annexe II doivent être interprétés dans les limites des paramètres fixés par le titre « Quais de chargement, magasins et entrepôts », leur sens ordinaire est le même que celui de « quai de chargement », qui figure sous le titre de l'article 3.

- [49] M<sup>e</sup> Koshman a déclaré que, parmi les trois catégories énoncées sous le titre de l'article 3 de l'Annexe II, seul le terme « quai de chargement » peut être considéré comme étant susceptible d'englober le terminal à conteneurs de TSI-Vanterm, qui est un terrain extérieur de 76 acres à usages multiples.
- [50] M<sup>e</sup> Koshman a ajouté que le terminal à conteneurs de TSI-Vanterm n'est manifestement pas un « magasin », ni un « entrepôt ». Ainsi qu'il a été mentionné précédemment, puisque, suivant une règle d'interprétation législative, le titre de l'article 3 de l'Annexe II limite le sens des dispositions qui le suivent, il ne peut être interprété comme étant un « quai de chargement ».
- [51] En conséquence, M<sup>e</sup> Koshman s'est-il dit d'avis, le terminal à conteneurs de TSI-Vanterm ne peut être interprété de manière qu'il ait le même sens que « quais » ou « autre endroit » aux fins de l'application de l'alinéa 3 c) de l'Annexe II. Donc, a-t-il ajouté, il va presque sans dire que, le terminal à conteneurs de TSI-Vanterm étant exclu de la portée de l'objet du titre de l'article 3, et ce titre façonnant le sens et l'interprétation à donner aux termes des dispositions qui le suivent, le terminal à conteneurs de TSI-Vanterm ne peut être un « quai » ni un « autre endroit » au sens de l'alinéa 3 c) de l'Annexe II (article 6.5) du RCSST.
- [52] En outre, compte tenu de la règle d'interprétation législative susmentionnée, suivant laquelle, dans les cas où un terme générique suit une liste de termes spécifiques, l'interprétation du terme générique doit être limitée par les termes spécifiques, M<sup>e</sup> Koshman a maintenu que l'expression « autres endroits » à l'alinéa 3 c) de l'Annexe II ne peut être un terme fourre-tout qui, d'une manière ou d'une autre, saisit quelque chose comme le terminal à conteneurs de TSI-Vanterm, qui n'est pas un « quai ». Cette limite relative à d'« autres endroits » est particulièrement valide étant donné que les titres qui figurent dans l'Annexe limitent l'expression. Cet argument logique a été appuyé par la décision rendue dans l'affaire *Association des employeurs maritimes et Syndicat des débardeurs du port de Montréal*, susmentionnée.
- [53] M<sup>e</sup> Koshman a déclaré que, dans l'affaire *Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et Travailleurs canadiens de l'automobile*, précitée, la loi a été interprétée de manière libérale pour que le règlement vise également les circonstances dans lesquelles, de l'avis de l'agent d'appel, il devait s'appliquer. Dans la situation contraire, la loi n'aurait pas couvert les circonstances que, de l'avis de l'agent d'appel, elle était logiquement destinée à couvrir.
- [54] Toutefois, M<sup>e</sup> Koshman a affirmé que la question en l'espèce est de savoir quelle norme réglementaire doit être appliquée, et qu'il ne conviendrait pas dans les circonstances pour l'agent d'appel d'appliquer la même règle mentionnée précédemment concernant l'interprétation libérale des lois correctives.

- [55] De l'avis de M<sup>e</sup> Koshman, les termes « chargés ou déchargés » à l'alinéa 3 c) de l'Annexe II ne renvoient pas au type d'activités qui sont menées au terminal à conteneurs de TSI-Vanterm, car ce dernier est une voie de circulation où les conteneurs — déjà chargés dans un autre endroit — arrivent, sont entreposés temporairement, puis sont envoyés vers leur destination.
- [56] Sur ce fondement, M<sup>e</sup> Koshman a déclaré que l'alinéa 3 c) de l'Annexe II ne mentionne nulle part le chargement de « navires », de « trains » ou de « camions », et qu'il ne vise que les quais où les « colis » et « conteneurs » sont chargés et déchargés. À son avis, cette expression est simplement un sujet sans objet direct (ou indirect) et, du point de vue grammatical, s'il est dénué d'un objet direct, le (dé-)chargement visé à l'alinéa 3 c) ne peut qu'être réfléchi, ce qui signifie qu'il renvoie à l'action de remplir et de vider les « colis » et les « conteneurs » eux-mêmes.
- [57] M<sup>e</sup> Koshman a dit croire, après avoir passé en revue les normes d'éclairage prévues aux Annexes II et III du RCSST, qu'il semble exister une tendance générale, suivant laquelle il faut un éclairage de plus de 100 lx lorsque, pour effectuer leur travail, les travailleurs doivent faire un examen — de bon à excellent —, et de moins de 100 lx lorsque l'efficacité du travail et la sécurité au travail dépendent moins fondamentalement de la nécessité d'effectuer un examen soigné. En conséquence, il a déclaré que l'Annexe II nécessite un éclairage de 250 lx lorsque les colis sont vérifiés ou triés fréquemment, mais de 30 lx seulement lorsque les marchandises sont entreposées en vrac, et de 75 lx seulement lorsque les colis sont rarement vérifiés ou triés.
- [58] En outre, M<sup>e</sup> Koshman a écrit que le chargement ou le déchargement de conteneurs et de colis d'un navire se rapproche davantage, sur le plan des exigences en matière d'éclairage, des activités/endroits décrits dans la catégorie qui nécessite 100 lx, que des activités/endroits qui nécessitent un éclairage minimum de 150 lx. De l'avis de M<sup>e</sup> Koshman, cela signifie que le chargement et le déchargement du contenu de colis ou de conteneurs est très semblable à d'autres formes d'activités pour lesquelles il est nécessaire d'utiliser 150 lx et que, logiquement, il est raisonnable d'en conclure que l'alinéa 3 c) de l'Annexe II s'applique au chargement et au déchargement de conteneurs et de colis par opposition au chargement et au déchargement de conteneurs et de colis de navires. Toute autre interprétation privilégierait une norme d'éclairage aux termes de l'alinéa 3 c) qui ne serait pas conforme aux conditions d'éclairage prévues dans d'autres parties de l'Annexe II.
- [59] M<sup>e</sup> Koshman a affirmé également que les Annexes I et IV ne pouvaient de toute évidence s'appliquer aux activités du terminal à conteneurs de TSI-Vanterm, ni d'ailleurs l'Annexe II, lorsqu'on l'examine avec soin. En conséquence, l'Annexe III de l'article 6.6 du RCSST, qui vise les aires d'utilisation générale, et l'article 1 de celui-ci, qui s'applique aux aires extérieures, est l'Annexe qui, logiquement, doit s'appliquer.
- [60] Pour tous les motifs qui précèdent, M<sup>e</sup> Koshman a déclaré que l'alinéa 1 c)(i) de l'Annexe III (article 6.6) du RCSST est la norme minimale applicable au terminal à conteneurs de TSI-Vanterm.

## Arguments des appelants en réplique

- [61] M<sup>e</sup> Jeff Conway a répliqué aux observations écrites produites par l'intimée et l'intervenante pour le compte de D. Dosen. Je retiens ce qui suit de ses observations écrites en réplique.
- [62] M<sup>e</sup> Conway a déclaré que plaider en faveur de l'application de l'alinéa 1 c) de l'Annexe, qui figure sous le titre « Espaces à l'extérieur des immeubles », tout en faisant valoir qu'il n'existe aucune exigence au chapitre de l'endroit où se trouve l'« immeuble », risque de mener à un résultat déraisonnable, puisque l'extérieur de l'immeuble en question a alors une portée illimitée. En conséquence, pour déterminer quelle Annexe est appropriée, il faut nécessairement appliquer raisonnablement l'expression « espaces à l'extérieur des immeubles ».
- [63] M<sup>e</sup> Conway a admis qu'un quai de chargement en particulier et une aire d'utilisation générale ont été évalués pour en arriver à la décision rendue dans l'affaire *Association des employeurs maritimes et Syndicat des débardeurs du port de Montréal*, précitée. Toutefois, ces aires ne devraient pas être considérées comme étant déterminantes aux fins de répondre à toutes les questions d'éclaircissement suffisant pour des quais de chargement et autres aires. Lorsque l'agent régional de sécurité a statué dans sa décision qu'en examinant une situation hypothétique où les alinéas 3 c) de l'Annexe II et 1 c) et d) de l'Annexe III sont appliqués, la « prescription la moins onéreuse » devrait être utilisée, cet argument était contraire aux objectifs du *Code* et crée un précédent que l'agente d'appel dans la présente affaire n'est pas tenue de suivre.
- [64] M<sup>e</sup> Conway a admis que, si l'on donne au *Code* un sens simple et ordinaire, les quais et les embarcadères doivent relever de l'expression « quais de chargement, magasins et entrepôts ». Si l'espace en question n'est pas un quai ou un embarcadère, l'alinéa 3 c) de l'Annexe II renvoie aussi à d'« autres endroits », ce qui prouve la vaste portée de cet alinéa.
- [65] En outre, M<sup>e</sup> Conway a-t-il déclaré, la décision rendue dans l'affaire *Cerescorp Inc. et Halterm Limited*, précitée, est très pertinente relativement à la question de la clarté, car l'auteur y a examiné les conditions d'éclaircissement sous le régime du *Code* et a, au paragraphe 11, renvoyé à des niveaux d'éclaircissement aux terminaux qui, de manière générale, étaient conformes à l'article 6.5 du Règlement.
- [66] En réponse à l'argument de l'intervenante suivant lequel il y a lieu d'interpréter rigoureusement les termes « quais, embarcadères et autres endroits » à l'alinéa 3 c) de l'Annexe II, de manière à les lier aux immeubles, en partie parce que, de l'avis de M<sup>e</sup> Koshman, tous les titres d'articles qui figurent à l'Annexe II concernent des immeubles et des structures similaires, M<sup>e</sup> Conway a déclaré que l'Annexe III renvoie, entre autres titres, à des « espaces à l'extérieur des immeubles », des « salles de premiers soins », des « locaux réservés aux soins personnels », des « salles des chaudières » et des « vestibules et halls d'entrée ». Donc, l'Annexe III serait *a fortiori* lié à des immeubles. Il a ajouté qu'il serait illogique d'en conclure que les Annexes I à IV laissent peu de place à l'éclaircissement dans les aires qui ne sont pas liées à des immeubles, ce que le législateur

n'avait certes pas l'intention de faire; pour cette raison, M<sup>e</sup> Conway a jugé cette interprétation invalide.

- [67] M<sup>e</sup> Conway a déclaré également que l'interprétation suivant laquelle les termes « quais, embarcadères et autres endroits » mentionnés à l'alinéa 3 c) de l'Annexe II sont clairement équivalents aux « quais de chargement » mentionnés sous le titre de l'article 3 porte atteinte à la présomption qui existe à l'encontre de la tautologie, dont il est question au paragraphe 159 de *R. Sullivan, Driedger on the Construction of Statutes*<sup>7</sup>. Selon cette présomption, il faut supposer que le législateur s'abstient de recourir à des termes superflus ou dénués de sens. Ainsi, il serait superflu de répéter le même concept (« quais de chargement ») mentionné dans le titre avec des termes différents sous celui-ci sous le régime de l'alinéa 3 c). Il faut supposer que les termes ont des sens différents.

### Analyse et décision

- [68] Dans la présente affaire, il y a lieu de déterminer si le renvoi par M<sup>me</sup> Yemchuk, l'agente de santé et de sécurité, au sous-alinéa 1 c)(i) de l'Annexe III du RCSST (article 6.6) dans le premier volet de son instruction, a été appliqué erronément au moment de son enquête aux lieux de l'accident mortel.
- [69] Il faut dire que seuls les lieux de l'accident mortel ont fait l'objet d'une enquête et de tests par M<sup>me</sup> Yemchuk. Ma décision ne portera donc que sur ces lieux, puisque ce sont ceux qui sont visés dans l'instruction de M<sup>me</sup> Yemchuk.
- [70] Pour me prononcer sur la présente affaire, je dois d'abord prendre en considération la preuve factuelle dont j'ai été saisie, la jurisprudence produite ainsi que les dispositions législatives pertinentes.
- [71] La preuve permet d'établir que l'accident s'est produit dans le parc de stockage extérieur de conteneurs du terminal à conteneurs de TSI-Vanterm au port de Vancouver, à l'intersection de deux allées ou corridors délimités dans le parc en question aux fins de la circulation du matériel motorisé de manutention des conteneurs. La preuve permet d'établir également qu'à l'époque, TSI permettait aux personnes d'emprunter ces corridors pour se rendre à pied à leur lieu de travail ou à l'endroit où se trouvait leur matériel de manutention.
- [72] L'aire mentionnée précédemment n'est manifestement pas un espace à bureau assujéti à l'article 6.4 du RCSST, « Éclairage — Espaces à bureau », ni un poste de travail ou un terminal à écran de visualisation (TEV) visé à l'article 6.7, « Éclairage — TEV », ni une aire de trafic ou un poste de stationnement visé à l'article 6.8, « Éclairage — Aires de trafic et postes de stationnement », ni un objet d'exposition ou une pièce d'archivage visé à l'article 6.9, « Éclairage — Objets d'exposition et pièces d'archivage ». La question est donc celle de savoir si l'aire relève de l'article 6.5, « Éclairage — Espaces industriels », et de son Annexe II, ou de l'article 6.6, « Éclairage — Aires générales », et de son Annexe III.

---

<sup>7</sup> *R. Sullivan, Driedger on the Construction of Statutes*, 3<sup>e</sup> éd., Vancouver, Butterworths, 1994.



[73] L'expression « espaces industriels » n'étant pas définie dans le *Code* ou dans le RCSST, je me reporterai aux définitions lexicographiques pour définir ce terme et déterminer si l'article 6.5 du RCSST s'applique.

[74] *The Dictionary of Canadian Law*<sup>8</sup> définit « activité industrielle » et « établissement industriel » dans les termes suivants :

[Traduction]

ACTIVITÉ INDUSTRIELLE. 1. Établissement, travail ou activité, quel qu'il soit, dans tout secteur, commerce ou occupation, ou s'y rapportant. 2. Inclut notamment (i) les mines, carrières et autres ouvrages utilisés pour l'extraction de minéraux, (ii) les secteurs d'activité économique dans lesquels des articles sont fabriqués, modifiés, nettoyés, réparés, décorés, finis, adaptés à la vente, brisés ou démolis, ou dans lesquels des minéraux sont transformés, notamment la construction de navires et la production, transformation et transmission d'électricité et de force motrice de quelque nature que ce soit, (iii) la construction, la reconstruction, l'entretien, la réparation, la modification ou la démolition de tout immeuble, voie ferrée, tramway, havre, quai, jetée, canal, voie navigable intérieure, route, tunnel, pont, viaduc, canalisation d'égout, canal de drainage, puits, installation télégraphique ou téléphonique, établissement électrique, usine à gaz, réseau d'aqueducs, ou travail de construction, de même que la préparation en vue de jeter les fondations de l'un ou l'autre de ces travaux ou structures, et (iv) le transport de passagers ou de marchandises par la voie terrestre, ferroviaire ou maritime (intérieure), notamment la manutention de marchandises à des quais, embarcadères et entrepôts, exception faite du transport fait à la main.

ÉTABLISSEMENT INDUSTRIEL. Bâtiment utilisé pour l'assemblage, la fabrication, la confection, le traitement, la réparation ou le stockage de biens ou de matériaux ou pour la production, la conversion, le traitement ou le stockage d'énergie, de déchets ou de ressources naturelles. Lois de l'Ontario.

[je souligne]

[75] Compte tenu de ces définitions, j'en arrive à la conclusion qu'aux fins de l'application de l'article 6.5 du RCSST, « Espaces industriels » inclut l'aire de stockage extérieur de marchandises ou de matériaux où des activités de manutention sont accomplies.

[76] De plus, étant donné les mêmes définitions, j'en arrive à la conclusion que le parc de stockage extérieur où des activités de manutention sont accomplies n'est pas une « aire générale » et que, pour cette raison, il ne relève pas de l'article 6.6 du RCSST.

[77] Il ne fait aucun doute que l'accident ne s'est pas produit dans un garage, ainsi qu'il est mentionné à l'article 1 de l'Annexe II (article 6.5) du RCSST, ni dans un laboratoire, au sens de l'article 2, ni dans un atelier d'usinage ou de menuiserie au sens de l'article 4, ni dans une aire de fabrication et de traitement au sens de l'article 5, ni dans une aire de

---

<sup>8</sup> *The Dictionary of Canadian Law*, 3<sup>e</sup> édition, Thomson-Carswell.

service au sens de l'article 6. Donc, il y a lieu de déterminer également dans la présente affaire si les lieux en question relèvent de l'article 3 de l'Annexe II, « QUAIS DE CHARGEMENT, MAGASINS ET ENTREPÔTS ».

[78] Les termes « quais de chargement » et « entrepôts » n'étant pas définis dans le *Code* ou le RCSST, je me fonderai sur leur sens lexicographique pour déterminer si l'article 3 de l'Annexe II (article 6.5) du RCSST s'applique.

[79] *The Dictionary of Canadian Law, supra*, définit « espace de chargement » et « entrepôt » dans les termes suivants :

[Traduction]

ESPACE DE CHARGEMENT. Désigne un espace a) qui fait partie du lot où se trouve un bâtiment ou qui est contigu à un ensemble de bâtiments, b) qui est destiné au stationnement provisoire d'un véhicule commercial durant le chargement ou le déchargement de matériaux ou de marchandises, et c) qui donne sur une rue, une ruelle ou autre voie d'accès. Règlement du Canada.

ENTREPÔT. *n.* 1. "... (P)eut servir à la réception de marchandises sur dépôt à l'ordre du déposant, ou de dépôt en vue du stockage de larges quantités de marchandises destinées à la vente en gros ou de bâtiment contenant de larges quantités de marchandises ou de matériaux, et accessoire à une entreprise de vente en gros ou au détail..." » *Evans v. British Columbia Electric Railway* (1914), 7 W.W.R. 121, p. 122 (C.S.C.-B.), motifs du juge Schultz. 2. Tout endroit, que ce soit une maison, un hangar, un parc, quai, bassin ou autre endroit où des marchandises importées peuvent être déposées, conservées et protégées, sans le paiement de droits. 3. Bien-fonds utilisé comme dépôt, magasin ou hangar pour l'entreposage de marchandises. La présente définition inclut un bâtiment ou une construction à partir duquel des marchandises sont distribuées aux fins de la vente hors de ces lieux mais exclut un bâtiment ou une construction dont l'objet primaire est la vente de marchandises au public. *Loi de l'impôt sur les concentrations commerciales*, L.R.O. 1990, ch. C-16, art. 1, mod.

[je souligne]

[80] De plus, d'après les documents déposés par D. Dosen, le *Merriam-Webster's Ninth New Collegiate Dictionary, supra*, définit le verbe « charger » dans les termes suivants :

Charger (« *to load* ») –

1. a : placer une charge sur ou dans un (camion);
1. b : placer dans ou sur un moyen de transport (marchandises);
2. placer une charge sur ou dans un transporteur, un appareil ou un conteneur.

[81] M<sup>e</sup> Koshman a renvoyé également au *Oxford Canadian Dictionary, supra*, où l'expression « quai de chargement » est définie dans les termes suivants :

[Traduction]

« quai de chargement »

*Nom Amér. du N.* Plateforme surélevée, p. ex. dans un entrepôt etc., à partir de laquelle des camions ou des wagons sont chargés ou déchargés.

- [82] Compte tenu des définitions qui précèdent, le lieu de l'accident mortel ne peut, à mon avis, être considéré comme étant un « quai de chargement », surtout compte tenu du fait que la preuve permet d'établir, ainsi qu'il a été mentionné précédemment, que les activités accomplies au parc de stockage de conteneurs du terminal à conteneurs de TSI-Vanterm ne constituent pas des activités de chargement ou de déchargement de conteneurs, mais bien des activités de manutention de conteneurs.
- [83] Toutefois, le terme « entrepôt », tel qu'il a été défini précédemment, désigne notamment le bien-fonds utilisé comme dépôt pour l'entreposage de marchandises ou tout endroit, notamment un parc, où des marchandises peuvent être déposées ou conservées. Sur ce fondement, j'en arrive à la conclusion que le terme « entrepôt » que l'on trouve à l'article 3 de l'Annexe II (article 6.5) inclut le parc de stockage extérieur de conteneurs semblable à celui où l'accident mortel s'est produit.
- [84] Se pose donc la question de savoir de quelle partie de l'article 3 de l'Annexe II (article 6.5), le lieu de l'accident mortel relève.
- [85] Si j'examine la description des aires qui sont visées à l'article 3 de l'Annexe II, j'en arrive à la conclusion que les « autres endroits où les colis et les conteneurs sont chargés ou déchargés » dont il est question à l'alinéa 3 c) ne visent pas l'endroit où l'accident mortel s'est produit, parce que les activités accomplies à cet endroit en particulier se rapportent à la manutention de conteneurs, et non à leur chargement et à leur déchargement.
- [86] En outre, je crois que ni l'alinéa 3 a), « aires dans lesquelles les colis sont fréquemment vérifiés ou triés », ni l'alinéa 3 b), « aires dans lesquelles les colis sont rarement vérifiés ou triés », ni l'alinéa 3 d), « aires dans lesquelles du grain ou des matières granulées sont chargés ou déchargés en vrac », ni l'alinéa 3 f), « aires dans lesquelles sont entreposées des marchandises de nature différente », ne s'appliquent au lieu où l'accident s'est produit, car n'y étaient entreposés aucun colis, aucun grain ou matière granulée, et aucune marchandise de nature différente. Le fait est que seuls des conteneurs étaient stockés à cet endroit.
- [87] Pour cette raison et parce que cet article renvoie expressément à des aires où les marchandises entreposées sont toutes de même nature et en grandes quantités, je crois que l'endroit où l'accident s'est produit est visé à l'alinéa 3 e) de l'Annexe II (article 6.5) du RCSST, c'est-à-dire qu'il correspond à des « aires dans lesquelles sont entreposées en vrac des marchandises ou dans lesquelles sont entreposées des marchandises de même nature ».
- [88] L'article 6.5, Annexe II, de la Partie VI du RCSST, est libellé dans les termes suivants :

## Éclairage – Espaces industriels

- 6.5 À moins qu'il ne s'agisse de l'aire visée aux articles 6.7 ou 6.9, le niveau moyen d'éclairage d'une aire visée à la colonne I de l'annexe II ne peut être inférieur au niveau établi à la colonne II.

### ANNEXE II (art. 6.5)

#### NIVEAUX D'ÉCLAIREMENT DANS LES ESPACES INDUSTRIELS

Article	Colonne I Aire	Colonne II Niveau d'éclairage (en lx)
<b>3.</b>	<b>QUAIS DE CHARGEMENT, MAGASINS ET ENTREPÔTS</b>	
	a) Aires dans lesquelles les colis sont fréquemment vérifiés ou triés.....	250
	b) Aires dans lesquelles les colis sont rarement vérifiés ou triés.....	75
	c) quais (intérieurs et extérieurs), embarcadères et autres endroits où des colis et des conteneurs sont chargés ou déchargés.....	150
	d) aires dans lesquelles du grain ou des matières granulées sont chargés ou déchargés en vrac.....	30
	e) <u>aires dans lesquelles sont entreposées en vrac des marchandises ou dans lesquelles sont entreposées des marchandises de même nature</u> .....	30
	f) Aires dans lesquelles sont entreposées des marchandises de nature différente.....	75
	g) toute autre aire.....	10

[je souligne]

- [89] J'en arrive donc à la conclusion que le sous-alinéa 1 c)(i) de l'Annexe III du RCSST (article 6.6), auquel M<sup>me</sup> Yemchuk a renvoyé dans le premier volet de son instruction, a été erronément appliqué, au moment de son enquête, à l'endroit où l'accident mortel s'est produit. L'agente de santé et de sécurité aurait dû renvoyer à l'alinéa 3 e) de l'Annexe II du RCSST (article 6.5).

- [90] En conséquence, ainsi que le permet le paragraphe 146.1(1) du *Code canadien du travail*, je modifie le premier volet de l'instruction formulée par M<sup>me</sup> Yemchuk ainsi qu'il est indiqué dans la nouvelle instruction jointe.
- [91] Je demande également à M<sup>me</sup> Yemchuk ou à un autre agent de santé et de sécurité de s'assurer que TSI se conforme à cette nouvelle instruction.

---

Katia Néron  
Agente d'appel

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

**INSTRUCTION À L'EMPLOYEUR EN VERTU DES ALINÉAS 145(1)a) et b)**

Par suite d'un appel interjeté en vertu de l'article 146 du *Code canadien du travail*, Partie II, l'agente d'appel soussignée a, en conformité avec l'article 146.1, effectué l'examen du premier volet de l'instruction formulée par Marlene Yemchuk, agente de santé et de sécurité, le 6 janvier 2006, au terme d'une enquête qu'elle a menée sur un accident survenu au travail qui a causé la mort d'un opérateur de pont-portique sur pneus qui travaillait pour TSI Terminal Systems Inc., un employeur assujéti au *Code canadien du travail*, Partie II, au terminal à conteneurs de TSI-Vanterm, situé au 1300, rue Stewart, Vancouver (Colombie-Britannique), V5L 4X5, un lieu de travail exploité par l'employeur.

Après avoir effectué l'examen du dossier sur le fondement des documents produits par les deux parties, l'intervenante ainsi que Marlene Yemchuk, agente de santé et de sécurité, l'agent d'appel soussignée est d'avis qu'il a été contrevenu à la disposition suivante du *Code canadien du travail*, Partie II :

Alinéa 125(1)n) du *Code canadien du travail*, Partie II, et alinéa 3 e) de l'Annexe II du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail* (article 6.5) :

*Dans l'aire d'entreposage extérieur des conteneurs, les niveaux moyens d'éclairage mesurés à l'intersection principale des allées East Roadway et Charlie, à l'entrée de l'allée Delta Lane, sont inférieurs au minimum requis de 30 lx.*

Par conséquent, conformément à l'alinéa 145(1)a) du *Code canadien du travail*, Partie II, il est PAR LES PRÉSENTES ORDONNÉ à l'employeur de mettre fin à la contravention au plus tard le 16 avril 2007.

Conformément à l'alinéa 145(1)b) du *Code canadien du travail*, Partie II, il est PAR LES PRÉSENTES ORDONNÉ à l'employeur également de prendre, au plus tard le 16 avril 2007, des mesures pour empêcher la continuation de la contravention ou sa répétition.

En outre, conformément au paragraphe 145(5) du *Code canadien du travail*, Partie II, il est PAR LES PRÉSENTES ORDONNÉ à l'employeur de faire afficher sans délai une copie de la présente instruction dans un endroit bien en vue au travail et d'en transmettre copie au comité local de santé et de sécurité au travail.

Fait à Ottawa, le 5 avril 2007.

Katia Néron  
Agente d'appel

À l'intention de :      TSI Terminal Systems Inc.  
                                 1300, rue Stewart  
                                 Vancouver (Colombie-Britannique)  
                                 V5L 4X5

## Résumé de la décision de l'agente d'appel

**Décision :** CAO-07-012

**Appelants :** David Dosen et International Longshore and Warehouse Union, section locale 500

**Intimée :** TSI Terminal Systems Inc.

**Intervenante :** British Columbia Maritime Employers Association

**Dispositions :** *Code canadien du travail*, 145(1), 125(1), 124, 146(1), 122.1,  
*Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*, 6.6, 6.5, 6.4, 6.9,

**Mots clés :**

**Résumé :**

À la suite d'une enquête menée sur un accident qui a causé la mort d'un opérateur de pont-portique sur pneus de TSI, M<sup>me</sup> Yemcheck, agente de santé et de sécurité, a formulé une instruction en vertu du paragraphe 145(1).

Le 4 janvier 2006, le International Longshore Warehouse Union a interjeté appel du premier volet de cette instruction.

Au terme de son analyse, l'agente d'appel a modifié le premier volet de l'instruction formulée par M<sup>me</sup> Yemcheck.