

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	2
PREMIÈRE PARTIE	
CONTEXTE LÉGISLATIF	3
1.1 LA LOI SUR LE MINISTÈRE DE LA SANTÉ	3
A) Pouvoirs et fonctions du ministre de la santé	3
B) Application de la Loi aux transporteurs communs et a leurs services auxiliaires .	3
C) Application de la Loi aux transporteurs communs et aux eaux limitrophes entre le Canada et les Etats-Unis	4
D) Pouvoir du ministre de designer des inspecteurs	4
E) Pouvoir du gouverneur en conseil de prendre des règlements	4
F) Contrôle d'application de la loi	4
1.2 LE RÈGLEMENT SUR L'EAU POTABLE DES TRANSPORTEURS COMMUNS	4
A) Interprétation du Règlement	5
B) Aéroports	6
C) Examen et inspection de l'eau potable et des systèmes d'eau potable	7
1.3 RÈGLEMENTS SANITAIRE INTERNATIONAL	7
DEUXIÈME PARTIE	
PROGRAMME DE SANTÉ PUBLIQUE POUR LES TRANSPORTEURS COMMUNS	8
1.1 EVOLUTION DU PROGRAMME D'INSPECTION DES TRANSPORTEURS COMMUNS	8
1.2 LE PROGRAMME D'INSPECTION VOLONTAIRE	9
1.3 SERVICES	10
1.4 CONTRÔLE D'APPLICATION	11
TROISIÈME PARTIE	
PROPOSITION LÉGISLATIVE	13
E1 DÉFINITION DU TRANSPORTEUR COMMUN	14
E2 POUVOIRS DE RÉGLEMENTATION	15
E3 ÉTABLISSEMENT D'UNE EXIGENCE GÉNÉRALE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ APPLICABLE AUX MESURES SANITAIRES, AUX ALIMENTS, A L'EAU ET A L'ENCLAVEMENT DES DÉCHETS	16
E4 PRINCIPES RÉGISSANT LA PRISE DE DÉCISIONS	20
E5 SURVEILLANCE ET MESURES CORRECTIVES	23
E6 RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE D'INSPECTION DES ALIMENTS	25
CONTRÔLE D'APPLICATION DE LA LOI	25
INSPECTION VOLONTAIRE	27

INTRODUCTION

Par transporteur commun, il faut entendre tout aéronef, train, navire, véhicule automobile ou tout autre mode de transport utilisé commercialement pour le transport de passagers au sens de la réglementation. La proposition de *Loi sur la protection de la santé* établirait l'autorité législative et réglementaire nécessaire pour assurer la protection de la santé du public à bord des transporteurs communs. Le présent document brosse un tableau du contexte actuel, expose les modifications proposées et formule des suggestions en vue de faciliter la tenue d'un débat sur la question. Le document se divise en trois grandes parties :

- ▶ Le contexte législatif
- ▶ Le présent Programme de santé publique pour les transporteurs communs, son évolution et les services offerts
- ▶ La proposition législative.

Le chapitre sur la proposition législative expose la situation actuelle en ce qui concerne les dispositions citées, explique les modifications proposées et les résultats souhaités et est suivi par l'exposé des questions connexes à discuter ou à commenter.

PREMIÈRE PARTIE

CONTEXTE LÉGISLATIF

Le Programme de santé publique pour les transporteurs communs a été créé sous le régime de la *Loi sur le ministère de la Santé* et du *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs*. Parmi les autres textes législatifs ou réglementaires qui s'appliquent aux transporteurs publics ou qui les assujettissent à des conditions ou des normes, mentionnons la *Loi sur la marine marchande du Canada* et son *Règlement sur l'alimentation et le service de table des équipages de navire*, le *Code du travail du Canada* et son *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires)* et, finalement, le *Règlement sanitaire international*. Voici quelques explications au sujet des dispositions de ces textes législatifs ou réglementaires qui s'appliquent aux transporteurs communs.

1.1 LA LOI SUR LE MINISTÈRE DE LA SANTÉ

La *Loi sur le ministère de la Santé* (La Loi) est la loi qui constitue le ministère de la Santé (Santé Canada). Les pouvoirs et fonctions du ministre de la Santé sont énoncés à l'article 4 :

A) Pouvoirs et fonctions du ministre de la Santé

Alinéa 4(1)

4.(1) Les pouvoirs et fonctions du ministre s'étendent d'une façon générale à tous les domaines de compétence du Parlement liés à la promotion et au maintien de la santé de la population ne ressortissant pas de droit à d'autres ministères ou organismes fédéraux.

B) Application de la Loi aux transporteurs communs et à leurs services auxiliaires

Alinéa 4.(2)

4.(2) Les attributions du ministre en matière de santé comprennent notamment :

[...]

e) la protection de la santé publique, tant à bord des trains, navires, aéronefs et autres moyens de transport que dans leurs services auxiliaires¹;

¹ La Loi ne définit pas le mot « auxiliaire ». L'expression « services auxiliaires » a été interprétée comme signifiant les services fournis à un aéronef qui sont offerts par des installations situées dans l'aérogare ou sur les terrains de l'aéroport tels que les cuisines de l'air.

C) Application de la Loi aux transporteurs communs et aux eaux limitrophes entre le Canada et les États-Unis

Alinéa 4.(2)g)

g) l'application, dans la mesure où ils touchent la santé publique, des règles ou règlements pris par la Commission mixte internationale et promulgués aux termes du traité signé entre les États-Unis et Sa Majesté le roi Édouard VII au sujet des eaux limitrophes et des questions d'intérêt commun pour le Canada et les États-Unis.

D) Pouvoir du ministre de désigner des inspecteurs

Alinéa 5

5. Le ministre peut désigner quiconque à titre d'inspecteur ou d'analyste pour l'application de toute loi dont il est responsable. Les articles 22 à 29 et 35 de la Loi sur les aliments et drogues s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, aux personnes ainsi désignées.

E) Pouvoir du gouverneur en conseil de prendre des règlements

Alinéa 11(1)

11(1) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour l'application de la présente loi et la réalisation de son objet.

Actuellement, le seul règlement pris en application de la Loi qui s'applique aux transporteurs communs est le *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs*.

F) Contrôle d'application de la loi

Quiconque contrevient au *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs* est, en cas de déclaration de culpabilité par procédure sommaire, passible d'une amende maximale de deux mille dollars et d'un emprisonnement maximal de six mois, ou de l'une de ces peines, dans le cas d'une personne physique (Alinéa 787(1) du *Code criminel*), ou d'une amende de 25 000 \$ dans le cas d'une personne morale (Alinéa 735(1) du *Code*).

1.2 LE RÈGLEMENT SUR L'EAU POTABLE DES TRANSPORTEURS COMMUNS

Le *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs*, promulgué en 1954, a été édicté en 1972 en application de l'article 12 de la *Loi sur le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social* dans le but de réaliser les objectifs énumérés à l'alinéa 4(2)d) de cette loi.

La *Loi sur le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social* a été abrogée et remplacée par la *Loi sur le ministère de la Santé*, qui renferme des objectifs qui sont semblables sans toutefois être identiques, en l'occurrence le même pouvoir de prendre des règlements, ainsi qu'une disposition autorisant la désignation d'inspecteurs et définissant leurs pouvoirs².

² Parmi les pouvoirs que l'ancienne *Loi sur le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social* conférait au ministre, il y a lieu de mentionner la surveillance, en ce qui concerne la santé publique, des chemins de fer, des navires, aéronefs et de tout autre moyen de transport ainsi que leurs services auxiliaires. Dans la *Loi sur le*

Le *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs* vise à répondre aux préoccupations en matière de santé du public face aux risques de propagation de maladies transmissibles d'origine hydrique aux passagers se trouvant à bord de « moyens de transport » exploités par des « transporteurs communs ». Essentiellement, le *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs* énumère les obligations des transporteurs publics à qui il interdit de fournir de l'eau brute destinée à être utilisée sur quelque véhicule que ce soit à des fins potables ou culinaires. Ce *Règlement* aussi assujettit les navires à certaines exigences particulières et établit certains pouvoirs en ce qui concerne les inspections et la délivrance de certificats et prévoit des pénalités en cas de violation.

C'est en vertu du *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs* que Santé Canada procède présentement à l'inspection des transporteurs communs et des installations qui offrent des services auxiliaires dans le but de déceler la présence de maladies transmissibles qui pourraient être transmises aux passagers par l'eau, l'air ou les aliments ou par des mesures sanitaires insatisfaisantes.

Les inspections visant à déceler la présence de maladies transmises par l'air, les aliments ou les mesures sanitaires insatisfaisantes sont en grande partie effectuées en dehors du cadre de la loi. Elles sont effectuées conformément à des ententes d'inspection volontaire conclues avec divers secteurs de l'industrie du voyage.

A) Interprétation du Règlement

L'article 2 du *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs* est l'article du *Règlement* où l'on trouve les définitions qui nous intéressent :

« *véhicule* » désigne tout aéronef, train, navire, véhicule automobile ou autre mode de transport utilisé dans

- a) le service international,
- b) le service interprovincial,
- c) le cabotage sur les côtes maritimes du Canada et dans les baies, golfes et ports d'eau de mer du Canada, et
- d) le service sur les Grands lacs et sur les autres eaux navigables du Canada.

« navire » désigne tout bateau, vaisseau ou autre mode de transport par eau utilisé dans tout service mentionné dans la définition de « véhicule »

Champ de compétence

Certains intéressés ont fait part à Santé Canada de leur crainte que les inspections de moyens de transport purement intraprovinciaux échappent à la compétence législative fédérale. Or, il semble que le *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs* s'applique non seulement aux moyens de transport interprovinciaux et internationaux, mais aussi à ceux qui naviguent le long des côtes du Canada, des baies à eau salée, des golfes et des ports du Canada, ainsi que sur les Grands Lacs et les eaux intérieures du Canada.

Toutefois, pour que le *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs* s'applique, le moyen de transport ou le transporteur commun doit relever de la compétence législative du Parlement telle qu'elle est définie par la *Loi constitutionnelle de 1867*. Santé Canada invoque les dispositions suivantes :

- ▶ 91(10) la navigation et les bâtiments ou navires (*shipping*)
- ▶ 91(13) Les passages d'eau (*ferries*) entre une province et tout pays britannique ou étranger, ou entre deux provinces

Les pouvoirs des législatures provinciales sont énumérés à l'article 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867*. L'alinéa 92(10) prévoit que les législatures provinciales ont compétence sur :

- ▶ *Les travaux et entreprises d'une nature locale, autres que ceux énumérés dans les catégories suivantes:*
 - a) *lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites de la province;*
 - b) *lignes de bateaux à vapeur entre la province et tout pays dépendant de l'empire britannique ou tout pays étranger;*
 - c) *les travaux qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront avant ou après leur exécution déclarés par le parlement du Canada être pour l'avantage général du Canada, ou pour l'avantage de deux ou d'un plus grand nombre des provinces;*

B) Aéroports

Aux termes du *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs*, Santé Canada est obligé de procéder à l'inspection de l'eau potable dans les aéroports (côté piste des terminaux et à bord des aéronefs). Le *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs* s'applique toutefois aux transporteurs communs et non aux exploitants d'aéroports.

Dans les cas où l'approvisionnement en eau d'un aéroport déterminé est géré par la municipalité, c'est la législation provinciale qui s'applique aux systèmes d'approvisionnement en eau potable.

C) Examen et inspection de l'eau potable et des systèmes d'eau potable

L'article 10 du *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs* prévoit l'inspection de l'eau potable et des systèmes d'eau potable du transporteur commun et l'envoi d'un avis à celui-ci lorsqu'un danger pour la santé a été décelé. Dans ce dernier cas, le transporteur commun est tenu de prendre les mesures qui s'imposent.

10. (1) *Un fonctionnaire du ministère, dûment autorisé par le Ministre, peut examiner et inspecter de temps à autre l'eau potable et le système d'eau potable de tout véhicule exploité par un voiturier public.*

(2) *Si le Ministre n'a pas la certitude que l'eau potable ou le système d'eau potable sont conformes aux dispositions du présent règlement, il devra transmettre au voiturier public à qui appartient le véhicule, un avis expliquant en détail de quelle manière les dispositions du règlement ne sont pas observées.*

(3) *Quand un voiturier public reçoit un avis aux termes de l'Alinéa (2), il doit prendre les mesures nécessaires pour assurer que les dispositions du présent règlement spécifiées dans l'avis seront observées.*

1.3 RÈGLEMENT SANITAIRE INTERNATIONAL

L'Organisation mondiale de la santé a déclaré que les objets du *Règlement sanitaire international* sont les suivants : « renforcer l'utilisation des principes de l'épidémiologie qui sont appliqués au niveau international pour détecter, réduire ou éliminer les sources d'infection, améliorer l'assainissement à l'intérieur et autour des ports et des aéroports, prévenir la propagation des vecteurs et améliorer les activités nationales destinées à prévenir l'installation d'infections extérieures. »

En tant que membre de l'Organisation mondiale de la santé, le Canada s'est engagé à s'acquitter de son rôle de manière à favoriser l'atteinte de cet objectif tant au profit de la population canadienne qu'à celui de la collectivité mondiale, ainsi que le démontre de façon éloquente le fait que le Canada a adhéré sans réserve au *Règlement sanitaire international* et a accepté de se plier à toutes les obligations entraînées par son adhésion.

Aux termes du *Règlement sanitaire international*, les navires de haute mer sont tenus d'obtenir tous les six mois un certificat de dératisation attestant qu'ils sont libres de rats et de toute trace de leur présence. Ce certificat ne peut être délivré qu'après qu'un inspecteur en dératisation qualifié a inspecté à fond le bâtiment (Santé Canada - Programme de santé au travail et de sécurité du public). Ces certificats peuvent être obtenus dans tout port désigné figurant sur la liste établie par l'Organisation mondiale de la santé.

DEUXIÈME PARTIE PROGRAMME DE SANTÉ PUBLIQUE POUR LES TRANSPORTEURS COMMUNS

Le Programme de santé publique est un des moyens par lesquels Santé Canada exerce les pouvoirs que la Loi confère au ministre de la Santé afin d'assurer la protection de la santé publique pour les transporteurs communs et de s'acquitter de ses devoirs sur le plan national et international. Les statistiques suivantes, qui ont été recueillies en 2002, donnent une idée de l'ampleur de cette activité. En effet, cette protection s'étend à environ :

- ▶ 35 millions de passagers aériens
- ▶ 22 millions de passagers voyageant à bord de transbordeurs
- ▶ 5 millions de passagers voyageant à bord de navires de croisière
- ▶ 5 millions de passagers ferroviaires

Pour illustrer sous un autre angle l'ampleur de cette activité, signalons qu'en 2002, en ce qui concerne les seuls services auxiliaires, 26 millions de repas ont été servis par une seule compagnie de cuisine de l'air.

Le Bureau de la santé publique du Programme de santé au travail et de sécurité du public du Bureau de la santé publique s'emploie à diminuer les risques auxquels sont exposés les voyageurs en matière de santé et de sécurité et ses responsables ont pour mission de procéder à des inspections sanitaires à bord des transporteurs communs nationaux et internationaux. Son personnel et ses consultants offrent des conseils en ce qui concerne l'eau potable, la salubrité des aliments et les mesures sanitaires en général. Le Bureau met également sur pied des programmes d'inspection volontaire et procède à des inspections pour vérifier la salubrité des aliments et les mesures sanitaires à bord des aéronefs, des transbordeurs, des navires de croisière, des trains et des installations se trouvant sur les terres domaniales.

1.1 ÉVOLUTION DU PROGRAMME D'INSPECTION DES TRANSPORTEURS COMMUNS

Santé Canada a envisagé divers scénarios pour s'assurer qu'il dispose des pouvoirs nécessaires pour s'acquitter de façon efficace de ses obligations en matière de protection de la santé et de la sécurité du public voyageur. Ces réflexions ont donné lieu à la révision du Règlement sur l'eau potable actuel et à l'élaboration d'un règlement sur les transporteurs communs. En 1996, un programme d'inspection volontaire a été mis sur pied en collaboration avec le secteur privé. Des inspections sanitaires sont désormais effectuées en divers endroits : terres domaniales, parcs nationaux, transporteurs communs, cuisines de l'air et navires de croisière.

Auparavant, sous le régime du *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs* et de ses prédécesseurs, l'eau potable faisait l'objet d'inspections à bord des transporteurs communs internationaux et interprovinciaux. Avec le temps, ces inspections se sont étendues de manière à englober les installations de manipulation des aliments et les mesures d'hygiène des aliments, de même que les mesures sanitaires à bord de transporteurs. Les inspections élargies de navires de croisière ont commencé dans l'Ouest à la fin des années soixante-dix et dans l'Est au début des années quatre-vingt-dix. À la différence des inspections d'eau potable, les inspections de services alimentaires n'étaient prévues explicitement par aucun texte législatif ou réglementaire. Le ministre de la Santé offrait des services de santé publique dans le cadre de ses « attributions » générales en matière de protection et de promotion de la santé de tous les Canadiens. Cette activité a débouché sur la création, en 1996, du Programme d'inspection

volontaire pour la santé et la sécurité des voyageurs, que Santé Canada a mis au point en collaboration avec les intéressés du milieu.

1.2 LE PROGRAMME D'INSPECTION VOLONTAIRE

Après avoir consulté les sociétés oeuvrant dans le domaine des navires de croisière, des trains de passagers et des cuisines de l'air, Santé Canada a mis sur pied des programmes d'inspection volontaire en vue d'empêcher l'introduction, la transmission et/ou la propagation de maladies transmissibles au Canada. Ces inspections sont complétées par des activités visant à surveiller les flambées de maladies gastro-intestinales à bord des paquebots de croisière.

Bien qu'il n'y ait pas de contrat écrit formel entre les exploitants de moyens de transport et les fournisseurs de services, il existe des directives administratives et des normes de service qui expliquent le programme d'inspection et les services connexes, le système de pointage, les mesures correctives à prendre en cas de non-respect des normes, ainsi que les mesures à prendre en cas de flambées de maladies. Ces services sont dispensés sous un régime de recouvrement des coûts et une ventilation des frais est par ailleurs comprise dans les normes de service.

La démarche axée sur la prévention et la collaboration à laquelle recourent l'industrie du transport de passagers et Santé Canada est bien illustrée par le degré élevé de conformité aux normes de Santé Canada par le secteur privé. Cette approche permet aux intéressés du secteur privé de participer activement à l'élaboration continue du programme et vise, en fin de compte, à encourager une qualité élevée en ce qui concerne la salubrité des aliments, l'eau potable et les mesures sanitaires.

L'Organisation mondiale de la santé a qualifié le Programme d'inspection volontaire de mesure innovatrice et a estimé que de nombreux pays devraient s'en inspirer. En 2002, le Programme a été couronné par le prestigieux prix Alexander Officer¹ pour souligner sa créativité et son excellence en ce qui concerne l'élaboration de ses programmes et la gestion de son Programme destiné au public voyageur.

¹*Ce prix est remis chaque année par l'Institut canadien des inspecteurs en santé public à un organisme ou à une organisation oeuvrant dans le domaine de la santé pour souligner des réalisations remarquables et méritoires dans le domaine de la santé publique et de l'hygiène de l'environnement.*

1.3 SERVICES

Le Programme d'inspection volontaire pour la santé et la sécurité des voyageurs vise d'abord et avant tout à protéger la santé du public en s'assurant que des mesures de sécurité ont été adoptées pour garantir la salubrité des aliments et de l'eau et les conditions sanitaires générales à bord des transporteurs communs. Pour atteindre cet objectif, une équipe d'agents d'hygiène du milieu procède à des inspections à bord des transporteurs communs. Les agents d'hygiène du milieu de Santé Canada reçoivent la même formation partout au pays et sont accrédités par l'Institut canadien des inspecteurs de la santé publique.

Lorsque des irrégularités sont constatées au cours d'une inspection, le propriétaire ou l'exploitant du transporteur commun produit un relevé des mesures correctives prises et de la procédure de fonctionnement courante suivie pour empêcher que les irrégularités relevées ne se reproduisent. On trouvera dans les paragraphes qui suivent un résumé du type d'inspections qui sont effectuées.

En 1999, dans le cadre de son programme d'inspection volontaire et avec l'appui de l'industrie des paquebots de croisière, Santé Canada a commencé à mener des inspections sanitaires non annoncées à bord des navires de croisière qui naviguent dans les eaux canadiennes. Il s'agit du Programme d'inspection des navires de croisière (le PINC).

Le PINC est harmonisé avec le Vessel Sanitation Program (VSP) (Programme d'ecosalubrité pour les paquebots) des États-Unis et est appliqué par le US Center for Disease Control and Prevention (CDC) (Centre pour la prévention et le contrôle des maladies). Santé Canada a adopté les directives administratives et les critères techniques du CDC/VSP en ce qui concerne l'inspection des navires de croisière, avec les adaptations nécessaires. On assiste ainsi sur le territoire de l'Amérique du Nord, à l'uniformisation de la prévention et de l'endiguement des maladies transmissibles à bord des navires de croisières.

En 1999, Santé Canada a également mis sur pied le Programme de vérification de la salubrité des aliments des cuisines de l'air (le PVSACA). Dans le cadre de ce programme, Santé Canada procède à la vérification de la salubrité des aliments servis à bord des aéronefs, à l'inspection des méthodes de préparation, de transport et de manipulation des aliments pour garantir l'innocuité des aliments servis à bords des aéronefs en partance d'un aéroport canadien. Ces inspections sont effectuées en collaboration avec les principaux transporteurs aériens selon le principe de l'inspection volontaire.

En 2001, Santé Canada a conclu une entente avec VIA Rail Canada en vue de procéder à des inspections périodiques annuelles pour contrôler la qualité de l'eau et des aliments et pour surveiller la salubrité en général à bord des trains de passagers de VIA Rail Canada et de leurs services auxiliaires. Des programmes d'inspections volontaire semblables sont en voie d'élaboration à l'échelle nationale en collaboration avec les aéroports, les compagnies aériennes et les sociétés de transbordeurs.

Pour remplir les obligations imposées par le *Règlement sanitaire international* de l'Organisation mondiale de la santé, Santé Canada inspecte sur demande les navires en provenance des

eaux internationales qui arrivent à un port désigné ou à un autre endroit pour déceler la présence de rats qui peuvent être porteurs de puces infectées par la peste. À la suite de l'inspection, des certificats de dératisation sont délivrés. Le personnel du Programme a procédé à plus de 700 inspections de dératisation au cours de l'exercice 2002-2003.

Pour évaluer la qualité de l'eau, tous les agents d'hygiène du milieu se servent, lors de leurs inspections, des *Recommandations pour la qualité de l'eau potable au Canada*².

1.4 CONTRÔLE D'APPLICATION

Ainsi qu'il a été précisé dans la section portant sur le contexte législatif (première partie), il n'existe présentement aucun règlement d'application de la Loi qui concerne les aliments ou les mesures sanitaires. En ce qui concerne le *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs*, la notion d'eau potable n'a pas récemment fait l'objet d'une mise à jour de sa définition. Qui plus est, certaines dispositions administratives telles que la délivrance de certificats et l'établissement d'une liste de dispositifs de traitement d'eau ne sont plus appliqués, et les dispositions du Règlement relatives aux pénalités ne correspondent plus aux dispositions équivalentes de la Loi. Les Recommandations ne constituent cependant pas un texte réglementaire et elles ne confèrent donc aucun pouvoir de coercition à Santé Canada. Des voix se sont élevées pour réclamer des éclaircissements en ce qui concerne les questions de compétence et les pouvoirs des inspecteurs.

Les lacunes qui ont été décelées dans la loi et le règlement ont des incidences directes sur la capacité de Santé Canada de faire respecter le Programme de santé publique pour les transporteurs communs. Ainsi que nous l'avons déjà signalé, le Programme d'inspection volontaire est un des moyens qui a été utilisé pour résoudre cette difficulté et il constitue un des piliers du Programme de santé publique pour les transporteurs communs.

Les exploitants de moyens de transport et les fournisseurs de services auxiliaires ne sont nullement tenus de laisser les fonctionnaires du Ministère procéder à des inspections des aliments. À la suite d'une inspection, si les fonctionnaires du Ministère sont d'avis que le moyen de transport visé ne respecte pas les normes de santé et de sécurité convenues, ils peuvent donner des conseils sur les mesures correctives à prendre mais ils ne peuvent obliger le propriétaire à prendre les mesures nécessaires pour rendre le moyen de transport conforme. Il est toutefois loisible au Ministère, en vertu du mandat général confié au ministre, d'adresser des avertissements aux voyageurs lorsque les conditions qui existent à bord d'un moyen de transport risquent de mettre en péril la santé du public.

La seule exception au principe de la nature contractuelle de ce rapport se présente lorsque Santé Canada agit de façon unilatérale (par ex, lorsqu'il publie des conseils aux voyageurs lorsque cette mesure est justifiée en raison des conditions qui existent à bord d'un navire de croisière). Bien qu'il ait l'habitude de consulter les propriétaires lorsqu'il formule de tels conseils, le Ministère n'est nullement tenu de le faire étant donné qu'il peut exercer les pouvoirs conférés au ministre par la *Loi sur le ministère de la Santé* et le *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs*.

En résumé, le succès du Programme d'inspection volontaire dépend du succès du partenariat entre Santé Canada et le secteur privé ainsi que du degré de respect, par celui-ci, des normes

² <http://www.hc-sc.gc.ca/hecs-sesc/eau/pdf/resume.pdf>

mutuellement convenues dans le cadre de ce partenariat. Cette réussite ne fournit cependant aucune garantie aux voyageurs en cas d'absence de collaboration. Il s'avère donc indispensable de définir des pouvoirs législatifs et réglementaires pour créer le cadre juridique nécessaire. Voici les mesures qui ont été prises pour corriger ces lacunes :

- ▶ Mise à jour du *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs*.
- ▶ Insertion dans la proposition législative portant sur la nouvelle *Loi sur la protection de la santé* d'un article portant expressément sur les transporteurs communs et qui, en plus de donner des éclaircissements en ce qui concerne l'application de la Loi et les pouvoirs des inspecteurs, comprendrait également une obligation générale en matière de sécurité à laquelle seraient assujettis les transporteurs communs et les fournisseurs de leurs services auxiliaires.

La partie suivante du présent document expose en détail la proposition législative en question et suggère des questions pour fins de discussion ou pour susciter des commentaires.

TROISIÈME PARTIE PROPOSITION LÉGISLATIVE

La section E de la nouvelle *Loi sur la protection de la santé au Canada* proposée renferme les dispositions applicables aux transporteurs communs. Ces dispositions corrigeraient les lacunes du règlement actuel en conférant au gouvernement les pouvoirs de réglementation nécessaires pour établir les normes de santé et de sécurité pour les transporteurs communs en ce qui concerne l'eau, les aliments, les systèmes de ventilation et les mesures sanitaires en général. En plus des normes spécifiques établies dans les règlements, la loi prévoirait des exigences générales en matière de santé et sécurité qui s'appliqueraient aux transporteurs communs et aux fournisseurs de leurs services auxiliaires.

Dans la présente partie du document, nous expliquons brièvement la situation actuelle en ce qui concerne chacune des dispositions pertinentes, nous citons ensuite la disposition applicable et suggérons des questions et des enjeux pouvant faire l'objet d'une discussion ou de commentaires. Les dispositions proposées portent sur les questions suivantes :

- E1 - Définition du « transporteur commun »
- E2 - Pouvoirs de réglementation
- E3 - Établissement d'exigences générales en matière de sécurité applicables aux mesures sanitaires, aux aliments, à l'eau et à l'enlèvement des déchets
- E4 - Principes directeurs régissant les décisions quant aux risques
- E5 - Surveillance et mesures correctives
- E6 - Responsabilité en matière d'inspection des aliments.

Cette partie du document donne également un aperçu des dispositions de la nouvelle Loi relatives aux mesures de contrôle d'application de la loi. On y propose aussi quelques questions pouvant faire l'objet d'un débat au sujet de l'inspection volontaire.

E1 - DÉFINITION DU TRANSPORTEUR COMMUN

Situation actuelle

Au Canada, le *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs* définit le transporteur commun comme tout aéronef, train, navire, véhicule moteur, ou tout autre mode de transport public utilisé pour le service international, le service interprovincial, le cabotage sur les côtes maritimes du Canada et dans les baies, golfes et ports d'eau de mer du Canada et le service sur les Grands lacs et sur les autres eaux navigables du Canada. Voici les lacunes qui ont été relevées :

- ▶ La définition est interprétée comme visant les transporteurs commerciaux sans toutefois le préciser.
- ▶ La mention du service international et interprovincial est claire, mais il est nécessaire de préciser si les alinéas c) et d) s'appliquent aussi aux transporteurs commerciaux intraprovinciaux sur toutes les eaux canadiennes.
- ▶ Les dimensions du moyen de transport est également une question qui pourrait être abordée dans la nouvelle loi ou son règlement d'application.
- ▶ Bien qu'elle s'applique au contexte du Programme d'inspection volontaire, cette définition n'a pas force de loi lorsqu'elle est appliquée aux fournisseurs de services auxiliaires d'aliments et de services sanitaires.

Proposition

E1 - Dans cet article, « transporteur commun » s'entend de tout aéronef, train, navire, véhicule moteur, ou tout autre mode de transport public utilisé commercialement pour transporter des passagers, identifiés par règlement.

Est-ce que le règlement devrait limiter l'application de cette section aux aéronefs, aux trains, aux navires de croisière, etc.? Est-ce qu'il devrait s'appliquer aux transporteurs communs d'une certaine dimension? Est-ce qu'il devrait s'appliquer : a) au transport international, b) au transport interprovincial, c) au transport sur un littoral du Canada, d) à la circulation sur les Grands Lacs ou les eaux intérieures du Canada ou e) à la circulation à l'intérieur d'une province?

Résultat souhaité

Clarification de la définition de « transporteur commun » et de son application aux territoires et plans d'eau.

Questions et enjeux

Croyez-vous que :

- E1 A La définition proposée, en l'occurrence : « *tout aéronef, train, navire, véhicule moteur, ou tout autre mode de transport public utilisé commercialement pour transporter des passagers, identifiés par règlement* » est-elle assez claire? Sinon, que proposeriez-vous?
- E1 B Le règlement pris en application de la Loi devrait-il s'appliquer uniquement aux transporteurs d'une certaine dimension? Dans l'affirmative, que suggériez-vous et pourquoi?
- E1 C La Loi et son règlement d'application devraient-ils s'appliquer au transport intraprovincial et interprovincial sur un littoral du Canada, sur les Grands Lacs ou les eaux intérieures du Canada? Dans l'affirmative, recommanderiez-vous des exclusions?
- E1 D La définition devrait-elle mentionner les services auxiliaires?

E2 - POUVOIRS DE RÉGLEMENTATION

Situation actuelle

Les normes employées par Santé Canada pour les programmes d'inspection et de vérification des transporteurs communs sont conformes au *Règlement sanitaire international* de l'Organisation mondiale de la santé dont le Canada est un des signataires.

Aux termes du *Règlement sanitaire international*, Santé Canada doit s'assurer que chaque aéroport offre un approvisionnement en eau potable, des établissements de restauration et des services de restauration à bord servant des aliments sains provenant de sources approuvées. Parmi les mesures sanitaires exigées, il y a lieu de mentionner l'inspection, la dératisation et la certification des navires.

Il n'existe encore aucun pouvoir de réglementation interne permettant au Canada de s'acquitter pleinement des obligations que le Règlement met à sa charge. Les propriétaires de moyens de transport ne sont par conséquent nullement tenus de permettre les inspections sanitaires (sauf dans la mesure prévue par le *Règlement sur l'eau potable des transporteurs communs*) et le refus de permettre une inspection n'a aucune incidence sur leur droit d'exploiter le moyen de transport. En résumé, lorsque des fonctionnaires du Ministère sont d'avis que le moyen de transport ne respecte pas les normes, ils ne peuvent obliger son propriétaire à prendre des mesures pour rendre le moyen de transport conforme aux normes.

Proposition

E2 - Sous réserve des responsabilités attribuées de par la loi à d'autres ministères, commissions ou agences (par exemple, le Code du travail), la loi proposée donnerait le pouvoir réglementaire nécessaire pour établir des normes de santé et de sécurité pour protéger les passagers à bord des transporteurs communs, en ce qui concerne l'eau, les aliments, les systèmes de ventilation et les systèmes sanitaires et pour remplir les obligations auxquelles le Canada a souscrit en adhérant au Règlement sanitaire international.

Résultat souhaité

Pouvoirs réglementaires pour assurer la conformité au Règlement sanitaire international et pour permettre au Canada de s'acquitter pleinement des obligations auxquelles il est assujéti aux termes du Règlement.

Questions et enjeux

- E2 A Êtes-vous d'accord avec l'idée de donner à Santé Canada les pouvoirs réglementaires exposés dans la proposition? Sinon, pourquoi?
- E2 B Selon vous, quels devraient être les éléments clés de tout règlement pris en application de la nouvelle loi?
- E2 C Quelles exclusions devrait-on inclure, le cas échéant?

E3 - ÉTABLISSEMENT D'UNE EXIGENCE GÉNÉRALE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ APPLICABLE AUX MESURES SANITAIRES, AUX ALIMENTS, À L'EAU ET À L'ENLÈVEMENT DES DÉCHETS

Situation actuelle

Dans sa rédaction actuelle, la loi ne soumet les transporteurs communs à aucune exigence particulière en matière de sécurité. Par le biais de son Programme d'inspection volontaire, Santé Canada a conclu des ententes nationales avec des entreprises qui exploitent ou fournissent des services aux transporteurs communs. Ces programmes de conformité visent d'abord et avant tout à protéger la santé publique en s'assurant que des mesures de sécurité sont prises afin d'assurer la fourniture d'aliments et d'eau salubres ainsi que toute autre mesure sanitaire applicable. Santé Canada atteint cet objectif en procédant à des inspections sous un régime de recouvrement des coûts et en surveillant continuellement les cas inusités de maladies gastrointestinales.

La nouvelle loi et son règlement d'application visent à corriger les lacunes que nous avons signalées. Néanmoins, dans un monde en constante évolution, il sera difficile de tenir compte de tous les risques que pose la sécurité au fil du temps.

L'exigence générale en matière de sécurité (l'EGS) est un moyen de clarifier le rôle qu'est appelé à jouer le secteur privé en tenant compte des changements qui surviennent en cours de route et

en reconnaissant les compétences inhérentes du secteur privé. L'exigence s'appliquerait pendant toute la durée de l'exploitation du transporteur commun dans un territoire relevant de la réglementation fédérale et compléterait la loi et son règlement d'application en servant de filet de sécurité lorsque ce dernier ne couvre pas un risque déterminé.

Paramètres de l'Exigence générale en matière de sécurité

L'EGS obligerait les exploitants de transporteurs communs à s'assurer de façon proactive que, dans des conditions d'exploitation raisonnablement prévisibles, aucune des situations suivantes ne se présente :

- ▶ Le transporteur commun est insalubre;
- ▶ les aliments ou l'eau offerts aux passagers sont contaminés;
- ▶ le système de distribution d'eau à bord du transporteur est contaminé;
- ▶ les aliments ou l'eau offerts aux passagers est préparée, emballée, préservée, transportée, emmagasinée dans un endroit ou dans des conditions tels qu'ils pourraient représenter un danger;
- ▶ le système de ventilation est contaminé ou pollué par des matières toxiques ou dangereuses;
- ▶ le système d'enlèvement des déchets est incapable de fournir une protection adéquate pour la santé des passagers, pourrait ne pas être en mesure de contenir adéquatement les déchets durant le voyage ou n'a pas les mesures de protection adéquates pour empêcher que les déchets soient relâchés dans l'environnement;
- ▶ les aliments ou l'eau offerts aux passagers pourraient venir en contact avec d'autres produits contaminés ou avec le système d'enlèvement des déchets.

L'EGS obligerait par ailleurs les exploitants de transporteurs communs à prendre les mesures de protection appropriées pour parer à tout risque pour la santé des passagers qui pourrait être attribuable à la conception, la structure ou les caractéristiques du système de ventilation, du système de préparation des aliments, du système de distribution d'eau ou du système d'enlèvement des déchets. Voir également la section E4 sur les facteurs de risque.

Exemples de non-conformité

Voici quelques exemples de non-conformité à l'EGS qui seraient susceptibles de nuire à une personne :

- ▶ Utilisation insuffisante ou incorrecte des méthodes de préparation des aliments ou des systèmes d'alimentation en eau ou d'enlèvement des déchets;
- ▶ Renseignements insuffisants sur les méthodes sûres d'utiliser les systèmes susmentionnés ou d'en disposer;
- ▶ Contenu ou émission de substances nocives ou de radiations sans protection adéquate;
- ▶ Produits toxiques, inflammables, explosifs, corrosifs, infectieux ou comportant des caractéristiques réactives dangereuses sans que des mesures de protection suffisantes aient été prises.

Proposition

E.3 - L'exigence générale de sécurité s'appliquerait aux transporteurs communs identifiés par règlement et prévoirait que :

E3.1 Personne ne doit exploiter un transporteur commun ou pourvoir un service en ce qui regarde l'exploitation d'un transporteur commun (par exemple, cuisine de l'air) d'une façon qui pourrait, dans des conditions d'emploi raisonnablement prévisibles, causer des effets néfastes à la santé d'un passager parce que :

E3.1.1- le transporteur commun est insalubre;

E3.1.2- les aliments offerts aux passagers pourraient être contaminés;

E3.1.3- l'eau potable ou l'eau utilisée pour faire de la glace donnée aux passagers pourrait être impropre à la consommation;

E3.1.4 le système de distribution d'eau sur le transporteur pourrait être contaminé;

E3.1.5- les aliments ou l'eau offerts aux passagers est préparée, emballée, préservée, transportée, emmagasinée dans un endroit ou dans des conditions tels qu'ils pourraient représenter un danger;

E3.1.6- le système de ventilation pourrait être :

E3.1.6.1- soit contaminé;

E3.1.6.2- soit pollué par des matières toxiques ou dangereuses;

E3.1.7- le système d'enlèvement des déchets :

E3.1.7.1- pourrait être incapable de fournir une protection adéquate pour la santé des passagers;

E3.1.7.2- pourrait ne pas être en mesure de contenir adéquatement les déchets durant le voyage;

E3.1.7.3- n'a pas les mesures de protection adéquates pour empêcher que les déchets soient relâchés dans l'environnement;

E3.1.8 - les aliments ou l'eau offerts aux passagers pourraient possiblement venir en contact avec d'autres produits contaminés ou avec le système d'enlèvement des déchets, et ainsi présenter un risque pour la santé des passagers et il n'y a pas de mesures de protection appropriées pour parer au risque;

E3.1.9 - la conception, la structure ou les caractéristiques, du système de ventilation, du système de préparation des aliments, du système de distribution d'eau ou du système d'enlèvement des déchets pourraient causer un risque pour la santé des passagers et il n'y a pas de mesure de protection appropriée pour parer au risque;

E3.1.10- toute autre cause pouvant être précisée dans les règlements.

Résultat souhaité

Compléter les pouvoirs législatifs et réglementaires conférés pour assurer la santé et la sécurité des passagers à bord des transporteurs communs. Donner au secteur privé des directives lui permettant d'assumer activement ses responsabilités pour assurer la santé et la sécurité de ses clients et pour prendre des mesures préventives.

Questions et enjeux

- E3 A Se conformer à l'Exigence générale en matière de sécurité proposée pose-t-il un problème à vous-même ou aux membres de votre association, organisation ou entreprise? Dans l'affirmative, comment ses problèmes pourraient-ils être abordés sans compromettre la santé ou la sécurité?
- E3 B Êtes-vous d'accord avec la portée proposée de l'EGS (E3.1.1 à 3.1.10)? Si non, qu'est-ce que vous y ajouteriez ou en retrancheriez et pourquoi?
- E3 C Existe-t-il des circonstances ou des situations qui, selon vous, devraient être soustraites à l'application de l'Exigence générale en matière de sécurité? Dans l'affirmative, pourquoi? Quelles seront les incidences de leur exclusion sur la santé et la sécurité et quels sont les moyens qui existent pour tenir compte des risques connexes?

E3 D En plus de toute situation ou circonstance particulière qui pourrait se présenter, quels sont les autres facteurs dont il y aurait lieu de tenir compte pour soustraire certains cas à l'application de l'Exigence générale en matière de sécurité?

E3 E Trouvez-vous que les obligations que l'EGS met à votre charge sont claires et faciles à comprendre? Sinon, qu'est-ce qui pourrait vous aider à les comprendre et à les appliquer?

E4 - PRINCIPES RÉGISSANT LA PRISE DE DÉCISIONS

Situation actuelle

Sous le régime du Programme d'inspection volontaire, les normes et les critères régissant les inspections axées sur l'évaluation des risques sont présentement utilisés par Santé Canada pour l'inspection des aliments, de l'eau et des mesures sanitaires à bord des transporteurs communs. Les normes font partie des accords volontaires conclus en collaboration avec le secteur privé. Ces normes sont révisées et évaluées chaque année pour tenir compte de l'évolution des connaissances scientifiques et des normes du secteur privé. Présentement, il n'existe, dans le secteur des transporteurs communs, aucun accord de conformité réglementaire officiel, aucun protocole d'entente (précisant le rôle et les attributions des parties) et aucun règlement (sauf le *Règlement sur l'eau potable des transports en commun*).

Avec le cadre législatif proposé, qui sera assorti notamment de pouvoirs visant à assurer l'application de la loi, il sera nécessaire d'officialiser les normes applicables en matière de santé et de sécurité et d'inspections et de rendre officiels les critères d'évaluation des risques pour la prise de décisions. Plus précisément, si l'EGS est adoptée, il sera nécessaire de préciser les facteurs régissant la prise de décisions pour déterminer si l'exploitant du transporteur commun a fait preuve de diligence raisonnable.

Évaluation de la diligence raisonnable

Pour définir et préciser les critères régissant la prise de décisions, la section E4 de la loi proposée énumère une liste de facteurs dont on tiendrait compte pour déterminer si un exploitant de transporteur commun a fait preuve ou non de diligence raisonnable.

Voici d'abord les principes régissant la prise de décisions quant aux risques :

« En résumé, seules la science et des observations objectives doivent servir à évaluer un risque pour la santé. Les effets nuisibles éventuels doivent être jaugés par rapport aux avantages potentiels pour la population du Canada. Le concept de précaution sera appliqué. Le désir de chacun des Canadiens concernant des questions relatives à leur propre santé doit être considéré lorsqu'ils sont raisonnablement en mesure de prendre une décision éclairée et que l'intérêt du public n'est pas menacé. Il faut reconnaître que les mêmes mesures peuvent affecter différemment diverses personnes selon des facteurs

comme et il faut tenir compte du rapport qui existe entre la santé humaine et l'environnement³. »

Parmi les autres facteurs dont il y a lieu de tenir compte, mentionnons la nature et la fonction du transporteur commun; la probabilité et la gravité des effets nuisibles sur la santé; le niveau de sécurité auquel le passager peut raisonnablement s'attendre et le degré de vulnérabilité du passager. Ce qui suppose, dans les deux derniers cas, que les passagers ont aussi des obligations implicites, comme de consulter leur médecin de faire le nécessaire avant de partir en voyage s'ils souffrent d'allergies sévères ou ont un état pathologique sérieux.

Mentionnons à titre d'autres facteurs, les connaissances scientifiques et l'état actuel de la technologie applicables aux différents systèmes; les lois fédérales, provinciales ou territoriales applicables aux transporteurs communs ou aux moyens de transport semblables, les normes généralement acceptées en matière de santé et de sécurité qui s'appliquent aux transporteurs communs ou aux moyens de transport semblables (par ex. les ententes de conformité ou les lignes directrices industrielles) et le degré de connaissances spécialisées dont on peut raisonnablement s'attendre de la part des divers intéressés de la chaîne d'approvisionnement, ainsi que leurs attributions respectives. Par exemple, la personne responsable de la cuisine de l'air devra en connaître plus en ce qui concerne le système de préparation des aliments que la compagnie aérienne qui sert les aliments pré-empaquetés aux passagers. Par contre, l'opérateur d'un navire de croisière sera responsable de l'entreposage des aliments du navire de croisière, des aires de préparation et de service, de son système d'enlèvement des déchets, de son système de ventilation et de l'eau fournie aux passagers.

³

Voir la section A2.3 de la proposition intitulée : Prise de décisions quant aux risques.

Proposition

E4 - Des facteurs tels que ceux décrits ci-dessous pourraient être considérés pour déterminer si l'opérateur du transporteur commun a agi avec diligence raisonnable dans les circonstances :

E4.1- les principes directeurs régissant les décisions quant aux risques;

E4.2- La nature et la fonction du transporteur commun;

E4.3- la probabilité et la gravité des effets nuisibles sur la santé;

E4.4- le niveau de sécurité auquel le passager peut raisonnablement s'attendre;

E4.5- le degré de vulnérabilité du passager;

E4.6- les connaissances scientifiques et l'état actuel de la technologie applicables aux différents systèmes;

E4.7- les lois fédérales, provinciales ou territoriales applicables au transporteur ou à des transporteurs semblables;

E4.8- les normes de santé et de sécurité généralement acceptées et applicables au transporteur ou à des transporteurs semblables;

E4.9- le niveau d'expertise auquel une personne peut raisonnablement s'attendre des divers participants dans la chaîne d'approvisionnement et leurs responsabilités respectives;

E4.10- les autres facteurs identifiés dans les règlements.

Résultat souhaité

Conclusion d'accords de conformité officiels, établissement de normes et de lignes directrices en matière de santé et de sécurité, de critères pour les inspections et de facteurs permettant de déterminer si les exploitants de transporteurs communs ont exercé une diligence raisonnable

Questions et enjeux

- E4 A Êtes-vous d'accord avec les facteurs proposés en ce qui concerne la prise de décisions? Si non, voudriez-vous qu'ils soient modifiés ou supprimés et pourquoi?
- E4 B Avez-vous d'autres facteurs à proposer? Pourquoi?
- E4 C Quels autres mécanismes, systèmes et procédés peut-on employer pour évaluer la conformité d'un système ou d'une procédure à l'EGS?
- E4 D Trouvez-vous ces facteurs faciles à comprendre et à appliquer? Sinon, qu'est-ce qui pourrait vous aider à bien les comprendre?
- E3 E Comme l'EGS oblige l'exploitant à démontrer qu'il a fait preuve de diligence raisonnable, croyez-vous que vous aurez de la difficulté à vous décharger de ce fardeau et comment pouvons-nous vous aider à le faire?

E5 - SURVEILLANCE ET MESURES CORRECTIVES

Situation actuelle

Les exploitants de moyens de transport pour passagers ne sont pas présentement obligés de surveiller et de signaler les incidents ayant des conséquences néfastes sur la santé ou de prendre les mesures correctives appropriées (notamment en rendant compte à Santé Canada).

Suivant le Programme d'inspection des navires de croisière de Santé Canada, qui a été élaboré et mis en application en collaboration avec l'industrie des navires de croisière, Santé Canada est constamment à l'affût de cas inusités de maladies gastro-intestinales, lesquels doivent être signalés selon une procédure uniforme dans les 24 heures qui précèdent l'arrivée d'un navire dans un port canadien.

Ces activités de surveillance et les mesures correctives prises par les exploitants de navires de croisière lorsque le taux d'incidents dépasse un certain niveau (3 %) ont contribué à réduire le taux de maladies gastro-intestinales dans un contexte mondial où l'on assiste à une hausse du taux de maladies transmissibles.

Les transporteurs communs internationaux constituent par ailleurs une autre porte d'entrée au Canada pour certains vecteurs de maladies transmissibles. Intégrer les activités de reddition de compte dans les activités législatives ou réglementaires s'inscrirait dans la foulée des activités entreprises pour empêcher la propagation des maladies transmissibles au Canada.

Proposition

Les responsabilités de l'opérateur d'un transporteur commun comprendraient la surveillance des incidents qui peuvent avoir des conséquences néfastes sur la santé et la prise des mesures correctives appropriées (notamment rendre compte à Santé Canada).

Résultat souhaité

Établissement d'un volet de reddition de comptes et de surveillance couvrant tous les transporteurs communs et prévoir les pouvoirs nécessaires pour assurer le contrôle de l'application de la loi si aucune mesure corrective n'est prise.

Questions et enjeux

- E5 A Êtes-vous d'accord que l'exploitant d'un transporteur commun devrait être obligé de surveiller les incidents qui peuvent avoir des conséquences néfastes sur la santé après la mise en place d'un système ou d'une procédure et de prendre des mesures correctives au besoin?
- E5 B Êtes-vous d'accord que la personne qui fournit le produit (par ex. le détaillant ou le tiers par le biais d'une entente contractuelle) devrait être tenue de transmettre tout renseignement se rapportant à la sécurité du système et de collaborer avec l'exploitant du transporteur commun en ce qui concerne la prise de mesures correctives?
- E5 C Êtes-vous d'accord avec l'inclusion d'une obligation de rendre des comptes?
- E5 D Si l'obligation de rendre des comptes proposée est incluse dans la nouvelle loi, quels types d'incidents néfastes recommanderiez-vous le signalement à Santé Canada?
- E5 E Que peut-on faire pour vous aider à respecter vos obligations en matière de reddition de comptes?

E6 - RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE D'INSPECTION DES ALIMENTS

Situation actuelle

L'inspection des aliments est axée sur la salubrité des méthodes employées pour préparer, manipuler et entreposer les aliments, et sur leur transport dans le cas des cuisines de l'air. Comme c'est l'Agence canadienne d'inspection des aliments qui est principalement chargée de par la loi de veiller à la salubrité des aliments, cette mesure aurait pour effet de clarifier le partage des obligations sous le régime de la loi proposée tout en centralisant la fonction d'inspection sanitaire des transporteurs communs.

Proposition

La loi sur l'Agence canadienne d'inspection des aliments ne serait pas responsable de l'application de cette partie de la loi, malgré le fait que ceci ait trait aux aliments.

Résultat souhaité

Clarifier les obligations en matière d'inspection des aliments à bord des transporteurs communs.

Questions et enjeux

E-6 A - Êtes-vous d'accord avec le partage d'obligations proposé en ce qui concerne l'inspection des aliments à bord des transporteurs communs? Sinon, que proposeriez-vous?

CONTRÔLE D'APPLICATION DE LA LOI

Le présent document n'est pas axé sur l'application de la loi ou le règlement des différends. La section H de la nouvelle loi proposé comporte des dispositions qui ont trait à l'application de la Loi, notamment des dispositions relatives à la mise en application de la Loi et au règlement des différends qui s'appliqueraient aux transporteurs communs. Les extraits suivants⁴ illustrent certaines des dispositions qui s'appliqueront aux transporteurs communs:

9. « *Mise en application de la Loi : La loi prévoirait des outils juridiques plus efficaces pour faire en sorte qu'elle soit respectée. Par exemple, les peines maximales passeraient à un million de dollars et à trois ans d'incarcération. Les tribunaux pourraient émettre des ordonnances additionnelles, comme interdire à une personne jugée coupable d'une infraction à la loi d'exercer des activités semblables pendant une certaine période. La ministre pourrait*

⁴ Documentation - Renouveau de la législation sur la protection de la santé - La proposition en sept pages

appliquer un large éventail de mesures préventives, comme ordonner à un fournisseur d'apporter des correctifs afin de protéger le public ou suspendre la vente d'un produit pendant que l'on tente d'obtenir de l'information supplémentaire sur son innocuité. Des accords de collaboration pourraient être conclus avec d'autres gouvernements ou des pouvoirs publics, à certaines conditions. »

Dans le cas des exploitants de transporteurs communs, il pourrait notamment s'agir d'une ordonnance enjoignant à un exploitant déterminé de prendre certaines mesures correctives ou, dans les cas plus graves, de cesser ses activités.

10. *« Intervention d'urgence : La ministre de la Santé pourrait, à certaines conditions, prendre un arrêté d'urgence si une action immédiate est requise pour faire face à un risque important pour la santé ou l'environnement. »*
11. *Règlement des différends : La loi proposée donnerait l'autorité nécessaire pour permettre l'établissement de mécanismes de règlement des différends.*

Questions

- | | |
|------------|--|
| SCÉNARIO A | Quelles circonstances devraient exister avant d'envisager la possibilité d'interdire à un exploitant d'exercer ses activités tant que des mesures correctives n'auront pas été prises? |
| SCÉNARIO B | Quels critères Santé Canada devrait-il utiliser lorsqu'il s'agit d'interdire à un exploitant d'exercer ses activités? (Preuve du risque, du préjudice...) |
| SCÉNARIO C | Quels commentaires aimeriez-vous formuler au sujet de l'application de la loi qui s'appliquent expressément aux transporteurs communs? |

Pour un examen plus approfondi des dispositions relatives à la mise en application de la Loi, voir la section H2 de la nouvelle Loi sur la protection de la santé. Nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires généraux ou détaillés par écrit ou sur le site Internet de la révision de la loi⁵.

Inspection volontaire

Par inspection volontaire, on ne veut pas dire la faculté ou l'obligation pour le secteur privé d'offrir des produits et des services sans danger ou d'assurer un environnement sain et salubre. Même en l'absence de cadre réglementaire, la loi exige de telles mesures. Par inspection volontaire, il faut entendre les mesures prises en collaboration et les ententes conclues par les intéressés pour clarifier les normes, remplir ou dépasser les obligations légales expresses ou implicites et travailler en collaboration pour recueillir et partager des connaissances pertinentes et pour protéger le consommateur et les travailleurs du secteur privé.

La tradition riche et couronnée de succès de l'inspection volontaire dans l'industrie du transport de passagers trouve donc encore sa place dans la réglementation. Par le truchement de ses programmes d'inspection volontaire et de ses activités de surveillance et de partenariats proactifs avec le gouvernement qui y ont conduit, cette tradition a servi à cerner et à aborder les nouveaux risques et à définir des normes en matière de service, de santé et de sécurité au profit du secteur privé et de ses consommateurs.

Tout cadre législatif ou réglementaire se doit d'être souple et susceptible d'application sur une longue période. Néanmoins, le rythme accéléré avec lequel se réalisent les changements, l'arrivée de nouvelles technologies et de nouvelles approches dans un contexte économique global et les risques qu'elles comportent pour la santé font en sorte que la pratique précède souvent la loi et la réglementation. Les partenariats, la collaboration et les ententes volontaires continueront donc à jouer un rôle pour assurer la meilleure qualité de service aux consommateurs dans un environnement sain et salubre. Ils permettront aussi de faire la liste des pratiques qui fonctionnent bien, de déceler les lacunes et les changements qui devront être apportés au cadre législatif et réglementaire au fil des ans.

⁵ Consulter le site Internet suivant : <http://renewal.hc-sc.gc.ca> ou écrire à:
Le renouveau législatif - Transporteurs Communs
Le bureau des politiques et des affaires réglementaires
Santé en milieu du travail et sécurité du public
171, rue Slater
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0L3

La nature des activités d'inspection volontaire est donc susceptible d'évoluer pour tenir compte du nouveau cadre législatif mais ces activités continueront à occuper une place importante au sein du secteur privé qui souhaite demeurer le chef de file en matière de santé et de sécurité.

Questions

- Scénario A Parmi les activités d'inspection volontaire que vous pratiquez présentement, lesquelles joueraient un rôle selon vous dans le nouveau cadre législatif?
- Scénario B Quelles autres activités proactives pourraient, à votre avis, vous assurer de continuer à jouer un rôle de chef de file dans l'industrie en matière de santé et de sécurité?
- Scénario C Quelles mesures incitatives suggérez-vous pour encourager la participation à ces activités?