Vol. 156, No. 20

Canada Gazette
Part I

Vol. 156, nº 20

Gazette du Canada
Partie I

OTTAWA, SATURDAY, MAY 14, 2022

OTTAWA, LE SAMEDI 14 MAI 2022

Notice to Readers

The *Canada Gazette* is published under the authority of the *Statutory Instruments Act*. It consists of three parts as described below:

Part I	Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
Part II	Statutory instruments (regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 5, 2022, and at least every second Wednesday thereafter
Part III	Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after royal assent

The two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the *Canada Gazette* website. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada website.

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Services and Procurement Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-996-2495 (telephone), 613-991-3540 (fax).

Bilingual texts received as late as six working days before the requested Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Avis au lecteur

La *Gazette du Canada* est publiée conformément aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elle est composée des trois parties suivantes :

Partie I	Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
Partie II	Textes réglementaires (règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 5 janvier 2022 et au moins tous les deux mercredis par la suite
Partie III	Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1er avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le site Web de la *Gazette du Canada*. La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le site Web du Parlement du Canada.

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Services publics et Approvisionnement Canada, 350, rue Albert, 5e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-996-2495 (téléphone), 613-991-3540 (télécopieur).

Un texte bilingue reçu au plus tard six jours ouvrables avant la date de parution demandée paraîtra, le temps et autres ressources le permettant, le samedi visé.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Services publics et Approvisionnement Canada par courriel à l'adresse TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, 2022
Published by the Queen's Printer for Canada, 2022

ISSN 1494-6076

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2022
Publié par l'imprimeur de la Reine pour le Canada, 2022

TABLE OF CONTENTS

Government notices 2275
Appointment opportunities 2331

Parliament
House of Commons 2334

Commissions 2335
(agencies, boards and commissions)

Orders in Council 2341

Proposed regulations 2348
(including amendments to existing regulations)

Index 2452

TABLE DES MATIÈRES

Avis du gouvernement 2275
Possibilités de nominations 2331

Parlement
Chambre des communes 2334

Commissions 2335
(organismes, conseils et commissions)

Décrets 2341

Règlements projetés 2348
(y compris les modifications aux règlements existants)

Index 2453

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards)

Whereas certain provisions of part 1037 of Title 40, chapter I, subchapter U of the *Code of Federal Regulations* of the United States correspond to certain provisions of the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*[a];

And whereas certain provisions of the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*[a] are inconsistent with part 1037 of Title 40, chapter I, subchapter U, of the *Code of Federal Regulations* because of the decision to vacate the provisions that apply to trailers — namely, section 1037.107 of Title 40 of the *Code of Federal Regulations*, which sets out the emission standards for trailers, and the other provisions of part 1037 of Title 40, chapter I, subchapter U of the *Code of Federal Regulations* that are set out in the Final Rule of the United States Environmental Protection Agency, published in October 2016 in volume 81 of the *Federal Register* of the United States, at page 73,478, to the extent that they apply to trailers or trailer manufacturers — that was issued by the United States Court of Appeals for the District of Columbia Circuit, on November 12, 2021, in the case of *Truck Trailer Manufacturers Association Inc. v. Environmental Protection Agency, et al.* (Case No. 16-1430, consolidated with No. 16-1447);

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 163(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[b], makes the annexed *Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards)*.

Gatineau, April 19, 2022

Steven Guilbeault
Minister of the Environment

[a] SOR/2013-24
[b] S.C. 1999, c. 33

AVIS DU GOUVERNEMENT

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques)

Attendu que certaines dispositions de la partie 1037 de la section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis correspondent à certaines dispositions du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*[a];

Attendu que certaines dispositions du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*[a] sont incompatibles avec la partie 1037 de la section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du *Code of Federal Regulations* en raison de l'annulation des dispositions s'appliquant aux remorques — en l'occurrence, les normes d'émissions pour les remorques prévues à la section 1037.107 du titre 40 du *Code of Federal Regulations* ainsi que les autres dispositions de la partie 1037 de la section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du *Code of Federal Regulations* prévues dans la règle finale prise par l'Environmental Protection Agency des États-Unis publiée en octobre 2016 dans le volume 81 du *Federal Register* des États-Unis, à la page 73 478, dans la mesure où elles s'appliquent aux remorques ou aux fabricants de remorques — ordonnée par la Cour d'appel des États-Unis pour le circuit du district de Columbia, le 12 novembre 2021, dans l'arrêt *Truck Trailer Manufacturers Association Inc. v. Environmental Protection Agency, et al.* (dossier numéro 16-1430, consolidé avec le numéro 16-1447),

À ces causes, en vertu du paragraphe 163(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[b], le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques)*, ci-après.

Gatineau, le 19 avril 2022

Le ministre de l'Environnement
Steven Guilbeault

[a] DORS/2013-24
[b] L.C. 1999, ch. 33

Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards)

January 1, 2020

1 Despite any provision of the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*, those Regulations do not apply to trailers whose manufacture is completed on or after January 1, 2020.

EXPLANATORY NOTE

(*This note is not part of the Interim Order.*)

The *Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards)* was made by the Minister of the Environment on April 19, 2022. The Interim Order applies to trailers only and temporarily suspends the application of the trailer provisions of the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations*. Upon approval by the Governor in Council, and in accordance with subsection 163(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the Interim Order will cease to have effect one year after it is made, or the day it is repealed, or the day on which the regulation is amended or repealed to give effect to the order, whichever is earlier.

Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques)

1er janvier 2020

1 Malgré toute disposition contraire du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*, ce règlement ne s'applique pas aux remorques dont la fabrication est complétée le 1er janvier 2020 ou après cette date.

NOTE EXPLICATIVE

(*La présente note ne fait pas partie de l'Arrêté d'urgence.*)

L'*Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques)* a été pris par le ministre de l'Environnement le 19 avril 2022. Cet arrêté d'urgence vise les remorques seulement et suspend temporairement l'application des dispositions pour les remorques du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*. Suivant l'approbation de la gouverneure en conseil, et conformément au paragraphe 163(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, cet arrêté cessera d'avoir effet un an après sa prise ou, si elle est antérieure, à la date de la modification ou de l'abrogation du règlement visant à donner effet à l'arrêté.

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication of final decision after screening assessment of a substance — 1-propene, 2-methyl-, sulfurized (sulfurized isobutylene), CAS RN[1] *68511-50-2 — specified on the* Domestic Substances List *(subsection 77(6) of the* Canadian Environmental Protection Act, 1999*)*

Whereas sulfurized isobutylene is a substance identified under subsection 73(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Publication de la décision finale après évaluation préalable d'une substance — le 2-méthylprop-1-ène sulfuré — (isobutylène sulfuré), NE CAS[1] *68511-50-2 — inscrite sur la* Liste intérieure *[paragraphe 77(6) de la* Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]*

Attendu que l'isobutylène sulfuré est une substance qui satisfait aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

[1] The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) is the property of the American Chemical Society, and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government of Canada when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

[1] Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs ou si elle est nécessaire pour les rapports destinés au gouvernement du Canada lorsque des renseignements ou des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

Whereas a summary of the screening assessment conducted on sulfurized isobutylene pursuant to section 74 of the Act is annexed hereby;

And whereas it is concluded that the substance does not meet any of the criteria set out in section 64 of the Act,

Notice therefore is hereby given that the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) propose to take no further action on this substance at this time under section 77 of the Act.

Steven Guilbeault
Minister of the Environment

Jean-Yves Duclos
Minister of Health

Attendu qu'un résumé de l'évaluation préalable de l'isobutylène sulfuré réalisée en application de l'article 74 de la Loi est ci-annexé;

Attendu qu'il est conclu que cette substance ne satisfait à aucun des critères de l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé (les ministres) proposent de ne rien faire pour le moment à l'égard de cette substance en vertu de l'article 77 de la Loi.

Le ministre de l'Environnement
Steven Guilbeault

Le ministre de la Santé
Jean-Yves Duclos

ANNEX

Summary of the screening assessment of sulfurized isobutylene

Pursuant to section 74 of the Canadian Environmental Protection Act, 1999 (CEPA), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment of 1-propene, 2-methyl-, sulfurized (CAS RN 68511-50-2), hereinafter referred to as sulfurized isobutylene. This substance was identified as a priority for assessment, as it met categorization criteria under subsection 73(1) of CEPA.

Sulfurized isobutylene is a substance of unknown or variable composition, complex reaction products or biological material (UVCB) and does not occur naturally in the environment. In 2011, results from a survey issued pursuant to section 71 of CEPA indicated that it was not manufactured in Canada above the reporting threshold of 100 kg and that it was imported in quantities between 10 000 kg to 100 000 kg. Its primary use in Canada was reported to be as a lubricant and lubricant additive in lubricants and greases.

The ecological risk of sulfurized isobutylene was characterized using the ecological risk classification of organic substances (ERC), which is a risk-based approach that employs multiple metrics for both hazard and exposure, with weighted consideration of multiple lines of evidence for determining risk classification. Hazard profiles are based principally on metrics regarding mode of toxic action, chemical reactivity, food web–derived internal toxicity thresholds, bioavailability and chemical and biological activity. Metrics considered in the exposure profiles include potential emission rate, overall persistence and long-range transport potential. A risk matrix is used to assign a low, moderate or high level of potential

ANNEXE

Résumé de l'évaluation préalable pour l'isobutylène sulfuré

Conformément à l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (LCPE), le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé ont mené une évaluation préalable du 2-méthylprop-1-ène sulfuré (NE CAS 68511-50-2), ci-après appelé isobutylène sulfuré. Il a été déterminé que cette substance devait être évaluée en priorité, car elle satisfaisait aux critères de catégorisation énoncés au paragraphe 73(1) de la LCPE.

L'isobutylène sulfuré fait partie des substances de composition inconnue ou variable, produits de réaction complexes ou matières biologiques (UVCB) et n'est pas présent à l'état naturel dans l'environnement. Les résultats d'une enquête menée en 2011 en vertu de l'article 71 de la LCPE ont montré que la quantité d'isobutylène sulfuré produite au Canada ne dépassait pas le seuil de déclaration de 100 kg et qu' entre 10 000 et 100 000 kg de la substance ont été importés. Il a été indiqué que cette substance était principalement utilisée au Canada comme lubrifiant et comme additif dans les lubrifiants et les graisses.

Le risque pour l'environnement associé à l'isobutylène sulfuré a été caractérisé à l'aide de la classification du risque écologique des substances organiques (CRE), une méthode fondée sur le risque qui tient compte de plusieurs paramètres évaluant à la fois le danger et l'exposition dans le but de classer le risque en fonction d'une pondération des éléments de preuve. Les profils de danger reposent principalement sur des paramètres comme le mode d'action toxique, la réactivité chimique, les seuils de toxicité interne induite par le réseau trophique, la biodisponibilité et l'activité chimique et biologique. Les paramètres pris en compte dans les profils d'exposition comprennent le taux d'émission potentiel, la persistance globale et le potentiel

concern for substances on the basis of their hazard and exposure profiles. Based on the outcome of the ERC analysis, sulfurized isobutylene is considered unlikely to be causing ecological harm.

Considering all available lines of evidence presented in this screening assessment, there is a low risk of harm to the environment from sulfurized isobutylene. It is concluded that sulfurized isobutylene does not meet the criteria under paragraph 64(a) or (b) of CEPA, as it is not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity or that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends.

Based on available information, the general population may be exposed to sulfurized isobutylene from the use of products available to consumers (lubricants and greases) and from drinking water, due to industrial releases.

Based on observations in laboratory studies, the critical effects following dermal exposure to sulfurized isobutylene were decreased body weight gain and hematological effects. On the basis of the effects of a similar substance observed in laboratory studies, the critical health effect identified for chronic oral exposure was decreased pup weight in rats.

Comparison of levels of exposure to the general population with levels associated with critical health effects resulted in margins considered adequate to address uncertainties in the health effects and exposure databases.

Considering all the information presented in this screening assessment, it is concluded that sulfurized isobutylene does not meet the criteria under paragraph 64(c) of CEPA, as it is not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Overall conclusion

It is therefore concluded that sulfurized isobutylene does not meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA.

The screening assessment for this substance is available on the Canada.ca (Chemical Substances) website.

de transport à longue distance. Une matrice des risques permet d'attribuer un niveau de risque faible, modéré ou élevé aux substances en fonction de leurs profils de danger et d'exposition. Selon les résultats de la CRE, l'isobutylène sulfuré est considéré comme étant peu susceptible de causer des effets nocifs sur l'environnement.

Compte tenu de tous les éléments de preuve contenus dans la présente évaluation préalable, l'isobutylène sulfuré présente un faible risque d'effets nocifs sur l'environnement. Il est conclu que l'isobutylène sulfuré ne satisfait pas aux critères énoncés aux alinéas 64a) et 64b) de la LCPE, car il ne pénètre pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ni dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique, ou à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

D'après les données existantes, la population générale pourrait être exposée à l'isobutylène sulfuré lors de l'utilisation de produits de consommation (lubrifiants et graisses) et par l'intermédiaire de l'eau potable, en raison des rejets industriels.

D'après les observations faites en laboratoire, les effets critiques découlant d'une exposition cutanée à l'isobutylène sulfuré étaient une diminution du gain de poids corporel et des effets hématologiques. D'après les effets observés en laboratoire pour une substance similaire, l'effet critique sur la santé à la suite d'une exposition orale sur une longue durée était la diminution du poids des petits chez le rat.

La comparaison des niveaux d'exposition de la population générale aux niveaux associés aux effets critiques sur la santé montre que les marges d'exposition sont jugées adéquates pour tenir compte des incertitudes dans les bases de données relatives aux effets sur la santé et à l'exposition.

À la lumière des renseignements contenus dans la présente évaluation préalable, il est conclu que l'isobutylène sulfuré ne satisfait pas aux critères de l'alinéa 64c) de la LCPE, car il ne pénètre pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Conclusion générale

Il est donc conclu que l'isobutylène sulfuré ne satisfait à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE.

L'évaluation préalable pour la substance est disponible sur le site Web Canada.ca (Substances chimiques).

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication of results of investigations and recommendations for a substance — silanamine, 1,1,1-trimethyl-N-(trimethylsilyl)-, hydrolysis products with silica (TMSS), CAS RN[1] *68909-20-6 — specified on the* Domestic Substances List *(paragraphs 68(b) and (c) of the* Canadian Environmental Protection Act, 1999*)*

Whereas a summary of the screening assessment conducted on TMSS pursuant to paragraphs 68(b) and (c) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* is annexed hereby;

And whereas it is concluded that the substance does not meet any of the criteria set out in section 64 of the Act,

Notice therefore is hereby given that the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) propose to take no further action on this substance at this time.

Steven Guilbeault
Minister of the Environment

Jean-Yves Duclos
Minister of Health

ANNEX

Summary of the screening assessment of TMSS

Pursuant to section 68 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment of silanamine, 1,1,1-trimethyl-N-(trimethylsilyl)-, hydrolysis products with silica, hereinafter referred to as TMSS. The CAS RN for TMSS is 68909-20-6. This substance was identified as a priority for assessment on the basis of human health concerns.

TMSS is a substance of unknown or variable composition, complex reaction products, or biological material (UVCB). This substance is produced by surface treatment of fumed

[1] The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) is the property of the American Chemical Society, and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government of Canada when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Publication des résultats des enquêtes et des recommandations sur une substance — le bis(triméthylsilyl)amine, produits d'hydrolyse avec la silice (TMSS), NE CAS[1] *68909-20-6 — inscrite sur la* Liste intérieure *[alinéas 68b) et c) de la* Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]*

Attendu qu'un résumé de l'évaluation préalable du TMSS réalisée en application des alinéas 68b) et c) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* est ci-annexé;

Attendu qu'il est conclu que cette substance ne satisfait à aucun des critères de l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé (les ministres) proposent de ne rien faire pour le moment à l'égard de cette substance.

Le ministre de l'Environnement
Steven Guilbeault

Le ministre de la Santé
Jean-Yves Duclos

ANNEXE

Résumé de l'évaluation préalable pour le TMSS

En vertu de l'article 68 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé ont procédé à une évaluation préalable du bis(triméthylsilyl)amine, produits d'hydrolyse avec la silice, nommé ci-après TMSS. Le NE CAS pour le TMSS est le 68909-20-6. Cette substance est considérée comme devant être évaluée en priorité en raison de préoccupations pour la santé humaine.

Le TMSS fait partie des substances de composition inconnue ou variable, produits de réaction complexe ou matières biologiques (UVCB). Cette substance est produite par le

[1] Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs ou si elle est nécessaire pour les rapports destinés au gouvernement du Canada lorsque des renseignements ou des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

synthetic amorphous silica (CAS RN 112945-52-5) using hexamethyldisilazane (CAS RN 999-97-3). In the present assessment, TMSS is represented by its major component (over 99%), surface-treated fumed synthetic amorphous silica.

TMSS does not naturally occur in the environment. According to information submitted in response to a CEPA section 71 survey, the total import quantity reported in Canada in 2011 was 212 498 kg and no manufacture was reported above the reporting threshold of 100 kg.

In Canada, TMSS is primarily used in the manufacture of cosmetics, multipurpose cement adhesives, paints, silicone rubbers, inks and toners, and medical devices, as well as in industrial applications, including the automotive, electrical and electronic sectors. TMSS may be used as a component in the manufacture of food packaging materials and may be used as a component in an incidental additive used in food processing establishments. It is also a formulant in pest control products and a non-medicinal ingredient in natural health products and non-prescription drugs.

The ecological risk of TMSS was characterized using the ecological risk classification of organic substances (ERC), which is a risk-based approach that employs multiple metrics for both hazard and exposure, with weighted consideration of multiple lines of evidence for determining risk classification. Hazard profiles are based principally on metrics regarding mode of toxic action, chemical reactivity, food web–derived internal toxicity thresholds, bioavailability, and chemical and biological activity. Metrics considered in the exposure profiles include potential emission rate, overall persistence, and long-range transport potential. A risk matrix is used to assign a low, moderate or high level of potential concern for substances on the basis of their hazard and exposure profiles. Based on the outcome of the ERC analysis, TMSS is considered unlikely to be causing ecological harm.

Considering all available lines of evidence presented in this screening assessment, there is a low risk of harm to the environment from TMSS. It is concluded that TMSS does not meet the criteria under paragraph 64(a) or (b) of CEPA, as it is not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity or that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends.

traitement en surface de la silice amorphe synthétique pyrogénée (NE CAS 112945-52-5) à l'aide de l'hexaméthyldisilazane (NE CAS 999-97-3). Dans la présente évaluation, le TMSS est représenté par son principal composant (plus de 99 %), à savoir la silice amorphe synthétique pyrogénée traitée en surface.

Le TMSS n'est pas présent à l'état naturel dans l'environnement. Selon les renseignements fournis en réponse à une enquête menée en vertu de l'article 71 de la LCPE, la quantité importée totale déclarée au Canada en 2011 était de 212 498 kg et aucune quantité produite supérieure au seuil de déclaration de 100 kg n'a été déclarée.

Au Canada, le TMSS est principalement utilisé dans la fabrication de cosmétiques, de colles multiusages pour ciment, de peintures, de caoutchoucs de silicone, d'encres liquides ou en poudre pour imprimantes et d'appareils médicaux, ainsi que dans l'industrie, notamment dans les secteurs de l'automobile, de l'électricité et de l'électronique. Le TMSS peut être utilisé dans la fabrication de matériaux d'emballage alimentaire et entrer dans la composition d'un additif indirect utilisé dans les établissements de transformation alimentaire. Il entre aussi dans la composition de produits antiparasitaires et se retrouve, comme ingrédient non médicinal, dans des produits de santé naturels et des médicaments sans ordonnance.

Le risque que représente le TMSS pour l'environnement a été caractérisé à l'aide de la classification des risques écologiques des substances organiques (CRE), une approche basée sur les risques qui tient compte de plusieurs paramètres liés au danger et à l'exposition et d'une pondération de plusieurs éléments de preuve pour obtenir un classement du risque. Les profils de danger reposent principalement sur des paramètres liés au mode d'action toxique, à la réactivité chimique, aux seuils de toxicité interne dérivés du réseau trophique, à la biodisponibilité et à l'activité chimique et biologique. Les paramètres pris en compte dans les profils d'exposition comprennent le taux d'émission potentiel, la persistance globale et le potentiel de transport à longue distance. Une matrice de risque permet d'attribuer aux substances un niveau de préoccupation potentielle faible, moyen ou élevé, selon leurs profils de danger et d'exposition. À la lumière des résultats de la CRE, le TMSS est considéré comme étant peu susceptible de causer des effets nocifs pour l'environnement.

Compte tenu de tous les éléments de preuve décrits dans la présente évaluation préalable, le TMSS présente un faible risque d'effets nocifs pour l'environnement. Il est conclu qu'il ne satisfait pas aux critères énoncés aux alinéas 64a) et b) de la LCPE, car il ne pénètre pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique, ou à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

On the basis of available health effects information for TMSS and read-across data from substances with similar chemical structures and physical-chemical properties, no critical effects were identified via the oral or dermal routes. As such, oral or dermal exposures to TMSS from environmental media and food, or from products available to consumers, are not of concern.

Based on laboratory studies, repeated inhalation exposures to TMSS have the potential to cause adverse effects in the lungs. Inhalation exposure from environmental media is expected to be minimal. The focus of the assessment is on inhalation exposure to TMSS from use of loose-powder products containing TMSS. Comparison of the estimates of inhalation exposure to TMSS from use of dry hair shampoo and facial blush to a critical effect level resulted in margins of exposure that were considered adequate to address uncertainties in the health effects and exposure databases.

On the basis of the information presented in this screening assessment, it is concluded that TMSS does not meet the criteria under paragraph 64(c) of CEPA, as it is not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Overall conclusion

It is therefore concluded that TMSS does not meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA.

The screening assessment for this substance is available on the Canada.ca (Chemical Substances) website.

D'après les renseignements disponibles concernant les effets du TMSS sur la santé et la lecture croisée des données sur les substances présentant une structure chimique et des propriétés physico-chimiques similaires, aucun effet critique n'a été constaté à la suite d'expositions par voie orale ou cutanée. Par conséquent, l'exposition par voie orale ou cutanée au TMSS, par l'intermédiaire des milieux naturels, des aliments ou des produits de consommation, n'est pas préoccupante.

D'après des études de laboratoire, l'exposition répétée par inhalation au TMSS peut avoir des effets nocifs sur les poumons. L'exposition par inhalation dans les milieux naturels devrait être minime. L'évaluation est axée sur l'exposition par inhalation au TMSS lors de l'utilisation de produits en poudre libre contenant du TMSS. En comparant l'exposition estimée au TMSS par inhalation due à l'utilisation de shampoing sec pour cheveux et de fard à joues à un niveau d'effet critique, il a été établi que les marges d'exposition étaient suffisantes pour tenir compte des incertitudes dans les bases de données sur l'exposition et sur les effets sur la santé.

À la lumière des renseignements contenus dans la présente évaluation préalable, il est conclu que le TMSS ne satisfait pas aux critères de l'alinéa 64c) de la LCPE, car il ne pénètre pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Conclusion générale

Il est donc conclu que le TMSS ne satisfait à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE.

L'évaluation préalable pour cette substance est disponible sur le site Web Canada.ca (Substances chimiques).

DEPARTMENT OF TRANSPORT

AERONAUTICS ACT

Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 61

Whereas the annexed *Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 61* is required to deal with a significant risk, direct or indirect, to aviation safety or the safety of the public;

Whereas the provisions of the annexed Order may be contained in a regulation made pursuant to sections 4.71[a] and 4.9[b], paragraphs 7.6(1)(a)[c] and (b)[d] and section 7.7[e] of the *Aeronautics Act*[f];

[a] S.C. 2004, c. 15, s. 5
[b] S.C. 2014, c. 39, s. 144
[c] S.C. 2015, c. 20, s. 12
[d] S.C. 2004, c. 15, s. 18
[e] S.C. 2001, c. 29, s. 39
[f] R.S., c. A-2

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Arrêté d'urgence nº 61 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19

Attendu que l'*Arrêté d'urgence nº 61 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19*, ci-après, est requis pour parer à un risque appréciable — direct ou indirect — pour la sûreté aérienne ou la sécurité du public;

Attendu que l'arrêté ci-après peut comporter les mêmes dispositions qu'un règlement pris en vertu des articles 4.71[a] et 4.9[b], des alinéas 7.6(1)a)[c] et b)[d] et de l'article 7.7[e] de la *Loi sur l'aéronautique*[f];

[a] L.C. 2004, ch. 15, art. 5
[b] L.C. 2014, ch. 39, art. 144
[c] L.C. 2015, ch. 20, art. 12
[d] L.C. 2004, ch. 15, art. 18
[e] L.C. 2001, ch. 29, art. 39
[f] L.R., ch. A-2

And whereas, pursuant to subsection 6.41(1.2)[g] of that Act, the Minister of Transport has consulted with the persons and organizations that that Minister considers appropriate in the circumstances before making the annexed Order;

Therefore, the Minister of Transport makes the annexed *Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 61* under subsection 6.41(1)[g] of the *Aeronautics Act*[f].

Ottawa, April 24, 2022

Omar Alghabra
Minister of Transport

Attendu que, conformément au paragraphe 6.41(1.2)[g] de cette loi, le ministre des Transports a consulté au préalable les personnes et organismes qu'il estime opportun de consulter au sujet de l'arrêté ci-après,

À ces causes, le ministre des Transports, en vertu du paragraphe 6.41(1)[g] de la *Loi sur l'aéronautique*[f], prend l'*Arrêté d'urgence nº 61 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19*, ci-après.

Ottawa, le 24 avril 2022

Le ministre des Transports
Omar Alghabra

Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 61

Arrêté d'urgence nº 61 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19

Interpretation

Definitions

1 (1) The following definitions apply in this Interim Order.

accredited person means a foreign national who holds a passport that contains a valid diplomatic, consular, official or special representative acceptance issued by the Chief of Protocol for the Department of Foreign Affairs, Trade and Development. (*personne accréditée*)

aerodrome property means, in respect of an aerodrome listed in Schedule 1, any air terminal buildings or restricted areas or any facilities used for activities related to aircraft operations or aerodrome operations that are located at the aerodrome. (*terrains de l'aérodrome*)

aerodrome security personnel has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*personnel de sûreté de l'aérodrome*)

air carrier means any person who operates a commercial air service under Subpart 1, 3, 4 or 5 of Part VII of the Regulations. (*transporteur aérien*)

Canadian Forces means the armed forces of Her Majesty raised by Canada. (*Forces canadiennes*)

Chief Public Health Officer means the Chief Public Health Officer appointed under subsection 6(1) of the *Public Health Agency of Canada Act*. (*administrateur en chef*)

[f] R.S., c. A-2
[g] S.C. 2004, c. 15, s. 11(1)

Définitions et interprétation

Définitions

1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent arrêté d'urgence.

administrateur en chef L'administrateur en chef de la santé publique, nommé en application du paragraphe 6(1) de la *Loi sur l'Agence de la santé publique du Canada*. (*Chief Public Health Officer*)

administration de contrôle La personne responsable du contrôle des personnes et des biens à tout aérodrome visé à l'annexe du *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA* ou à tout autre endroit désigné par le ministre au titre du paragraphe 6(1.1) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*. (*screening authority*)

agent de contrôle Sauf à l'article 2, s'entend au sens de l'article 2 de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*. (*screening officer*)

agent de la paix S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*peace officer*)

agent de quarantaine Personne désignée à ce titre en vertu du paragraphe 5(2) de la *Loi sur la mise en quarantaine*. (*quarantine officer*)

agent des douanes S'entend au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les douanes*. (*customs officer*)

[f] L.R., ch. A-2
[g] L.C. 2004, ch. 15, par. 11(1)

COVID-19 means the coronavirus disease 2019. (*COVID-19*)

COVID-19 antigen test means a COVID-19 screening or diagnostic immunoassay that

(a) detects the presence of a viral antigen indicating the presence of COVID-19;

(b) is authorized for sale or distribution in Canada or in the jurisdiction in which it was obtained;

(c) if the test is self-administered, is observed and whose result is verified

(i) in person by an accredited laboratory or testing provider, or

(ii) in real time by remote audiovisual means by the accredited laboratory or testing provider that provided the test; and

(d) if the test is not self-administered, is performed by an accredited laboratory or testing provider. (*essai antigénique relatif à la COVID-19*)

COVID-19 molecular test means a COVID-19 screening or diagnostic test, including a test performed using the method of polymerase chain reaction (PCR) or reverse transcription loop-mediated isothermal amplification (RT-LAMP), that

(a) if the test is self-administered, is observed and whose result is verified

(i) in person by an accredited laboratory or testing provider, or

(ii) in real time by remote audiovisual means by the accredited laboratory or testing provider that provided the test; or

(b) if the test is not self-administered, is performed by an accredited laboratory or testing provider. (*essai moléculaire relatif à la COVID-19*)

customs officer has the same meaning as ***officer*** in subsection 2(1) of the *Customs Act*. (*agent des douanes*)

document of entitlement has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*document d'autorisation*)

foreign national has the same meaning as in subsection 2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act*. (*étranger*)

non-passenger screening checkpoint has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*point de contrôle des non-passagers*)

COVID-19 La maladie à coronavirus 2019. (*COVID-19*)

document d'autorisation S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*document of entitlement*)

essai antigénique relatif à la COVID-19 Essai immunologique de dépistage ou de diagnostic de la COVID-19 qui, à la fois :

a) détecte la présence d'un antigène viral indicatif de la COVID-19;

b) est autorisé pour la vente ou la distribution au Canada ou dans un pays étranger dans lequel il a été obtenu;

c) si l'essai est auto-administré, est observé et dont le résultat est vérifié :

(i) en personne par un laboratoire accrédité ou un fournisseur de services d'essais,

(ii) à distance, en temps réel, par un moyen audiovisuel par le laboratoire accrédité, ou le fournisseur de services d'essais, qui a fourni l'essai;

d) s'il n'est pas auto-administré, est effectué par un laboratoire accrédité ou par un fournisseur de services d'essais. (*COVID-19 antigen test*)

essai moléculaire relatif à la COVID-19 Essai de dépistage ou de diagnostic de la COVID-19, notamment l'essai effectué selon le procédé d'amplification en chaîne par polymérase (ACP) ou d'amplification isotherme médiée par boucle par transcription inverse (RT-LAMP), qui :

a) s'il est auto-administré, est observé et dont le résultat est vérifié :

(i) en personne par un laboratoire accrédité ou un fournisseur de services d'essais,

(ii) à distance, en temps réel, par un moyen audiovisuel par le laboratoire accrédité, ou le fournisseur de services d'essais, qui a fourni l'essai;

b) s'il n'est pas auto-administré, est effectué par un laboratoire accrédité ou par un fournisseur de services d'essais. (*COVID-19 molecular test*)

étranger S'entend au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*. (*foreign national*)

exploitant d'un aérodrome S'agissant d'un aérodrome où des activités liées à l'aviation civile sont exercées, la personne responsable de l'aérodrome, y compris un employé, un mandataire ou un représentant autorisé de cette personne. (*operator of an aerodrome*)

operator of an aerodrome means the person in charge of an aerodrome where activities related to civil aviation are conducted and includes an employee, agent or mandatary or other authorized representative of that person. (*exploitant*)

passenger screening checkpoint has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*point de contrôle des passagers*)

peace officer has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*agent de la paix*)

quarantine officer means a person designated as a quarantine officer under subsection 5(2) of the *Quarantine Act*. (*agent de quarantaine*)

Regulations means the *Canadian Aviation Regulations*. (*Règlement*)

restricted area has the same meaning as in section 3 of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*. (*zone réglementée*)

screening authority means a person responsible for the screening of persons and goods at an aerodrome set out in the schedule to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations* or at any other place designated by the Minister under subsection 6(1.1) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*. (*administration de contrôle*)

screening officer, except in section 2, has the same meaning as in section 2 of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*. (*agent de contrôle*)

testing provider means

(a) a person who may provide COVID-19 screening or diagnostic testing services under the laws of the jurisdiction where the service is provided; or

(b) an organization, such as a telehealth service provider or pharmacy, that may provide COVID-19 screening or diagnostic testing services under the laws of the jurisdiction where the service is provided and that employs or contracts with a person referred to in paragraph (a). (*fournisseur de services d'essais*)

variant of concern means a variant of severe acute respiratory syndrome coronavirus 2 (SARS-CoV-2) that is designated as a variant of concern by the World Health Organization. (*variant préoccupant*)

Interpretation

(2) Unless the context requires otherwise, all other words and expressions used in this Interim Order have the same meaning as in the Regulations.

Forces canadiennes Les forces armées de Sa Majesté levées par le Canada. (*Canadian Forces*)

fournisseur de services d'essais S'entend :

a) d'une personne qui peut fournir des essais de dépistage ou de diagnostic de la COVID-19 en vertu de la loi du pays dans lequel elle fournit ces essais;

b) de l'organisation, tel un fournisseur de télésanté ou une pharmacie, qui peut fournir des essais de dépistage ou de diagnostic de la COVID-19 en vertu de la loi du pays dans lequel elle fournit ces essais et qui emploie ou engage une personne visée à l'alinéa a). (*testing provider*)

personne accréditée Étranger titulaire d'un passeport contenant une acceptation valide qui l'autorise à occuper un poste en tant qu'agent diplomatique ou consulaire, ou en tant que représentant officiel ou spécial, délivrée par le chef du protocole du ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement. (*accredited person*)

personnel de sûreté de l'aérodrome S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*aerodrome security personnel*)

point de contrôle des non-passagers S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*non-passenger screening checkpoint*)

point de contrôle des passagers S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*passenger screening checkpoint*)

Règlement Le *Règlement de l'aviation canadien*. (*Regulations*)

terrains de l'aérodrome À l'égard de tout aérodrome visé à l'annexe 1, les aérogares, les zones réglementées et les installations destinées aux activités liées à l'utilisation des aéronefs ou à l'exploitation d'un aérodrome et qui sont situées à l'aérodrome. (*aerodrome property*)

transporteur aérien Exploitant d'un service aérien commercial visé aux sous-parties 1, 3, 4 ou 5 de la partie VII du Règlement. (*air carrier*)

variant préoccupant Tout variant du coronavirus du syndrome respiratoire aigu sévère 2 (SRAS-CoV-2) désigné comme un variant préoccupant par l'Organisation mondiale de la santé. (*variant of concern*)

zone réglementée S'entend au sens de l'article 3 du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*. (*restricted area*)

Interprétation

(2) Sauf indication contraire du contexte, les autres termes utilisés dans le présent arrêté d'urgence s'entendent au sens du Règlement.

Conflict

(3) In the event of a conflict between this Interim Order and the Regulations or the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*, the Interim Order prevails.

Definition of *mask*

(4) For the purposes of this Interim Order, a ***mask*** means any mask, including a non-medical mask, that meets all of the following requirements:

(a) it is made of multiple layers of tightly woven materials such as cotton or linen;

(b) it completely covers a person's nose, mouth and chin without gaping;

(c) it can be secured to a person's head with ties or ear loops.

Masks — lip reading

(5) Despite paragraph (4)(a), the portion of a mask in front of a wearer's lips may be made of transparent material that permits lip reading if

(a) the rest of the mask is made of multiple layers of tightly woven materials such as cotton or linen; and

(b) there is a tight seal between the transparent material and the rest of the mask.

Definition of *fully vaccinated person*

(6) For the purposes of this Interim Order, a ***fully vaccinated person*** means a person who completed, at least 14 days before the day on which they access aerodrome property or a location where NAV CANADA provides civil air navigation services, a COVID-19 vaccine dosage regimen if

(a) in the case of a vaccine dosage regimen that uses a COVID-19 vaccine that is authorized for sale in Canada,

(i) the vaccine has been administered to the person in accordance with its labelling, or

(ii) the Minister of Health determines, on the recommendation of the Chief Public Health Officer, that the regimen is suitable, having regard to the scientific evidence related to the efficacy of that regimen in preventing the introduction or spread of COVID-19 or any other factor relevant to preventing the introduction or spread of COVID-19; or

(b) in all other cases,

(i) the vaccines of the regimen are authorized for sale in Canada or in another jurisdiction, and

Incompatibilité

(3) Les dispositions du présent arrêté d'urgence l'emportent sur les dispositions incompatibles du Règlement et du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*.

Définition de *masque*

(4) Pour l'application du présent arrêté d'urgence, ***masque*** s'entend de tout masque, notamment un masque non médical, qui satisfait aux exigences suivantes :

a) il est constitué de plusieurs couches d'une étoffe tissée serrée, telle que le coton ou le lin;

b) il couvre complètement le nez, la bouche et le menton sans laisser d'espace;

c) il peut être solidement fixé à la tête par des attaches ou des cordons formant des boucles que l'on passe derrière les oreilles.

Masque — lecture sur les lèvres

(5) Malgré l'alinéa (4)a), la partie du masque située devant les lèvres peut être faite d'une matière transparente qui permet la lecture sur les lèvres si :

a) d'une part, le reste du masque est constitué de plusieurs couches d'une étoffe tissée serrée, telle que le coton ou le lin;

b) d'autre part, le joint entre la matière transparente et le reste du masque est hermétique.

Définition de *personne entièrement vaccinée*

(6) Pour l'application du présent arrêté d'urgence, ***personne entièrement vaccinée*** s'entend de la personne qui a suivi un protocole vaccinal complet contre la COVID-19 au moins quatorze jours avant l'accès aux terrains de l'aérodrome ou à un emplacement où NAV CANADA fournit des services de navigation aérienne civile, si :

a) dans le cas d'un protocole vaccinal précisant un vaccin contre la COVID-19 qui est autorisé pour la vente au Canada :

(i) soit le vaccin a été administré à la personne conformément à son étiquetage,

(ii) soit le ministre de la Santé, sur recommandation de l'administrateur en chef conclut que le protocole vaccinal est approprié compte tenu des preuves scientifiques relatives à son efficacité pour prévenir l'introduction ou la propagation de la COVID-19 ou de tout autre facteur pertinent à cet égard;

b) dans tout autre cas :

(i) d'une part, les vaccins du protocole vaccinal sont autorisés pour la vente soit au Canada, soit dans un pays étranger,

(ii) the Minister of Health determines, on the recommendation of the Chief Public Health Officer, that the vaccines and the regimen are suitable, having regard to the scientific evidence related to the efficacy of that regimen and the vaccines in preventing the introduction or spread of COVID-19 or any other factor relevant to preventing the introduction or spread of COVID-19.

Interpretation — fully vaccinated person

(7) For greater certainty, for the purposes of the definition *fully vaccinated person* in subsection (6), a COVID-19 vaccine that is authorized for sale in Canada does not include a similar vaccine sold by the same manufacturer that has been authorized for sale in another jurisdiction.

Notification

Federal, provincial and territorial measures

2 (1) A private operator or air carrier operating a flight between two points in Canada or a flight to Canada departing from any other country must notify every person boarding the aircraft for the flight that they may be subject to measures to prevent the spread of COVID-19 taken by the provincial or territorial government with jurisdiction where the destination aerodrome for that flight is located or by the federal government.

Suitable quarantine plan

(2) A private operator or air carrier operating a flight to Canada departing from any other country must notify every person before the person boards the aircraft for the flight that they may be required, under an order made under section 58 of the *Quarantine Act*, to provide, before boarding the aircraft, to the Minister of Health, a screening officer or a quarantine officer, by the electronic means specified by that Minister, a suitable quarantine plan or, if the person is not required under that order to provide the plan and the evidence, their contact information. The private operator or air carrier must also notify every person that they may be liable to a fine if this requirement applies to them and they fail to comply with it.

Vaccination

(3) A private operator or air carrier operating a flight to Canada departing from any other country must notify every person before the person boards the aircraft for the flight that they may be required, under an order made under section 58 of the *Quarantine Act*, to provide, before boarding the aircraft or before entering Canada, to the Minister of Health, a screening officer or a quarantine officer, by the electronic means specified by that Minister, information related to their COVID-19 vaccination and evidence of COVID-19 vaccination. The private operator

(ii) d'autre part, le ministre de la Santé, sur recommandation de l'administrateur en chef conclut que ces vaccins et le protocole vaccinal sont appropriés compte tenu des preuves scientifiques relatives à leur efficacité pour prévenir l'introduction ou la propagation de la COVID-19 ou de tout autre facteur pertinent à cet égard.

Interprétation — personne entièrement vaccinée

(7) Pour l'application de la définition de *personne entièrement vaccinée* au paragraphe (6), il est entendu que ne constitue pas un vaccin contre la COVID-19 autorisé pour la vente au Canada le vaccin similaire qui est vendu par le même fabricant et qui a été autorisé pour la vente dans un pays étranger.

Avis

Mesures fédérales, provinciales ou territoriales

2 (1) L'exploitant privé ou le transporteur aérien qui effectue un vol entre deux points au Canada ou un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays avise chaque personne qui monte à bord de l'aéronef pour le vol qu'elle peut être visée par des mesures visant à prévenir la propagation de la COVID-19 prises par l'administration provinciale ou territoriale ayant compétence là où est situé l'aérodrome de destination du vol ou par l'administration fédérale.

Plan approprié de quarantaine

(2) L'exploitant privé ou le transporteur aérien qui effectue un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays avise chaque personne, avant qu'elle ne monte à bord de l'aéronef pour le vol, qu'elle pourrait être tenue, aux termes de tout décret pris en vertu de l'article 58 de la *Loi sur la mise en quarantaine*, de fournir, avant de monter à bord de l'aéronef, au ministre de la Santé, à l'agent de contrôle ou à l'agent de quarantaine, par le moyen électronique que ce ministre précise, un plan approprié de quarantaine ou, si le décret en cause n'exige pas qu'elle fournisse ce plan, ses coordonnées. L'exploitant privé ou le transporteur aérien avise chaque personne qu'elle peut encourir une amende si cette exigence s'applique à son égard et qu'elle ne s'y conforme pas.

Vaccination

(3) L'exploitant privé ou le transporteur aérien qui effectue un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays avise chaque personne, avant qu'elle ne monte à bord de l'aéronef pour le vol, qu'elle pourrait être tenue, aux termes de tout décret pris en vertu de l'article 58 de la *Loi sur la mise en quarantaine*, de fournir, avant de monter à bord de l'aéronef ou avant qu'elle n'entre au Canada, au ministre de la Santé, à l'agent de contrôle ou à l'agent de quarantaine, par le moyen électronique que ce ministre précise, des renseignements sur son statut de vaccination

or air carrier must also notify every person that they may be denied permission to board the aircraft and may be liable to a fine if this requirement applies to them and they fail to comply with it.

False confirmation

(4) A private operator or air carrier operating a flight between two points in Canada or a flight to Canada departing from any other country must notify every person boarding the aircraft for the flight that they may be liable to a monetary penalty if they provide a confirmation referred to in subsection 3(1) that they know to be false or misleading.

Definition

(5) For the purposes of this section, ***screening officer*** has the same meaning as in section 2 of the *Quarantine Act*.

Confirmation

Federal, provincial and territorial measures

3 (1) Before boarding an aircraft for a flight between two points in Canada or a flight to Canada departing from any other country, every person must confirm to the private operator or air carrier operating the flight that they understand that they may be subject to a measure to prevent the spread of COVID-19 taken by the provincial or territorial government with jurisdiction where the destination aerodrome for that flight is located or by the federal government.

False confirmation

(2) A person must not provide a confirmation referred to in subsection (1) that they know to be false or misleading.

Exception

(3) A competent adult may provide a confirmation referred to in subsection (1) on behalf of a person who is not a competent adult.

Prohibition

4 A private operator or air carrier operating a flight between two points in Canada or a flight to Canada departing from any other country must not permit a person to board the aircraft for the flight if the person is a competent adult and does not provide a confirmation that they are required to provide under subsection 3(1).

contre la COVID-19 et une preuve de vaccination contre la COVID-19. L'exploitant privé ou le transporteur aérien avise chaque personne qu'elle peut se voir refuser de monter à bord de l'aéronef et qu'elle peut encourir une amende si cette exigence s'applique à son égard et qu'elle ne s'y conforme pas.

Fausse confirmation

(4) L'exploitant privé ou le transporteur aérien qui effectue un vol entre deux points au Canada ou un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays avise chaque personne qui monte à bord de l'aéronef pour le vol qu'elle peut encourir une amende si elle fournit la confirmation visée au paragraphe 3(1), la sachant fausse ou trompeuse.

Définition

(5) Pour l'application du présent article, ***agent de contrôle*** s'entend au sens de l'article 2 de la *Loi sur la mise en quarantaine*.

Confirmation

Mesures fédérales, provinciales ou territoriales

3 (1) Avant de monter à bord d'un aéronef pour un vol entre deux points au Canada ou un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays, chaque personne est tenue de confirmer à l'exploitant privé ou au transporteur aérien qui effectue le vol qu'elle comprend qu'elle peut être visée par des mesures visant à prévenir la propagation de la COVID-19 prises par l'administration provinciale ou territoriale ayant compétence là où est situé l'aérodrome de destination du vol ou par l'administration fédérale.

Fausse confirmation

(2) Il est interdit à toute personne de fournir la confirmation visée au paragraphe (1), la sachant fausse ou trompeuse.

Exception

(3) L'adulte capable peut fournir la confirmation visée au paragraphe (1) pour la personne qui n'est pas un adulte capable.

Interdiction

4 Il est interdit à l'exploitant privé ou au transporteur aérien qui effectue un vol entre deux points au Canada ou un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays de permettre à une personne de monter à bord de l'aéronef pour le vol si la personne est un adulte capable et ne fournit pas la confirmation exigée par le paragraphe 3(1).

Foreign Nationals

Prohibition

5 A private operator or air carrier must not permit a foreign national to board an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates to Canada departing from any other country.

Exception

6 Section 5 does not apply to a foreign national who is permitted to enter Canada under an order made under section 58 of the *Quarantine Act*.

Confirmation of Health Status

Non-application

7 Sections 8 and 9 do not apply to the following persons:

(a) a crew member;

(b) a person boarding an aircraft only to become a crew member on board another aircraft operated by an air carrier;

(c) a person boarding an aircraft after having been a crew member on board an aircraft operated by an air carrier; or

(d) a person boarding an aircraft to participate in mandatory training required by an air carrier in relation to the operation of an aircraft, if the person will be required to return to work as a crew member.

Notification

8 (1) A private operator or air carrier must notify every person boarding an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates that the person may be denied permission to board the aircraft if

(a) the person exhibits a fever and a cough or a fever and breathing difficulties;

(b) the person has COVID-19 or has had it within the previous 10 days, or has reasonable grounds to suspect that they have COVID-19 or have developed signs and symptoms of COVID-19 within the previous 10 days; or

(c) in the case of a flight departing in Canada, the person is the subject of a mandatory quarantine order as a result of recent travel or as a result of a local or provincial public health order.

Étrangers

Interdiction

5 Il est interdit à l'exploitant privé ou au transporteur aérien de permettre à un étranger de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue à destination du Canada en partance de tout autre pays.

Exception

6 L'article 5 ne s'applique pas à l'étranger dont l'entrée au Canada est permise en vertu de tout décret pris en vertu de l'article 58 de la *Loi sur la mise en quarantaine*.

Confirmation de l'état de santé

Non-application

7 Les articles 8 et 9 ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

a) le membre d'équipage;

b) la personne qui monte à bord d'un aéronef dans le seul but d'agir à titre de membre d'équipage à bord d'un autre aéronef exploité par un transporteur aérien;

c) la personne qui monte à bord d'un aéronef après avoir agi à titre de membre d'équipage à bord d'un aéronef exploité par un transporteur aérien;

d) la personne qui monte à bord d'un aéronef afin de suivre une formation obligatoire sur l'exploitation d'un aéronef exigée par un transporteur aérien si elle doit ensuite retourner au travail à titre de membre d'équipage.

Avis

8 (1) L'exploitant privé ou le transporteur aérien avise chaque personne qui monte à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue qu'elle peut se voir refuser de monter à bord dans les cas suivants :

a) elle présente de la fièvre et de la toux ou de la fièvre et des difficultés respiratoires;

b) elle a la COVID-19 ou l'a eue dans les dix derniers jours, ou elle a des motifs raisonnables de soupçonner qu'elle l'a ou qu'elle a présenté des signes et des symptômes de la COVID-19 dans les dix derniers jours;

c) dans le cas d'un vol en partance du Canada, elle fait l'objet d'un ordre de quarantaine obligatoire en raison d'un voyage récent ou d'une ordonnance de santé publique provinciale ou locale.

Confirmation

(2) Every person boarding an aircraft for a flight that a private operator or air carrier operates must confirm to the private operator or air carrier that none of the following situations apply to them:

(a) the person exhibits a fever and a cough or a fever and breathing difficulties;

(b) the person has COVID-19 or has had it within the previous 10 days, or has reasonable grounds to suspect that they have COVID-19 or have developed signs and symptoms of COVID-19 within the previous 10 days; or

(c) in the case of a flight departing in Canada, the person is the subject of a mandatory quarantine order as a result of recent travel or as a result of a local or provincial public health order.

False confirmation — notice to person

(3) The private operator or air carrier must advise every person that they may be liable to a monetary penalty if they provide answers or a confirmation that they know to be false or misleading.

False confirmation — obligations of person

(4) A person who is required to provide a confirmation under subsection (2) must

(a) answer all questions; and

(b) not provide answers or a confirmation that they know to be false or misleading.

Exception

(5) A competent adult may answer all questions and provide a confirmation on behalf of a person who is not a competent adult and who is required to give a confirmation under subsection (2).

Observations — private operator or air carrier

(6) During the boarding process for a flight that the private operator or air carrier operates, the private operator or air carrier must observe whether any person boarding the aircraft is exhibiting any of the symptoms referred to in paragraph (1)(a).

Prohibition

9 (1) A private operator or air carrier must not permit a person to board an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates if

(a) the private operator or air carrier observes that, as the person is boarding, they exhibit

(i) a fever and cough, or

Confirmation

(2) La personne qui monte à bord d'un aéronef confirme à l'exploitant privé ou au transporteur aérien qui effectue le vol qu'aucune des situations suivantes ne s'applique :

a) elle présente de la fièvre et de la toux ou de la fièvre et des difficultés respiratoires;

b) elle a la COVID-19 ou l'a eue dans les dix derniers jours, ou elle a des motifs raisonnables de soupçonner qu'elle l'a ou qu'elle a présenté des signes et des symptômes de la COVID-19 dans les dix derniers jours;

c) dans le cas d'un vol en partance du Canada, elle fait l'objet d'un ordre de quarantaine obligatoire en raison d'un voyage récent ou d'une ordonnance de santé publique provinciale ou locale.

Fausse confirmation — avis à la personne

(3) L'exploitant privé ou le transporteur aérien avise la personne qu'elle peut encourir une amende si elle fournit des réponses ou une confirmation qu'elle sait fausses ou trompeuses.

Fausse confirmation — obligations de la personne

(4) La personne qui est tenue de donner la confirmation en application du paragraphe (2) doit :

a) d'une part, répondre à toutes les questions;

b) d'autre part, ne pas fournir de réponses ou une confirmation qu'elle sait fausses ou trompeuses.

Exception

(5) L'adulte capable peut répondre aux questions ou donner une confirmation pour la personne qui n'est pas un adulte capable et qui est tenue de donner la confirmation en application du paragraphe (2).

Observations — exploitant privé ou transporteur aérien

(6) Durant l'embarquement pour un vol qu'il effectue, l'exploitant privé ou le transporteur aérien observe chaque personne montant à bord de l'aéronef pour voir si elle présente l'un ou l'autre des symptômes visés à l'alinéa (1)a).

Interdiction

9 (1) Il est interdit à l'exploitant privé ou au transporteur aérien de permettre à une personne de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue dans les cas suivants :

a) selon les observations de l'exploitant privé ou du transporteur aérien, la personne présente au moment de l'embarquement :

(i) soit de la fièvre et de la toux,

(ii) a fever and breathing difficulties;

(b) the person's confirmation under subsection 8(2) indicates that one of the situations described in paragraph 8(2)(a) or (b) applies to that person;

(c) the person is a competent adult and refuses to give the confirmation under subsection 8(2); or

(d) the person's confirmation under subsection 8(2) indicates that the situation described in paragraph 8(2)(c) applies to that person.

Exception

(2) Paragraphs (1)(a) and (b) do not apply to a person who can provide a medical certificate certifying that any symptoms referred to in paragraph 8(2)(a) that they are exhibiting are not related to COVID-19 or who has a result for one of the COVID-19 tests described in subsection 13(1).

[**10** reserved]

COVID-19 Tests — Flights to Canada

Application

11 (1) Sections 12 to 17 apply to a private operator or air carrier operating a flight to Canada departing from any other country and to every person boarding an aircraft for such a flight.

Non-application

(2) Sections 12 to 17 do not apply to persons who are not required under an order made under section 58 of the *Quarantine Act* to provide evidence that they received a result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test.

Notification

12 A private operator or air carrier must notify every person who intends to board an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates that the person may be denied permission to board the aircraft if they are unable to provide evidence that they received a result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test.

Evidence — result of test

13 (1) Before boarding an aircraft for a flight, every person must provide to the private operator or air carrier operating the flight evidence that they received either

(a) a negative result for a COVID-19 molecular test that was performed on a specimen collected no more than 72 hours before the flight's initial scheduled departure time;

(ii) soit de la fièvre et des difficultés respiratoires;

b) la confirmation donnée par la personne en application du paragraphe 8(2) indique que l'une des situations visées aux alinéas 8(2)a) ou b) s'applique à elle;

c) la personne est un adulte capable et refuse de donner la confirmation exigée au paragraphe 8(2);

d) la confirmation donnée par la personne en application du paragraphe 8(2) indique que l'une des situations visées à l'alinéa 8(2)c) s'applique.

Exception

(2) Les alinéas (1)a) et b) ne s'appliquent pas à la personne qui fournit un certificat médical attestant que les symptômes qu'elle présente, parmi ceux mentionnés à l'alinéa 8(2)a), ne sont pas liés à la COVID-19 ou à la personne qui a le résultat de l'un des essais relatifs à la COVID visés au paragraphe 13(1).

[**10** réservé]

Essais relatif à la COVID-19 — vols à destination du Canada

Application

11 (1) Les articles 12 à 17 s'appliquent à l'exploitant privé et au transporteur aérien qui effectuent un vol à destination du Canada en partance de tout autre pays et à chaque personne qui monte à bord d'un aéronef pour le vol.

Non-application

(2) Les articles 12 à 17 ne s'appliquent pas aux personnes qui ne sont pas tenues de présenter la preuve qu'elles ont obtenu le résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 en application d'un décret pris au titre de l'article 58 de la *Loi sur la mise en quarantaine*.

Avis

12 L'exploitant privé ou le transporteur aérien avise chaque personne qui a l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue qu'elle peut se voir refuser de monter à bord de l'aéronef si elle ne peut présenter la preuve qu'elle a obtenu le résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19.

Preuve — résultat de l'essai

13 (1) Avant de monter à bord d'un aéronef pour un vol, chaque personne est tenue de présenter à l'exploitant privé ou au transporteur aérien qui effectue le vol la preuve qu'elle a obtenu, selon le cas :

a) un résultat négatif à un essai moléculaire relatif à la COVID-19 qui a été effectué sur un échantillon prélevé dans les soixante-douze heures avant l'heure prévue initialement de départ du vol;

(b) a negative result for a COVID-19 antigen test that was performed on a specimen collected no more than one day before the flight's initial scheduled departure time; or

(c) a positive result for a COVID-19 molecular test that was performed on a specimen collected at least 10 days and no more than 180 days before the flight's initial scheduled departure time.

b) un résultat négatif à un essai antigénique relatif à la COVID-19 qui a été effectué sur un échantillon prélevé durant la journée précédant l'heure prévue initialement de départ du vol;

c) un résultat positif à un essai moléculaire relatif à la COVID-19 qui a été effectué sur un échantillon prélevé au moins dix jours et au plus cent quatre-vingts jours avant l'heure prévue initialement de départ du vol.

Location of test — outside Canada

(1.1) The COVID-19 tests referred to in paragraphs (1)(a) and (b) must be performed outside Canada.

Lieu de l'essai — extérieur du Canada

(1.1) Les essais relatifs à la COVID-19 visés aux alinéas (1)a) et b) doivent être effectués à l'extérieur du Canada.

Evidence — location of test

(2) For the purposes of paragraphs (1)(a) and (b) and subsection (1.1), the COVID-19 molecular test or COVID-19 antigen test must not have been performed in a country where, as determined by the Minister of Health, there is an outbreak of a variant of concern or there are reasonable grounds to believe that there is an outbreak of such a variant.

Preuve — lieu de l'essai

(2) Pour l'application des alinéas (1)a) et b) et du paragraphe (1.1), l'essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou l'essai antigénique relatif à la COVID-19 ne doit pas être effectué dans un pays, selon ce que conclut le ministre de la Santé, qui est aux prises avec l'apparition d'un variant préoccupant ou dont il y a des motifs raisonnables de croire qu'il est aux prises avec l'apparition d'un tel variant.

Evidence — alternative testing protocol

13.1 Despite subsections 13(1) and (1.1), a person referred to in section 2.22 of the Order entitled *Minimizing the Risk of Exposure to COVID-19 in Canada Order (Quarantine, Isolation and Other Obligations)* must, before boarding an aircraft for a flight, provide to the private operator or air carrier operating the flight evidence of a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test that was carried out in accordance with an alternative testing protocol referred to in that section.

Preuve — protocole d'essai alternatif

13.1 Malgré les paragraphes 13(1) et (1.1), avant de monter à bord d'un aéronef pour un vol, la personne visée à l'article 2.22 du *Décret visant la réduction du risque d'exposition à la COVID-19 au Canada (quarantaine, isolement et autres obligations)* présente à l'exploitant privé ou au transporteur aérien qui effectue le vol la preuve qu'elle a obtenu le résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 effectué conformément à un protocole d'essai alternatif visé à cet article.

Evidence — molecular test

14 (1) Evidence of a result for a COVID-19 molecular test must include

(a) the name and date of birth of the person from whom the specimen was collected for the test;

(b) the name and civic address of the accredited laboratory or the testing provider that performed or observed the test and verified the result;

(c) the date the specimen was collected and the test method used; and

(d) the test result.

Preuve — essai moléculaire

14 (1) La preuve du résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 comprend les éléments suivants :

a) les prénom, nom et date de naissance de la personne de laquelle l'échantillon a été prélevé;

b) le nom et l'adresse municipale du laboratoire accrédité, ou du fournisseur de services d'essais, qui a effectué ou observé l'essai et qui a vérifié le résultat;

c) la date à laquelle l'échantillon a été prélevé et le procédé utilisé;

d) le résultat de l'essai.

Evidence — antigen test

(2) Evidence of a result for a COVID-19 antigen test must include

(a) the name and date of birth of the person from whom the specimen was collected for the test;

Preuve — essai antigénique

(2) La preuve du résultat d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 comprend les éléments suivants :

a) les prénom, nom et date de naissance de la personne de laquelle l'échantillon a été prélevé;

(b) the name and civic address of the accredited laboratory or the testing provider that performed or observed the test and verified the result;

(c) the date the specimen was collected and the test method used; and

(d) the test result.

False or misleading evidence

15 A person must not provide evidence of a result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test that they know to be false or misleading.

Notice to Minister

16 A private operator or air carrier that has reason to believe that a person has provided evidence of a result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test that is likely to be false or misleading must notify the Minister as soon as feasible of the person's name and contact information and the date and number of the person's flight.

Prohibition

17 A private operator or air carrier must not permit a person to board an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates if the person does not provide evidence that they received a result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test in accordance with the requirements set out in section 13 or 13.1.

Vaccination — Flights Departing from an Aerodrome in Canada

Application

17.1 (1) Sections 17.2 to 17.17 apply to all of the following persons:

(a) a person boarding an aircraft for a flight that an air carrier operates departing from an aerodrome listed in Schedule 1;

(b) a person entering a restricted area at an aerodrome listed in Schedule 1 from a non-restricted area to board an aircraft for a flight that an air carrier operates;

(c) an air carrier operating a flight departing from an aerodrome listed in Schedule 1.

Non-application

(2) Sections 17.2 to 17.17 do not apply to any of the following persons:

(a) a child who is less than 12 years and four months of age;

b) le nom et l'adresse municipale du laboratoire accrédité, ou du fournisseur de services d'essais, qui a effectué ou observé l'essai et qui a vérifié le résultat;

c) la date à laquelle l'échantillon a été prélevé et le procédé utilisé;

d) le résultat de l'essai.

Preuve fausse ou trompeuse

15 Il est interdit à toute personne de présenter la preuve du résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou à un essai antigénique relatif à la COVID-19, la sachant fausse ou trompeuse.

Avis au ministre

16 L'exploitant privé ou le transporteur aérien qui a des raisons de croire qu'une personne lui a présenté la preuve du résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 qui est susceptible d'être fausse ou trompeuse avise le ministre dès que possible des prénom, nom et coordonnées de la personne ainsi que de la date et du numéro de son vol.

Interdiction

17 Il est interdit à l'exploitant privé ou au transporteur aérien de permettre à une personne de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue si la personne ne présente pas la preuve qu'elle a obtenu le résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 selon les exigences prévues aux articles 13 ou 13.1.

Vaccination – vols en partance d'un aérodrome au Canada

Application

17.1 (1) Les articles 17.2 à 17.17 s'appliquent aux personnes suivantes :

a) la personne qui monte à bord d'un aéronef pour un vol qu'un transporteur aérien effectue en partance d'un aérodrome visé à l'annexe 1;

b) la personne qui accède à une zone réglementée d'un aérodrome visé à l'annexe 1 à partir d'une zone non réglementée dans le but de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'un transporteur aérien effectue;

c) le transporteur aérien qui effectue un vol en partance d'un aérodrome visé à l'annexe 1.

Non-application

(2) Les articles 17.2 à 17.17 ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

a) l'enfant âgé de moins de douze ans et quatre mois;

(b) a crew member;

(c) a person entering a restricted area at an aerodrome listed in Schedule 1 from a non-restricted area to board an aircraft for a flight operated by an air carrier

(i) only to become a crew member on board another aircraft operated by an air carrier,

(ii) after having been a crew member on board an aircraft operated by an air carrier, or

(iii) to participate in mandatory training required by an air carrier in relation to the operation of an aircraft, if the person will be required to return to work as a crew member;

(d) a person who arrives at an aerodrome from any other country on board an aircraft in order to transit to another country and remains in a *sterile transit area*, as defined in section 2 of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*, of the aerodrome until they leave Canada;

(e) a person who arrives at an aerodrome on board an aircraft following the diversion of their flight for a safety-related reason, such as adverse weather or an equipment malfunction, and who boards an aircraft for a flight not more than 24 hours after the arrival time of the diverted flight.

b) le membre d'équipage;

c) la personne qui accède à une zone réglementée d'un aérodrome visé à l'annexe 1 à partir d'une zone non réglementée dans le but de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'un transporteur aérien effectue :

(i) dans le seul but d'agir à titre de membre d'équipage à bord d'un autre aéronef exploité par un transporteur aérien,

(ii) après avoir agi à titre de membre d'équipage à bord d'un aéronef exploité par un transporteur aérien,

(iii) afin de suivre une formation obligatoire sur l'exploitation d'un aéronef exigée par un transporteur aérien si elle devra retourner au travail à titre de membre d'équipage;

d) la personne qui arrive à un aérodrome à bord d'un aéronef en provenance d'un autre pays en vue d'y transiter vers un autre pays et qui demeure, jusqu'à son départ du Canada, dans l'*espace de transit isolé* au sens de l'article 2 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* de l'aérodrome;

e) la personne qui arrive à un aérodrome à bord d'un aéronef à la suite du déroutement de son vol pour une raison liée à la sécurité, comme le mauvais temps ou un défaut de fonctionnement de l'équipement, et qui monte à bord de l'aéronef pour un vol au plus tard vingt-quatre heures après l'arrivée du vol dérouté.

Notification

17.2 An air carrier must notify every person who intends to board an aircraft for a flight that the air carrier operates that

(a) they must be a fully vaccinated person or a person referred to in any of paragraphs 17.3(2)(a) to (c) or any of subparagraphs 17.3(2)(d)(i) to (iv) or (e)(i) to (vii);

(b) they must provide to the air carrier evidence of COVID-19 vaccination demonstrating that they are a fully vaccinated person or evidence that they are a person referred to in any of paragraphs 17.3(2)(a) to (c) or any of subparagraphs 17.3(2)(d)(i) to (iv) or (e)(i) to (vii); and

(c) if they submit a request referred to in section 17.4, they must do so within the period set out in subsection 17.4(3).

Avis

17.2 Le transporteur aérien avise chaque personne qui a l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue qu'elle est tenue de respecter les conditions suivantes :

a) être une personne entièrement vaccinée ou être visée à l'un des alinéas 17.3(2)a) à c) ou à l'un des sous-alinéas 17.3(2)d)(i) à (iv) et e)(i) à (vii);

b) présenter au transporteur aérien la preuve de vaccination contre la COVID-19 établissant qu'elle est une personne entièrement vaccinée ou la preuve qu'elle est visée à l'un des alinéas 17.3(2)a) à c) ou à l'un des sous-alinéas 17.3(2)d)(i) à (iv) et e)(i) à (vii);

c) si la personne présente une demande visée à l'article 17.4, présenter la demande dans le délai prévu au paragraphe 17.4(3).

Prohibition — person

17.3 (1) A person is prohibited from boarding an aircraft for a flight or entering a restricted area unless they are a fully vaccinated person.

Interdiction — personne

17.3 (1) Il est interdit à toute personne de monter à bord d'un aéronef pour un vol ou d'accéder à une zone réglementée sauf si elle est une personne entièrement vaccinée.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply to

(a) a foreign national, other than a person registered as an Indian under the *Indian Act*, who is boarding the aircraft for a flight to an aerodrome in Canada if the initial scheduled departure time of that flight is not more than 24 hours after the departure time of a flight taken by the person to Canada from any other country;

(b) a permanent resident who is boarding the aircraft for a flight to an aerodrome in Canada if the initial scheduled departure time of that flight is not more than 24 hours after the departure time of a flight taken by the person to Canada from any other country for the purpose of entering Canada to become a permanent resident;

(c) a foreign national who is boarding an aircraft for a flight to a country other than Canada or to an aerodrome in Canada for the purpose of boarding an aircraft for a flight to a country other than Canada and who has received either

(i) a negative result for a COVID-19 molecular test that was performed on a specimen collected no more than 72 hours before the flight's initial scheduled departure time,

(ii) a negative result for a COVID-19 antigen test that was performed on a specimen collected no more than one day before the flight's initial scheduled departure time, or

(iii) a positive result for a COVID-19 molecular test that was performed on a specimen collected at least 10 days and no more than 180 days before the flight's initial scheduled departure time;

(d) a person who has received a result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test described in subparagraph (c)(i), (ii) or (iii) and who is

(i) a person who has not completed a COVID-19 vaccine dosage regimen due to a medical contraindication and who is entitled to be accommodated on that basis under applicable legislation by being permitted to enter the restricted area or to board an aircraft without being a fully vaccinated person,

(ii) a person who has not completed a COVID-19 vaccine dosage regimen due to a sincerely held religious belief and who is entitled to be accommodated on that basis under applicable legislation by being permitted to enter the restricted area or to board an aircraft without being a fully vaccinated person,

(iii) a person who is boarding an aircraft for a flight for the purpose of attending an appointment for an essential medical service or treatment, or

Exception — étranger

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux personnes suivantes :

a) l'étranger qui n'est pas inscrit à titre d'Indien sous le régime de la *Loi sur les Indiens* et qui monte à bord d'un aéronef pour un vol à destination d'un aérodrome au Canada si l'heure prévue initialement de départ du vol est au plus tard vingt-quatre heures après l'heure de départ du vol qu'il a pris en partance de tout autre pays à destination du Canada;

b) le résident permanent qui monte à bord d'un aéronef pour un vol à destination d'un aérodrome au Canada si l'heure prévue initialement de départ du vol est au plus tard vingt-quatre heures après l'heure de départ du vol qu'il a pris en partance de tout autre pays à destination du Canada dans le but d'entrer au Canada afin de devenir résident permanent;

c) l'étranger qui monte à bord d'un aéronef pour un vol à destination de tout autre pays que le Canada ou pour un vol à destination d'un aérodrome au Canada dans le but de monter à bord d'un autre aéronef pour un vol à destination de tout autre pays et qui a obtenu, selon le cas :

(i) un résultat négatif à un essai moléculaire relatif à la COVID-19 qui a été effectué sur un échantillon prélevé dans les soixante-douze heures avant l'heure prévue initialement de départ du vol,

(ii) un résultat négatif à un essai antigénique relatif à la COVID-19 qui a été effectué sur un échantillon prélevé durant la journée précédant l'heure prévue initialement de départ du vol,

(iii) un résultat positif à un essai moléculaire relatif à la COVID-19 qui a été effectué sur un échantillon prélevé au moins dix jours et au plus cent quatre-vingts jours avant l'heure prévue initialement de départ du vol;

d) la personne qui a obtenu le résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 visé aux sous-alinéas c)(i), (ii) ou (iii) et qui, selon le cas :

(i) n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une contre-indication médicale et qui a droit à une mesure d'adaptation pour ce motif, aux termes de la législation applicable, lui permettant de monter à bord d'un aéronef pour un vol ou d'accéder à une zone réglementée sans être une personne entièrement vaccinée,

(ii) n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une croyance religieuse sincère et qui a droit à une mesure d'adaptation pour ce motif, aux termes de la législation applicable, lui

(iv) a competent person who is at least 18 years old and who is boarding an aircraft for a flight for the purpose of accompanying a person referred to in subparagraph (iii) if the person needs to be accompanied because they

(A) are under the age of 18 years,

(B) have a disability, or

(C) need assistance to communicate; or

(e) a person who has received a result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test described in subparagraph (c)(i), (ii) or (iii) and who is boarding an aircraft for a flight for a purpose other than an optional or discretionary purpose, such as tourism, recreation or leisure, and who is

(i) a person who entered Canada at the invitation of the Minister of Health for the purpose of assisting in the COVID-19 response,

(ii) a person who is permitted to work in Canada as a provider of emergency services under paragraph 186(t) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* and who entered Canada for the purpose of providing those services,

(iii) a person who entered Canada not more than 90 days before the day on which this Interim Order came into effect and who, at the time they sought to enter Canada,

(A) held a permanent resident visa issued under subsection 139(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*, and

(B) was recognized as a Convention refugee or a person in similar circumstances to those of a Convention refugee within the meaning of subsection 146(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*,

(iv) a person who has been issued a temporary resident permit within the meaning of subsection 24(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act* and who entered Canada not more than 90 days before the day on which this Interim Order came into effect as a protected temporary resident under subsection 151.1(2) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*,

(v) an accredited person,

(vi) a person holding a D-1, O-1 or C-1 visa who entered Canada to take up a post and become an accredited person, or

(vii) a diplomatic or consular courier.

permettant de monter à bord d'un aéronef pour un vol ou d'accéder à une zone réglementée sans être une personne entièrement vaccinée,

(iii) monte à bord d'un aéronef pour un vol afin de se rendre à un rendez-vous pour obtenir des services ou traitements médicaux essentiels,

(iv) est une personne capable âgée d'au moins dix-huit ans qui monte à bord d'un aéronef pour un vol afin d'accompagner la personne visée au sous-alinéa (iii) si cette personne a besoin d'être accompagnée pour l'une des raisons suivantes :

(A) elle est âgée de moins de dix-huit ans,

(B) elle a un handicap,

(C) elle a besoin d'aide pour communiquer;

e) la personne qui a obtenu le résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 visé aux sous-alinéas c)(i), (ii) ou (iii) et qui monte à bord d'un aéronef pour un vol à des fins autres que de nature optionnelle ou discrétionnaire telles que le tourisme, les loisirs ou le divertissement et qui, selon le cas :

(i) est entrée au Canada à l'invitation du ministre de la Santé afin de participer aux efforts de lutte contre la COVID-19,

(ii) est autorisée à travailler au Canada afin d'offrir des services d'urgence en vertu de l'alinéa 186t) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* et est entrée au Canada afin d'offrir de tels services,

(iii) est entrée au Canada dans les quatre-vingt-dix jours précédant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté d'urgence et au moment qu'elle cherchait à entrer au Canada, elle était à la fois :

(A) titulaire d'un visa de résident permanent délivré aux termes du paragraphe 139(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*,

(B) reconnue comme réfugié au sens de la Convention ou était dans une situation semblable à celle d'un réfugié visé au paragraphe 146(1) de ce même règlement,

(iv) est titulaire d'un permis de séjour temporaire au sens du paragraphe 24(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* et qui est entrée au Canada dans les quatre-vingt-dix jours précédant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté d'urgence à titre de résident temporaire protégé aux termes du paragraphe 151.1(2) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*,

(v) est une personne accréditée,

(vi) est titulaire d'un visa D-1, O-1 ou C-1 et est entrée au Canada pour occuper un poste et devenir une personne accréditée,

(vii) est un courrier diplomatique ou consulaire.

Persons — subparagraphs 17.3(2)(d)(i) to (iv)

17.4 (1) An air carrier must issue a document to a person referred to in any of subparagraphs 17.3(2)(d)(i) to (iv) who intends to board an aircraft for a flight that the air carrier operates or that is operated on the air carrier's behalf under a commercial agreement if

(a) in the case of a person referred to in any of subparagraphs 17.3(2)(d)(i) to (iii), the person submits a request to the air carrier in respect of that flight in accordance with subsections (2) and (3) or such a request is submitted on their behalf;

(b) in the case of a person referred to in subparagraph 17.3(2)(d)(i) or (ii), the air carrier is obligated to accommodate the person on the basis of a medical contraindication or a sincerely held religious belief under applicable legislation by issuing the document; and

(c) in the case of a person referred to in subparagraph 17.3(2)(d)(iv), the person who needs accompaniment submits a request to the air carrier in respect of that flight in accordance with subsections (2) and (3) or such a request is submitted on their behalf.

Request — contents

(2) The request must be signed by the requester and include the following:

(a) the person's name and home address and, if the request is made by someone else on the person's behalf, that person's name and home address;

(b) the date and number of the flight as well as the aerodrome of departure and the aerodrome of arrival;

(c) in the case of a person described in subparagraph 17.3(2)(d)(i),

(i) a document issued by the government of a province confirming that the person cannot complete a COVID-19 vaccination regimen due to a medical condition, or

(ii) a medical certificate signed by a medical doctor or nurse practitioner who is licensed to practise in Canada certifying that the person cannot complete a COVID-19 vaccination regimen due to a medical

Personne visée à l'un des sous-alinéas 17.3(2)d)(i) à (iv)

17.4 (1) Le transporteur aérien délivre un document à une personne visée à l'un des sous-alinéas 17.3(2)d)(i) à (iv) qui a l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol effectué par le transporteur aérien ou pour son compte en application d'une entente commerciale dans les cas suivants :

a) la personne est visée à l'un des sous-alinéas 17.3(2)d)(i) à (iii) et une demande a été présentée par cette personne ou pour son compte conformément aux paragraphes (2) et (3) au transporteur aérien à l'égard du vol;

b) la personne est visée aux sous-alinéas 17.3(2)d)(i) ou (ii) et le transporteur aérien a l'obligation, aux termes de la législation applicable, de prendre une mesure d'adaptation en raison d'une contre-indication médicale ou d'une croyance religieuse sincère et il la prend en délivrant le document;

c) la personne est visée au sous-alinéa 17.3(2)d)(iv) et une demande a été présentée à l'égard du vol au transporteur aérien par la personne qui a besoin d'être accompagnée ou pour son compte conformément aux paragraphes (2) et (3).

Contenu de la demande

(2) La demande est signée par le demandeur et comprend les renseignements suivants :

a) les prénom, nom et adresse de résidence de la personne et, si la demande a été faite en son nom par une autre personne, les prénom, nom et adresse de résidence de la personne qui a fait la demande;

b) les date et numéro du vol ainsi que les aérodromes de départ et d'arrivée;

c) dans le cas d'une personne visée au sous-alinéa 17.3(2)d)(i) :

(i) soit un document délivré par le gouvernement d'une province attestant que la personne ne peut pas suivre de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison de sa condition médicale,

(ii) soit un certificat médical signé par un médecin ou un infirmier praticien autorisé à pratiquer au Canada attestant que la personne ne peut pas suivre

condition and the licence number issued by a professional medical licensing body to the medical doctor or nurse practitioner;

(d) in the case of a person described in subparagraph 17.3(2)(d)(ii), a statement sworn or affirmed by the person before a person appointed as a commissioner of oaths in Canada attesting that the person has not completed a COVID-19 vaccination regimen due to a sincerely held religious belief, including a description of how the belief renders them unable to complete such a regimen; and

(e) in the case of a person described in subparagraph 17.3(2)(d)(iii), a document that includes

(i) the signature of a medical doctor or nurse practitioner who is licensed to practise in Canada,

(ii) the licence number issued by a professional medical licensing body to the medical doctor or nurse practitioner,

(iii) the date of the appointment for the essential medical service or treatment and the location of the appointment,

(iv) the date on which the document was signed, and

(v) if the person needs to be accompanied by a person referred to in subparagraph 17.3(2)(d)(iv), the name and contact information of that person and the reason that the accompaniment is needed.

Timing of request

(3) The request must be submitted to the air carrier

(a) in the case of a person referred to in subparagraph 17.3(2)(d)(i) or (ii), 21 days before the day on which the flight is initially scheduled to depart; and

(b) in the case of a person referred to in subparagraph 17.3(2)(d)(iii) or (iv), 14 days before the day on which the flight is initially scheduled to depart.

Special circumstances

(4) In special circumstances, an air carrier may issue the document referred to in subsection (1) in response to a request submitted after the period referred to in subsection (3).

de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison de sa condition médicale et le numéro du permis d'exercice délivré au médecin ou à l'infirmier praticien par un organisme qui réglemente la profession de médecin ou d'infirmier praticien;

d) dans le cas d'une personne visée au sous-alinéa 17.3(2)d)(ii), une déclaration sous serment ou une affirmation solennelle de la personne faites devant une personne nommée à titre de commissaire aux serments au Canada attestant qu'elle n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une croyance religieuse sincère et décrivant de quelle manière cette croyance religieuse l'empêche de suivre le protocole vaccinal complet;

e) dans le cas d'une personne visée au sous-alinéa 17.3(2)d)(iii), un document qui comprend :

(i) la signature d'un médecin ou d'un infirmier praticien autorisé à pratiquer au Canada,

(ii) le numéro du permis d'exercice délivré au médecin ou à l'infirmier praticien par un organisme qui réglemente la profession de médecin ou d'infirmier praticien,

(iii) l'endroit où le service ou traitement médical essentiel sera reçu et la date du rendez-vous,

(iv) la date de la signature du document,

(v) si la personne a besoin d'être accompagnée par une personne visée au sous-alinéa 17.3(2)d)(iv), les prénom, nom et coordonnées de cette personne ainsi que la raison pour laquelle l'accompagnement est nécessaire.

Moment de la demande

(3) La demande doit être présentée au transporteur aérien au plus tard, selon le cas :

a) dans le cas d'une personne visée aux sous-alinéas 17.3(2)d)(i) ou (ii), vingt et un jours avant la date prévue initialement de départ du vol;

b) dans le cas d'une personne visée aux sous-alinéas 17.3(2)d)(iii) ou (iv), quatorze jours avant la date prévue initialement de départ du vol.

Circonstances spéciales

(4) Dans des circonstances spéciales, en réponse à une demande présentée après le délai prévu au paragraphe (3), le transporteur aérien peut délivrer le document visé au paragraphe (1).

Content of document

(5) The document referred to in subsection (1) must include

(a) a confirmation that the air carrier has verified that the person is a person referred to in any of subparagraphs 17.3(2)(d)(i) to (iv); and

(b) the date and number of the flight as well as the aerodrome of departure and the aerodrome of arrival.

Record keeping

17.5 (1) An air carrier must keep a record of the following information:

(a) the number of requests that the air carrier has received in respect of each exception referred to in subparagraphs 17.3(2)(d)(i) to (iv);

(b) the number of documents issued under subsection 17.4(1); and

(c) the number of requests that the air carrier denied.

Retention

(2) An air carrier must retain the record for a period of at least 12 months after the day on which the record was created.

Ministerial request

(3) The air carrier must make the record available to the Minister on request.

Copies of requests

17.6 (1) An air carrier must keep a copy of a request for a period of at least 90 days after the day on which the air carrier issued a document under subsection 17.4(1) or refused to issue the document.

Ministerial request

(2) The air carrier must make the copy available to the Minister on request.

Request for evidence — air carrier

17.7 Before permitting a person to board an aircraft for a flight that the air carrier operates, the air carrier must request that the person provide

(a) evidence of COVID-19 vaccination demonstrating that they are a fully vaccinated person;

(b) evidence that they are a person referred to in paragraph 17.3(2)(a) or (b); or

(c) evidence that they are a person referred to in paragraph 17.3(2)(c) or any of subparagraphs 17.3(2)(d)(i) to (iv) or (e)(i) to (vii) and that they have received a

Contenu du document

(5) Le document visé au paragraphe (1) comprend les éléments suivants :

a) la confirmation que le transporteur aérien a vérifié que la personne est visée à l'un des sous-alinéas 17.3(2)d)(i) à (iv);

b) les date et numéro du vol ainsi que les aérodromes de départ et d'arrivée.

Tenue de registre

17.5 (1) Le transporteur aérien consigne dans un registre les renseignements suivants :

a) le nombre de demandes reçues par le transporteur aérien à l'égard de chaque exception visée à l'un des sous-alinéas 17.3(2)d)(i) à (iv);

b) le nombre de documents délivrés en application du paragraphe 17.4(1);

c) le nombre de demandes que le transporteur aérien a refusées.

Conservation

(2) Il conserve le registre pendant au moins douze mois après la date de sa création.

Demande du ministre

(3) Il met le registre à la disposition du ministre à la demande de celui-ci.

Copies des demandes

17.6 (1) Le transporteur aérien conserve une copie de chaque demande présentée pendant au moins quatre-vingt-dix jours après la date de délivrance du document visé au paragraphe 17.4(1) ou celle du refus de le délivrer.

Demande du ministre

(2) Il met les copies à la disposition du ministre à la demande de celui-ci.

Demande de présenter la preuve — transporteur aérien

17.7 Avant de permettre à une personne de monter à bord de l'aéronef pour un vol qu'il effectue, le transporteur aérien est tenu de demander à la personne de présenter, selon le cas :

a) la preuve de vaccination contre la COVID-19 établissant qu'elle est une personne entièrement vaccinée;

b) la preuve qu'elle est visée aux alinéas 17.3(2)a) ou b);

c) la preuve qu'elle est visée à l'alinéa 17.3(2)c) ou à l'un des sous-alinéas 17.3(2)d)(i) à (iv) et e)(i) à (vii) et

result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test.

[**17.8** reserved]

Provision of evidence

17.9 A person must, at the request of an air carrier, provide to the air carrier the evidence referred to in paragraph 17.7(a), (b) or (c).

Evidence of vaccination — elements

17.10 (1) Evidence of COVID-19 vaccination must be evidence issued by a non-governmental entity that is authorized to issue the evidence of COVID-19 vaccination in the jurisdiction in which the vaccine was administered, by a government or by an entity authorized by a government, and must contain the following information:

(a) the name of the person who received the vaccine;

(b) the name of the government or of the entity;

(c) the brand name or any other information that identifies the vaccine that was administered; and

(d) the dates on which the vaccine was administered or, if the evidence is one document issued for both doses and the document specifies only the date on which the most recent dose was administered, that date.

Evidence of vaccination — translation

(2) The evidence of COVID-19 vaccination must be in English or French and any translation into English or French must be a certified translation.

Result of COVID-19 test

17.11 (1) A result for a COVID-19 molecular test or a COVID-19 antigen test is a result described in subparagraph 17.3(2)(c)(i), (ii) or (iii).

Evidence — molecular test

(2) Evidence of a result for a COVID-19 molecular test must include the elements set out in paragraphs 14(1)(a) to (d).

Evidence — antigen test

(3) Evidence of a result for a COVID-19 antigen test must include the elements set out in paragraphs 14(2)(a) to (d).

Person — paragraph 17.3(2)(a)

17.12 (1) Evidence that the person is a person referred to in paragraph 17.3(2)(a) must be

(a) a travel itinerary or boarding pass that shows that the initial scheduled departure time of the flight to an

qu'elle a obtenu le résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19.

[**17.8** réservé]

Présentation de la preuve

17.9 Toute personne est tenue de présenter au transporteur aérien, sur demande de celui-ci, la preuve visée aux alinéas 17.7a), b) ou c).

Preuve de vaccination — éléments

17.10 (1) La preuve de vaccination contre la COVID-19 est délivrée par une entité non gouvernementale ayant la compétence pour la délivrer dans le territoire où le vaccin contre la COVID-19 a été administré, par un gouvernement ou par une entité autorisée par un gouvernement et comprend les renseignements suivants :

a) les prénom et nom de la personne qui a reçu le vaccin;

b) le nom du gouvernement ou de l'entité;

c) la marque nominative ou tout autre renseignement permettant d'identifier le vaccin qui a été administré;

d) les dates auxquelles le vaccin a été administré ou, dans le cas où la preuve est un document unique qui est délivré pour deux doses et qui ne mentionne que la date à laquelle la dernière dose a été administrée, cette date.

Preuve de vaccination — traduction

(2) La preuve de vaccination contre la COVID-19 doit être en français ou en anglais et, s'il s'agit d'une traduction en français ou en anglais, celle-ci est certifiée conforme.

Résultat d'un essai COVID-19

17.11 (1) Le résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 ou d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 est un résultat visé aux sous-alinéas 17.3(2)c)(i), (ii) ou (iii).

Preuve — essai moléculaire

(2) La preuve du résultat d'un essai moléculaire relatif à la COVID-19 comprend les éléments prévus aux alinéas 14(1)a) à d).

Preuve — essai antigénique

(3) La preuve du résultat d'un essai antigénique relatif à la COVID-19 comprend les éléments prévus aux alinéas 14(2)a) à d).

Personne visée à l'alinéa 17.3(2)a)

17.12 (1) La preuve qui établit qu'une personne est visée à l'alinéa 17.3(2)a) comprend les éléments suivants :

a) un itinéraire de voyage ou une carte d'embarquement qui indique que l'heure prévue initialement de

aerodrome in Canada is not more than 24 hours after the departure time of a flight taken by the person to Canada from any other country; and

(b) their passport or other travel document issued by their country of citizenship or nationality.

Person — paragraph 17.3(2)(b)

(2) Evidence that the person is a person referred to in paragraph 17.3(2)(b) must be

(a) a travel itinerary or boarding pass that shows that the initial scheduled departure time of the flight to an aerodrome in Canada is not more than 24 hours after the departure time of the flight taken by the person to Canada from any other country; and

(b) a document entitled "Confirmation of Permanent Residence" issued by the Department of Citizenship and Immigration that confirms that the person became a permanent resident on entry to Canada after the flight taken by the person to Canada from any other country.

Person — paragraph 17.3(2)(c)

(3) Evidence that the person is a person referred to in paragraph 17.3(2)(c) must be

(a) a travel itinerary or boarding pass that shows that the person is boarding an aircraft for a flight to a country other than Canada or to an aerodrome in Canada for the purpose of boarding an aircraft for a flight to a country other than Canada; and

(b) their passport or other travel document issued by their country of citizenship or nationality.

Person — subparagraphs 17.3(2)(d)(i) to (iv)

(4) Evidence that the person is a person referred to in any of subparagraphs 17.3(2)(d)(i) to (iv) must be a document issued by an air carrier under subsection 17.4(1) in respect of the flight for which the person is boarding the aircraft or entering the restricted area.

Person — subparagraph 17.3(2)(e)(i)

(5) Evidence that the person is a person referred to in subparagraph 17.3(2)(e)(i) must be a document issued by the Minister of Health that indicates that the person was asked to enter Canada for the purpose of assisting in the COVID-19 response.

départ du vol à destination d'un aérodrome au Canada est au plus tard vingt-quatre heures après l'heure de départ du vol que la personne a pris en partance de tout autre pays à destination du Canada;

b) un passeport ou autre titre de voyage de la personne délivré par son pays de citoyenneté ou de nationalité.

Personne visée à l'alinéa 17.3(2)b)

(2) La preuve qui établit qu'une personne est visée à l'alinéa 17.3(2)b) comprend les éléments suivants :

a) un itinéraire de voyage ou une carte d'embarquement qui indique que l'heure prévue initialement de départ du vol à destination d'un aérodrome au Canada est au plus tard vingt-quatre heures après l'heure de départ du vol que la personne a pris en partance de tout autre pays à destination du Canada;

b) un document délivré par le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration intitulé « Confirmation de résidence permanente » qui confirme que la personne est devenue résident permanent à son entrée au Canada après le vol qu'elle a pris en partance de tout autre pays à destination du Canada.

Personne visée à l'alinéa 17.3(2)c)

(3) La preuve qui établit qu'une personne est visée à l'alinéa 17.3(2)c) comprend les éléments suivants :

a) un itinéraire de voyage ou une carte d'embarquement qui indique que la personne monte à bord d'un aéronef pour un vol à destination de tout autre pays que le Canada ou qu'elle monte à bord d'un aéronef pour un vol à destination d'un aérodrome au Canada dans le but de monter à bord d'un autre aéronef pour un vol à destination de tout autre pays;

b) un passeport ou autre titre de voyage de la personne délivré par son pays de citoyenneté ou de nationalité.

Personne visée à l'un des sous-alinéas 17.3(2)d)(i) à (iv)

(4) La preuve qui établit qu'une personne est visée à l'un des sous-alinéas 17.3(2)d)(i) à (iv) est le document délivré par le transporteur aérien en application du paragraphe 17.4(1) à l'égard du vol pour lequel la personne monte à bord de l'aéronef ou accède à la zone réglementée.

Personne visée au sous-alinéa 17.3(2)e)(i)

(5) La preuve qui établit qu'une personne est visée au sous-alinéa 17.3(2)e)(i) est un document délivré par le ministre de la Santé indiquant que la personne s'est fait demander d'entrer au Canada afin de participer aux efforts de lutte contre la COVID-19.

Person — subparagraph 17.3(2)(e)(ii)

(6) Evidence that the person is a person referred to in subparagraph 17.3(2)(e)(ii) must be a document from a government or non-governmental entity that indicates that the person was asked to enter Canada for the purpose of providing emergency services under paragraph 186(t) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*.

Person — subparagraph 17.3(2)(e)(iii)

(7) Evidence that the person is a person referred to in subparagraph 17.3(2)(e)(iii) must be a document issued by the Department of Citizenship and Immigration that confirms that the person has been recognized as a Convention refugee or a person in similar circumstances to those of a Convention refugee within the meaning of subsection 146(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*.

Person — subparagraph 17.3(2)(e)(iv)

(8) Evidence that the person is a person referred to in subparagraph 17.3(2)(e)(iv) must be a document issued by the Department of Citizenship and Immigration that confirms that the person entered Canada as a protected temporary resident under subsection 151.1(2) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*.

Person — subparagraph 17.3(2)(e)(v)

(9) Evidence that the person is a person referred to in subparagraph 17.3(2)(e)(v) must be their passport containing a valid diplomatic, consular, official or special representative acceptance issued by the Chief of Protocol for the Department of Foreign Affairs, Trade and Development.

Person — subparagraph 17.3(2)(e)(vi)

(10) Evidence that the person is a person referred to in subparagraph 17.3(2)(e)(vi) must be the person's D-1, O-1 or C-1 visa.

Person — subparagraph 17.3(2)(e)(vii)

(11) Evidence that the person is a person referred to in subparagraph 17.3(2)(e)(vii) must be

(a) in the case of a diplomatic courier, the official document confirming their status referred to in Article 27 of the Vienna Convention on Diplomatic Relations, as set out in Schedule I to the *Foreign Missions and International Organizations Act*; and

(b) in the case of a consular courier, the official document confirming their status referred to in Article 35 of the Vienna Convention on Consular Relations, as set out in Schedule II to that Act.

Personne visée au sous-alinéa 17.3(2)e)(ii)

(6) La preuve qui établit qu'une personne est visée au sous-alinéa 17.3(2)e)(ii) est un document délivré par un gouvernement ou une entité non gouvernementale qui indique que la personne s'est fait demander d'entrer au Canada afin d'offrir des services d'urgences en vertu de l'alinéa 186t) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

Personne visée au sous-alinéa 17.3(2)e)(iii)

(7) La preuve qui établit qu'une personne est visée au sous-alinéa 17.3(2)e)(iii) est un document délivré par le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration qui confirme que la personne s'est vu reconnaître comme réfugié au sens de la Convention ou était dans une situation semblable à celui-ci au sens du paragraphe 146(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

Personne visée au sous-alinéa 17.3(2)e)(iv)

(8) La preuve qui établit qu'une personne est visée au sous-alinéa 17.3(2)e)(iv) est un document délivré par le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration qui confirme que la personne est entrée au Canada à titre de résident temporaire protégé aux termes du paragraphe 151.1(2) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

Personne visée au sous-alinéa 17.3(2)e)(v)

(9) La preuve qui établit qu'une personne est visée au sous-alinéa 17.3(2)e)(v) est le passeport de la personne contenant une acceptation valide l'autorisant à occuper un poste en tant qu'agent diplomatique ou consulaire, ou en tant que représentant officiel ou spécial, délivrée par le chef du protocole du ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement.

Personne visée au sous-alinéa 17.3(2)e)(vi)

(10) La preuve qui établit qu'une personne est visée au sous-alinéa 17.3(2)e)(vi) est le visa D-1, O-1 ou C-1 de la personne.

Personne visée au sous-alinéa 17.3(2)e)(vii)

(11) La preuve qui établit qu'une personne est visée au sous-alinéa 17.3(2)e)(vii) est :

a) dans le cas d'un courrier diplomatique, le document officiel attestant sa qualité mentionné à l'article 27 de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques, telle qu'elle figure à l'annexe I de la *Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales*;

b) dans le cas d'un courrier consulaire, le document officiel attestant sa qualité mentionné à l'article 35 de la Convention de Vienne sur les relations consulaires, telle qu'elle figure à l'annexe II de la *Loi sur les missions étrangères et les organisations internationales*.

False or misleading information

17.13 (1) A person must not submit a request referred to in section 17.4 that contains information that they know to be false or misleading.

False or misleading evidence

(2) A person must not provide evidence that they know to be false or misleading.

Notice to Minister — information

17.14 (1) An air carrier that has reason to believe that a person has submitted a request referred to in section 17.4 that contains information that is likely to be false or misleading must notify the Minister of the following not more than 72 hours after receiving the request:

(a) the person's name and contact information;

(b) the date and number of the person's flight; and

(c) the reason the air carrier believes that the information is likely to be false or misleading.

Notice to Minister — evidence

(2) An air carrier that has reason to believe that a person has provided evidence that is likely to be false or misleading must notify the Minister of the following not more than 72 hours after the provision of the evidence:

(a) the person's name and contact information;

(b) the date and number of the person's flight; and

(c) the reason the air carrier believes that the evidence is likely to be false or misleading.

Prohibition — air carrier

17.15 An air carrier must not permit a person to board an aircraft for a flight that the air carrier operates if the person does not provide the evidence they are required to provide under section 17.9.

[**17.16** reserved]

Record keeping — air carrier

17.17 (1) An air carrier must keep a record of the following information in respect of a person each time the person is denied permission to board an aircraft for a flight under section 17.15:

(a) the person's name and contact information, including the person's home address, telephone number and email address;

Renseignements faux ou trompeurs

17.13 (1) Il est interdit à toute personne de présenter une demande visée à l'article 17.4 qui comporte des renseignements, les sachant faux ou trompeurs.

Preuve fausse ou trompeuse

(2) Il est interdit à toute personne de présenter une preuve, la sachant fausse ou trompeuse.

Avis au ministre — renseignements

17.14 (1) Le transporteur aérien qui a des raisons de croire qu'une personne lui a présenté une demande visée à l'article 17.4 qui comporte des renseignements susceptibles d'être faux ou trompeurs en avise le ministre, au plus tard soixante-douze heures après la réception de la demande et l'avis comprend les éléments suivants :

a) les prénom, nom et coordonnées de la personne;

b) les date et numéro de son vol;

c) les raisons pour lesquelles le transporteur aérien croit que ces renseignements sont susceptibles d'être faux ou trompeurs.

Avis au ministre — preuve

(2) Le transporteur aérien qui a des raisons de croire qu'une personne lui a présenté une preuve susceptible d'être fausse ou trompeuse en avise le ministre, au plus tard soixante-douze heures après la présentation de la preuve et l'avis comprend les éléments suivants :

a) les prénom, nom et coordonnées de la personne;

b) les date et numéro de son vol;

c) les raisons pour lesquelles le transporteur aérien croit que la preuve est susceptible d'être fausse ou trompeuse.

Interdiction — transporteur aérien

17.15 Il est interdit au transporteur aérien de permettre à une personne de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue lorsque la personne ne présente pas la preuve exigée par l'article 17.9.

[**17.16** réservé]

Tenue de registre — transporteur aérien

17.17 (1) Le transporteur aérien consigne dans un registre les renseignements ci-après à l'égard d'une personne chaque fois qu'elle s'est vu refuser de monter à bord d'un aéronef pour un vol en application de l'article 17.15 :

a) les prénom, nom et coordonnées de la personne, y compris son adresse de résidence, son numéro de téléphone et son adresse de courriel;

(b) the date and flight number;

(c) the reason why the person was denied permission to board the aircraft; and

(d) whether the person had been issued a document under subsection 17.4(1) in respect of the flight.

Retention

(2) The air carrier must retain the record for a period of at least 12 months after the date of the flight.

Ministerial request

(3) The air carrier must make the record available to the Minister on request.

[**17.18** and **17.19** reserved]

Policy Respecting Mandatory Vaccination

Application

17.20 Sections 17.21 to 17.25 apply to

(a) the operator of an aerodrome listed in Schedule 1;

(b) an air carrier operating a flight departing from an aerodrome listed in Schedule 1, other than an air carrier who operates a commercial air service under Subpart 1 of Part VII of the Regulations; and

(c) NAV CANADA.

Definition of *relevant person*

17.21 (1) For the purposes of sections 17.22 to 17.25, ***relevant person***, in respect of an entity referred to in section 17.20, means a person whose duties involve an activity described in subsection (2) and who is

(a) an employee of the entity;

(b) an employee of the entity's contractor or agent or mandatary;

(c) a person hired by the entity to provide a service;

(d) the entity's lessee or an employee of the entity's lessee, if the property that is subject to the lease is part of aerodrome property; or

(e) a person permitted by the entity to access aerodrome property or, in the case of NAV CANADA, a location where NAV CANADA provides civil air navigation services.

b) les dates et numéro du vol;

c) le motif pour lequel la personne s'est vu refuser de monter à bord de l'aéronef;

d) si la personne s'est vu délivrer un document, en application du paragraphe 17.4(1), à l'égard du vol.

Conservation

(2) Il conserve le registre pendant au moins douze mois après la date du vol.

Demande du ministre

(3) Il met le registre à la disposition du ministre à la demande de celui-ci.

[**17.18** et **17.19** réservés]

Politique à l'égard de la vaccination obligatoire

Application

17.20 Les articles 17.21 à 17.25 s'appliquent :

a) à l'exploitant d'un aérodrome visé à l'annexe 1;

b) au transporteur aérien qui effectue un vol en partance d'un aérodrome visé à l'annexe 1, à l'exception de l'exploitant d'un service aérien commercial visé à la sous-partie 1 de la partie VII du Règlement;

c) à NAV CANADA.

Définition de *personne concernée*

17.21 (1) Pour l'application des articles 17.22 à 17.25, ***personne concernée*** s'entend, à l'égard d'une entité visée à l'article 17.20, de toute personne dont les tâches concernent une activité visée au paragraphe (2) et qui, selon le cas :

a) est un employé de l'entité;

b) est un employé d'un entrepreneur ou d'un mandataire de l'entité;

c) est embauchée par l'entité pour offrir un service;

d) est un locataire de l'entité ou un employé d'un locataire de l'entité, si les lieux faisant l'objet du bail font partie des terrains de l'aérodrome;

e) a l'autorisation de l'entité pour accéder aux terrains de l'aérodrome ou, dans le cas de NAV CANADA, à un emplacement où celle-ci fournit des services de navigation aérienne civile.

Activities

(2) For the purposes of subsection (1), the activities are

(a) conducting or directly supporting activities that are related to aerodrome operations or commercial flight operations — such as aircraft refuelling services, aircraft maintenance and repair services, baggage handling services, supply services for the operator of an aerodrome, an air carrier or NAV CANADA, fire prevention services, runway and taxiway maintenance services or de-icing services — and that take place on aerodrome property or at a location where NAV CANADA provides civil air navigation services;

(b) interacting in-person on aerodrome property with a person who intends to board an aircraft for a flight;

(c) engaging in tasks, on aerodrome property or at a location where NAV CANADA provides civil air navigation services, that are intended to reduce the risk of transmission of the virus that causes COVID-19; and

(d) accessing a restricted area at an aerodrome listed in Schedule 1.

Activités

(2) Pour l'application du paragraphe (1), les activités sont :

a) la conduite d'activités qui sont liées à l'exploitation de l'aérodrome ou des vols commerciaux — telles que les services de ravitaillement en carburant des aéronefs, les services d'entretien et de réparation des aéronefs, les services de manutention des bagages, les services d'approvisionnement fournis à l'exploitant d'un aérodrome, à un transporteur aérien ou à NAV CANADA, les services de prévention des incendies, les services d'entretien des pistes et des voies de circulation et les services de dégivrage — qui se déroulent sur les terrains de l'aérodrome ou à un emplacement où NAV CANADA fournit des services de navigation aérienne civile, ainsi que le soutien direct à de telles activités;

b) l'interaction en présentiel sur les terrains de l'aérodrome avec quiconque a l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol;

c) l'exécution, sur les terrains de l'aérodrome ou à un emplacement où NAV CANADA fournit des services de navigation aérienne civile, de tâches qui ont pour but de réduire le risque de transmission du virus de la COVID-19;

d) l'accès à une zone réglementée d'un aérodrome visé à l'annexe 1.

Comprehensive policy — operators of aerodromes

17.22 (1) The operator of an aerodrome must establish and implement a comprehensive policy respecting mandatory COVID-19 vaccination in accordance with subsection (2).

Policy — content

(2) The policy must

(a) require that a person who is 12 years and four months of age or older be a fully vaccinated person before accessing aerodrome property, unless they are a person

(i) who intends to board an aircraft for a flight that an air carrier operates,

(ii) who does not intend to board an aircraft for a flight and who is accessing aerodrome property for leisure purposes or to accompany a person who intends to board an aircraft for a flight,

(iii) who is the holder of an employee identification document issued by a department or departmental corporation listed in Schedule 2 or a member identification document issued by the Canadian Forces, or

Politique globale — exploitant d'un aérodrome

17.22 (1) L'exploitant d'un aérodrome établit et met en œuvre une politique globale à l'égard de la vaccination obligatoire contre la COVID-19 qui est conforme au paragraphe (2).

Politique — contenu

(2) La politique de vaccination doit, à la fois :

a) exiger que toute personne âgée de douze ans et quatre mois ou plus soit une personne entièrement vaccinée pour pouvoir accéder aux terrains de l'aérodrome, sauf dans les cas suivants :

(i) elle a l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'un transporteur aérien effectue,

(ii) elle n'a pas l'intention de monter à bord d'un aéronef et accède aux terrains de l'aérodrome à des fins de loisirs ou pour accompagner une personne qui a l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol,

(iii) elle est titulaire d'une pièce d'identité d'employé délivrée par un ministère ou un établissement public visé à l'annexe 2 ou d'une pièce d'identité de membre délivrée par les Forces canadiennes,

(iv) who is delivering equipment or providing services within a restricted area that are urgently needed and critical to aerodrome operations and who has obtained an authorization from the operator of the aerodrome before doing so;

(b) despite paragraph (a), allow a person who is subject to the policy and who is not a fully vaccinated person to access aerodrome property if the person has not completed a COVID-19 vaccine dosage regimen due to a medical contraindication or their sincerely held religious belief;

(c) provide for a procedure for verifying evidence provided by a person referred to in paragraph (b) that demonstrates that the person has not completed a COVID-19 vaccine dosage regimen due to a medical contraindication or their sincerely held religious belief;

(d) provide for a procedure for issuing to a person whose evidence has been verified under the procedure referred to in paragraph (c) a document confirming that they are a person referred to in paragraph (b);

(e) provide for a procedure that ensures that a person subject to the policy provides, on request, the following evidence before accessing aerodrome property:

(i) in the case of a fully vaccinated person, the evidence of COVID-19 vaccination referred to in section 17.10, and

(ii) in the case of a person referred to in paragraph (d), the document issued to the person under the procedure referred to in that paragraph;

(f) provide for a procedure that allows a person to whom sections 17.31 to 17.40 apply — other than a person referred to in subsection 17.34(2) — who is a fully vaccinated person or a person referred to in paragraph (b) and who is unable to provide the evidence referred to in paragraph (e) to temporarily access aerodrome property if they provide a declaration confirming that they are a fully vaccinated person or that they have been issued a document under the procedure referred to in paragraph (d);

(g) provide for a procedure that ensures that a person referred to in paragraph (d) is tested for COVID-19 at least twice every week;

(h) provide for a procedure that ensures that a person who receives a positive result for a COVID-19 test taken under the procedure referred to in paragraph (g) is prohibited from accessing aerodrome property until the end of the period for which the public health authority of the province or territory in which the aerodrome is located requires them to isolate after receiving a positive result; and

(iv) elle livre des équipements ou fournit des services dans une zone réglementée, lesquels sont essentiels aux activités de l'aérodrome et dont on a un besoin urgent, et a obtenu une autorisation préalable de l'exploitant d'un aérodrome pour ce faire;

b) malgré l'alinéa a), permettre à la personne assujettie à la politique qui n'est pas une personne entièrement vaccinée d'accéder aux terrains de l'aérodrome si celle-ci n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une contre-indication médicale ou de sa croyance religieuse sincère;

c) prévoir une procédure permettant de vérifier la preuve présentée par la personne visée à l'alinéa b) établissant qu'elle n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une contre-indication médicale ou de sa croyance religieuse sincère;

d) prévoir une procédure permettant de délivrer à la personne dont la preuve a été vérifiée aux termes de la procédure visée à l'alinéa c), un document qui confirme qu'elle est visée à l'alinéa b);

e) prévoir une procédure permettant de veiller à ce que la personne assujettie à la politique présente sur demande la preuve ci-après avant d'accéder aux terrains de l'aérodrome :

(i) dans le cas d'une personne entièrement vaccinée, la preuve de vaccination contre la COVID-19 visée à l'article 17.10,

(ii) dans le cas d'une personne visée à l'alinéa d), le document qui lui a été délivré en application de cet alinéa;

f) prévoir une procédure permettant à la personne assujettie aux articles 17.31 à 17.40, à l'exception de celle visée au paragraphe 17.34(2), qui est une personne entièrement vaccinée ou une personne visée à l'alinéa b) et qui n'est pas en mesure de présenter la preuve visée à l'alinéa e) d'accéder temporairement aux terrains de l'aérodrome si elle présente une déclaration confirmant qu'elle est une personne entièrement vaccinée ou qu'elle s'est vu délivrer un document en application de la procédure visée à l'alinéa d);

g) prévoir une procédure permettant de veiller à ce que la personne visée à l'alinéa d) se soumette à un essai relatif à la COVID-19 au moins deux fois par semaine;

h) prévoir une procédure permettant de veiller à ce qu'il soit interdit à la personne qui reçoit un résultat positif à un essai relatif à la COVID-19 réalisé conformément à la procédure visée à l'alinéa g) d'accéder aux terrains de l'aérodrome jusqu'à la fin de la période d'isolement exigée, à la suite de la réception d'un

(i) provide for a procedure that ensures that a person referred to in paragraph (h) who undergoes a COVID-19 molecular test is exempt from the procedure referred to in paragraph (g) for a period of 180 days after the person received a positive result from that test.

résultat positif, par l'autorité sanitaire de la province ou du territoire où est situé l'aérodrome;

i) prévoir une procédure permettant de veiller à ce que la personne visée à l'alinéa h) qui se soumet à un essai moléculaire relatif à la COVID-19 soit exemptée de la procédure visée à l'alinéa g) pour la période de cent quatre-vingts jours suivant la réception d'un résultat positif à cet essai.

Medical contraindication

(3) For the purposes of paragraphs (2)(c) and (d), the policy must provide that a document is to be issued to a person confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of a medical contraindication only if they provide a medical certificate from a medical doctor or nurse practitioner who is licensed to practise in Canada certifying that the person cannot complete a COVID-19 vaccination regimen due to a medical condition and specifying whether the condition is permanent or temporary.

Contre-indication médicale

(3) Pour l'application des alinéas (2)c) et d), la politique doit prévoir que le document confirmant qu'une personne n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19, pour le motif de contre-indication médicale, ne soit délivré à la personne que si celle-ci soumet un certificat médical délivré par un médecin ou un infirmier praticien autorisé à pratiquer au Canada qui atteste que la personne ne peut pas suivre de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une condition médicale et qui précise si cette condition est permanente ou temporaire.

Religious belief

(4) For the purposes of paragraphs (2)(c) and (d), the policy must provide that a document is to be issued to a person confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of their sincerely held religious belief only if they submit a statement sworn or affirmed by them attesting that they have not completed a COVID-19 vaccination regimen due to their sincerely held religious belief.

Croyance religieuse

(4) Pour l'application des alinéas (2)c) et d), la politique doit prévoir que le document confirmant qu'une personne n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19, pour le motif de croyance religieuse sincère de la personne, ne soit délivré à la personne que si celle-ci fournit une déclaration sous serment ou une affirmation solennelle attestant qu'elle n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison de sa croyance religieuse sincère.

Canadian Human Rights Act

(5) For the purposes of paragraphs (2)(c) and (d), in the case of an employee of the operator of an aerodrome or a person hired by the operator of an aerodrome to provide a service, the policy must provide that a document is to be issued to the employee or person confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of their sincerely held religious belief only if the operator of the aerodrome is obligated to accommodate them on that basis under the *Canadian Human Rights Act* by issuing such a document.

Loi canadienne sur les droits de la personne

(5) Pour l'application des alinéas (2)c) et d), dans le cas de l'employé de l'exploitant d'un aérodrome ou de la personne qui est embauchée par l'exploitant d'un aérodrome pour offrir un service, la politique doit prévoir que le document confirmant qu'une personne n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19, pour le motif de croyance religieuse sincère de l'employé ou de la personne, ne soit délivré à la personne que si l'exploitant d'un aérodrome a l'obligation de prendre une telle mesure d'adaptation pour ce motif aux termes de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*.

Applicable legislation

(6) For the purposes of paragraphs (2)(c) and (d), in the following cases, the policy must provide that a document is to be issued to the employee confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of their sincerely held religious belief only if they would be entitled to such an accommodation on that basis under applicable legislation:

(a) in the case of an employee of the operator of an aerodrome's contractor or agent or mandatary; and

Législation applicable

(6) Pour l'application des alinéas (2)c) et d), dans les cas ci-après, la politique doit prévoir que le document confirmant qu'une personne n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19, pour le motif de croyance religieuse sincère de la personne, n'est délivré à la personne que si celle-ci a droit à une telle mesure d'adaptation pour ce motif aux termes de la législation applicable :

a) le cas de l'employé d'un entrepreneur ou d'un mandataire de l'exploitant d'un aérodrome;

(b) in the case of an employee of the operator of an aerodrome's lessee, if the property that is subject to the lease is part of aerodrome property.

Comprehensive policy — air carriers and NAV CANADA

17.23 Section 17.24 does not apply to an air carrier or NAV CANADA if that entity

(a) establishes and implements a comprehensive policy respecting mandatory COVID-19 vaccination in accordance with paragraphs 17.24(2)(a) to (h) and subsections 17.24(3) to (6); and

(b) has procedures in place to ensure that while a relevant person is carrying out their duties related to commercial flight operations, no in-person interactions occur between the relevant person and an unvaccinated person who has not been issued a document under the procedure referred to in paragraph 17.24(2)(d) and who is

(i) an employee of the entity,

(ii) an employee of the entity's contractor or agent or mandatary,

(iii) a person hired by the entity to provide a service, or

(iv) the entity's lessee or an employee of the entity's lessee, if the property that is subject to the lease is part of aerodrome property.

Targeted policy — air carriers and NAV CANADA

17.24 (1) An air carrier or NAV CANADA must establish and implement a targeted policy respecting mandatory COVID-19 vaccination in accordance with subsection (2).

Policy — content

(2) The policy must

(a) require that a relevant person, other than the holder of an employee identification document issued by a department or departmental corporation listed in Schedule 2 or a member identification document issued by the Canadian Forces, be a fully vaccinated person before accessing aerodrome property or, in the case of NAV CANADA, a location where NAV CANADA provides civil air navigation services;

(b) despite paragraph (a), allow a relevant person who is subject to the policy and who is not a fully vaccinated person to access aerodrome property or, in the case of NAV CANADA, a location where NAV CANADA provides civil air navigation services, if the relevant person has not completed a COVID-19 vaccine dosage regimen

b) le cas de l'employé d'un locataire de l'exploitant d'un aérodrome, si les lieux faisant l'objet du bail font partie des terrains de l'aérodrome.

Politique globale — transporteur aérien et NAV CANADA

17.23 L'article 17.24 ne s'applique pas au transporteur aérien ou à NAV CANADA, si cette entité :

a) d'une part, établit et met en œuvre une politique globale à l'égard de la vaccination obligatoire contre la COVID-19 qui est conforme aux alinéas 17.24(2)a) à h) et aux paragraphes 17.24(3) à (6);

b) d'autre part, possède des procédures permettant de veiller à ce que la personne concernée lors de l'exécution de ses tâches liées à l'exploitation de vols commerciaux n'ait aucune interaction en personne avec toute personne non vaccinée qui ne s'est pas vu délivrer un document en application de l'alinéa 17.24(2)d) et qui est :

(i) un employé de l'entité,

(ii) un employé d'un entrepreneur ou d'un mandataire de l'entité,

(iii) une personne qui est embauchée par l'entité pour offrir un service,

(iv) un locataire de l'entité ou un employé d'un locataire de l'entité, si les lieux faisant l'objet du bail fait partie des terrains de l'aérodrome.

Politique ciblée — transporteur aérien et NAV CANADA

17.24 (1) Le transporteur aérien ou NAV CANADA établit et met en œuvre une politique ciblée à l'égard de la vaccination obligatoire contre la COVID-19 qui est conforme au paragraphe (2).

Politique — contenu

(2) La politique de vaccination doit :

a) exiger que toute personne concernée, à l'exception du titulaire d'une pièce d'identité d'employé délivrée par un ministère ou un établissement public visé à l'annexe 2 ou d'une pièce d'identité de membre délivrée par les Forces canadiennes, soit une personne entièrement vaccinée pour pouvoir accéder aux terrains de l'aérodrome ou, dans le cas de NAV CANADA, à un emplacement où NAV CANADA fournit des services de navigation aérienne civile;

b) malgré l'alinéa a), permettre à la personne concernée assujettie à la politique qui n'est pas une personne entièrement vaccinée d'accéder aux terrains de l'aérodrome ou, dans le cas de NAV CANADA, à un emplacement où NAV CANADA fournit des services

due to a medical contraindication or their sincerely held religious belief;

(c) provide for a procedure for verifying evidence provided by a relevant person referred to in paragraph (b) that demonstrates that the relevant person has not completed a COVID-19 vaccine dosage regimen due to a medical contraindication or their sincerely held religious belief;

(d) provide for a procedure for issuing to a relevant person whose evidence has been verified under the procedure referred to in paragraph (c) a document confirming that they are a relevant person referred to in paragraph (b);

(e) provide for a procedure that ensures that a relevant person subject to the policy provides, on request, the following evidence before accessing aerodrome property:

(i) in the case of a fully vaccinated person, the evidence of COVID-19 vaccination referred to in section 17.10, and

(ii) in the case of a relevant person referred to in paragraph (d), the document issued to the relevant person under the procedure referred to in that paragraph;

(f) provide for a procedure that ensures that a relevant person referred to in paragraph (d) is tested for COVID-19 at least twice every week;

(g) provide for a procedure that ensures that a relevant person who receives a positive result for a COVID-19 test under the procedure referred to in paragraph (f) is prohibited from accessing aerodrome property until the end of the period for which the public health authority of the province or territory in which the aerodrome is located requires them to isolate after receiving a positive test result;

(h) provide for a procedure that ensures that a relevant person referred to in paragraph (g) who undergoes a COVID-19 molecular test is exempt from the procedure referred to in paragraph (f) for a period of 180 days after the relevant person received a positive result from that test;

(i) set out procedures for reducing the risk that a relevant person will be exposed to the virus that causes COVID-19 due to an in-person interaction, occurring on aerodrome property or at a location where NAV CANADA provides civil air navigation services, with an unvaccinated person who has not been issued a document under the procedure referred to in paragraph (d) and who is a person referred to in any of

de navigation aérienne civile si celle-ci n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une contre-indication médicale ou de sa croyance religieuse sincère;

c) prévoir une procédure permettant de vérifier la preuve présentée par la personne concernée visée à l'alinéa b) établissant qu'elle n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une contre-indication médicale ou de sa croyance religieuse sincère;

d) prévoir une procédure permettant de délivrer à la personne concernée dont la preuve a été vérifiée aux termes de la procédure visée à l'alinéa c), un document qui confirme qu'elle est visée à l'alinéa b);

e) prévoir une procédure permettant de veiller à ce que la personne concernée assujettie à la politique présente sur demande la preuve ci-dessous avant d'accéder aux terrains de l'aérodrome :

(i) dans le cas d'une personne entièrement vaccinée, la preuve de vaccination contre la COVID-19 visée à l'article 17.10,

(ii) dans le cas d'une personne visée à l'alinéa d), le document qui lui a été délivré en application de cet alinéa;

f) prévoir une procédure permettant de veiller à ce que la personne concernée visée à l'alinéa d) se soumette à un essai relatif à la COVID-19 au moins deux fois par semaine;

g) prévoir une procédure permettant de veiller à ce qu'il soit interdit à la personne concernée qui reçoit un résultat positif à un essai relatif à la COVID-19 réalisé conformément à la procédure visée à l'alinéa f) d'accéder aux terrains de l'aérodrome jusqu'à la fin de la période d'isolement exigée, à la suite de la réception d'un résultat positif, par l'autorité sanitaire de la province ou du territoire où est situé l'aérodrome;

h) prévoir une procédure permettant de veiller à ce que la personne visée à l'alinéa g) qui se soumet à un essai moléculaire relatif à la COVID-19 soit exemptée de la procédure visée à l'alinéa f) pour une période de cent quatre-vingts jours suivant la réception d'un résultat positif à cet essai;

i) prévoir des procédures visant à réduire le risque d'exposition au virus qui cause la COVID-19 pour les personnes concernées à la suite des interactions en personne, sur les terrains de l'aérodrome ou à un emplacement où NAV CANADA fournit des services de navigation aérienne civile, avec des personnes non vaccinées ne s'étant pas vu délivrer un document aux termes de la

subparagraphs 17.23(b)(i) to (iv), which procedures may include protocols related to

(i) the vaccination of persons, other than relevant persons, who access aerodrome property or a location where NAV CANADA provides civil air navigation services,

(ii) physical distancing and the wearing of masks, and

(iii) reducing the frequency and duration of in-person interactions;

(j) establish a procedure for collecting the following information with respect to an in-person interaction related to commercial flight operations between a relevant person and a person referred to in any of subparagraphs 17.23(b)(i) to (iv) who is unvaccinated and has not been issued a document under the procedure referred to in paragraph (d) or whose vaccination status is unknown:

(i) the time, date and location of the interaction, and

(ii) contact information for the relevant person and the other person;

(k) establish a procedure for recording the following information and submitting it to the Minister on request:

(i) the number of relevant persons who are subject to the entity's policy,

(ii) the number of relevant persons who require access to a restricted area,

(iii) the number of relevant persons who are fully vaccinated persons and those who are not,

(iv) the number of hours during which relevant persons were unable to fulfill their duties related to commercial flight operations due to COVID-19,

(v) the number of relevant persons who have been issued a document under the procedure referred to in paragraph (d), the reason for issuing the document and a confirmation that the relevant persons have submitted evidence of COVID-19 tests taken in accordance with the procedure referred to in paragraph (f),

(vi) the number of relevant persons who refuse to comply with a requirement referred to in paragraph (a), (f) or (g),

(vii) the number of relevant persons who were denied entry to a restricted area because of a refusal to comply with a requirement referred to in paragraph (a), (f) or (g),

procédure visée à l'alinéa d) et qui sont visées à l'un des sous-alinéas 17.23b)(i) à (iv), ces procédures pouvant comprendre des protocoles à l'égard :

(i) de la vaccination des personnes, autres que les personnes concernées, qui accèdent aux terrains de l'aérodrome ou à un emplacement où NAV CANADA fournit des services de navigation aérienne civile,

(ii) de la distanciation physique et du port du masque,

(iii) de la restriction et de la durée des interactions en personne;

j) établir une procédure pour colliger les renseignements ci-après à l'égard des interactions en personne découlant de l'exploitation de vols commerciaux entre une personne concernée et une personne qui est visée à l'un des sous-alinéas 17.23b)(i) à (iv) qui n'est pas vaccinée et qui ne s'est pas vu délivrer de document aux termes de la procédure visée à l'alinéa d) ou une personne dont le statut de vaccination est inconnu :

(i) la date, l'heure et l'endroit de l'interaction,

(ii) les coordonnées de la personne concernée et de l'autre personne;

k) établir une procédure afin de consigner et de transmettre, à la demande du ministre, les renseignements suivants :

(i) le nombre de personnes concernées qui sont visées par la politique de l'entité,

(ii) le nombre de personnes concernées qui doivent accéder aux zones réglementées de l'aérodrome,

(iii) le nombre de personnes concernées qui sont entièrement vaccinées et de celles qui ne le sont pas,

(iv) le nombre d'heures au cours desquelles les personnes concernées n'ont pu accomplir leurs tâches liées à l'exploitation de vols commerciaux à cause de la COVID-19,

(v) le nombre de personnes concernées qui se sont vu délivrer un document aux termes de la procédure visée à l'alinéa d), la raison invoquée, et une confirmation que ces personnes ont soumis une preuve d'un essai relatif à la COVID-19 réalisé conformément à la procédure visée à l'alinéa f),

(vi) le nombre de personnes concernées qui ont refusé de se conformer aux exigences prévues aux alinéas a), f) ou g),

(vii) le nombre de personnes concernées qui se sont vu refuser l'accès à une zone réglementée à cause de leur refus de se conformer aux exigences prévues aux alinéas a), f) ou g),

(viii) the number of persons referred to in subparagraphs 17.23(b)(i) to (iv) who are unvaccinated and who have not been issued a document under the procedure referred to in paragraph (d), or whose vaccination status is unknown, who have an in-person interaction related to commercial flight operations with a relevant person and a description of any procedures implemented to reduce the risk that a relevant person will be exposed to the virus that causes COVID-19 due to such an interaction, and

(ix) the number of instances in which the air carrier or NAV CANADA, as applicable, is made aware that a person with respect to whom information was collected under paragraph (j) received a positive result for a COVID-19 test, the number of relevant persons tested for COVID-19 as a result of this information, the results of those tests and a description of any impacts on commercial flight operations; and

(l) require the air carrier or NAV CANADA, as applicable, to keep the information referred to in paragraph (k) for a period of at least 12 months after the date that the information was recorded.

(viii) le nombre de personnes visées à l'un des sous-alinéas 17.23b)(i) à (iv) qui sont non vaccinées et qui ne se sont pas vu délivrer un document aux termes de la procédure visée à l'alinéa d), ou dont le statut de vaccination est inconnu qui interagissent en personne avec des personnes concernées découlant de l'exploitation de vols commerciaux, de même qu'une description des procédures mises en place afin de réduire le risque, pour les personnes concernées, d'exposition au virus qui cause la COVID-19, à la suite de ces interactions,

(ix) le nombre d'occasions où le transporteur aérien ou NAV CANADA, selon le cas, a été informé qu'une personne dont les renseignements ont été colligés aux termes de la procédure visée à l'alinéa j) a reçu un résultat positif à un essai relatif à la COVID-19, le nombre de personnes concernées soumises à un tel essai découlant de cette information, les résultats de ces essais et l'incidence sur l'exploitation de vols commerciaux;

l) exiger que le transporteur aérien ou NAV CANADA, selon le cas, conserve les renseignements visés à l'alinéa k) pour une période d'au moins douze mois après la date à laquelle ils ont été colligés.

Medical contraindication

(3) For the purposes of paragraphs (2)(c) and (d), the policy must provide that a document is to be issued to a relevant person confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of a medical contraindication only if they provide a medical certificate from a medical doctor or nurse practitioner who is licensed to practise in Canada certifying that the relevant person cannot complete a COVID-19 vaccination regimen due to a medical condition and specifying whether the condition is permanent or temporary.

Contre-indication médicale

(3) Pour l'application des alinéas (2)c) et d), la politique doit prévoir que le document confirmant qu'une personne concernée n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19, pour le motif de contre-indication médicale, n'est délivré à la personne que si celle-ci soumet un certificat médical délivré par un médecin ou un infirmier praticien autorisé à pratiquer au Canada qui atteste que la personne ne peut pas suivre de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison d'une condition médicale et qui précise si cette condition est permanente ou temporaire.

Religious belief

(4) For the purposes of paragraphs (2)(c) and (d), the policy must provide that a document is to be issued to a relevant person confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of their sincerely held religious belief only if they submit a statement sworn or affirmed by them attesting that they have not completed a COVID-19 vaccination regimen due to their sincerely held religious belief.

Croyance religieuse

(4) Pour l'application des alinéas (2)c) et d), la politique doit prévoir que le document confirmant qu'une personne concernée n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19, pour le motif de croyance religieuse sincère de la personne, n'est délivré à la personne que si celle-ci fournit une déclaration sous serment ou une affirmation solennelle attestant qu'elle n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19 en raison de sa croyance religieuse sincère.

Canadian Human Rights Act

(5) For the purposes of paragraphs (2)(c) and (d), in the case of an employee of an entity or a relevant person hired by an entity to provide a service, the policy must provide that a document is to be issued to the employee or the relevant person confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of their

Loi canadienne sur les droits de la personne

(5) Pour l'application des alinéas (2)c) et d), dans le cas de l'employé de l'exploitant d'un aérodrome ou de la personne concernée qui est embauchée par l'exploitant d'un aérodrome pour offrir un service, la politique doit prévoir que le document confirmant qu'une personne n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19, pour le

sincerely held religious belief only if the entity is obligated to accommodate the relevant person on that basis under the *Canadian Human Rights Act* by issuing such a document.

Applicable legislation

(6) For the purposes of paragraphs (2)(c) and (d), in the following cases, the policy must provide that a document is to be issued to the employee confirming that they did not complete a COVID-19 vaccine dosage regimen on the basis of their sincerely held religious belief only if they would be entitled to such an accommodation on that basis under applicable legislation:

(a) in the case of an employee of an entity's contractor or agent or mandatary; and

(b) in the case of an employee of an entity's lessee, if the property that is subject to the lease is part of aerodrome property.

Ministerial request — policy

17.25 (1) The operator of an aerodrome, an air carrier or NAV CANADA must make a copy of the policy referred to in section 17.22, 17.23 or 17.24, as applicable, available to the Minister on request.

Ministerial request — implementation

(2) The operator of an aerodrome, an air carrier or NAV CANADA must make information related to the implementation of the policy referred to in section 17.22, 17.23 or 17.24, as applicable, available to the Minister on request.

[**17.26** to **17.29** reserved]

Vaccination — Aerodromes in Canada

Application

17.30 (1) Sections 17.31 to 17.40 apply to all of the following persons:

(a) subject to paragraph (c), a person entering a restricted area at an aerodrome listed in Schedule 1 from a non-restricted area for a reason other than to board an aircraft for a flight operated by an air carrier;

(b) a crew member entering a restricted area at an aerodrome listed in Schedule 1 from a non-restricted area to board an aircraft for a flight operated by an air carrier under Subpart 1, 3, 4 or 5 of Part VII of the Regulations;

(c) a person entering a restricted area at an aerodrome listed in Schedule 1 from a non-restricted area to board an aircraft for a flight

motif de croyance religieuse sincère de l'employé ou de la personne, n'est délivré à la personne que si l'exploitant d'un aérodrome a l'obligation de prendre une telle mesure d'adaptation pour ce motif aux termes de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*.

Législation applicable

(6) Pour l'application des alinéas (2)c) et d), dans les cas ci-après, la politique doit prévoir que le document confirmant qu'une personne n'a pas suivi de protocole vaccinal complet contre la COVID-19, pour le motif de croyance religieuse sincère de la personne, n'est délivré à la personne que si celle-ci a droit à une telle mesure d'adaptation pour ce motif aux termes de la législation applicable :

a) le cas de l'employé d'un entrepreneur ou d'un mandataire d'une entité;

b) le cas de l'employé d'un locataire d'une entité, si les lieux faisant l'objet du bail font partie des terrains de l'aérodrome.

Demande du ministre — politique

17.25 (1) L'exploitant d'un aérodrome, le transporteur aérien ou NAV CANADA met une copie de la politique visée aux articles 17.22, 17.23 ou 17.24, selon le cas, à la disposition du ministre à sa demande.

Demande du ministre — mise en œuvre

(2) L'exploitant d'un aérodrome, le transporteur aérien ou NAV CANADA met l'information à l'égard de la mise en œuvre de la politique visée aux articles 17.22, 17.23 ou 17.24, selon le cas, à la disposition du ministre à sa demande.

[**17.26** à **17.29** réservés]

Vaccination – aérodromes au Canada

Application

17.30 (1) Les articles 17.31 à 17.40 s'appliquent aux personnes suivantes :

a) sous réserve de l'alinéa c), la personne qui accède à une zone réglementée d'un aérodrome visé à l'annexe 1 à partir d'une zone non réglementée pour un motif autre que celui de monter à bord d'un aéronef pour un vol effectué par un transporteur aérien;

b) le membre d'équipage qui accède à une zone réglementée d'un aérodrome visé à l'annexe 1 à partir d'une zone non réglementée dans le but de monter à bord d'un aéronef pour un vol effectué par un transporteur aérien visé aux sous-parties 1, 3, 4 ou 5 de la partie VII du Règlement;

c) la personne qui accède à une zone réglementée d'un aérodrome visé à l'annexe 1 à partir d'une zone non

(i) only to become a crew member on board another aircraft operated by an air carrier under Subpart 1, 3, 4 or 5 of Part VII of the Regulations,

(ii) after having been a crew member on board an aircraft operated by an air carrier under Subpart 1, 3, 4 or 5 of Part VII of the Regulations, or

(iii) to participate in mandatory training required by an air carrier in relation to the operation of an aircraft operated under Subpart 1, 3, 4 or 5 of Part VII of the Regulations, if the person will be required to return to work as a crew member;

(d) a screening authority at an aerodrome where persons other than passengers are screened or can be screened;

(e) the operator of an aerodrome listed in Schedule 1.

Non-application

(2) Sections 17.31 to 17.40 do not apply to any of the following persons:

(a) a child who is less than 12 years and four months of age;

(b) a person who arrives at an aerodrome on board an aircraft following the diversion of their flight for a safety-related reason, such as adverse weather or an equipment malfunction, and who enters a restricted area to board an aircraft for a flight not more than 24 hours after the arrival time of the diverted flight;

(c) a member of emergency response provider personnel who is responding to an emergency;

(d) a peace officer who is responding to an emergency;

(e) the holder of an employee identification document issued by a department or departmental corporation listed in Schedule 2 or a member identification document issued by the Canadian Forces; or

(f) a person who is delivering equipment or providing services within a restricted area that are urgently needed and critical to aerodrome operations and who has obtained an authorization from the operator of the aerodrome before doing so.

Prohibition

17.31 (1) A person must not enter a restricted area unless they are a fully vaccinated person.

réglementée dans le but de monter à bord d'un aéronef pour un vol :

(i) dans le seul but d'agir à titre d'un membre d'équipage à bord d'un autre aéronef exploité par un transporteur aérien visé aux sous-parties 1, 3, 4 ou 5 de la partie VII du Règlement,

(ii) après avoir agi à titre d'un membre d'équipage à bord d'un aéronef exploité par un transporteur aérien visé aux sous-parties 1, 3, 4 ou 5 de la partie VII du Règlement,

(iii) afin de suivre une formation obligatoire exigée par un transporteur aérien sur l'exploitation d'un aéronef exploité en application des sous-parties 1, 3, 4 ou 5 de la partie VII du Règlement si elle devra retourner au travail à titre de membre d'équipage;

d) l'administration de contrôle à un aérodrome où le contrôle des personnes autres que des passagers est effectué ou peut être effectué;

e) l'exploitant d'un aérodrome visé à l'annexe 1.

Non-application

(2) Les articles 17.31 à 17.40 ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

a) l'enfant âgé de moins de douze ans et quatre mois;

b) la personne qui arrive à un aérodrome à bord d'un aéronef à la suite du déroutement de son vol pour une raison liée à la sécurité, comme le mauvais temps ou un défaut de fonctionnement de l'équipement, et qui accède à une zone réglementée dans le but de monter à bord d'un aéronef pour un vol au plus tard vingt-quatre heures après l'arrivée du vol dérouté;

c) le membre du personnel des fournisseurs de services d'urgence qui répond à une urgence;

d) l'agent de la paix qui répond à une urgence;

e) le titulaire d'une pièce d'identité d'employé délivrée par un ministère ou un établissement public visé à l'annexe 2 ou d'une pièce d'identité de membre délivré par les Forces canadiennes;

f) la personne qui livre des équipements ou fournit des services dans une zone réglementée, lesquels sont essentiels aux activités de l'aérodrome et dont on a un besoin urgent, et qui a obtenu une autorisation préalable de l'exploitant d'un aérodrome pour ce faire.

Interdiction

17.31 (1) Il est interdit à toute personne d'accéder à une zone réglementée sauf si elle est une personne entièrement vaccinée.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply to a person who has been issued a document under the procedure referred to in paragraph 17.22(2)(d) or 17.24(2)(d).

Provision of evidence

17.32 A person must provide to a screening authority or the operator of an aerodrome, on their request,

(a) in the case of a fully vaccinated person, the evidence of COVID-19 vaccination referred to in section 17.10; and

(b) in the case of a person who has been issued a document under the procedure referred to in paragraph 17.22(2)(d) or 17.24(2)(d), the document issued to the person.

Request for evidence

17.33 Before permitting a certain number of persons, as specified by the Minister and selected on a random basis, to enter a restricted area, the screening authority must request that each of those persons, when they present themselves for screening at a non-passenger screening checkpoint or a passenger screening checkpoint, provide the evidence referred to in paragraph 17.32(a) or (b).

Declaration

17.34 (1) If a person who is a fully vaccinated person or who has been issued a document under the procedure referred to in paragraph 17.22(2)(d) is unable, following a request to provide evidence under section 17.33, to provide the evidence, the person may

(a) sign a declaration confirming that they are a fully vaccinated person or that they have been issued a document under the procedure referred to in paragraph 17.22(2)(d); or

(b) if the person has signed a declaration under paragraph (a) no more than seven days before the day on which the request to provide evidence is made, provide that declaration.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply to the holder of a document of entitlement that expires within seven days after the day on which the request to provide evidence under section 17.33 is made.

Notification to aerodrome operator

(3) If a person signs a declaration referred to in paragraph (1)(a), the screening authority must notify the operator of the aerodrome as soon as feasible of the person's name, the date on which the declaration was signed and, if applicable, the number or identifier of the person's document of entitlement.

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à la personne qui s'est vu délivrer un document en application des alinéas 17.22(2)d) ou 17.24(2)d).

Présentation de la preuve

17.32 Toute personne est tenue de présenter sur demande de l'administration de contrôle ou de l'exploitant d'un aérodrome la preuve suivante :

a) dans le cas d'une personne entièrement vaccinée, la preuve de vaccination contre la COVID-19 visée à l'article 17.10;

b) dans le cas d'une personne qui s'est vu délivrer un document en application des alinéas 17.22(2)d) ou 17.24(2)d), ce document.

Demande de présenter la preuve

17.33 Avant de permettre à certaines personnes choisies de façon aléatoire dont le nombre est déterminé par le ministre d'accéder à la zone réglementée, l'administration de contrôle est tenue de demander à chacune de ces personnes, lorsqu'elles se présentent à un point de contrôle des non-passagers pour un contrôle ou à point de contrôle des passagers, de présenter la preuve visée aux alinéas 17.32a) ou b).

Déclaration

17.34 (1) La personne qui n'est pas en mesure de présenter la preuve, en réponse à une demande faite en application de l'article 17.33 et qui est une personne entièrement vaccinée ou qui s'est vu délivrer un document en application de l'alinéa 17.22(2)d) peut, selon le cas :

a) signer une déclaration confirmant qu'elle est une personne entièrement vaccinée ou qu'elle s'est vu délivrer un document en application de l'alinéa 17.22(2)d);

b) si elle a signé une déclaration en application de l'alinéa a) dans les sept jours précédant la demande de présenter la preuve, présenter la déclaration signée.

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas au titulaire d'un document d'autorisation qui expire dans les sept jours suivant la demande de présenter la preuve en application de l'article 17.33.

Avis à l'exploitant d'un aérodrome

(3) Lorsque la personne signe la déclaration visée à l'alinéa (1)a), l'administration de contrôle avise l'exploitant d'un aérodrome dès que possible des prénom et nom de cette personne ainsi que de la date à laquelle elle a signé la déclaration et, le cas échéant, du numéro ou de l'identifiant de son document d'autorisation.

Provision of evidence

(4) A person who signed a declaration under paragraph (1)(a) must provide the evidence referred to in paragraph 17.32(a) or (b) to the operator of the aerodrome within seven days after the day on which the declaration is signed.

Suspension of restricted area access

(5) An operator of an aerodrome must ensure that the restricted area access of a person who does not provide the evidence within seven days as required under subsection (4) is suspended until the person provides the evidence.

Record keeping — suspension

17.35 (1) The operator of the aerodrome must keep a record of the following information in respect of a person each time the restricted area access of the person is suspended under subsection 17.34(5):

(a) the person's name;

(b) the number or identifier of the person's document of entitlement, if applicable;

(c) the date of the suspension; and

(d) the reason for the suspension.

Retention

(2) The operator must retain the record for a period of at least 12 months after the day on which the record was created.

Ministerial request

(3) The operator of the aerodrome must make the record available to the Minister on request.

Prohibition

17.36 (1) A screening authority must deny a person entry to a restricted area if, following a request to provide evidence under section 17.33, the person does not provide the evidence or, if applicable, does not sign or provide a declaration under subsection 17.34(1).

Notification to aerodrome operator

(2) If a screening authority denies a person entry to a restricted area, it must notify the operator of the aerodrome as soon as feasible of the person's name, the date on which the person was denied entry and, if applicable, the number or identifier of the person's document of entitlement.

Suspension of restricted area access

(3) An operator of an aerodrome must ensure that the restricted area access of a person who was denied entry under subsection (1) is suspended until the person provides the requested evidence or the signed declaration.

Présentation de la preuve

(4) La personne qui a signé une déclaration en application de l'alinéa (1)a) présente la preuve visée aux alinéas 17.32a) ou b) à l'exploitant d'un aérodrome dans les sept jours suivant la signature de la déclaration.

Suspension de l'accès à la zone réglementée

(5) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que l'accès à la zone réglementée de la personne qui ne présente pas la preuve dans le délai prévu au paragraphe (4) soit suspendu jusqu'à ce qu'elle la présente.

Tenue de registre — suspensions

17.35 (1) L'exploitant d'un aérodrome consigne dans un registre les renseignements ci-après à l'égard d'une personne chaque fois qu'elle s'est vu suspendre l'accès à la zone réglementée en application du paragraphe 17.34(5) :

a) les prénom et nom de la personne;

b) le numéro ou l'identifiant de son document d'autorisation, le cas échéant;

c) la date de la suspension;

d) le motif de la suspension.

Conservation

(2) Il conserve le registre pendant au moins douze mois après la date de sa création.

Demande du ministre

(3) Il met le registre à la disposition du ministre à la demande de celui-ci.

Interdiction

17.36 (1) Si une personne ne présente pas la preuve demandée en application de l'article 17.33 ou la déclaration signée conformément au paragraphe 17.34(1), selon le cas, l'administration de contrôle lui refuse l'accès à la zone réglementée.

Avis à l'exploitant d'un aérodrome

(2) L'administration de contrôle qui refuse l'accès à une personne à une zone réglementée avise l'exploitant d'un aérodrome dès que possible des prénom et nom de cette personne ainsi que de la date à laquelle l'accès lui a été refusé et, le cas échéant, du numéro ou de l'identifiant de son document d'autorisation.

Suspension de l'accès à la zone réglementée

(3) L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que l'accès à la zone réglementée de la personne qui s'en est vu refuser l'accès en application du paragraphe (1) soit suspendu jusqu'à ce qu'elle présente la preuve demandée ou la déclaration signée.

False or misleading evidence

17.37 A person must not provide evidence that they know to be false or misleading.

Notice to Minister

17.38 A screening authority or the operator of an aerodrome that has reason to believe that a person has provided evidence that is likely to be false or misleading must notify the Minister of the following not more than 72 hours after the provision of the evidence:

(a) the person's name;

(b) the number or identifier of the person's document of entitlement, if applicable; and

(c) the reason the screening authority or the operator of an aerodrome believes that the evidence is likely to be false or misleading.

Record keeping — denial of entry

17.39 (1) A screening authority must keep a record of the following information in respect of a person each time the person is denied entry to a restricted area under subsection 17.36(1):

(a) the person's name;

(b) the number or identifier of the person's document of entitlement, if applicable;

(c) the date on which the person was denied entry and the location; and

(d) the reason why the person was denied entry to the restricted area.

Retention

(2) The screening authority must retain the record for a period of at least 12 months after the day on which the record was created.

Ministerial request

(3) The screening authority must make the record available to the Minister on request.

Requirement to establish and implement

17.40 The operator of an aerodrome must ensure that a document of entitlement is only issued to a fully vaccinated person or a person who has been issued a document under the procedure referred to in paragraph 17.22(2)(d).

Preuve fausse ou trompeuse

17.37 Il est interdit à toute personne de présenter une preuve, la sachant fausse ou trompeuse.

Avis au ministre

17.38 L'administration de contrôle ou l'exploitant d'un aérodrome qui a des raisons de croire qu'une personne lui a présenté une preuve susceptible d'être fausse ou trompeuse en avise le ministre, au plus tard soixante-douze heures après la présentation de la preuve et l'avis comprend les éléments suivants :

a) les prénom et nom de la personne;

b) le numéro ou l'identifiant du document d'autorisation de la personne, le cas échéant;

c) les raisons pour lesquelles l'administration de contrôle ou l'exploitant d'un aérodrome croit que la preuve est susceptible d'être fausse ou trompeuse.

Tenue de registre — refus d'accès

17.39 (1) L'administration de contrôle consigne dans un registre les renseignements ci-après à l'égard d'une personne chaque fois qu'elle s'est vu refuser l'accès à la zone réglementée en application du paragraphe 17.36(1) :

a) les prénom et nom de la personne;

b) le numéro ou l'identifiant de son document d'autorisation, le cas échéant;

c) la date et l'endroit du refus d'accès à la zone réglementée;

d) le motif pour lequel la personne s'est vu refuser l'accès à la zone réglementée.

Conservation

(2) Elle conserve le registre pendant au moins douze mois après la date de sa création.

Demande du ministre

(3) Elle met le registre à la disposition du ministre à la demande de celui-ci.

Exigence – établissement et mise en œuvre

17.40 L'exploitant d'un aérodrome veille à ce que les documents d'autorisation ne soient délivrés qu'à des personnes entièrement vaccinées ou qui se sont vu délivrer un document en application de l'alinéa 17.22(2)d).

Masks

Non-application

18 (1) Sections 19 to 24 do not apply to any of the following persons:

(a) a child who is less than two years of age;

(b) a child who is at least two years of age but less than six years of age who is unable to tolerate wearing a mask;

(c) a person who provides a medical certificate certifying that they are unable to wear a mask for a medical reason;

(d) a person who is unconscious;

(e) a person who is unable to remove their mask without assistance;

(f) a crew member;

(g) a gate agent.

Mask readily available

(2) An adult responsible for a child who is at least two years of age but less than six years of age must ensure that a mask is readily available to the child before boarding an aircraft for a flight.

Wearing of mask

(3) An adult responsible for a child must ensure that the child wears a mask when wearing one is required under section 21 and complies with any instructions given by a gate agent under section 22 if the child

(a) is at least two years of age but less than six years of age and is able to tolerate wearing a mask; or

(b) is at least six years of age.

Notification

19 A private operator or air carrier must notify every person who intends to board an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates that the person must

(a) be in possession of a mask before boarding;

(b) wear the mask at all times during the boarding process, during the flight and from the moment the doors of the aircraft are opened until the person enters the air terminal building; and

(c) comply with any instructions given by a gate agent or a crew member with respect to wearing a mask.

Masque

Non-application

18 (1) Les articles 19 à 24 ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

a) l'enfant âgé de moins de deux ans;

b) l'enfant âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, qui ne peut tolérer le port du masque;

c) la personne qui fournit un certificat médical attestant qu'elle ne peut porter de masque pour des raisons médicales;

d) la personne qui est inconsciente;

e) la personne qui est incapable de retirer son masque par elle-même;

f) le membre d'équipage;

g) l'agent d'embarquement.

Masque à la portée de l'enfant

(2) L'adulte responsable d'un enfant âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, veille à ce que celui-ci ait un masque à sa portée avant de monter à bord d'un aéronef pour un vol.

Port du masque

(3) L'adulte responsable d'un enfant veille à ce que celui-ci porte un masque lorsque l'article 21 l'exige et se conforme aux instructions données par l'agent d'embarquement en application de l'article 22 si l'enfant :

a) est âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, et peut tolérer le port du masque;

b) est âgé de six ans ou plus.

Avis

19 L'exploitant privé ou le transporteur aérien avise chaque personne qui a l'intention de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue qu'elle est tenue de respecter les conditions suivantes :

a) avoir un masque en sa possession avant l'embarquement;

b) porter le masque en tout temps durant l'embarquement, durant le vol et dès l'ouverture des portes de l'aéronef jusqu'au moment où elle entre dans l'aérogare;

c) se conformer aux instructions données par un agent d'embarquement ou un membre d'équipage à l'égard du port du masque.

Obligation to possess mask

20 Every person who is at least six years of age must be in possession of a mask before boarding an aircraft for a flight.

Wearing of mask — persons

21 (1) Subject to subsections (2) and (3), a private operator or air carrier must require a person to wear a mask at all times during the boarding process and during a flight that the private operator or air carrier operates.

Exceptions — person

(2) Subsection (1) does not apply

(a) when the safety of the person could be endangered by wearing a mask;

(b) when the person is drinking or eating, unless a crew member instructs the person to wear a mask;

(c) when the person is taking oral medications;

(d) when a gate agent or a crew member authorizes the removal of the mask to address unforeseen circumstances or the person's special needs; or

(e) when a gate agent, a member of the aerodrome security personnel or a crew member authorizes the removal of the mask to verify the person's identity.

Exceptions — flight deck

(3) Subsection (1) does not apply to any of the following persons when they are on the flight deck:

(a) a Department of Transport air carrier inspector;

(b) an inspector of the civil aviation authority of the state where the aircraft is registered;

(c) an employee of the private operator or air carrier who is not a crew member and who is performing their duties;

(d) a pilot, flight engineer or flight attendant employed by a wholly owned subsidiary or a code share partner of the air carrier;

(e) a person who has expertise related to the aircraft, its equipment or its crew members and who is required to be on the flight deck to provide a service to the private operator or air carrier.

Obligation d'avoir un masque en sa possession

20 Toute personne âgée de six ans ou plus est tenue d'avoir un masque en sa possession avant de monter à bord d'un aéronef pour un vol.

Port du masque — personne

21 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), l'exploitant privé ou le transporteur aérien exige que toute personne porte un masque en tout temps durant l'embarquement et durant le vol qu'il effectue.

Exceptions — personne

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans les situations suivantes :

a) le port du masque risque de compromettre la sécurité de la personne;

b) la personne boit ou s'alimente, à moins qu'un membre d'équipage ne lui demande de porter le masque;

c) la personne prend un médicament par voie orale;

d) la personne est autorisée par un agent d'embarquement ou un membre d'équipage à retirer le masque en raison de circonstances imprévues ou des besoins particuliers de la personne;

e) la personne est autorisée par un agent d'embarquement, un membre du personnel de sûreté de l'aérodrome ou un membre d'équipage à retirer le masque pendant le contrôle d'identité.

Exceptions — poste de pilotage

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux personnes ci-après lorsqu'elles se trouvent dans le poste de pilotage :

a) l'inspecteur des transporteurs aériens du ministère des Transports;

b) l'inspecteur de l'autorité de l'aviation civile de l'État où l'aéronef est immatriculé;

c) l'employé de l'exploitant privé ou du transporteur aérien qui n'est pas un membre d'équipage et qui exerce ses fonctions;

d) un pilote, un mécanicien navigant ou un agent de bord qui travaille pour une filiale à cent pour cent ou pour un partenaire à code partagé du transporteur aérien;

e) la personne qui possède une expertise liée à l'aéronef, à son équipement ou à ses membres d'équipage et qui doit être dans le poste de pilotage pour fournir un service à l'exploitant privé ou au transporteur aérien.

Compliance

22 A person must comply with any instructions given by a gate agent, a member of the aerodrome security personnel, a crew member, a customs officer or a quarantine officer with respect to wearing a mask.

Prohibition — private operator or air carrier

23 A private operator or air carrier must not permit a person to board an aircraft for a flight that the private operator or air carrier operates if

(a) the person is not in possession of a mask; or

(b) the person refuses to comply with an instruction given by a gate agent or a crew member with respect to wearing a mask.

Refusal to comply

24 (1) If, during a flight that a private operator or air carrier operates, a person refuses to comply with an instruction given by a crew member with respect to wearing a mask, the private operator or air carrier must

(a) keep a record of

(i) the date and flight number,

(ii) the person's name, date of birth and contact information, including the person's home address, telephone number and email address,

(iii) the person's seat number, and

(iv) the circumstances related to the refusal to comply; and

(b) inform the Minister as soon as feasible of any record created under paragraph (a).

Retention period

(2) The private operator or air carrier must retain the record for a period of at least 12 months after the date of the flight.

Ministerial request

(3) The private operator or air carrier must make the record available to the Minister on request.

Wearing of mask — crew member

25 (1) Subject to subsections (2) and (3), a private operator or air carrier must require a crew member to wear a mask at all times during the boarding process and during a flight that the private operator or air carrier operates.

Conformité

22 Toute personne est tenue de se conformer aux instructions de l'agent d'embarquement, du membre du personnel de sûreté de l'aérodrome, du membre d'équipage, de l'agent des douanes ou de l'agent de quarantaine à l'égard du port du masque.

Interdiction — exploitant privé ou transporteur aérien

23 Il est interdit à l'exploitant privé ou au transporteur aérien de permettre à une personne, dans les cas ci-après, de monter à bord d'un aéronef pour un vol qu'il effectue :

a) la personne n'a pas de masque en sa possession;

b) la personne refuse de se conformer aux instructions de l'agent d'embarquement ou du membre d'équipage à l'égard du port du masque.

Refus d'obtempérer

24 (1) Si, durant un vol que l'exploitant privé ou le transporteur aérien effectue, une personne refuse de se conformer aux instructions données par un membre d'équipage à l'égard du port du masque, l'exploitant privé ou le transporteur aérien :

a) consigne dans un registre les renseignements suivants :

(i) les dates et numéro du vol,

(ii) les prénom et nom de la personne ainsi que sa date de naissance et ses coordonnées, y compris son adresse de résidence, son numéro de téléphone et son adresse de courriel,

(iii) le numéro du siège occupé par la personne,

(iv) les circonstances du refus;

b) informe dès que possible le ministre de la création d'un registre en application de l'alinéa a).

Conservation

(2) L'exploitant privé ou le transporteur aérien conserve le registre pendant au moins douze mois suivant la date du vol.

Demande du ministre

(3) L'exploitant privé ou le transporteur aérien met le registre à la disposition du ministre à la demande de celui-ci.

Port du masque — membre d'équipage

25 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), l'exploitant privé ou le transporteur aérien exige que tout membre d'équipage porte un masque en tout temps durant l'embarquement et durant le vol qu'il effectue.

Exceptions — crew member

(2) Subsection (1) does not apply

(a) when the safety of the crew member could be endangered by wearing a mask;

(b) when the wearing of a mask by the crew member could interfere with operational requirements or the safety of the flight; or

(c) when the crew member is drinking, eating or taking oral medications.

Exception — flight deck

(3) Subsection (1) does not apply to a crew member who is a flight crew member when they are on the flight deck.

Wearing of mask — gate agent

26 (1) Subject to subsections (2) and (3), a private operator or air carrier must require a gate agent to wear a mask during the boarding process for a flight that the private operator or air carrier operates.

Exceptions

(2) Subsection (1) does not apply

(a) when the safety of the gate agent could be endangered by wearing a mask; or

(b) when the gate agent is drinking, eating or taking oral medications.

Exception — physical barrier

(3) During the boarding process, subsection (1) does not apply to a gate agent if the gate agent is separated from any other person by a physical barrier that allows the gate agent and the other person to interact and reduces the risk of exposure to COVID-19.

Deplaning

Non-application

27 (1) Section 28 does not apply to any of the following persons:

(a) a child who is less than two years of age;

(b) a child who is at least two years of age but less than six years of age who is unable to tolerate wearing a mask;

(c) a person who provides a medical certificate certifying that they are unable to wear a mask for a medical reason;

Exceptions — membre d'équipage

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux situations suivantes :

a) le port du masque risque de compromettre la sécurité du membre d'équipage;

b) le port du masque par le membre d'équipage risque d'interférer avec des exigences opérationnelles ou de compromettre la sécurité du vol;

c) le membre d'équipage boit, s'alimente ou prend un médicament par voie orale.

Exception — poste de pilotage

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas au membre d'équipage qui est un membre d'équipage de conduite lorsqu'il se trouve dans le poste de pilotage.

Port du masque — agent d'embarquement

26 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), l'exploitant privé ou le transporteur aérien exige que tout agent d'embarquement porte un masque durant l'embarquement pour un vol qu'il effectue.

Exceptions

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux situations suivantes :

a) le port du masque risque de compromettre la sécurité de l'agent d'embarquement;

b) l'agent d'embarquement boit, s'alimente ou prend un médicament par voie orale.

Exception — barrière physique

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas, durant l'embarquement, à l'agent d'embarquement s'il est séparé des autres personnes par une barrière physique qui lui permet d'interagir avec celles-ci et qui réduit le risque d'exposition à la COVID-19.

Débarquement

Non-application

27 (1) L'article 28 ne s'applique pas aux personnes suivantes :

a) l'enfant âgé de moins de deux ans;

b) l'enfant âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, qui ne peut tolérer le port du masque;

c) la personne qui fournit un certificat médical attestant qu'elle ne peut porter de masque pour des raisons médicales;

(d) a person who is unconscious;

(e) a person who is unable to remove their mask without assistance;

(f) a person who is on a flight that originates in Canada and is destined to another country.

Wearing of mask

(2) An adult responsible for a child must ensure that the child wears a mask when wearing one is required under section 28 if the child

(a) is at least two years of age but less than six years of age and is able to tolerate wearing a mask; or

(b) is at least six years of age.

Wearing of mask — person

28 A person who is on board an aircraft must wear a mask at all times from the moment the doors of the aircraft are opened until the person enters the air terminal building, including by a passenger loading bridge.

Screening Authority

Non-application

29 (1) Sections 30 to 33 do not apply to any of the following persons:

(a) a child who is less than two years of age;

(b) a child who is at least two years of age but less than six years of age who is unable to tolerate wearing a mask;

(c) a person who provides a medical certificate certifying that they are unable to wear a mask for a medical reason;

(d) a person who is unconscious;

(e) a person who is unable to remove their mask without assistance;

(f) a member of emergency response provider personnel who is responding to an emergency;

(g) a peace officer who is responding to an emergency.

Wearing of mask

(2) An adult responsible for a child must ensure that the child wears a mask when wearing one is required under subsection 30(2) and removes it when required by a screening officer to do so under subsection 30(3) if the child

(a) is at least two years of age but less than six years of age and is able to tolerate wearing a mask; or

d) la personne qui est inconsciente;

e) la personne qui est incapable de retirer son masque par elle-même;

f) la personne qui est à bord d'un vol en provenance du Canada et à destination d'un pays étranger.

Port du masque

(2) L'adulte responsable d'un enfant veille à ce que celui-ci porte un masque lorsque l'article 28 l'exige si l'enfant :

a) est âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, et peut tolérer le port du masque;

b) est âgé de six ans ou plus.

Port du masque — personne

28 Toute personne à bord d'un aéronef est tenue de porter un masque en tout temps dès l'ouverture des portes de l'aéronef jusqu'au moment où elle entre dans l'aérogare, notamment par une passerelle d'embarquement des passagers.

Administration de contrôle

Non-application

29 (1) Les articles 30 à 33 ne s'appliquent pas aux personnes suivantes :

a) l'enfant âgé de moins de deux ans;

b) l'enfant âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, qui ne peut tolérer le port du masque;

c) la personne qui fournit un certificat médical attestant qu'elle ne peut porter de masque pour des raisons médicales;

d) la personne qui est inconsciente;

e) la personne qui est incapable de retirer son masque par elle-même;

f) le membre du personnel des fournisseurs de services d'urgence qui répond à une urgence;

g) l'agent de la paix qui répond à une urgence.

Port du masque

(2) L'adulte responsable d'un enfant veille à ce que celui-ci porte un masque lorsque le paragraphe 30(2) l'exige et l'enlève lorsque l'agent de contrôle lui en fait la demande au titre du paragraphe 30(3) si l'enfant :

a) est âgé de deux ans ou plus, mais de moins de six ans, et peut tolérer le port du masque;

(b) is at least six years of age.

Requirement — passenger screening checkpoint

30 (1) A screening authority must notify a person who is subject to screening at a passenger screening checkpoint that they must wear a mask at all times during screening.

Wearing of mask — person

(2) Subject to subsection (3), a person who is the subject of screening referred to in subsection (1) must wear a mask at all times during screening.

Requirement to remove mask

(3) A person who is required by a screening officer to remove their mask during screening must do so.

Wearing of mask — screening officer

(4) A screening officer must wear a mask at a passenger screening checkpoint when conducting the screening of a person if, during the screening, the screening officer is two metres or less from the person being screened.

Requirement — non-passenger screening checkpoint

31 (1) A person who presents themselves at a non-passenger screening checkpoint to enter into a restricted area must wear a mask at all times.

Wearing of mask — screening officer

(2) Subject to subsection (3), a screening officer must wear a mask at all times at a non-passenger screening checkpoint.

Exceptions

(3) Subsection (2) does not apply

(a) when the safety of the screening officer could be endangered by wearing a mask; or

(b) when the screening officer is drinking, eating or taking oral medications.

Exception — physical barrier

32 Sections 30 and 31 do not apply to a person, including a screening officer, if the person is two metres or less from another person and both persons are separated by a physical barrier that allows them to interact and reduces the risk of exposure to COVID-19.

Prohibition — passenger screening checkpoint

33 (1) A screening authority must not permit a person who has been notified to wear a mask and refuses to do so to pass beyond a passenger screening checkpoint into a restricted area.

b) est âgé de six ans ou plus.

Exigence — point de contrôle des passagers

30 (1) L'administration de contrôle avise la personne qui fait l'objet d'un contrôle à un point de contrôle des passagers qu'elle doit porter un masque en tout temps pendant le contrôle.

Port du masque — personne

(2) Sous réserve du paragraphe (3), la personne qui fait l'objet du contrôle visé au paragraphe (1) est tenue de porter un masque en tout temps pendant le contrôle.

Exigence d'enlever le masque

(3) Pendant le contrôle, la personne enlève son masque si l'agent de contrôle lui en fait la demande.

Port du masque — agent de contrôle

(4) L'agent de contrôle est tenu de porter un masque à un point de contrôle des passagers lorsqu'il effectue le contrôle d'une personne si, lors du contrôle, il se trouve à une distance de deux mètres ou moins de la personne qui fait l'objet du contrôle.

Exigence — point de contrôle des non-passagers

31 (1) La personne qui se présente à un point de contrôle des non-passagers pour passer dans une zone réglementée porte un masque en tout temps.

Port du masque — agent de contrôle

(2) Sous réserve du paragraphe (3), l'agent de contrôle est tenu de porter un masque en tout temps lorsqu'il se trouve à un point de contrôle des non-passagers.

Exceptions

(3) Le paragraphe (2) ne s'applique pas aux situations suivantes :

a) le port du masque risque de compromettre la sécurité de l'agent de contrôle;

b) l'agent de contrôle boit, s'alimente ou prend un médicament par voie orale.

Exception — barrière physique

32 Les articles 30 et 31 ne s'appliquent pas à la personne, notamment l'agent de contrôle, qui se trouve à deux mètres ou moins d'une autre personne si elle est séparée de l'autre personne par une barrière physique qui leur permet d'interagir et qui réduit le risque d'exposition à la COVID-19.

Interdiction — point de contrôle des passagers

33 (1) Il est interdit à l'administration de contrôle de permettre à une personne qui a été avisée de porter un masque et qui n'en porte pas de traverser un point de contrôle des passagers pour se rendre dans une zone réglementée.

Prohibition — non-passenger screening checkpoint

(2) A screening authority must not permit a person who refuses to wear a mask to pass beyond a non-passenger screening checkpoint into a restricted area.

Designated Provisions

Designation

34 (1) The provisions of this Interim Order set out in column 1 of Schedule 3 are designated as provisions the contravention of which may be dealt with under and in accordance with the procedure set out in sections 7.7 to 8.2 of the Act.

Maximum amounts

(2) The amounts set out in column 2 of Schedule 3 are the maximum amounts of the penalty payable in respect of a contravention of the designated provisions set out in column 1.

Notice

(3) A notice referred to in subsection 7.7(1) of the Act must be in writing and must specify

(a) the particulars of the alleged contravention;

(b) that the person on whom the notice is served or to whom it is sent has the option of paying the amount specified in the notice or filing with the Tribunal a request for a review of the alleged contravention or the amount of the penalty;

(c) that payment of the amount specified in the notice will be accepted by the Minister in satisfaction of the amount of the penalty for the alleged contravention and that no further proceedings under Part I of the Act will be taken against the person on whom the notice in respect of that contravention is served or to whom it is sent;

(d) that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be provided with an opportunity consistent with procedural fairness and natural justice to present evidence before the Tribunal and make representations in relation to the alleged contravention if the person files a request for a review with the Tribunal; and

(e) that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be considered to have committed the contravention set out in the notice if they fail to pay the amount specified in the notice and fail to file a request for a review with the Tribunal within the prescribed period.

Interdiction — point de contrôle des non-passagers

(2) Il est interdit à l'administration de contrôle de permettre à une personne qui ne porte pas de masque de traverser un point de contrôle des non-passagers pour se rendre dans une zone réglementée.

Textes désignés

Désignation

34 (1) Les dispositions du présent arrêté d'urgence figurant à la colonne 1 de l'annexe 3 sont désignées comme dispositions dont la transgression est traitée conformément à la procédure prévue aux articles 7.7 à 8.2 de la Loi.

Montants maximaux

(2) Les sommes indiquées à la colonne 2 de l'annexe 3 représentent les montants maximaux de l'amende à payer au titre d'une contravention au texte désigné figurant à la colonne 1.

Avis

(3) L'avis visé au paragraphe 7.7(1) de la Loi est donné par écrit et comporte :

a) une description des faits reprochés;

b) un énoncé indiquant que le destinataire de l'avis doit soit payer la somme fixée dans l'avis, soit déposer auprès du Tribunal une requête en révision des faits reprochés ou du montant de l'amende;

c) un énoncé indiquant que le paiement de la somme fixée dans l'avis sera accepté par le ministre en règlement de l'amende imposée et qu'aucune poursuite ne sera intentée par la suite au titre de la partie I de la Loi contre le destinataire de l'avis pour la même contravention;

d) un énoncé indiquant que, si le destinataire de l'avis dépose une requête en révision auprès du Tribunal, il se verra accorder la possibilité de présenter ses éléments de preuve et ses observations sur les faits reprochés, conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle;

e) un énoncé indiquant que le défaut par le destinataire de l'avis de verser la somme qui y est fixée et de déposer, dans le délai imparti, une requête en révision auprès du Tribunal vaut aveu de responsabilité à l'égard de la contravention.

Repeal

35 The *Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 60*, made on April 19, 2022, is repealed.

SCHEDULE 1

(Subsections 1(1) and 17.1(1) and paragraphs 17.1(2)(c), 17.20(a) and (b), 17.21(2)(d) and 17.30(1)(a) to (c) and (e))

Aerodromes

Name	ICAO Location Indicator
Abbotsford International	CYXX
Alma	CYTF
Bagotville	CYBG
Baie-Comeau	CYBC
Bathurst	CZBF
Brandon Municipal	CYBR
Calgary International	CYYC
Campbell River	CYBL
Castlegar (West Kootenay Regional)	CYCG
Charlo	CYCL
Charlottetown	CYYG
Chibougamau/Chapais	CYMT
Churchill Falls	CZUM
Comox	CYQQ
Cranbrook (Canadian Rockies International)	CYXC
Dawson Creek	CYDQ
Deer Lake	CYDF
Edmonton International	CYEG
Fort McMurray	CYMM
Fort St. John	CYXJ
Fredericton International	CYFC
Gander International	CYQX
Gaspé	CYGP
Goose Bay	CYYR
Grande Prairie	CYQU
Greater Moncton International	CYQM
Halifax (Robert L. Stanfield International)	CYHZ

Abrogation

35 L'*Arrêté d'urgence nº 60 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19*, pris le 19 avril 2022, est abrogé.

ANNEXE 1

(paragraphes 1(1) et 17.1(1) et alinéas 17.1(2)c), 17.20a) et b), 17.21(2)d) et 17.30(1)a) à c) et e))

Aérodromes

Nom	Indicateur d'emplacement de l'OACI
Abbotsford (aéroport international)	CYXX
Alma	CYTF
Bagotville	CYBG
Baie-Comeau	CYBC
Bathurst	CZBF
Brandon (aéroport municipal)	CYBR
Calgary (aéroport international)	CYYC
Campbell River	CYBL
Castlegar (aéroport régional de West Kootenay)	CYCG
Charlo	CYCL
Charlottetown	CYYG
Chibougamau/Chapais	CYMT
Churchill Falls	CZUM
Comox	CYQQ
Cranbrook (aéroport international des Rocheuses)	CYXC
Dawson Creek	CYDQ
Deer Lake	CYDF
Edmonton (aéroport international)	CYEG
Fort McMurray	CYMM
Fort St. John	CYXJ
Fredericton (aéroport international)	CYFC
Gander (aéroport international)	CYQX
Gaspé	CYGP
Goose Bay	CYYR
Grande Prairie	CYQU
Halifax (aéroport international Robert L. Stanfield)	CYHZ
Hamilton (aéroport international John C. Munro)	CYHM

Name	ICAO Location Indicator
Hamilton (John C. Munro International)	CYHM
Îles-de-la-Madeleine	CYGR
Iqaluit	CYFB
Kamloops	CYKA
Kelowna	CYLW
Kingston	CYGK
Kitchener/Waterloo Regional	CYKF
La Grande Rivière	CYGL
Lethbridge	CYQL
Lloydminster	CYLL
London	CYXU
Lourdes-de-Blanc-Sablon	CYBX
Medicine Hat	CYXH
Mont-Joli	CYYY
Montréal International (Mirabel)	CYMX
Montréal (Montréal — Pierre Elliott Trudeau International)	CYUL
Montréal (St. Hubert)	CYHU
Nanaimo	CYCD
North Bay	CYYB
Ottawa (Macdonald-Cartier International)	CYOW
Penticton	CYYF
Prince Albert (Glass Field)	CYPA
Prince George	CYXS
Prince Rupert	CYPR
Québec (Jean Lesage International)	CYQB
Quesnel	CYQZ
Red Deer Regional	CYQF
Regina International	CYQR
Rivière-Rouge/Mont-Tremblant International	CYFJ
Rouyn-Noranda	CYUY
Saint John	CYSJ
Sarnia (Chris Hadfield)	CYZR
Saskatoon (John G. Diefenbaker International)	CYXE
Sault Ste. Marie	CYAM
Sept-Îles	CYZV
Smithers	CYYD
St. Anthony	CYAY

Nom	Indicateur d'emplacement de l'OACI
Îles-de-la-Madeleine	CYGR
Iqaluit	CYFB
Kamloops	CYKA
Kelowna	CYLW
Kingston	CYGK
Kitchener/Waterloo (aéroport régional)	CYKF
La Grande Rivière	CYGL
Lethbridge	CYQL
Lloydminster	CYLL
London	CYXU
Lourdes-de-Blanc-Sablon	CYBX
Medicine Hat	CYXH
Moncton (aéroport international du Grand)	CYQM
Mont-Joli	CYYY
Montréal (aéroport international de Mirabel)	CYMX
Montréal (aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau)	CYUL
Montréal (St-Hubert)	CYHU
Nanaimo	CYCD
North Bay	CYYB
Ottawa (aéroport international Macdonald-Cartier)	CYOW
Penticton	CYYF
Prince Albert (Glass Field)	CYPA
Prince George	CYXS
Prince Rupert	CYPR
Québec (aéroport international Jean-Lesage)	CYQB
Quesnel	CYQZ
Red Deer (aéroport régional)	CYQF
Regina (aéroport international)	CYQR
Rivière-Rouge/Mont-Tremblant (aéroport international)	CYFJ
Rouyn-Noranda	CYUY
Saint John	CYSJ
Sarnia (aéroport Chris Hadfield)	CYZR
Saskatoon (aéroport international John G. Diefenbaker)	CYXE
Sault Ste. Marie	CYAM
Sept-Îles	CYZV
Smithers	CYYD
St. Anthony	CYAY

Name	ICAO Location Indicator
St. John's International	CYYT
Stephenville	CYJT
Sudbury	CYSB
Sydney (J.A. Douglas McCurdy)	CYQY
Terrace	CYXT
Thompson	CYTH
Thunder Bay	CYQT
Timmins (Victor M. Power)	CYTS
Toronto (Billy Bishop Toronto City)	CYTZ
Toronto (Lester B. Pearson International)	CYYZ
Toronto/Buttonville Municipal	CYKZ
Val-d'Or	CYVO
Vancouver (Coal Harbour)	CYHC
Vancouver International	CYVR
Victoria International	CYYJ
Wabush	CYWK
Whitehorse (Erik Nielsen International)	CYXY
Williams Lake	CYWL
Windsor	CYQG
Winnipeg (James Armstrong Richardson International)	CYWG
Yellowknife	CYZF

Nom	Indicateur d'emplacement de l'OACI
St. John's (aéroport international)	CYYT
Stephenville	CYJT
Sudbury	CYSB
Sydney (J. A. Douglas McCurdy)	CYQY
Terrace	CYXT
Thompson	CYTH
Thunder Bay	CYQT
Timmins (Victor M. Power)	CYTS
Toronto (aéroport de la ville de Toronto — Billy Bishop)	CYTZ
Toronto (aéroport international Lester B. Pearson)	CYYZ
Toronto/Buttonville (aéroport municipal)	CYKZ
Val-d'Or	CYVO
Vancouver (aéroport international)	CYVR
Vancouver (Coal Harbour)	CYHC
Victoria (aéroport international)	CYYJ
Wabush	CYWK
Whitehorse (aéroport international Erik Nielsen)	CYXY
Williams Lake	CYWL
Windsor	CYQG
Winnipeg (aéroport international James Armstrong Richardson)	CYWG
Yellowknife	CYZF

SCHEDULE 2

(Subparagraph 17.22(2)(a)(iii) and paragraphs 17.24(2)(a) and 17.30(2)(e))

Departments and Departmental Corporations

Name
Canada Border Services Agency
Canadian Security Intelligence Service
Correctional Service of Canada
Department of Agriculture and Agri-Food
Department of Employment and Social Development
Department of Fisheries and Oceans
Department of Health
Department of National Defence
Department of the Environment

ANNEXE 2

(sous-alinéa 17.22(2)a)(iii) et alinéas 17.24(2)a) et 17.30(2)e))

Ministères et établissements publics

Nom
Agence de la santé publique du Canada
Agence des services frontaliers du Canada
Gendarmerie royale du Canada
Ministère de la Défense nationale
Ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire
Ministère de la Santé
Ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile
Ministère de l'Emploi et du Développement social
Ministère de l'Environnement

Name
Department of Public Safety and Emergency Preparedness
Department of Transport
Public Health Agency of Canada
Royal Canadian Mounted Police

Nom
Ministère des Pêches et des Océans
Ministère des Transports
Service canadien du renseignement de sécurité
Service correctionnel du Canada

SCHEDULE 3

(Subsections 34(1) and (2))

Designated Provisions

Column 1	Column 2	
	Maximum Amount of Penalty ($)	
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 2(1)	5,000	25,000
Subsection 2(2)	5,000	25,000
Subsection 2(3)	5,000	25,000
Subsection 2(4)	5,000	25,000
Subsection 3(1)	5,000	
Subsection 3(2)	5,000	
Section 4	5,000	25,000
Section 5	5,000	25,000
Subsection 8(1)	5,000	25,000
Subsection 8(2)	5,000	
Subsection 8(3)	5,000	25,000
Subsection 8(4)	5,000	
Subsection 8(6)	5,000	25,000
Subsection 9(1)	5,000	25,000
Section 12	5,000	25,000
Subsection 13(1)	5,000	
Section 13.1	5,000	
Section 15	5,000	
Section 16	5,000	25,000
Section 17	5,000	25,000
Section 17.2		25,000
Subsection 17.3(1)	5,000	
Subsection 17.4(1)		25,000
Subsection 17.5(1)		25,000
Subsection 17.5(2)		25,000
Subsection 17.5(3)		25,000
Subsection 17.6(1)		25,000
Subsection 17.6(2)		25,000

ANNEXE 3

(paragraphes 34(1) et (2))

Textes désignés

Colonne 1	Colonne 2	
	Montant maximal de l'amende ($)	
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 2(1)	5 000	25 000
Paragraphe 2(2)	5 000	25 000
Paragraphe 2(3)	5 000	25 000
Paragraphe 2(4)	5 000	25 000
Paragraphe 3(1)	5 000	
Paragraphe 3(2)	5 000	
Article 4	5 000	25 000
Article 5	5 000	25 000
Paragraphe 8(1)	5 000	25 000
Paragraphe 8(2)	5 000	
Paragraphe 8(3)	5 000	25 000
Paragraphe 8(4)	5 000	
Paragraphe 8(6)	5 000	25 000
Paragraphe 9(1)	5 000	25 000
Article 12	5 000	25 000
Paragraphe 13(1)	5 000	
Article 13.1	5 000	
Article 15	5 000	
Article 16	5 000	25 000
Article 17	5 000	25 000
Article 17.2		25 000
Paragraphe 17.3(1)	5 000	
Paragraphe 17.4(1)		25 000
Paragraphe 17.5(1)		25 000
Paragraphe 17.5(2)		25 000
Paragraphe 17.5(3)		25 000
Paragraphe 17.6(1)		25 000
Paragraphe 17.6(2)		25 000

Column 1	Column 2	
	Maximum Amount of Penalty ($)	
Designated Provision	Individual	Corporation
Section 17.7		25,000
Section 17.9	5,000	
Subsection 17.13(1)	5,000	
Subsection 17.13(2)	5,000	
Subsection 17.14(1)		25,000
Subsection 17.14(2)		25,000
Section 17.15		25,000
Subsection 17.17(1)		25,000
Subsection 17.17(2)		25,000
Subsection 17.17(3)		25,000
Subsection 17.22(1)		25,000
Subsection 17.24(1)		25,000
Subsection 17.25(1)		25,000
Subsection 17.25(2)		25,000
Subsection 17.31(1)	5,000	
Section 17.32	5,000	
Section 17.33		25,000
Subsection 17.34(3)		25,000
Subsection 17.34(4)	5,000	
Subsection 17.34(5)		25,000
Subsection 17.35(1)		25,000
Subsection 17.35(2)		25,000
Subsection 17.35(3)		25,000
Subsection 17.36(1)		25,000
Subsection 17.36(2)		25,000
Subsection 17.36(3)		25,000
Section 17.37	5,000	
Section 17.38		25,000
Subsection 17.39(1)		25,000
Subsection 17.39(2)		25,000
Subsection 17.39(3)		25,000
Section 17.40		25,000
Subsection 18(2)	5,000	
Subsection 18(3)	5,000	
Section 19	5,000	25,000
Section 20	5,000	
Subsection 21(1)	5,000	25,000
Section 22	5,000	
Section 23	5,000	25,000

Colonne 1	Colonne 2	
	Montant maximal de l'amende ($)	
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Article 17.7		25 000
Article 17.9	5 000	
Paragraphe 17.13(1)	5 000	
Paragraphe 17.13(2)	5 000	
Paragraphe 17.14(1)		25 000
Paragraphe 17.14(2)		25 000
Article 17.15		25 000
Paragraphe 17.17(1)		25 000
Paragraphe 17.17(2)		25 000
Paragraphe 17.17(3)		25 000
Paragraphe 17.22(1)		25 000
Paragraphe 17.24(1)		25 000
Paragraphe 17.25(1)		25 000
Paragraphe 17.25(2)		25 000
Paragraphe 17.31(1)	5 000	
Article 17.32	5 000	
Article 17.33		25 000
Paragraphe 17.34(3)		25 000
Paragraphe 17.34(4)	5 000	
Paragraphe 17.34(5)		25 000
Paragraphe 17.35(1)		25 000
Paragraphe 17.35(2)		25 000
Paragraphe 17.35(3)		25 000
Paragraphe 17.36(1)		25 000
Paragraphe 17.36(2)		25 000
Paragraphe 17.36(3)		25 000
Article 17.37	5 000	
Article 17.38		25 000
Paragraphe 17.39(1)		25 000
Paragraphe 17.39(2)		25 000
Paragraphe 17.39(3)		25 000
Article 17.40		25 000
Paragraphe 18(2)	5 000	
Paragraphe 18(3)	5 000	
Article 19	5 000	25 000
Article 20	5 000	
Paragraphe 21(1)	5 000	25 000
Article 22	5 000	
Article 23	5 000	25 000

Column 1	Column 2	
	Maximum Amount of Penalty ($)	
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 24(1)	5,000	25,000
Subsection 24(2)	5,000	25,000
Subsection 24(3)	5,000	25,000
Subsection 25(1)	5,000	25,000
Subsection 26(1)	5,000	25,000
Subsection 27(2)	5,000	
Section 28	5,000	
Subsection 29(2)	5,000	
Subsection 30(1)		25,000
Subsection 30(2)	5,000	
Subsection 30(3)	5,000	
Subsection 30(4)	5,000	
Subsection 31(1)	5,000	
Subsection 31(2)	5,000	
Subsection 33(1)		25,000
Subsection 33(2)		25,000

Colonne 1	Colonne 2	
	Montant maximal de l'amende ($)	
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 24(1)	5 000	25 000
Paragraphe 24(2)	5 000	25 000
Paragraphe 24(3)	5 000	25 000
Paragraphe 25(1)	5 000	25 000
Paragraphe 26(1)	5 000	25 000
Paragraphe 27(2)	5 000	
Article 28	5 000	
Paragraphe 29(2)	5 000	
Paragraphe 30(1)		25 000
Paragraphe 30(2)	5 000	
Paragraphe 30(3)	5 000	
Paragraphe 30(4)	5 000	
Paragraphe 31(1)	5 000	
Paragraphe 31(2)	5 000	
Paragraphe 33(1)		25 000
Paragraphe 33(2)		25 000

DEPARTMENT OF TRANSPORT

Notice to interested parties — Electronic shipping document study for dangerous goods shipments

This notice is to inform stakeholders that on March 31, 2022, Transport Canada (TC) concluded its transportation of dangerous goods pilot project: Regulatory sandbox on electronic shipping documents. The project was launched in 2020, with a goal to evaluate whether using electronic shipping (e-shipping) documents might be a viable alternative to the mandated paper format for transporting dangerous goods in Canada via air, marine, rail and road.

While challenges emerged in trial-testing the conversion of hard copy shipping documents to digital, it was realized that several benefits could be gained — including enabling first responders to access information without approaching potentially hazardous situations, enabling faster sharing of information, improving accuracy, and significantly reducing paper and ink use. In fact, as a result of the pilot project in which seven companies from the rail, road and remotely piloted aircraft system sectors participated, over 21 million sheets of paper were saved while greatly facilitating the participants' ability to search for and update shipping information.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Avis aux parties intéressées — Étude sur les documents d'expédition électroniques pour les expéditions de marchandises dangereuses

Le présent avis a pour but d'informer les intervenants que le 31 mars 2022, Transports Canada (TC) a mené à bien son projet pilote sur le transport des marchandises dangereuses : Réglementation évolutive sur les documents d'expédition électroniques. Le projet a été lancé en 2020, dans le but de vérifier si l'utilisation de documents d'expédition électroniques serait une autre solution pratique au format papier obligatoire pour le transport de marchandises dangereuses au Canada par voie aérienne, maritime, ferroviaire et routière.

Bien que des défis aient surgi lors des essais de conversion des documents d'expédition papier au format numérique, il s'est avéré que plusieurs avantages pouvaient être obtenus. Parmi ces avantages, notons la possibilité pour les premiers intervenants d'accéder à l'information sans avoir à s'approcher de situations potentiellement dangereuses, le partage plus rapide de l'information, l'amélioration de la précision ainsi que la réduction considérable de l'utilisation du papier et d'encre. En fait, grâce au projet pilote auquel ont participé sept entreprises des secteurs ferroviaire, routier et des systèmes d'aéronefs télépilotés, plus de 21 millions de feuilles de papier ont été économisées

Context

The Regulatory sandbox on electronic shipping documents was introduced in 2019 as a novel approach within the framework of the TC Regulatory Review Roadmap, addressing regulatory barriers to innovation and investment. Through Budget 2019, TC received funding for the two-year initiative, which was officially launched in 2020.

Guiding principles of the project

While the goal of this project was to determine how the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* (TDG Regulations) could be modernized to allow electronic shipping documents as an acceptable alternative to the paper format, public safety remained a priority above all else. Participation in this project did not relieve a company of other existing regulatory requirements.

The following guiding principles were established to determine the best approach for this study:

- It is critical that first responders attending an incident related to dangerous goods be able to access and retrieve information.
- The existing shipping document requirements should remain the same, except that the document could be electronic instead of a paper one, provided all the information required on the paper shipping document be displayed on the electronic document.
- Although e-shipping documents can provide several benefits, companies would not be forced into using electronic shipping documents and TC would maintain the option of submitting paper shipping documents.
- Requirements for electronic shipping documents should allow for businesses to use their own systems or customize their systems to meet their operational needs rather than specifying software, language or hardware requirements. No specific technology or system was imposed in this project as it was in TC's interest to evaluate a variety of platforms and technologies.
- Building a centralized database of shipping documents or a common platform was not part of this study.

Contexte

La Réglementation évolutive sur les documents d'expédition électroniques a été présentée en 2019 en tant qu'approche novatrice dans le cadre de la Feuille de route de l'Examen de la réglementation de TC, pour remédier aux obstacles réglementaires à l'innovation et à l'investissement. Dans le cadre du budget de 2019, TC a reçu du financement pour cette initiative d'une durée de deux ans qui a été officiellement lancée en 2020.

Principes directeurs du projet

Bien que l'objectif de ce projet fût de déterminer comment le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (Règlement sur le TMD) pouvait être modernisé afin de permettre l'utilisation de documents d'expédition électroniques comme solution de rechange acceptable au format papier, la sécurité publique est demeurée avant tout une priorité. La participation à ce projet ne dispensait pas une entreprise des autres exigences réglementaires existantes.

Les principes directeurs suivants ont été établis pour déterminer la meilleure approche pour cette étude :

- Il est essentiel que les premiers intervenants présents sur les lieux d'un incident lié aux marchandises dangereuses puissent accéder à l'information et la récupérer.
- Les exigences actuelles en matière de documents d'expédition devraient rester les mêmes, sauf que le document pourrait être électronique au lieu d'un document papier, à condition que tous les renseignements requis sur le document d'expédition papier soient affichés sur le document électronique.
- Bien que les documents d'expédition électroniques puissent offrir plusieurs avantages, les entreprises ne seraient pas obligées d'utiliser des documents d'expédition électroniques et TC conserverait l'option de soumettre des documents d'expédition papier.
- Les exigences relatives aux documents d'expédition électroniques devraient permettre aux entreprises d'utiliser leur propre système ou de personnaliser leur système pour répondre à leurs besoins opérationnels plutôt que de préciser les exigences logicielles, linguistiques et matérielles. Aucune technologie ou système spécifique n'a été imposé dans le cadre de ce projet, car il était dans l'intérêt de TC d'évaluer une variété de plateformes et de technologies.
- La création d'une base de données centralisée de documents d'expédition ou une plateforme commune ne faisait pas partie de cette étude.

Key sources of information

Key aspects of TC's strategy to evaluate the performance, impacts, costs, and benefits of e-shipping documents included the following:

- Testing e-shipping documents by issuing equivalency certificates to allow the use of e-shipping documents instead of paper shipping documents to selected businesses that meet specific safety requirements. Authorization was granted for the duration of the project (early 2020 to spring 2022), which allowed TC to assess the performance of electronic shipping documents.
- Arranging a series of exercises designed to test the effectiveness of e-shipping documents in emergency response situations. These exercises in the form of simulations focused on communicating shipping document information.
- Researching international regulations and comparing the shipping document practices of other countries.
- Assessing the readiness of Canada's trucking industry for electronic shipping documents.
- Studying the role of the shipping documents for first responders.
- Establishing and maintaining engagement with groups that might be affected, including emergency response personnel; industry representatives; law enforcement personnel; and TC's provincial, territorial, and regional counterparts.
- Gathering information and opinions from provincial and federal inspectors across Canada using surveys.

Principales sources d'information

Les principaux aspects de la stratégie de TC visant à évaluer le rendement, les répercussions, les coûts et les avantages des documents d'expédition électroniques sont les suivants :

- Mettre à l'essai les documents d'expédition électroniques en délivrant des certificats d'équivalence pour permettre l'utilisation des documents d'expédition électroniques au lieu des documents d'expédition papier à certaines entreprises qui répondent à des exigences de sécurité spécifiques. L'autorisation a été accordée pour la durée du projet (du début de 2020 au printemps 2022), ce qui a permis à TC d'évaluer l'efficacité des documents d'expédition électroniques.
- Organiser une série d'exercices conçus pour tester l'efficacité des documents d'expédition électroniques dans les situations d'intervention d'urgence. Ces exercices, sous forme de simulations, étaient axés sur la communication de renseignements sur les documents d'expédition.
- Rechercher des règlements internationaux et comparer les pratiques en matière de documents d'expédition des autres pays.
- Évaluer l'état de préparation de l'industrie canadienne du camionnage aux documents d'expédition électroniques.
- Étudier le rôle des documents d'expédition pour les premiers intervenants.
- Établir et maintenir un engagement avec les groupes qui pourraient être touchés, notamment le personnel d'intervention d'urgence, les représentants de l'industrie, le personnel chargé de l'application de la loi et les homologues provinciaux, territoriaux et régionaux de TC.
- Recueillir des renseignements et des opinions auprès des inspecteurs provinciaux et fédéraux partout au Canada au moyen de sondages.

Next steps

In summer 2022, TC will publish a report summarizing the findings and recommendations on proposed amendments to the TDG Regulations. An executive summary will be made available on TC's website under Dangerous Goods.

Using electronic shipping documents instead of paper to transport dangerous goods is still a possibility. Interested carriers must apply for an equivalency certificate to be granted permission to use electronic shipping documents for two years.

A review of the provisions of the TDG Regulations that refer to the shipping document will be conducted in the

Prochaines étapes

À l'été 2022, TC publiera un rapport résumant les conclusions et les recommandations sur les modifications proposées au Règlement sur le TMD. Un résumé sera disponible sur le site Web de TC sous la rubrique Marchandises dangereuses.

Il est toujours possible d'utiliser des documents d'expédition électroniques au lieu de documents papier pour transporter des marchandises dangereuses. Les transporteurs intéressés doivent demander un certificat d'équivalence pour obtenir l'autorisation d'utiliser les documents d'expédition électroniques pendant deux ans.

Une revue des dispositions du Règlement sur le TMD qui font référence au document d'expédition sera effectuée au

coming year. The objective is to review the format, mandate, and specific elements of the shipping document, as well as the possibility of allowing electronic shipping documents by rail.

Contact us

If you wish to provide any comments or have questions related to this notice, please submit them to TC.TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionreglementaire.TC@tc.gc.ca.

PRIVY COUNCIL OFFICE

Appointment opportunities

We know that our country is stronger — and our government more effective — when decision-makers reflect Canada's diversity. The Government of Canada has implemented an appointment process that is transparent and merit-based, strives for gender parity, and ensures that Indigenous peoples and minority groups are properly represented in positions of leadership. We continue to search for Canadians who reflect the values that we all embrace: inclusion, honesty, fiscal prudence, and generosity of spirit. Together, we will build a government as diverse as Canada.

We are equally committed to providing a healthy workplace that supports one's dignity, self-esteem and the ability to work to one's full potential. With this in mind, all appointees will be expected to take steps to promote and maintain a healthy, respectful and harassment-free work environment.

The Government of Canada is currently seeking applications from diverse and talented Canadians from across the country who are interested in the following positions.

Current opportunities

The following opportunities for appointments to Governor in Council positions are currently open for applications. Every opportunity is open for a minimum of two weeks from the date of posting on the Governor in Council appointments website.

Governor in Council appointment opportunities

Position	Organization	Closing date
Director	Bank of Canada	
Chairperson	Canada Agricultural Review Tribunal	

Nous joindre

Si vous souhaitez faire des commentaires ou si vous avez des questions concernant le présent avis, veuillez les soumettre à TC.TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionreglementaire.TC@tc.gc.ca.

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

Possibilités de nominations

Nous savons que notre pays est plus fort et notre gouvernement plus efficace lorsque les décideurs reflètent la diversité du Canada. Le gouvernement du Canada a mis en œuvre un processus de nomination transparent et fondé sur le mérite qui reflète son engagement à assurer la parité entre les sexes et une représentation adéquate des Autochtones et des groupes minoritaires dans les postes de direction. Nous continuons de rechercher des Canadiens qui incarnent les valeurs qui nous sont chères : l'inclusion, l'honnêteté, la prudence financière et la générosité d'esprit. Ensemble, nous créerons un gouvernement aussi diversifié que le Canada.

Nous nous engageons également à offrir un milieu de travail sain qui favorise la dignité et l'estime de soi des personnes et leur capacité à réaliser leur plein potentiel au travail. Dans cette optique, toutes les personnes nommées devront prendre des mesures pour promouvoir et maintenir un environnement de travail sain, respectueux et exempt de harcèlement.

Le gouvernement du Canada sollicite actuellement des candidatures auprès de divers Canadiens talentueux provenant de partout au pays qui manifestent un intérêt pour les postes suivants.

Possibilités d'emploi actuelles

Les possibilités de nominations des postes pourvus par décret suivantes sont actuellement ouvertes aux demandes. Chaque possibilité est ouverte aux demandes pour un minimum de deux semaines à compter de la date de la publication sur le site Web des nominations par le gouverneur en conseil.

Possibilités de nominations par le gouverneur en conseil

Poste	Organisation	Date de clôture
Administrateur	Banque du Canada	
Président	Commission de révision agricole du Canada	

Position	Organization	Closing date
Director	Canada Development Investment Corporation	
Director	Canada Foundation for Sustainable Development Technology	
Chairperson	Canada Lands Company Limited	
Member	Canada–Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board	
Chief Executive Officer	Canadian Centre on Substance Abuse	
Member	Canadian Cultural Property Export Review Board	
Chief Executive Officer	Canadian Dairy Commission	
Director	Canadian Energy Regulator	
Chairperson	Canadian High Arctic Research Station	
Member	Canadian High Arctic Research Station	
Vice-Chairperson	Canadian High Arctic Research Station	
Chief Commissioner	Canadian Human Rights Commission	
Deputy Chief Commissioner	Canadian Human Rights Commission	
Member	Canadian Human Rights Commission	
Trustee	Canadian Museum for Human Rights	
Director	Canadian Museum of History	
Director	Canadian Museum of Nature	
Member	Canadian Museum of Nature	
Chairperson	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission	

Poste	Organisation	Date de clôture
Administrateur	Corporation de développement des investissements du Canada	
Administrateur	Fondation du Canada pour l'appui technologique au développement durable	
Président	Société immobilière du Canada limitée	
Membre	Office Canada — Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers	
Premier dirigeant	Centre canadien de lutte contre les toxicomanies	
Membre	Commission canadienne d'examen des exportations de biens culturels	
Président et premier dirigeant	Commission canadienne du lait	
Administrateur	Régie canadienne de l'énergie	
Président	Station canadienne de recherche dans l'Extrême-Arctique	
Administrateur	Station canadienne de recherche dans l'Extrême-Arctique	
Vice-président	Station canadienne de recherche dans l'Extrême-Arctique	
Président	Commission canadienne des droits de la personne	
Vice-président	Commission canadienne des droits de la personne	
Membre	Commission canadienne des droits de la personne	
Administrateur	Musée canadien des droits de la personne	
Directeur	Musée canadien de l'histoire	
Directeur	Musée canadien de la nature	
Membre	Musée canadien de la nature	
Président	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	

Position	Organization	Closing date
Vice-Chairperson	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission	
President	Farm Credit Canada	
Member	Historic Sites and Monuments Board of Canada	
Commissioner	International Commission on the Conservation of Atlantic Tunas	
Chairperson	International Development Research Centre	
Chairperson	Invest in Canada Hub	
Chief Executive Officer	Invest in Canada Hub	
Director	Invest in Canada Hub	
Commissioner	Law Commission of Canada	
President	Law Commission of Canada	
Member	National Capital Commission	
Trustee	National Museum of Science and Technology	
Canadian Representative	North Atlantic Salmon Conservation Organization	
Canadian Representative	North Pacific Anadromous Fish Commission	
Federal Ombudsman for Victims of Crime	Office of the Federal Ombudsman for Victims of Crime	
Privacy Commissioner	Office of the Privacy Commissioner of Canada	
Member	Pacific Pilotage Authority	
Chairperson	Patented Medicine Prices Review Board	
Member	Payments in Lieu of Taxes Dispute Advisory Panel	
Deputy Registrar	Supreme Court of Canada	
Director	Windsor-Detroit Bridge Authority	

Poste	Organisation	Date de clôture
Vice-président	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
Président	Financement agricole Canada	
Membre	Commission des lieux et monuments historiques du Canada	
Commissaire	Commission internationale pour la préservation des thonidés de l'Atlantique	
Président du Conseil	Centre de recherches pour le développement international	
Président	Investir au Canada	
Président-directeur général	Investir au Canada	
Administrateur	Investir au Canada	
Commissaire	Commission du droit du Canada	
Président	Commission du droit du Canada	
Membre	Commission de la capitale nationale	
Administrateur	Musée national des sciences et de la technologie	
Représentant canadien	Organisation pour la conservation du saumon de l'Atlantique nord	
Représentant canadien	Commission des poissons anadromes du Pacifique Nord	
Ombudsman fédéral des victimes d'actes criminels	Bureau de l'ombudsman fédéral des victimes d'actes criminels	
Commissaire à la protection de la vie privée	Commissariat à la protection de la vie privée du Canada	
Membre	Administration de pilotage du Pacifique	
Président	Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés	
Membre	Comité consultatif sur les paiements versés en remplacement d'impôts	
Registraire adjoint	Cour suprême du Canada	
Administrateur	Autorité du pont Windsor-Détroit	

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, 44th Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 20, 2021.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, West Block, Room 314-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-9511.

Charles Robert
Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, 44e législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 20 novembre 2021.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés à l'adresse suivante : Chambre des communes, Édifice de l'Ouest, pièce 314-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-9511.

Le greffier de la Chambre des communes
Charles Robert

COMMISSIONS

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

APPEAL

Notice No. HA-2022-002

The Canadian International Trade Tribunal will hold a public hearing to consider the appeal referenced hereunder. The hearing will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's Hearing Room No. 2, 18th Floor, 333 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-993-3595 or at citt-tcce@tribunal.gc.ca at least two business days before the commencement of the hearing to register and to obtain further information.

Customs Act

Interpro Distributeurs de Viandes inc. v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing	June 2, 2022
Appeal No.	AP-2020-030
Goods in Issue	Chicken thighs
Issue	Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 0207.14.93 as "meat and edible offal, of the poultry of heading 01.05, fresh, chilled or frozen – of roosters and hens – cuts and offal, frozen – other", as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item No. 0207.14.10 as "meat and edible offal, of the poultry of heading 01.05, fresh, chilled or frozen – of roosters and hens – cuts and offal, frozen – spent fowl – legs, excluding leg quarters", as claimed by Interpro Distributeurs de Viandes inc.
Tariff Items at Issue	Interpro Distributeurs de Viandes inc.—0207.14.10 President of the Canada Border Services Agency—0207.14.93

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

DETERMINATION

Construction services

Notice is hereby given that, after completing its inquiry, the Canadian International Trade Tribunal made a determination (File PR-2021-058) on May 2, 2022, with respect

COMMISSIONS

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

APPEL

Avis nº HA-2022-002

Le Tribunal canadien du commerce extérieur tiendra une audience publique afin d'entendre l'appel mentionné ci-dessous. L'audience débutera à 9 h 30 dans la salle d'audience nº 2 du Tribunal, située au 18e étage du 333, avenue Laurier Ouest, à Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister à l'audience doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-993-3595 ou en écrivant au tcce-citt@tribunal.gc.ca au moins deux jours ouvrables avant le début de l'audience pour s'inscrire et pour obtenir des renseignements additionnels.

Loi sur les douanes

Interpro Distributeurs de Viandes inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience	2 juin 2022
Appel nº	AP-2020-030
Marchandises en cause	Hauts de cuisse de poulet
Question en litige	Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 0207.14.93 à titre de « viandes et abats comestibles, frais, réfrigérés ou congelés, des volailles du nº 01.05 – de coqs et de poules – morceaux et abats, congelés – autres », comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 0207.14.10 à titre de « viandes et abats comestibles, frais, réfrigérés ou congelés, des volailles du nº 01.05 – de coqs et de poules – morceaux et abats, congelés – volaille de réforme – cuisses sans dos », comme le soutient Interpro Distributeurs de Viandes inc.
Numéros tarifaires en cause	Interpro Distributeurs de Viandes inc. — 0207.14.10 Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 0207.14.93

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

DÉCISION

Services de construction

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur, à la suite de son enquête, a rendu une décision (dossier PR-2021-058) le 2 mai 2022

to a complaint filed by Gregory Kerr Limited (Gregory Kerr) of Dartmouth, Nova Scotia, pursuant to subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, concerning a procurement (solicitation EB144-221443/A) by the Department of Public Works and Government Services on behalf of the Department of Fisheries and Oceans. The solicitation was for the provision of services to repair the Canadian Coast Guard floating dock located in Sambro, Nova Scotia.

Gregory Kerr alleged that its bid was unfairly deemed unresponsive to the mandatory requirements of the solicitation for failing to meet bid security requirements and that its bid bond was both authentic and verifiable.

Having examined the evidence presented by the parties and considered the provisions of various trade agreements, the Tribunal determined that the complaint was not valid.

Further information may be obtained from the Registry, 613-993-3595 (telephone), citt-tcce@tribunal.gc.ca, (email).

Ottawa, May 2, 2022

concernant une plainte déposée par Gregory Kerr Limited (Gregory Kerr), de Dartmouth (Nouvelle-Écosse), aux termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, au sujet d'un marché (appel d'offres EB144-221443/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux au nom du ministère des Pêches et des Océans. L'appel d'offres portait sur des services de réparation au quai flottant de la Garde côtière canadienne situé à Sambro (Nouvelle-Écosse).

Gregory Kerr alléguait que sa soumission avait été injustement jugée non conforme aux exigences obligatoires de l'appel d'offres parce qu'elle ne répondait pas aux exigences relatives à la garantie de soumission, et que son cautionnement de soumission était à la fois authentique et vérifiable.

Après avoir examiné les éléments de preuve présentés par les parties et tenu compte des dispositions de divers accords commerciaux, le Tribunal a jugé que la plainte n'était pas fondée.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le greffe, 613-993-3595 (téléphone), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 2 mai 2022

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its website original, detailed decisions, notices of consultation, regulatory policies, information bulletins and orders as they come into force. In accordance with Part 1 of the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure*, these documents may be examined at the Commission's office, as can be documents relating to a proceeding, including the notices and applications, which are posted on the Commission's website, under "Public proceedings & hearings."

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation, les politiques réglementaires, les bulletins d'information et les ordonnances originales et détaillées qu'il publie dès leur entrée en vigueur. Conformément à la partie 1 des *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes*, ces documents peuvent être consultés au bureau du Conseil, comme peuvent l'être tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, qui sont affichés sur le site Web du Conseil sous la rubrique « Instances publiques et audiences ».

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil.

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PART 1 APPLICATIONS

The following applications for renewal or amendment, or complaints were posted on the Commission's website between April 21 and May 5, 2022.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DEMANDES DE LA PARTIE 1

Les demandes de renouvellement ou de modification ou les plaintes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 21 avril et le 5 mai 2022.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
Crossroads Television System	2022-0159-9	CITS-DT	Hamilton	Ontario	May 24, 2022 / 24 mai 2022
TVA Group Inc. / Groupe TVA inc.	2022-0199-5	Québecor Média inc.	Across Canada / L'ensemble du Canada		June 6, 2022 / 6 juin 2022

ADMINISTRATIVE DECISIONS

DÉCISIONS ADMINISTRATIVES

Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Date of decision / Date de la décision
Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	CFPR	Prince Rupert	British Columbia / Colombie-Britannique	April 22, 2022 / 22 avril 2022
Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	CBYA-FM	New Aiyansh	British Columbia / Colombie-Britannique	April 22, 2022 / 22 avril 2022

DECISIONS

DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2022-109	April 22, 2022 / 22 avril 2022	Burns Lake & District Broadcasting Society	New radiocommunication distribution station / Nouvelle station de distribution de radiocommunication	Burns Lake	British Columbia / Colombie-Britannique
2022-110	April 22, 2022 / 22 avril 2022	Golden West Broadcasting Ltd.	CFIT-FM	Airdrie	Alberta
2022-111	April 26, 2022 / 26 avril 2022	Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	CBHF-FM	Northeast Margaree	Nova Scotia / Nouvelle-Écosse
2022-115	May 3, 2022 / 3 mai 2022	Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	CBQT-FM	Thunder Bay	Ontario

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission and leave granted (Double, Brian)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 114(4) of the said Act, to Brian Double, Manager of Policy, Indigenous Services Canada, to seek nomination as a candidate, before and during the election period, and to be a candidate before the election period in the provincial election in the electoral district of Nepean, Ontario. The election is expected to be held on or before June 2, 2022.

The Public Service Commission of Canada, pursuant to subsection 114(5) of the said Act, has also granted a leave of absence without pay during the election period, effective the first day the employee is a candidate during the election period.

April 29, 2022

Gaveen Cadotte
Vice-President
Policy and Communications Sector

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission et congé accordés (Double, Brian)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Brian Double, gestionnaire en matière de politiques, Services aux Autochtones Canada, la permission aux termes du paragraphe 114(4) de ladite loi de tenter d'être choisi comme candidat, avant et pendant la période électorale, et de se porter candidat avant la période électorale à l'élection provinciale dans la circonscription de Nepean (Ontario). L'élection est prévue au plus tard pour le 2 juin 2022.

En vertu du paragraphe 114(5) de ladite loi, la Commission de la fonction publique du Canada lui a aussi accordé, pour la période électorale, un congé sans solde entrant en vigueur le premier jour de la période électorale où le fonctionnaire est candidat.

Le 29 avril 2022

La vice-présidente
Secteur des politiques et des communications
Gaveen Cadotte

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Bhayani, Cinnamon Light)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Cinnamon Light Bhayani, Regional Compliance Officer, Financial Transactions and Reports Analysis Centre of Canada, to seek nomination as, and be, a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor for the City of Vancouver, British Columbia, in the municipal election to be held on October 15, 2022.

April 13, 2022

Lynn Brault
Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities Directorate

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Bhayani, Cinnamon Light)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Cinnamon Light Bhayani, agente régionale de conformité, Centre d'analyse des opérations et déclarations financières du Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de tenter d'être choisie comme candidate et de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, au poste de conseillère de la Ville de Vancouver (Colombie-Britannique), à l'élection municipale prévue pour le 15 octobre 2022.

Le 13 avril 2022

La directrice générale
Direction du soutien en dotation, des priorités et des activités politiques
Lynn Brault

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Farr, Laura)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Laura Farr, Taxpayer Services Agent, Canada Revenue Agency, to seek nomination as, and be, a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor, Ward 3, for the City of Hamilton, Ontario, in the municipal election to be held on October 24, 2022.

May 3, 2022

Lynn Brault
Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities Directorate

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Farr, Laura)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Laura Farr, agente des services aux contribuables, Agence du revenu du Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de tenter d'être choisie comme candidate et de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, au poste de conseillère, district 3, de la Ville de Hamilton (Ontario), à l'élection municipale prévue pour le 24 octobre 2022.

Le 3 mai 2022

La directrice générale
Direction du soutien en dotation, des priorités et des activités politiques
Lynn Brault

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Lang, Mike)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Mike Lang, Manager, Spectrum, Innovation, Science and Economic Development Canada, to seek nomination as, and be, a candidate, before and during the election period, for the positions of Mayor and Councillor, Ward 2 (Stanhope), for the Township of Algonquin Highlands, Ontario, in the municipal election to be held on October 24, 2022.

April 28, 2022

Lynn Brault
Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities Directorate

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Lang, Mike)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Mike Lang, gestionnaire, Spectre, Innovation, Sciences et Développement économique Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de tenter d'être choisi comme candidat et de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, aux postes de maire et de conseiller, district 2 (Stanhope), du Canton d'Algonquin Highlands (Ontario), à l'élection municipale prévue pour le 24 octobre 2022.

Le 28 avril 2022

La directrice générale
Direction du soutien en dotation, des priorités et des activités politiques
Lynn Brault

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Nisan, Rory)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Rory Nisan, Foreign Service Officer, Global Affairs Canada, to seek nomination

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Nisan, Rory)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique,* donne avis par la présente qu'elle a accordé à Rory Nisan, Agent du service extérieur, Affaires mondiales Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2)

as, and be, a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor, Ward 3, and Deputy Mayor, for the City of Burlington, Ontario, in the municipal election to be held on October 24, 2022.

April 24, 2022

Lynn Brault
Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities Directorate

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Paterson, Bryan James)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Bryan James Paterson, Assistant Professor, National Defence, to seek nomination as, and be, a candidate, before and during the election period, for the position of Mayor for the City of Kingston, Ontario, in the municipal election to be held on October 24, 2022.

April 25, 2022

Lynn Brault
Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities Directorate

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Rose, Erin)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Erin Rose, Technical Advisor, Business Analysis, Employment and Social Development Canada, to seek nomination as, and be, a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor for the Township of Beckwith, Ontario, in the municipal election to be held on October 24, 2022.

April 22, 2022

Lynn Brault
Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities Directorate

de ladite loi, de tenter d'être choisi comme candidat et de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, au poste de conseiller, district 3, et de maire suppléant, de la ville de Burlington (Ontario), à l'élection municipale prévue pour le 24 octobre 2022.

Le 24 avril 2022

La directrice générale
Direction du soutien en dotation, des priorités et des activités politiques
Lynn Brault

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Paterson, Bryan James)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Bryan James Paterson, professeur adjoint, Défense nationale, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de tenter d'être choisi comme candidat et de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, au poste de maire de la Ville de Kingston (Ontario), à l'élection municipale prévue pour le 24 octobre 2022.

Le 25 avril 2022

La directrice générale
Direction du soutien en dotation, des priorités et des activités politiques
Lynn Brault

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Rose, Erin)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Erin Rose, conseillère technique, analyse opérationnelle, Emploi et Développement social Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de tenter d'être choisie comme candidate et de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, au poste de conseillère du Canton de Beckwith (Ontario), à l'élection municipale prévue pour le 24 octobre 2022.

Le 22 avril 2022

La directrice générale
Direction du soutien en dotation, des priorités et des activités politiques
Lynn Brault

ORDERS IN COUNCIL

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order Approving the Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards)

P.C. 2022-451 April 29, 2022

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to subsection 163(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[a], approves the *Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards)* made by the Minister of the Environment on April 19, 2022.

EXPLANATORY NOTE

(*This note is not part of the Order.*)

Proposal

Pursuant to subsection 163(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), this Order approves the *Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards)* [the fourth Interim Order], made by the Minister of the Environment (the Minister) on April 19, 2022. This fourth Interim Order issued by the Minister, and approved by the Governor in Council, serves to extend for one year the suspension of the greenhouse gas (GHG) trailer emission standards found in the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* in Canada, until April 19, 2023.

Objective

The purpose of this fourth Interim Order is to extend the suspension of the application of the trailer GHG emission standards by up to another year in Canada to ensure continued alignment with the United States.

[a] S.C. 1999, c. 33

DÉCRETS

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Décret approuvant l'Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques)

C.P. 2022-451 Le 29 avril 2022

Sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu du paragraphe 163(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[a], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve l'*Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques)* pris le 19 avril 2022 par le ministre de l'Environnement.

NOTE EXPLICATIVE

(*La présente note ne fait pas partie du Décret.*)

Proposition

Conformément au paragraphe 163(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], le présent décret approuve l'*Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques)* [le quatrième arrêté d'urgence] pris par le ministre de l'Environnement (le ministre) le 19 avril 2022. Cet arrêté d'urgence est le quatrième pris par le ministre, et approuvé par la gouverneure en conseil, pour suspendre pour une autre année, soit jusqu'au 19 avril 2023, l'application des normes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) pour les remorques du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* au Canada.

Objectif

L'objectif du quatrième arrêté d'urgence est de prolonger la suspension de l'application des normes d'émissions de GES pour les remorques jusqu'à une autre année au Canada afin de maintenir l'harmonisation avec les États-Unis.

[a] L.C. 1999, ch. 33

Background

The Regulations

The *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* (the Regulations), made under CEPA, were published in the *Canada Gazette*, Part II, on March 13, 2013. The GHG emission standards in the Regulations apply to vehicles and engines of the 2014 model year and subsequent model years, and reach full stringency with model year 2018. Given the integration of the North American vehicle manufacturing sector, these standards are aligned with those of the United States.

On May 30, 2018, the *Regulations Amending the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Amendments) were published in the *Canada Gazette*, Part II. The Amendments established more stringent GHG emission standards that begin with the 2021 model year for on-road heavy-duty vehicles and engines. The Amendments introduced new GHG emission standards that apply to trailers hauled by on-road transport tractors for which the manufacture is completed on or after January 1, 2020. The Amendments are aligned with the corresponding standards and test procedures set out in the United States in the Final Rule entitled *Greenhouse Gas Emissions and Fuel Efficiency Standards for Medium- and Heavy-Duty Engines and Vehicles—Phase 2* that was published in October 2016. The Regulations apply to companies that manufacture or import new on-road heavy-duty vehicles, engines and trailers for sale in Canada.

In making the decision to include the GHG emission standards for trailers in the Amendments to the Regulations, Canada intended to monitor U.S. developments and to assess whether any future amendments were needed to the applicable Canadian Regulations depending upon the outcome of the U.S. rulemaking and legal processes.

Trailer emission standards in the United States

On October 25, 2016, the U.S. Environmental Protection Agency (U.S. EPA) and the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) published the final rule concerning a second phase of GHG emission and fuel efficiency standards for heavy-duty vehicles, engines and trailers (referred to as Phase 2). The Phase 2 standards, which increase in stringency up to model year 2027, build upon the existing standards that were established for model years 2014 to 2018. In addition, the U.S. Phase 2 final rule introduced new standards for trailers hauled by

Contexte

Le Règlement

Le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs* (le Règlement), pris en vertu de la LCPE, a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 13 mars 2013. Les normes d'émissions de GES du Règlement s'appliquent aux véhicules lourds et à leurs moteurs des années de modèle 2014 et ultérieures et elles atteignent leur niveau maximal à compter de l'année de modèle 2018. Étant donné que le secteur de la fabrication de véhicules nord-américain est grandement intégré, ces normes sont alignées avec celles des États-Unis.

Le 30 mai 2018, le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [les modifications] a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Les modifications établissaient des normes d'émissions de GES plus rigoureuses pour les véhicules lourds routiers et leurs moteurs à compter de l'année de modèle 2021. Les modifications introduisaient de nouvelles normes d'émissions de GES pour les remorques tirées par des tracteurs routiers dont la fabrication est complétée le 1er janvier 2020 ou après cette date. Les modifications sont harmonisées avec les normes et les méthodes d'essais correspondantes aux États-Unis du règlement définitif intitulé *Greenhouse Gas Emissions and Fuel Efficiency Standards for Medium- and Heavy-Duty Engines and Vehicles—Phase 2* et publié en octobre 2016. Le Règlement vise les entreprises qui fabriquent ou importent de nouveaux véhicules lourds routiers, leurs moteurs et de nouvelles remorques en vue de leur vente au Canada.

En prenant la décision d'inclure les normes d'émissions de GES pour les remorques dans les modifications au Règlement, le Canada avait l'intention de suivre l'évolution du règlement aux États-Unis et d'évaluer si des modifications devaient être apportées dans l'avenir au règlement canadien apparenté selon la conclusion des procédures judiciaires aux États-Unis.

Les normes d'émissions pour les remorques aux États-Unis

Le 25 octobre 2016, l'Environmental Protection Agency (EPA des États-Unis) et la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) des États-Unis ont publié le règlement définitif concernant la deuxième phase des normes d'émissions de GES et d'efficacité en carburant pour les véhicules lourds, leurs moteurs et les remorques (dénommé la phase 2). Les normes de la phase 2, mises en œuvre pour atteindre leur niveau maximal avec l'année de modèle 2027, s'appuient sur les normes existantes établies pour les années de modèle 2014 à 2018. De plus,

on-road transport tractors, as trailer design has an impact on the GHG emissions and fuel consumption of the vehicles hauling them.

In December 2016, the Truck Trailer Manufacturers Association (TTMA), which represents the trailer industry in the United States, filed a petition for the review of the Phase 2 trailer standards in the U.S. Court of Appeals for the D.C. Circuit on the grounds that the U.S. EPA and NHTSA lacked the authority to regulate trailers. Throughout 2017, the TTMA also sent Petitions for Reconsideration, made under the U.S. rulemaking process, asking that the U.S. EPA reconsider the implementation of the GHG emission standards for trailers scheduled to come into force in the United States on January 1, 2018.

In response, on August 17, 2017, the U.S. EPA announced it would begin a rulemaking process to amend its Phase 2 trailer provisions. Further, on October 27, 2017, the U.S. Court of Appeals stayed the implementation of the U.S. EPA Phase 2 trailer provisions. The U.S. EPA has since not implemented its Phase 2 trailer provisions.

California also has GHG standards for trailers, at the state level, aligned with the federal standards of the U.S. EPA. In December 2019, the California Air Resources Board published an advisory notice to suspend the enforcement of its GHG trailer standards until at least January 1, 2022, in light of the regulatory uncertainty of the court case and legal stay on the U.S. EPA's trailer standards. This advisory also indicated that California would provide regulated entities with at least six months written notice before starting enforcing the GHG trailer standards.

In September 2020, the U.S. Court of Appeals for the D.C. Circuit also stayed the implementation of the NHTSA trailer fuel efficiency standards. The NHTSA standards were to come into effect in January 2021.

In November 2021, the U.S. Court of Appeals concluded that trailers are not subject to regulation under the *Clean Air Act*, and rescinded the trailer standards established by the U.S. EPA and NHTSA. They have not yet amended their regulations. California also has not yet issued a notice mentioning whether it will enforce its GHG trailer standards.

le règlement définitif de la phase 2 introduisait de nouvelles normes pour les remorques tirées par des tracteurs routiers, puisque la conception des remorques a une incidence sur les émissions de GES et la consommation de carburant des véhicules utilisés pour les tirer.

En décembre 2016, la Truck Trailer Manufacturers Association (TTMA), l'association représentant l'industrie des remorques aux États-Unis, a déposé une pétition demandant la révision des normes de la phase 2 visant les remorques auprès d'une cour d'appel américaine, soit la U.S. Court of Appeals for the D.C. Circuit, aux motifs que l'EPA et la NHTSA des États-Unis n'ont pas l'autorité de réglementer les remorques. Au cours de l'année 2017, la TTMA a également déposé des pétitions selon le processus réglementaire américain (Petitions for Reconsideration) demandant que l'EPA des États-Unis reconsidère la mise en œuvre des normes d'émissions de GES pour les remorques, lesquelles devaient entrer en vigueur le 1er janvier 2018.

En réponse, le 17 août 2017, l'EPA des États-Unis a annoncé qu'elle entamait un processus réglementaire afin de modifier ses dispositions de la phase 2 relatives aux remorques. De plus, le 27 octobre 2017, la cour d'appel américaine a suspendu la mise en œuvre des dispositions relatives aux remorques de la phase 2 de l'EPA des États-Unis. Par conséquent, l'EPA des États-Unis n'a pas mis en œuvre ces dispositions.

La Californie a elle aussi des normes d'émissions de GES pour les remorques, au niveau de l'État, en harmonisation avec les normes de l'EPA des États-Unis. En décembre 2019, le California Air Resources Board a publié un avis pour suspendre l'application de ses normes d'émissions de GES pour les remorques au moins jusqu'au 1er janvier 2022, en raison de l'incertitude réglementaire engendrée par le procès et la suspension par la cour d'appel des normes pour les remorques de l'EPA des États-Unis. Il était aussi indiqué dans cet avis que la Californie fournirait aux entités réglementées un préavis écrit d'au moins six mois avant d'appliquer les normes d'émissions de GES pour les remorques.

En septembre 2020, la U.S. Court of Appeals for the D.C. Circuit a aussi suspendu la mise en œuvre des normes d'efficacité en carburant pour les remorques de la NHTSA. Ces normes devaient entrer en vigueur en janvier 2021.

En novembre 2021, la cour d'appel américaine a conclu que les remorques ne sont pas assujetties à la réglementation sous la *Clean Air Act*, et elle a invalidé les normes pour les remorques établies par la NHTSA et l'EPA des États-Unis. Ceux-ci n'ont pas encore modifié leurs règlements. La Californie n'a pas non plus émis d'avis mentionnant si ses normes d'émissions de GES pour les remorques seront appliquées.

Interim orders

In January 2019, the Canadian trailer manufacturing and trucking industry reached out to the Department of the Environment (the Department) expressing concerns that they could face adverse economic impacts if Canada implemented the trailer standards while they were stayed in the United States and requested a suspension in the implementation until further analysis was conducted by the Department.

The trailer manufacturing industry in Canada is mainly composed of small businesses with less than 100 employees that manufacture specialty trailers and of several larger manufacturers that manufacture mainly box van trailers and a variety of more specialized trailers.

Primary concerns raised by the Canadian industry include increased compliance costs, more limited availability of emission-reducing technology for trailers than anticipated due to reduced production in the United States, and a significant competitive disadvantage for Canada's trailer manufacturers relative to larger U.S. manufacturers. Canadian trailer manufacturers are concerned that much larger U.S. trailer manufacturers could more easily absorb the incremental costs of implementing new technologies across a much larger market share.

CEPA provides the authority for an interim order to suspend or modify the operation of regulations governing emissions from vehicles, engines, and equipment for a period of up to one year to respond to a decision of a foreign court where the regulations in Canada are aligned with those in the other country. Pursuant to subsection 163(1) of CEPA, the Minister can issue an interim order to maintain alignment.

Three interim orders, all entitled *Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards)*, were successively made by the Minister, the first on May 27, 2019, the second on May 18, 2020, and the third on May 3, 2021. These interim orders were subsequently approved by the Governor in Council on June 9, 2019, June 6, 2020, and May 14, 2021, respectively, suspending the application of the standards for trailers in Canada for up to a year after the interim orders were made by the Minister. The third interim order temporarily suspended the application of the GHG trailer emission standards found in the Regulations until May 3, 2022.

Les arrêtés d'urgence

En janvier 2019, l'industrie canadienne de la fabrication de remorques et du camionnage a fait part au ministère de l'Environnement (le Ministère) de ses inquiétudes, à savoir qu'elle allait faire face à des répercussions économiques défavorables si le Canada allait de l'avant avec la mise en œuvre des normes pour les remorques alors que les normes correspondantes aux États-Unis sont suspendues. Elle a aussi recommandé de suspendre la mise en œuvre des normes pour les remorques jusqu'à ce qu'une analyse plus approfondie soit effectuée par le Ministère.

L'industrie de la fabrication des remorques du Canada est principalement constituée d'un éventail de petites entreprises avec moins de 100 employés qui fabriquent des remorques spécialisées et d'un nombre d'entreprises plus grandes qui produisent principalement des remorques fourgons et une variété de remorques plus spécialisées.

Les inquiétudes principales soulevées par l'industrie canadienne comprennent l'augmentation des coûts pour se conformer aux normes, une disponibilité de la technologie de réduction des émissions pour les remorques plus limitée que prévu en raison d'une production réduite aux États-Unis, et un important désavantage compétitif comparativement aux plus grands fabricants américains. Les fabricants de remorques canadiens sont inquiets que les plus grands fabricants aux États-Unis puissent plus facilement amortir les coûts différentiels associés à l'installation des nouvelles technologies sur une part de marché beaucoup plus importante.

La LCPE confère le pouvoir de prendre un arrêté d'urgence pour suspendre ou modifier l'application de règlements gouvernant les émissions des véhicules, des moteurs et d'équipements pour une période d'au plus un an en réponse à la décision d'une cour étrangère lorsque le règlement au Canada est harmonisé avec celui de cet autre pays. Conformément au paragraphe 163(1) de la LCPE, le ministre peut prendre un arrêté d'urgence afin de maintenir l'harmonisation.

Trois arrêtés d'urgence, chacun intitulé *Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques)*, ont successivement été pris par le ministre, soit le premier, le 27 mai 2019, le deuxième, le 18 mai 2020 et le troisième, le 3 mai 2021. Ces arrêtés d'urgence ont subséquemment été approuvés par la gouverneure en conseil le 9 juin 2019, le 6 juin 2020 et le 14 mai 2021, respectivement, suspendant l'application des normes pour les remorques au Canada jusqu'à un an après la prise des arrêtés d'urgence par le ministre. Le troisième arrêté d'urgence a suspendu temporairement l'application des normes d'émissions de GES pour les remorques du Règlement jusqu'au 3 mai 2022.

The purpose of these interim orders was to allow the Department to assess the economic impacts of implementing trailer standards in Canada without the standards of the U.S. EPA being in force, while also waiting for more certainty on the path forward in the United States.

The Departmental analysis completed last year indicated that most Canadian trailer manufacturers would be at an economic disadvantage if trailer standards were only introduced in Canada. The main reason is that most Canadian trailer manufacturers and trucking businesses are small relative to those in the United States and also have a lower share of the North American trailer market. These smaller companies have fewer opportunities to spread the costs of compliance with trailer standards across their operations. The companies would benefit from more time to adapt operations to produce and procure more GHG-reducing technologies without a regulatory framework in the United States.

Without this fourth Interim Order, companies subject to the Regulations would be required to meet the trailer standards outlined in subsections 16.1(1) or 33.1(1) or (2) of the Regulations, as the case may be. These standards are aligned with those of the U.S. EPA. The Regulations apply to certain trailers,[1] as defined by the Regulations, whose manufacture was completed on or after January 1, 2020.

Implications

Under subsection 163(3) of CEPA, the Minister's fourth Interim Order would cease to have effect 14 days after it was made unless approved by the Governor in Council. This Order of the Governor in Council approves the fourth Interim Order to suspend the application of GHG emission standards for trailers in Canada for up to another year from the date that it is made by the Minister. Under subsection 163(5) of CEPA, the fourth Interim Order could cease to have effect earlier than one year if it is repealed or if the Regulations are amended or repealed to give effect to the order before that date.

As the current Interim Order expired on May 3, 2022, and given the integrated nature of the North American market, a fourth interim order is necessary to maintain alignment. Issuing another interim order is warranted in this situation considering the uncertainties regarding the trailer standards in the United States and to allow for

[1] These trailers include dry and refrigerated box van trailers, and non-box trailers, such as container chassis, flatbed and tanker trailers.

L'objectif de ces arrêtés d'urgence visait à permettre au Ministère d'évaluer les répercussions économiques de mettre en œuvre les normes pour les remorques au Canada sans que les normes correspondantes de l'EPA des États-Unis soient en vigueur, tout en attendant plus de certitude sur la voie que suivront les États-Unis.

L'analyse ministérielle complétée l'année dernière indique que la plupart des fabricants de remorques canadiens seraient désavantagés sur le plan économique si les normes pour les remorques n'étaient introduites qu'au Canada. La raison principale est que la plupart des fabricants de remorques et des entreprises de camionnage au Canada sont de petite taille relativement aux entreprises aux États-Unis et ont également une part inférieure du marché nord-américain. Ces plus petites entreprises ont moins d'occasions de répartir les coûts de conformité aux normes pour les remorques dans leurs activités. Les entreprises bénéficieraient de plus de temps pour adapter leurs opérations afin de produire et de se procurer davantage de technologies de réduction des GES sans qu'il y ait un cadre réglementaire aux États-Unis.

En l'absence de ce quatrième arrêté d'urgence, les entreprises visées par le Règlement seraient tenues d'assujettir leurs remorques aux normes décrites aux paragraphes 16.1(1) ou 33.1(1) ou (2) du Règlement, selon le cas. Ces normes sont alignées sur celles de l'EPA des États-Unis. Le Règlement s'applique à certaines remorques[1], telles qu'elles sont définies par le Règlement, dont la fabrication a été complétée le 1er janvier 2020 ou après cette date.

Répercussions

En vertu du paragraphe 163(3) de la LCPE, le quatrième arrêté d'urgence du ministre cesserait d'avoir effet 14 jours après avoir été pris à moins d'être approuvé par la gouverneure en conseil. Par le présent décret, la gouverneure en conseil approuve le quatrième arrêté d'urgence pour prolonger la suspension de l'application des normes d'émissions de GES pour les remorques au Canada jusqu'à un an après sa prise par le ministre. Conformément au paragraphe 163(5) de la LCPE, le quatrième arrêté d'urgence pourrait cesser d'avoir effet plus tôt que dans un an, s'il est abrogé ou si le Règlement est modifié ou abrogé de façon à donner effet à l'arrêté avant cette date, selon l'éventualité qui se présentera la première.

Puisque l'arrêté d'urgence actuel a expiré le 3 mai 2022, et étant donné la nature intégrée du marché nord-américain, un quatrième arrêté d'urgence est nécessaire pour maintenir l'harmonisation avec les États-Unis. La prise d'un autre arrêté d'urgence est justifiée dans cette situation compte tenu des incertitudes quant à l'application des

[1] Ces remorques comprennent les remorques fourgons non frigorifiques et frigorifiques, ainsi que les remorques sans fourgon, comme les remorques châssis porte-conteneurs, les remorques plates-formes et les remorques-citernes.

further consultation with key stakeholders on the path forward on trailers in Canada. An interim order is the most appropriate tool to address this type of regulatory uncertainty and to maintain regulatory alignment until the status of the trailer standards is clarified in the United States. The fourth Interim Order does not affect any provisions related to the vehicle and engine standards of the Regulations.

Suspending the application of the standards for trailers for model year 2023 would decrease the estimated GHG reductions from the Regulations by about 0.4 megatonnes (Mt) of carbon dioxide equivalent (CO_2e) over the lifetime of operation of the trailers for that model year. Relative to an estimated 73 Mt of CO_2e emission reductions for the 2018 Amendments as a whole for model years 2020 to 2029, suspending the trailer standards for another model year with this fourth Interim Order will decrease the estimated GHG emission reductions by approximately 1.6 Mt of CO_2e from trailers of model years 2020, 2021, 2022 and 2023 combined.

While the fourth Interim Order is in place, the industry would benefit from cost savings (such as compliance costs and investment costs in new technologies), but would also not realize the fuel-saving benefits associated with adopting the technologies required to meet the standards. These expected cost savings would be less than the reduction in benefits associated with fuel savings.

Consultation

The Department continues to engage with the Canadian trailer manufacturing and trucking industry on a regular basis. It is expected that the Canadian industry will support the fourth Interim Order.

Over the course of the next year, the Department will continue to monitor the situation in the United States and will undertake consultations on regulatory options to determine the path forward for the trailer standards in Canada.

The Department is committed to ongoing consultation with all stakeholders, thoroughly considering the relevant issues raised, and communicating decisions with respect to the trailer standards in a timely manner.

normes sur les remorques aux États-Unis et pour permettre de plus amples consultations avec les parties prenantes sur la voie à suivre pour les remorques au Canada. Un arrêté d'urgence constitue l'outil le plus approprié pour répondre à ce type d'incertitude réglementaire et maintenir l'harmonisation avec les États-Unis jusqu'à ce que l'issue des normes pour les remorques soit clarifiée aux États-Unis. Le quatrième arrêté d'urgence n'a aucune incidence sur les dispositions relatives aux normes des véhicules et des moteurs du Règlement.

Suspendre l'application des normes pour les remorques de l'année de modèle 2023 diminuerait les réductions de GES prévues par le Règlement d'environ 0,4 mégatonne (Mt) d'équivalent en dioxyde de carbone (éq. CO_2) au cours de la portion de la durée d'exploitation des remorques de cette année de modèle. Relativement aux 73 Mt d'éq. CO_2 de réductions estimées pour les modifications au Règlement de 2018 dans son ensemble pour les années de modèle allant de 2020 à 2029, prolonger la suspension des normes pour les remorques d'une autre année de modèle avec ce quatrième arrêté d'urgence diminuerait les réductions de GES prévues d'environ 1,6 Mt d'éq. CO_2 des remorques des années de modèle 2020, 2021, 2022 et 2023 combinées.

Pendant que le quatrième arrêté d'urgence est en place, l'industrie épargnera sur certains coûts (comme les coûts pour se conformer aux normes et les coûts d'investissement dans les nouvelles technologies), mais ce faisant, elle ne pourra tirer avantage des économies en carburants associées à l'adoption des technologies nécessaires pour se conformer aux normes. Ces économies prévues seraient inférieures à la réduction des avantages associés aux économies en carburants.

Consultation

Le Ministère continue de consulter l'industrie canadienne de la fabrication de remorques et du camionnage sur une base régulière. Il est prévu que l'industrie appuiera le quatrième arrêté d'urgence.

Dans la prochaine année, le Ministère va continuer à suivre la situation aux États-Unis et va entreprendre des consultations sur les options réglementaires pour déterminer la voie à suivre pour les normes sur les remorques au Canada.

Le Ministère s'est engagé à continuer à consulter toutes les parties prenantes, à bien examiner les questions pertinentes soulevées et à communiquer les décisions concernant les normes pour les remorques au Canada en temps opportun.

Contact

Stéphane Couroux
Director
Transportation Division
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard, 13th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-420-8020
Email: Stephane.Couroux@canada.ca

Personne-ressource

Stéphane Couroux
Directeur
Division des transports
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 13e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-420-8020
Courriel : Stephane.Couroux@canada.ca

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

Order Amending Schedule 3 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999 2349

Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2022 2365

Public Safety and Emergency Preparedness, Dept. of

Regulations Amending the Secure Air Travel Regulations and the Designated Provisions Regulations..... 2431

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Environnement, min. de l', et min. de la Santé

Décret modifiant l'annexe 3 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) 2349

Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2022)..... 2365

Sécurité publique et de la Protection civile, min. de la

Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté des déplacements aériens et le Règlement sur les textes désignés..... 2431

Order Amending Schedule 3 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999

Statutory authority
Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring departments
Department of the Environment
Department of Health

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Order.*)

Issues

As a Party to the *Rotterdam Convention on the Prior Informed Consent Procedure for Certain Hazardous Chemicals and Pesticides in International Trade* (the Rotterdam Convention), Canada is obligated to provide an export notification to importing parties prior to the export of chemicals that are subject to a domestic prohibition or severe restriction. The following substances are currently prohibited or restricted by regulatory measures, or are proposed to be restricted in the near future:

- perfluorooctanoic acid, its salts and precursors (PFOA);
- long-chain (C_9-C_{20}) perfluorocarboxylic acids, their salts and precursors (LC-PFCAs);
- hexabromocyclododecane (HBCD);
- polybrominated diphenyl ethers (PBDEs);
- dechlorane plus (DP);
- decabromodiphenyl ethane (DBDPE); and
- ferbam.

The use of PFOA, LC-PFCAs, HBCD and PBDEs is currently restricted under the *Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2012* (PCTSR). HBCD has also recently been listed in Annex III of the Rotterdam Convention. Restrictions on the use of DP and DBDPE are being proposed through revisions to the PCTSR which are being published concurrently in Part I of the *Canada*

Décret modifiant l'annexe 3 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Fondement législatif
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Ministères responsables
Ministère de l'Environnement
Ministère de la Santé

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Le présent résumé ne fait pas partie du Décret.*)

Enjeux

En tant que Partie à la *Convention de Rotterdam sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable à certains produits chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet d'un commerce international* (la Convention de Rotterdam), le Canada est tenu de fournir un avis d'exportation aux parties importatrices avant l'exportation de produits chimiques qui font l'objet d'une interdiction ou d'une restriction sévère au niveau national. Les substances suivantes sont actuellement interdites ou limitées par des mesures réglementaires, ou on propose de les limiter dans un avenir proche :

- l'acide perfluorooctanoïque, ses sels et précurseurs (APFO);
- les acides perfluorocarboxyliques à longue chaîne, leurs sels et leurs précurseurs (APFC à LC);
- l'hexabromocyclododécane (HBCD);
- les polybromodiphényléthers (PBDE);
- le déchlorane Plus (DP);
- le décabromodiphényléthane (DBDPE);
- le ferbame.

L'utilisation de l'APFO, des APFC à LC, de l'HBCD et des PBDE est actuellement restreinte en vertu du *Règlement sur certaines substances toxiques interdites* (*2012*). L'HBCD a également été récemment inscrit à l'annexe III de la Convention de Rotterdam. Des restrictions sur l'utilisation du DP et du DBDPE sont proposées par le biais de révisions du *Règlement sur certaines substances toxiques*

Gazette.[1] In addition, ferbam was re-evaluated under the *Pest Control Products Act* (PCPA), and it was concluded that the substance was presenting an unacceptable risk to human health. All registered pesticide uses of ferbam have been phased out as of December 14, 2021. As a result, regulatory controls on the export of these substances are proposed to ensure Canada's continued compliance with the Rotterdam Convention. By listing these substances to the Export Control List (ECL), they will be subject to regulatory controls found in the *Export of Substances on the Export Control Regulations* (ESECLR).

In addition, the descriptions of certain substances currently listed on the ECL would be amended to better align with those under the Rotterdam and Stockholm conventions and related domestic risk management instruments. These amendments are for clarification only and do not modify the scope of the listings.

Background

PFOA and LC-PFCAs have water, oil, soil and grease repellant properties, and can be found in a variety of products, including surface treatments for textiles, upholstery, leather, automotive parts, carpet and packaging. They can also be found in aqueous film-forming foam (AFFF) that is used in firefighting, specifically fuel fires.

HBCD and PBDEs are flame retardants applied to commercial and consumer products. HBCD was used primarily in polystyrene foam insulation in the building industry. Other products containing HBCD include textiles (upholstered furniture, upholstered seating in transportation, wall coverings and draperies), paints, adhesives and polymers contained in electronic equipment. PBDEs can be found in many diverse products used by consumers (such as carpet underlay, furniture foam, appliances, and electrical and electronic equipment) and in building and automobile materials. Other uses identified for PBDEs included textiles, adhesives and sealants, rubber products and coatings.

[1] Although further restrictions on perfluorooctane sulfonate, its salts and its precursors (PFOS) are being proposed under the revised PCTSR, these substances are already listed on the Export Control List.

interdites (2012) qui sont publiées au même moment dans la Partie I de la *Gazette du Canada*[1]. De plus, le ferbame a été réévalué en vertu de la *Loi sur les produits antiparasitaires* (LPA), et il a été conclu que cette substance présentait un risque inacceptable pour la santé humaine. Toutes les utilisations enregistrées du ferbame comme pesticide ont été éliminées en date du 14 décembre 2021. Par conséquent, des mesures de contrôle réglementaires sur l'exportation de ces substances sont proposées pour assurer la conformité continue du Canada à la Convention de Rotterdam. En inscrivant ces substances sur la Liste des substances d'exportation contrôlée (LSEC), elles seront assujetties aux mesures de contrôle réglementaires du *Règlement sur l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée* (RESLSEC).

De plus, les descriptions de certaines substances actuellement inscrites à la LSEC seraient modifiées pour assurer une meilleure harmonisation avec les descriptions qui figurent dans les conventions de Rotterdam et de Stockholm et dans les instruments nationaux de gestion des risques connexes. Ces modifications sont uniquement destinées à clarifier les choses et ne modifient pas la portée des listes.

Contexte

L'APFO et les APFC à LC ont des propriétés hydrofuges, oléofuges, antisalissures et antigraisses, et on peut les trouver dans une variété de produits, y compris les traitements de surface pour les textiles, les tissus d'ameublement, le cuir, les pièces automobiles, les tapis et les matériaux d'emballages de nourriture. On les trouve également dans la mousse à formation de pellicule aqueuse (AFFF) utilisée dans la lutte contre les incendies, en particulier les incendies de carburant.

L'HBCD et les PBDE sont des substances ignifuges appliquées aux produits commerciaux et disponibles à la consommation. L'HBCD était utilisé principalement comme matériau d'isolation de mousse de polystyrène dans le secteur du bâtiment. Parmi les autres produits contenant du HBCD figurent les textiles (meubles rembourrés, sièges rembourrés dans les transports, revêtements muraux et tentures), les peintures, les adhésifs et les polymères contenus dans les appareils électroniques. Les PBDE entrent dans la fabrication de nombreux produits de consommation (tels que des sous-tapis, de la mousse d'ameublement, des appareils électroménagers et de l'équipement électrique et électronique), des matériaux de construction et des pièces automobiles. Les autres utilisations recensées pour les PBDE sont les textiles, les adhésifs et les produits d'étanchéité, les produits de caoutchouc et les revêtements.

[1] Bien que d'autres restrictions sur le sulfonate de perfluorooctane, ses sels et ses précurseurs (PFOS) soient proposées dans le cadre des révisions du RSCTI, ces substances sont déjà inscrites sur la Liste des substances d'exportation contrôlée.

DBDPE and DP are additive flame retardants that are currently marketed as an alternative or replacement for PBDEs (specifically decaBDE) in some applications. DBDPE is used in a wide variety of products, such as plastic and rubber materials, electrical and electronic equipment (EEE), automobiles, adhesives and sealants. DP is used in products that may include wire and cable jacketing, electronics, appliances, automobiles, hard plastic connectors and plastic roofing materials.

Le DBDPE et le DP sont des additifs ignifuges qui sont actuellement commercialisés comme solution de rechange ou de remplacement des PBDE (spécifiquement le décaBDE) dans certaines applications. Le DBDPE est utilisé dans une grande variété de produits, tels que les matières plastiques et le caoutchouc, l'équipement électrique et électronique (EEE), les automobiles, les adhésifs et les produits d'étanchéité. Le DP est utilisé dans des produits tels que le gainage de fils et de câbles, l'électronique, les appareils électroménagers, les automobiles, les raccords en plastique rigide et les matériaux de toiture en plastique.

Ferbam is a protectant fungicide that was registered in Canada to control various fungal diseases on pome and stone fruits, greenhouse vegetables, grapes, berries, tobacco (seed bed), and spruce cones.

Le ferbame est un fongicide protecteur qui a été homologué au Canada pour lutter contre diverses maladies fongiques affectant les fruits à pépins et à noyau, les légumes de serre, les raisins, les baies, le tabac (lit de semences) et les cônes d'épinette.

The Rotterdam Convention

The Rotterdam Convention imparts obligations for exports of substances listed in Annex III of the Convention as well as substances subject to domestic controls that prohibit or severely restrict their use. Substances listed in Annex III of the Rotterdam Convention are subject to the Prior Informed Consent procedure, which requires the consent of the importing country. For substances that are subject to a domestic prohibition or severe restrictions and that are not listed in Annex III of the Rotterdam Convention, Canada is obligated to provide a notification of export to importing parties prior to the export.

La Convention de Rotterdam

La Convention de Rotterdam impose des obligations pour l'exportation de substances inscrites à l'annexe III de la Convention et de substances assujetties à des mesures de contrôle nationales qui en interdisent ou en réglementent strictement l'utilisation. Les substances inscrites à l'annexe III de la Convention de Rotterdam sont assujetties à la procédure de consentement préalable en connaissance de cause, ce qui nécessite le consentement du pays importateur. Pour les substances qui sont assujetties à une interdiction nationale ou à une réglementation stricte et qui ne sont pas inscrites à l'annexe III de la Convention de Rotterdam, le Canada est dans l'obligation de fournir un avis d'exportation aux parties importatrices avant l'exportation.

The Stockholm Convention

The *Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants* (the Stockholm Convention) is a global treaty to protect human health and the environment from chemicals that remain intact in the environment for long periods, become widely distributed geographically, accumulate in the fatty tissue of humans and wildlife, and have harmful impacts on human health or on the environment. Substances listed on the ECL that are also listed in Annex A or Annex B of the Stockholm Convention, other than ones added to the Convention by an amendment that is not in force for Canada, are regulated as persistent organic pollutants (POPs) under the ESECLR. The export of POPs is prohibited, with certain exceptions in accordance with the Stockholm Convention.

La Convention de Stockholm

La *Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants* (la Convention de Stockholm) est un traité mondial pour la protection de la santé humaine et de l'environnement contre les substances chimiques qui restent intactes dans l'environnement pendant de longues périodes, deviennent largement réparties géographiquement, s'accumulent dans les tissus adipeux des humains ou des animaux, ou ont des impacts nocifs sur la santé humaine ou l'environnement. Les substances inscrites à la LSEC qui figurent également à l'annexe A ou à l'annexe B de la Convention de Stockholm, à l'exception de celles qui ont été ajoutées à la Convention au moyen d'une modification non en vigueur pour le Canada, sont réglementées comme des polluants organiques persistants (POP) par le RESLSEC. L'exportation de POP est interdite, à quelques exceptions près, conformément à la Convention de Stockholm.

Export Control List

Canada has committed to shared responsibility and cooperative efforts at the international level to address the international trade in chemicals and pesticides. The ECL, found in Schedule 3 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), and the associated ESECLR help Canada to meet its international obligations.

The ECL is a list of substances whose export is controlled because their use in Canada is prohibited or restricted, or because Canada has accepted to control their export under the terms of an international agreement. Section 100 of CEPA provides the Minister of the Environment and the Minister of Health with the authority to add or delete substances from the ECL by order.

Substances on the ECL are grouped into three parts:

- Substances specified in Part 1 are subject to a prohibition on their use in Canada. They can be exported for the purpose of destruction or to comply with a direction issued by the Minister under subparagraph 99(b)(iii) of CEPA.
- Substances specified in Part 2 are subject to an international agreement where exports require the notification or consent of the importing country.
- Substances specified in Part 3 are subject to domestic controls which restrict their use in Canada.

Export of Substances on the Export Control List Regulations

The ESECLR prohibit or establish regulatory conditions on the export of substances listed on the ECL. They describe the manner in which to notify the Minister of the Environment of proposed exports. The ESECLR enable Canada to meet its international export obligations under the Rotterdam and Stockholm conventions, among others. With respect to the Rotterdam Convention, the ESECLR provide a permitting scheme for exports to Parties to the Rotterdam Convention. With respect to the Stockholm Convention, the export of POPs is prohibited, with certain exceptions in accordance with the Stockholm Convention. Canada is a party to both of these conventions.

Exporters of listed substances are obligated to provide prior notice to the Minister of the Environment ahead of exports pursuant to the ESECLR. In addition, when exporting to a Party to the Rotterdam Convention, an export permit may be required pursuant to the ESECLR.

Liste des substances d'exportation contrôlée

Le Canada a pris un engagement de responsabilité partagée et de coopération à l'échelle internationale dans le dossier du commerce international des produits chimiques et des pesticides. La LSEC, présente à l'annexe 3 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], et le RESLSEC connexe aident le Canada à respecter ses obligations internationales.

La LSEC énumère les substances dont l'exportation est contrôlée soit parce que leur utilisation est interdite ou limitée au Canada, soit parce que le Canada a accepté d'en contrôler l'exportation en vertu des modalités d'un accord international. L'article 100 de la LCPE confère aux ministres de l'Environnement et de la Santé le pouvoir d'ajouter des substances à la LSEC ou d'en supprimer, en prenant un décret à cet égard.

Les substances sur la LSEC sont regroupées en trois parties :

- Les substances de la partie 1 sont interdites d'utilisation au Canada. Elles peuvent être exportées aux fins de leur destruction ou pour respecter un ordre émis par le ministre en vertu du sous-alinéa 99b)(iii) de la LCPE.
- Les substances de la partie 2 sont visées par un accord international en vertu duquel les exportations nécessitent la notification ou le consentement du pays importateur.
- Les substances spécifiées à la partie 3 sont assujetties à des mesures de contrôle nationales qui en restreignent l'utilisation au Canada.

Règlement sur l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée

Le RESLSEC a pour objet d'interdire l'exportation des substances figurant à la LSEC ou de mettre en place des conditions réglementaires à cet égard. Il décrit la façon de notifier le ministre de l'Environnement des exportations proposées. Le RESLSEC permet au Canada de respecter ses obligations internationales en matière d'exportation en vertu des conventions de Rotterdam et de Stockholm, entre autres. En ce qui a trait à la Convention de Rotterdam, le RESLSEC fournit des dispositions d'autorisation pour les exportations aux Parties de la Convention de Rotterdam. En ce qui a trait à la Convention de Stockholm, l'exportation de POP est interdite, à quelques exceptions près, conformément à la Convention de Stockholm. Le Canada est partie à ces deux conventions.

Les exportateurs des substances inscrites sont tenus de donner un préavis au ministre de l'Environnement avant de les exporter conformément au RESLSEC. En outre, lors de l'exportation à une Partie à la Convention de Rotterdam, un permis d'exportation peut être exigé en vertu du RESLSEC.

Objective

The objective of the proposed *Order Amending Schedule 3 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the proposed Order) is to establish export controls on certain substances to ensure Canada's continued compliance with the Rotterdam Convention. These substances are subject to, or proposed to become subject to, domestic regulatory controls, or have been added to the Rotterdam Convention.

In addition, the proposed Order aligns descriptions of certain substances currently listed on the ECL with those under the Rotterdam and Stockholm conventions and related domestic risk management instruments.

Description

The proposed Order would add substances to the ECL, thus making them subject to the ESECLR. In addition, the descriptions of some substances currently listed on the ECL would be amended to better align with those under the Rotterdam and Stockholm conventions and domestic risk management instruments. These amendments are for clarification only and do not modify the scope of the listings.

The proposed Order would come into force on the day on which the *Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2022* come into force.

Additions to Part 2 of the ECL

The proposed Order would add the following substance, which is listed in Annex III to the Rotterdam Convention, to Part 2 of the ECL, making its export subject to the ESECLR:

- Hexabromocyclododecane (HBCD), which has the molecular formula $C_{12}H_{18}Br_6$ (CAS[2] 25637-99-4), including

  (a) 1,2,5,6,9,10-hexabromocyclododecane (CAS 3194-55-6)

  (b) Alpha-hexabromocyclododecane (CAS 134237-50-6)

  (c) Beta-hexabromocyclododecane (CAS 134237-51-7)

  (d) Gamma-hexabromocyclododecane (CAS 134237-52-8)

[2] Chemical Abstracts Service Registry Number

Objectif

L'objectif du projet de *Décret modifiant l'annexe 3 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [le projet de décret] est d'établir des mesures de contrôle à l'exportation de certaines substances afin d'assurer que le Canada continue de se conformer à la Convention de Rotterdam. Ces substances font l'objet ou sont proposées pour faire l'objet de mesures de contrôle réglementaires nationales, ou ont été ajoutées à la Convention de Rotterdam.

De plus, le projet de décret harmonise les descriptions de certaines substances actuellement inscrites à la LSEC avec celles prévues par les conventions de Rotterdam et de Stockholm et les instruments nationaux de gestion des risques connexes.

Description

Le projet de décret ajouterait des substances à la LSEC, les soumettant ainsi au RESLSEC. En outre, les descriptions de certaines substances actuellement inscrites à la LSEC seraient modifiées pour mieux être harmonisées avec celles prévues par les conventions de Rotterdam et de Stockholm et les instruments nationaux de gestion des risques. Ces modifications sont uniquement destinées à clarifier les choses et ne modifient pas la portée des inscriptions.

Le projet de décret entrerait en vigueur le jour de l'entrée en vigueur du *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2022)*.

Ajouts à la partie 2 de la LSEC

Le projet de décret ajouterait la substance suivante, qui est inscrite à l'annexe III de la Convention de Rotterdam, à la partie 2 de la LSEC, ce qui soumettrait son exportation à la LSEC :

- l'hexabromocyclododécane (HBCD), dont la formule moléculaire est $C_{12}H_{18}Br_6$ (CAS[2] 25637-99-4), y compris :

  a) 1,2,5,6,9,10-hexabromocyclododécane (CAS 3194-55-6)

  b) alpha-Hexabromocyclododécane (CAS 134237-50-6)

  c) bêta-Hexabromocyclododécane (CAS 134237-51-7)

  d) gamma-Hexabromocyclododécane (CAS 134237-52-8)

[2] Numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service

Additions to Part 3 of the ECL

The proposed Order would add the following substances and groups of substances, the use of which is restricted or proposed to be restricted under domestic legislation, to Part 3 of the ECL, making their exports subject to the ESECLR:

- Perfluorooctanoic acid (PFOA), which has the molecular formula $C_7F_{15}CO_2H$, and its salts and compounds that consist of a perfluorinated alkyl group that has the molecular formula C_nF_{2n+1} in which n = 7 or 8 and that is directly bonded to any chemical moiety other than a fluorine, chlorine or bromine atom
- Perfluorocarboxylic acids (LC-PFCAs) that have the molecular formula $C_nF_{2n+1}CO_2H$ in which $8 \leq n \leq 20$, and their salts and compounds that consist of a perfluorinated alkyl group that has the molecular formula C_nF_{2n+1} in which $8 \leq n \leq 20$ and that is directly bonded to any chemical moiety other than a fluorine, chlorine or bromine atom
- Polybrominated diphenyl ethers (PBDEs) that have the molecular formula $C_{12}H_{(10-n)}Br_nO$ in which $4 \leq n \leq 10$, including
  - (a) Tetrabromodiphenyl ether (CAS 40088-47-9)
  - (b) Pentabromodiphenyl ether (CAS 32534-81-9)
  - (c) Hexabromodiphenyl ether (CAS 36483-60-0)
  - (d) Heptabromodiphenyl ether (CAS 68928-80-3)
  - (e) Decabromodiphenyl ether (CAS 1163-19-5)
- 1,4:7,10-Dimethanodibenzo[a,e]cyclooctene, 1,2,3,4,7,8,9,10,13,13,14,14-dodecachloro-1,4,4a,5,6,6a,7,10,10a,11,12,12a-dodecahydro-, which has the molecular formula $C_{18}H_{12}Cl_{12}$[3] (CAS 13560-89-9) [DP]
- Benzene, 1,1'-(1,2-ethanediyl)bis[2,3,4,5,6-pentabromo-, which has the molecular formula $C_{14}H_4Br_{10}$[4] (CAS 84852-53-9) [DBDPE]
- Ferbam (CAS 14484-64-1)

Modifications to substances currently listed on the ECL

Phorate is currently listed in Part 3 of the ECL because its use is severely restricted under the *Pest Control Products Act*. Since it was recently listed in Annex III of the Rotterdam Convention, it would now be moved from Part 3 to Part 2 of the ECL.

The descriptions of certain substances listed to Part 1 and Part 2 of the ECL would be amended to ensure greater clarity. These changes would provide consistency among

[3] Also referred to as Dechlorane plus (DP).
[4] Also referred to as decabromodiphenyl ethane (DBDPE).

Ajouts à la partie 3 de la LSEC

Le projet de décret ajouterait les substances et groupes de substances suivants, dont l'utilisation est limitée ou proposée comme étant limitée par la législation nationale, à la partie 3 de la LSEC, ce qui soumettrait leurs exportations au RESLSEC :

- L'acide perfluorooctanoïque (APFO), qui a la formule moléculaire $C_7F_{15}CO_2H$, et ses sels et composés constitués d'un groupement alkyle perfluoré dont la formule moléculaire est C_nF_{2n+1} où n = 7 ou 8 et qui est directement lié à toute fraction chimique autre qu'un atome de fluor, de chlore ou de brome
- Les acides perfluorocarboxyliques (APFC à LC) dont la formule moléculaire est $C_nF_{2n+1}CO_2H$ où $8 \leq n \leq 20$, et leurs sels et composés qui consistent en un groupe alkyle perfluoré qui a la formule moléculaire C_nF_{2n+1} où $8 \leq n \leq 20$ et qui est directement lié à toute fraction chimique autre qu'un atome de fluor, de chlore ou de brome
- Les polybromodiphényléthers (PBDE) dont la formule moléculaire est $C_{12}H_{(10-n)}Br_nO$ où $4 \leq n \leq 10$, y compris :
  - a) Tétrabromodiphényléther (CAS 40088-47-9)
  - b) Pentabromodiphényléther (CAS 32534-81-9)
  - c) Hexabromodiphényléther(CAS 36483-60-0)
  - d) Heptabromodiphényléther (CAS 68928-80-3)
  - e) Décabromodiphényléther (CAS 1163-19-5)
- 1,6,7,8,9,14,15,16,17,17,18,18-dodécachloropentacyclo [12.2.1.1^{6,9}.0^{2,13}.0^{5,10}]-octadéca, qui a la même formule moléculaire $C_{18}H_{12}Cl_{12}$[3] (CAS 13560-89-9) [DP]
- 1,1'-(éthane -1,2-diyl)bis[pentabromobenzène]-, dont la formule moléculaire est $C_{14}H_4Br_{10}$[4] (CAS 84852-53-9) [DBDPE]
- Ferbame (CAS 14484-64-1)

Modifications aux substances actuellement inscrites à la LSEC

Le phorate est actuellement inscrit à la partie 3 de la LSEC, car son utilisation est très limitée en vertu de la *Loi sur les produits antiparasitaires*. Comme il a récemment été inscrit à l'annexe III de la Convention de Rotterdam, il serait désormais déplacé de la partie 3 à la partie 2 de la LSEC.

Les descriptions de certaines substances inscrites à la partie 1 et à la partie 2 de la LSEC seraient modifiées pour plus de clarté. Ces changements assureraient la cohérence

[3] Également appelé déchlorane plus (DP).
[4] Également appelé décabromodiphényléthane (DBDPE).

the ECL and domestic risk management instruments, such as the PCTSR, as well as the Rotterdam and Stockholm conventions. As such, certain substances and their associated Chemical Abstracts Service (CAS) Registry Number would be included as part of certain listings. These inclusions are for clarification only, are not meant to represent an exhaustive list and do not modify the scope of the listings.

Regulatory development

Consultation

A consultation document describing the proposed Order was published on March 12, 2020, on the CEPA Registry for a 30-day public comment period, to which an extension was provided in light of the COVID-19 pandemic situation. Approximately 5 000 stakeholders were notified of the publication of the consultation document via email and two comments were received. Furthermore, additional engagement with the automotive sector has occurred through working groups with representatives from the Department and the industry.

One stakeholder requested that the proposed Order not restrict the ability of products containing a substance proposed for addition to freely move across borders. The proposed Order would not prohibit any export on its own. However, the proposed Order would subject additional substances to controls established under the ESECLR that are in line with the Stockholm and Rotterdam conventions. Some exports may be prohibited under these regulatory controls.

Another comment received indicated that providing a notice of proposed export before each shipment of products containing a substance proposed for addition would be extremely burdensome and would entail additional costs for exporting companies. While there is no exemption to the requirement to provide notification prior to exporting a substance listed to the ECL, a single notification can be provided for multiple shipments, thus reducing the burden on exporting companies.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

The proposed Order is not expected to have direct impacts on Indigenous peoples and no modern treaty obligations would be affected.

entre la LSEC et les instruments nationaux de gestion des risques, tels que le *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2012)*, ainsi que les conventions de Rotterdam et de Stockholm. Par conséquent, certaines substances et leur numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (CAS) seraient inclus dans le cadre de certaines listes. Ces inclusions sont fournies à titre de clarification uniquement, ne sont pas censées représenter une liste exhaustive et ne modifient pas la portée des listes.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Un document de consultation décrivant le projet de décret a été publié le 12 mars 2020 sur le registre de la LCPE pour une période de commentaires publics de 30 jours, à laquelle une prolongation a été accordée en raison de la situation de la pandémie de COVID-19. Environ 5 000 intervenants ont été informés de la publication du document de consultation par courrier électronique, et deux commentaires ont été reçus. En outre, des efforts de consultation supplémentaires auprès du secteur automobile ont eu lieu par le biais de groupes de travail comprenant des représentants du Ministère et de l'industrie.

Un intervenant a demandé que le projet de décret ne limite pas la capacité des produits contenant une substance faisant l'objet d'une proposition d'ajout de circuler librement au-delà des frontières. Le projet de décret à lui seul n'interdirait aucune exportation. Toutefois, le projet de décret soumettrait des substances supplémentaires à des mesures de contrôle établies dans le cadre du RESLSEC qui sont conformes aux conventions de Stockholm et de Rotterdam. Certaines exportations peuvent être interdites en vertu de ces mesures de contrôle réglementaires.

Un autre commentaire reçu indique que le fait de fournir un formulaire de préavis d'exportation avant chaque expédition de produits contenant une substance dont l'ajout est proposé serait extrêmement lourd et entraînerait des coûts supplémentaires pour les entreprises exportatrices. Bien qu'il n'y ait pas d'exemption à l'obligation de fournir un préavis avant d'exporter une substance inscrite à la LSEC, un seul formulaire de préavis d'exportation peut être fourni pour plusieurs expéditions, ce qui réduit la charge des entreprises exportatrices.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Le projet de décret ne devrait pas avoir de conséquences directes sur les peuples autochtones, et aucune obligation au titre des traités modernes ne devrait être touchée.

Instrument choice

The ECL is the only instrument available to ensure the export controls necessary to meet Canada's obligations under the Rotterdam Convention are in place. Thus, other instruments were not considered.

Regulatory analysis

Benefits and costs

The addition of HBCD, PBDEs, PFOA, LC-PFCAs, DP, DBDPE and ferbam to the ECL would subject these substances to the ESECLR. This is expected to result in an incremental increase in administrative costs to industry and Government given that required administrative activities, such as the submission of notices of proposed export and applications for export permits, would apply to additional substances. The total net costs attributable to the proposed Order are estimated to be about $508,000 over a 10-year period from 2022 to 2031.[5]

The increase in administrative costs to industry is expected to affect a limited number of stakeholders, given the number of different products exported containing substances proposed to be added to the ECL. HBCD, PBDEs, PFOA and LC-PFCAs have been restricted in Canada for a number of years and all registered ferbam pest control products have been phased out. Therefore, exports of these substances and products containing them are expected to be low. For DP and DBPDE, these substances are proposed to be newly regulated under the PCTSR; therefore, it is expected that these two substances and products containing them would be most likely to be exported.

Industry administrative costs

The proposed Order would require 21 potential exporters to familiarize themselves with the administrative requirements under the ESECLR (one hour), and provide a notice of proposed export (half an hour). It is also estimated that 2 potential exporters would apply for permits for the authorization to export (one hour). These industry administrative costs are estimated to be about $13,700.

Government administrative costs

The Department of the Environment (the Department) would carry incremental costs related to training, inspections, investigations, and measures to deal with any

[5] All values are calculated using 2020 Canadian dollars, a 7% discount rate and a discounting base year of 2021, unless otherwise specified.

Choix de l'instrument

La LSEC est le seul instrument disponible pour assurer la mise en place des mesures de contrôle à l'exportation nécessaires au respect des obligations du Canada en vertu de la Convention de Rotterdam. Par conséquent, aucun autre instrument n'a été considéré.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

L'ajout de l'HBCD, des PBDE, de l'APFO, des APFC à LC, du DP, du DBDPE et du ferbame à la LSEC soumettrait ces substances au RESLSEC. On s'attend à ce que cela entraîne une augmentation supplémentaire des coûts administratifs pour le secteur et le gouvernement, étant donné que les activités administratives requises, telles que la soumission des formulaires de préavis d'exportation et les demandes de permis d'exportation, s'appliqueraient aux substances supplémentaires. Les coûts nets totaux attribuables au projet de décret sont estimés à environ 508 000 $ sur une période de 10 ans, de 2022 à 2031[5].

L'augmentation des coûts administratifs pour le secteur devrait toucher un nombre limité d'intervenants, étant donné le nombre de produits différents exportés contenant des substances que l'on propose d'ajouter à la LSEC. L'HBCD, les PBDE, l'APFO et les APFC à LC font l'objet de restrictions au Canada depuis un certain nombre d'années, et tous les produits antiparasitaires à base de ferbame ont été éliminés. Les exportations de ces substances et des produits qui les contiennent devraient donc être faibles. En ce qui concerne les DP et les DBPDE, on propose que ces substances soient nouvellement réglementées dans le cadre du *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2012)*; on s'attend donc à ce que ces deux substances et les produits qui les contiennent soient les plus susceptibles d'être exportés.

Coûts administratifs pour le secteur

Le projet de décret obligerait 21 exportateurs potentiels à se familiariser avec les exigences administratives du RESLSEC (une heure), et à fournir un formulaire de préavis d'exportation (une demi-heure). On estime également que 2 exportateurs potentiels demanderaient des permis pour l'autorisation d'exporter (une heure). Ces coûts administratifs pour le secteur sont estimés à environ 13 700 $.

Coûts administratifs du gouvernement

Le ministère de l'Environnement (le Ministère) devrait supporter des coûts différentiels découlant de la formation, des inspections, des enquêtes et des mesures prises

[5] Toutes les valeurs sont calculées en dollars canadiens de 2020 d'après un taux d'actualisation de 7 %, 2021 étant l'année de base, sauf indication contraire.

alleged violations, and compliance and promotion activities. Total costs to Government are estimated to be about $494,000.

The Department would incur costs to enforce and administer the ESECLR. With respect to enforcement costs, it is expected that there would be costs required for the hire and training of new enforcement officers, training for current enforcement officers, costs for equipment, and costs for inspections. In total, enforcement costs are estimated at $482,000 over a 10-year period.

The Department would also incur costs related to compliance promotion activities intended to encourage the regulated community to achieve compliance. Compliance promotion costs include costs for distributing the proposed amendments to the ECL and updating promotional materials (such as the guidance document for exports). This cost is estimated to be about $6,000 in 2022.

There would also be costs to the Department for the review of additional notices of proposed exports and the review and approval of additional permit applications. The total cost of these reviews and approvals is estimated to be about $6,000.

Environmental benefits to Canadians

The proposed Order would benefit Canadians by supporting Canada's international export obligations under the Rotterdam and Stockholm conventions. Canada's participation in these international conventions provides benefits to Canadians by ensuring that chemicals in international trade are used and traded in an environmentally sound manner which reduces damage to the global and domestic environment and ecosystems.

Small business lens

It is projected that four small businesses would assume small increases in their administrative costs as a result of the proposed Order through the completion of two administrative activities: familiarization with administrative requirements and completion of notices of proposed export.

The ECL does not contain provisions that allow for flexibilities, such as exemptions, for specific stakeholders. In addition, the incremental cost expected to be assumed by small businesses as a result of the proposed Order are expected to be minimal. Thus, flexibilities for small businesses were not considered.

pour traiter les infractions présumées ainsi que des activités relatives à la conformité et à la promotion. Les coûts totaux pour le Ministère sont estimés à environ 494 000 $.

Le Ministère assumerait les coûts d'application et d'administration du RESLSEC. En ce qui concerne les coûts d'application, on s'attend à ce que des coûts soient nécessaires pour l'embauche et la formation de nouveaux agents chargés de l'application, la formation des agents actuels, les coûts d'équipement et les coûts d'inspection. Au total, les coûts d'application sont estimés à 482 000 $ sur une période de 10 ans.

Le Ministère assumerait également les coûts liés aux activités de promotion de la conformité visant à encourager la communauté réglementée à se conformer. Les coûts de promotion de la conformité comprennent les coûts de distribution des modifications proposées à la LSEC et la mise à jour du matériel de promotion (tel que le document d'orientation destiné aux exportations). Ce coût est estimé à environ 6 000 $ en 2022.

De plus, le gouvernement couvrirait les dépenses liées à l'examen de formulaires de préavis d'exportation supplémentaires et à l'examen et à l'approbation de demandes de permis supplémentaires. On estime le coût total de ces examens et approbations à environ 6 000 $.

Avantages pour les Canadiens en matière d'environnement

Le projet de décret présenterait un avantage pour les Canadiens en faisant en sorte que le Canada reste en règle avec ses obligations internationales en matière d'exportation en vertu des conventions de Rotterdam et de Stockholm. La participation du Canada à ces conventions internationales est avantageuse pour les Canadiens puisqu'elle fait en sorte que les produits chimiques faisant l'objet d'un commerce international sont utilisés et échangés selon des pratiques respectueuses de l'environnement, qui réduisent les dommages causés à l'environnement et aux écosystèmes aux échelles mondiale et nationale.

Lentille des petites entreprises

Il est prévu que quatre petites entreprises subissent de légères augmentations de leurs coûts administratifs à la suite du projet de décret en raison de la réalisation de deux activités administratives, à savoir la familiarisation avec les exigences administratives et la réalisation de formulaires de préavis d'exportation.

La LSEC ne contient pas de dispositions laissant de la marge de manœuvre, telles que des exemptions, à des intervenants spécifiques. Par ailleurs, les coûts supplémentaires que les petites entreprises devraient supporter en raison du projet de décret devraient être minimes. Voilà pourquoi aucune marge de manœuvre n'a été envisagée.

Table 1 below shows the administrative costs to small businesses that are expected to result from the implementation of the proposed Order. For these small businesses, the proposed Order is expected to result in incremental administrative costs of $2,793, that is, $698 per small business.

Small business lens summary

Number of small businesses impacted: 4
Number of years: 10 (2022 to 2031)
Base year for costing: 2020
Present value base year: 2021
Discount rate: 7%

Table 1: Administrative costs

Administrative costs	Annualized value	Present value
Administrative costs (all small businesses)	$398	$2,793
Administrative costs per small business	$99	$698

One-for-one rule

The one-for-one rule applies to the proposed Order since there is an incremental increase in the administrative burden on business, and the proposal is considered burden "IN" under the rule. Three administrative activities to be completed by stakeholders have been identified as a result of the proposed Order, namely all will need to familiarize themselves with the new controls, certain stakeholders will be required to submit a notice of proposed export, and certain stakeholders will be required to request an export permit. Two medium or large stakeholders are expected to be required to submit an annual request for an export permit. It is estimated that the proposed Order would result in an increase in annualized average administrative costs of approximately $908, or $43 per business.[6]

Regulatory cooperation and alignment

The proposed Order would ensure Canada's continued compliance with the Rotterdam and Stockholm conventions. Substances being added to the ECL are, or are

[6] As per the *Red Tape Reduction Regulations*, these values are calculated using a 10-year time frame, discounted at 7% in 2012 dollars. The wage rate for management familiarizing themselves with the new regulatory obligations under the ESECLR was calculated at $49.81 per hour at 1.0 hour. The wage rate for technical employees to submit a notice of proposed export an average of four times per year was calculated at $36.39 per hour. For the two medium or large stakeholders projected to be required to submit an annual request for an export permit, the wage rate for technical employees to submit a permit application was calculated at $36.39 per hour at 1.0 hour.

Le tableau 1 ci-dessous montre les coûts administratifs pour les petites entreprises qui devraient résulter de la mise en œuvre du projet de décret. Pour ces petites entreprises, le projet de décret devrait entraîner des coûts administratifs supplémentaires de 2 793 $, soit 698 $ par petite entreprise.

Résumé de la lentille des petites entreprises

Nombre de petites entreprises touchées : 4
Nombre d'années : 10 (2022 à 2031)
Année de base pour le calcul des coûts : 2020
Année de base de la valeur actualisée : 2021
Taux d'actualisation : 7 %

Tableau 1 : Coûts administratifs

Coûts administratifs	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Coûts administratifs (toutes les petites entreprises)	398 $	2 793 $
Coûts administratifs par petite entreprise	99 $	698 $

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique au projet de décret puisqu'il y a une augmentation progressive du fardeau administratif des entreprises et que la proposition est considérée comme un « AJOUT » en vertu de cette règle. On a déterminé trois activités administratives à accomplir par les intervenants à la suite du projet de décret, à savoir : tous devront se familiariser avec les nouvelles mesures de contrôle, certains intervenants devront soumettre un formulaire de préavis d'exportation et certains intervenants devront demander un permis d'exportation. On s'attend à ce que deux intervenants de taille moyenne ou grande soient tenus de soumettre une demande annuelle de permis d'exportation. On estime que le projet de décret entraînerait une augmentation des coûts administratifs moyens annualisés d'environ 908 $, soit 43 $ par entreprise[6].

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le projet de décret garantirait la conformité continue du Canada aux conventions de Rotterdam et de Stockholm. Les substances ajoutées à la LSEC sont interdites ou

[6] Conformément au *Règlement sur la réduction de la paperasse*, ces valeurs sont calculées sur une période de 10 ans et actualisées à 7 % en dollars de 2012. Le taux de rémunération des cadres qui se familiarisent avec les nouvelles exigences réglementaires en vertu du RESLSEC a été calculé à 49,81 $ l'heure pour 1,0 heure. Le taux de rémunération des employés techniques chargés de soumettre un formulaire de préavis d'exportation en moyenne quatre fois par an a été calculé à 36,39 $ l'heure. Pour les deux intervenants de taille moyenne ou grande qui devraient être tenus de présenter une demande annuelle de permis d'exportation, le taux de rémunération des employés techniques chargés de présenter une demande de permis a été calculé à 36,39 $ l'heure pour 1,0 heure.

proposed to be, prohibited or severely restricted domestically. The proposed Order would make these substances subject to the ESECLR, which set out, among other things, the conditions relative to the Rotterdam and Stockholm conventions. This regime allows Canada to implement its obligations under these conventions by collecting information required to be shared with Parties and by prohibiting exports that would be non-compliant.

Strategic environmental assessment

The proposed Order has been developed under Canada's Chemical Management Plan, a Government of Canada initiative aimed at reducing the risks posed by chemicals to Canadians and their environment. A strategic environmental assessment was completed in 2011 and concluded that regulatory policies developed under the Chemical Management Plan are expected to reduce the risks posed by toxic substances. This anticipated outcome is in line with the 2019-2022 Federal Sustainable Development Strategy goal of safe and healthy communities.

Gender-based analysis plus

No gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified for this proposal.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

The proposed Order would come into force on the day on which the *Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2022* come into force. The Department would undertake outreach activities to raise potential stakeholder awareness of the proposed Order and its associated requirements under the ESECLR.

The proposed Order would be made under CEPA, so enforcement officers would, when verifying compliance, apply the Compliance and Enforcement Policy for CEPA. The Policy sets out the range of possible enforcement responses to alleged violations. If an enforcement officer discovers an alleged violation following an inspection or investigation, the officer would choose the appropriate enforcement action based on the Policy.

The Department has an existing compliance promotion program associated with the current ESECLR to control exports, which helps exporters determine whether their export activity is subject to the ESECLR and what their obligations would be. The approach for the proposed Order would include updating the existing guidance document, updating the existing stakeholder database, responding to and tracking inquiries from stakeholders, and reviewing notices of proposed export and permit

sévèrement limitées sur le plan national, ou sont proposées de l'être. Le projet de décret soumettrait ces substances au RESLSEC qui énonce, entre autres, les conditions relatives aux conventions de Rotterdam et de Stockholm. Ce régime permet au Canada de s'acquitter de ses obligations en vertu de ces conventions en recueillant les renseignements qui doivent être communiqués aux parties et en interdisant les exportations qui ne seraient pas conformes.

Évaluation environnementale stratégique

Le projet de décret a été élaboré dans le cadre du Plan de gestion des produits chimiques, une initiative du gouvernement du Canada visant à réduire les risques que posent les substances chimiques pour les Canadiens et pour leur environnement. Une évaluation environnementale stratégique réalisée en 2011 a permis de conclure que les politiques réglementaires élaborées dans le cadre du Plan de gestion des produits chimiques devraient réduire les risques posés par les substances toxiques. Ce résultat prévu est conforme à l'objectif de la Stratégie fédérale de développement durable 2019-2022, « Collectivités sûres et en santé ».

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune incidence liée à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été relevée pour la présente proposition.

Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service

Le projet de décret entrerait en vigueur le jour de l'entrée en vigueur du *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2022)*. Le Ministère entreprendrait des activités de sensibilisation afin de faire connaître aux intervenants potentiels le projet de décret et les exigences connexes en vertu du RESLSEC.

Le projet de décret serait réalisé en vertu de la LCPE, et les agents d'application de la loi appliqueraient la Politique d'observation et d'application de la LCPE lors des vérifications de la conformité. Cette politique établit l'éventail des mesures d'application possibles en cas d'infractions présumées. Si un agent d'application de la loi découvre une infraction présumée à la suite d'une inspection ou d'une enquête, l'agent doit choisir la mesure d'application appropriée en fonction des politiques.

Le Ministère dispose d'un programme de promotion de la conformité associé à l'actuel RESLSEC pour contrôler les exportations, qui aide les exportateurs à déterminer si leur activité d'exportation est soumise au RESLSEC et quelles seraient leurs obligations. L'approche adoptée pour le projet de décret comprendrait la mise à jour du document d'orientation existant, la mise à jour de la base de données des intervenants, la réponse aux demandes de renseignements des intervenants et leur suivi, ainsi que

applications for completeness, accuracy and compliance with the ESECLR.

When the necessary conditions are met, an exporter should expect approval and issuance of an export permit under the ESECLR within 10 working days of the receipt of the completed permit application. An exporter should expect acknowledgment of a notice of proposed export within 10 working days of the receipt of the completed notice. The Department would track its performance against the aforementioned service standards.

The performance of the proposed Order would be measured and evaluated through specific outcomes developed in 2018 as part of the implementation strategy for the ECL and ESECLR. The performance of the ECL and ESECLR is assessed annually according to the program evaluation plan. Regular review and evaluation of these performance indicators will allow the Department to evaluate the performance of the ECL and ESECLR in reaching the intended targets.

Contacts

Nicole Folliet
Director
Chemical Production Division
Department of the Environment
351 Saint-Joseph Boulevard, 19th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: sec-ecs@ec.gc.ca

Matthew Watkinson
Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Department of the Environment
200 Sacré-Cœur Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: ec.darv-ravd.ec@ec.gc.ca

l'examen des formulaires de préavis d'exportation et des demandes de permis pour en vérifier l'exhaustivité, l'exactitude et la conformité au RESLSEC.

Lorsque les conditions nécessaires sont remplies, un exportateur devrait recevoir un avis favorable et l'attribution d'un permis d'exportation en vertu du RESLSEC dans les 10 jours ouvrables suivant la réception de la demande de permis. Un exportateur devrait recevoir un accusé de réception d'un formulaire de préavis d'exportation dans les 10 jours ouvrables suivant la réception du formulaire dûment rempli. Le Ministère assurerait le suivi de son rendement par rapport aux normes de service susmentionnées.

Le rendement du projet de décret serait mesuré et évalué au moyen de résultats précis élaborés en 2018 dans le cadre de la stratégie de mise en œuvre de la LSEC et du RESLSEC. Le rendement de la LSEC et du RESLSEC est évalué annuellement conformément au plan d'évaluation du programme. L'examen et l'évaluation périodiques de ces indicateurs de rendement permettront au Ministère d'évaluer le rendement de la LSEC et du RESLSEC pour ce qui est d'atteindre les objectifs prévus.

Personnes-ressources

Nicole Folliet
Directrice
Division de la production des produits chimiques
Ministère de l'Environnement
351, boulevard Saint-Joseph, 19e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : sec-ecs@ec.gc.ca

Matthew Watkinson
Directeur
Division de l'analyse réglementaire et de l'évaluation
Ministère de l'Environnement
200, boulevard Sacré-Cœur
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : ec.darv-ravd.ec@ec.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 332(1)[a] of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[b], that the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to section 100 of that Act, propose to make the annexed *Order Amending Schedule 3 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

[a] S.C. 2004, c. 15, s. 31
[b] S.C. 1999, c. 33

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)[a] de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[b], que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé, en vertu de l'article 100 de cette loi, se proposent de prendre le *Décret modifiant l'annexe 3 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ci-après.

[a] L.C. 2004, ch. 15, art. 31
[b] L.C. 1999, ch. 33

Any person may, within 75 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Order or, within 60 days after the date of publication of this notice, file with that Minister a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to the Chemical Production Division, Environmental Protection Branch, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3 tel.: 819-938-4228; fax: 819-938-4218; email: sec-ecs@ec.gc.ca).

A person who provides information to the Minister of the Environment may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Gatineau, March 23, 2022

Steven Guilbeault
Minister of the Environment

Ottawa, March 23, 2022

Jean-Yves Duclos
Minister of Health

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l'Environnement, dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de décret ou, dans les soixante jours suivant cette date, un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à la Division de la production des produits chimiques, Direction générale de la protection de l'environnement, ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3 (tél. : 819-938-4228; téléc. : 819-938-4218; courriel : sec-ecs@ec.gc.ca).

Quiconque fournit des renseignements au ministre peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l'article 313 de cette loi.

Gatineau, le 23 mars 2022

Le ministre de l'Environnement
Steven Guilbeault

Ottawa, le 23 mars 2022

Le ministre de la Santé
Jean-Yves Duclos

Order Amending Schedule 3 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999

Amendments

1 Items 2 and 3 of Part 1 of Schedule 3 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[1] are replaced by the following:

2 Polybrominated biphenyls that have the molecular formula $C_{12}H_{(10-n)}Br_n$ in which "n" is greater than 2, including

(a) Hexabromobiphenyl (CAS 36355-01-8)

(b) Octabromobiphenyl (CAS 27858-07-7)

(c) Decabromobiphenyl (CAS 13654-09-6)

3 Polychlorinated terphenyls that have the molecular formula $C_{18}H_{(14-n)}Cl_n$ in which "n" is greater than 2 (CAS 61788-33-8)

[1] S.C. 1999, c. 33

Décret modifiant l'annexe 3 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Modifications

1 Les articles 2 et 3 de la partie 1 de l'annexe 3 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[1] sont remplacés par ce qui suit :

2 Les biphényles polybromés dont la formule moléculaire est $C_{12}H_{(10-n)}Br_n$, où « n » est plus grand que 2, notamment :

a) Hexabromobiphényl (CAS 36355-01-8)

b) Octabromobiphényl (CAS 27858-07-7)

c) Decabromobiphényl (CAS 13654-09-6)

3 Les terphényles polychlorés dont la formule moléculaire est $C_{18}H_{(14-n)}Cl_n$, où « n » est plus grand que 2 (CAS 61788-33-8)

[1] L.C. 1999, ch. 33

2 Item 6 of Part 1 of Schedule 3 to the Act is replaced by the following:

6 Phosphamidon (2-chloro-2-diethylcarbamoyl-1-methylvinyl dimethyl phosphate) (CAS 13171-21-6) and its isomers

(a) (Z)-isomer (CAS 23783-98-4)

(b) (E)-isomer (CAS 297-99-4)

3 Item 8 of Part 1 of Schedule 3 to the Act is replaced by the following:

8 2,3,4,5-bis(2-butylene)tetrahydro-2-furaldehyde (CAS 126-15-8)

4 Item 9 of Part 2 of Schedule 3 to the Act is replaced by the following:

9 Dinoseb (CAS 88-85-7) and its salts and esters

5 Item 16 of Part 2 of Schedule 3 to the French version of the Act is replaced by the following:

16 Composés du mercure, notamment les composés inorganiques et les composés du type alkylmercure, alkyloxyalkyle et arylmercure

6 Item 17 of Part 2 of Schedule 3 to the Act is replaced by the following:

17 Pentachlorophenol (CAS 87-86-5) and its salts and esters

7 Item 29 of Part 2 of Schedule 3 to the Act is replaced by the following:

29 Dinitro-ortho-cresol (DNOC) (CAS 534-52-1) and its salts, including

(a) DNOC-ammonium (CAS 2980-64-5)

(b) DNOC-potassium (CAS 5787-96-2)

(c) DNOC-sodium (CAS 2312-76-7)

8 Item 34 of Part 2 of Schedule 3 to the Act is replaced by the following:

34 Endosulfan (CAS 115-29-7) and its isomers

(a) Alpha-endosulfan (CAS 959-98-8)

(b) Beta-endosulfan (CAS 33213-65-9)

9 The portion of item 35 of Part 2 of Schedule 3 to the Act before paragraph (a) is replaced by the following:

35 Perfluorooctane sulfonate and its salts and compounds that contain one of the following groups: $C_8F_{17}SO_2$, $C_8F_{17}SO_3$ or $C_8F_{17}SO_2N$, including

2 L'article 6 de la partie 1 de l'annexe 3 de la même loi est remplacé par ce qui suit :

6 Phosphamidon (phosphate de 2-chloro-2-(diéthylecarbamoyl)-1 méthylvinyle et de diméthyle) (CAS 13171-21-6) et ses isomères :

a) Isomère (Z) (CAS 23783-98-4)

b) Isomère (E) (CAS 297-99-4)

3 L'article 8 de la partie 1 de l'annexe 3 de la même loi est remplacé par ce qui suit :

8 Bis (butylène-2)tétrahydro-2,3,4,5 furfural (CAS 126-15-8)

4 L'article 9 de la partie 2 de l'annexe 3 de la même loi est remplacé par ce qui suit :

9 Dinosèbe (CAS 88-85-7) et ses sels et esters

5 L'article 16 de la partie 2 de l'annexe 3 de la version française de la même loi est remplacé par ce qui suit :

16 Composés du mercure, notamment les composés inorganiques et les composés du type alkylmercure, alkyloxyalkyle et arylmercure

6 L'article 17 de la partie 2 de l'annexe 3 de la même loi est remplacé par ce qui suit :

17 Pentachlorophénol (CAS 87-86-5) et ses sels et esters

7 L'article 29 de la partie 2 de l'annexe 3 de la même loi est remplacé par ce qui suit :

29 Dinitro-ortho-crésol (DNOC) (CAS 534-52-1) et ses sels, notamment :

a) DNOC-ammonium (CAS 2980-64-5)

b) DNOC-potassium (CAS 5787-96-2)

c) DNOC-sodium (CAS 2312-76-7)

8 L'article 34 de la partie 2 de l'annexe 3 de la même loi est remplacé par ce qui suit :

34 Endosulfan (CAS 115-29-7) et ses isomères :

a) Alpha-endosulfan (CAS 959-98-8)

b) Bêta-endosulfan (CAS 33213-65-9)

9 Le passage de l'article 35 de la partie 2 de l'annexe 3 de la même loi précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

35 Le sulfonate de perfluorooctane, ses sels et les composés qui contiennent un des groupements $C_8F_{17}SO_2$, $C_8F_{17}SO_3$ ou $C_8F_{17}SO_2N$, notamment :

10 Part 2 of Schedule 3 to the Act is amended by adding the following in numerical order:

36 Hexabromocyclododecane, which has the molecular formula $C_{12}H_{18}Br_6$ (CAS 25637-99-4), including

(a) 1,2,5,6,9,10-hexabromocyclododecane (CAS 3194-55-6)

(b) Alpha-hexabromocyclododecane (CAS 134237-50-6)

(c) Beta-hexabromocyclododecane (CAS 134237-51-7)

(d) Gamma-hexabromocyclododecane (CAS 134237-52-8)

37 Phorate (CAS 298-02-2)

11 Item 18 of Part 3 of Schedule 3 to the Act is repealed.

12 Part 3 of Schedule 3 to the Act is amended by adding the following in numerical order:

21 Perfluorooctanoic acid, which has the molecular formula $C_7F_{15}CO_2H$, and its salts and compounds that consist of a perfluorinated alkyl group that has the molecular formula C_nF_{2n+1} in which n = 7 or 8 and that is directly bonded to any chemical moiety other than a fluorine, chlorine or bromine atom

22 Perfluorocarboxylic acids that have the molecular formula $C_nF_{2n+1}CO_2H$ in which $8 \leq n \leq 20$, and their salts and compounds that consist of a perfluorinated alkyl group that has the molecular formula C_nF_{2n+1} in which $8 \leq n \leq 20$ and that is directly bonded to any chemical moiety other than a fluorine, chlorine or bromine atom

23 Polybrominated diphenyl ethers that have the molecular formula $C_{12}H_{(10-n)}Br_nO$ in which $4 \leq n \leq 10$, including

(a) Tetrabromodiphenyl ether (CAS 40088-47-9)

(b) Pentabromodiphenyl ether (CAS 32534-81-9)

(c) Hexabromodiphenyl ether (CAS 36483-60-0)

(d) Heptabromodiphenyl ether (CAS 68928-80-3)

(e) Decabromodiphenyl ether (CAS 1163-19-5)

10 La partie 2 de l'annexe 3 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

36 Hexabromocyclododécane, dont la formule moléculaire est $C_{12}H_{18}Br_6$ (CAS 25637-99-4), notamment :

a) 1,2,5,6,9,10-hexabromocyclododécane (CAS 3194-55-6)

b) Alpha-hexabromocyclododécane (CAS 134237-50-6)

c) Bêta-hexabromocyclododécane (CAS 134237-51-7)

d) Gamma-hexabromocyclododécane (CAS 134237-52-8)

37 Phorate (CAS 298-02-2)

11 L'article 18 de la partie 3 de l'annexe 3 de la même loi est abrogé.

12 La partie 3 de l'annexe 3 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

21 Acide pentadécafluorooctanoïque, dont la formule moléculaire est $C_7F_{15}CO_2H$, ses sels et les composés constitués d'un groupement alkyle perfluoré dont la formule moléculaire est C_nF_{2n+1}, où n = 7 ou 8, et qui est directement lié à une entité chimique autre qu'un atome de fluor, de chlore ou de brome

22 Les acides perfluorocarboxyliques dont la formule moléculaire est $C_nF_{2n+1}CO_2H$, où $8 \leq n \leq 20$, leurs sels et les composés constitués d'un groupement alkyle perfluoré dont la formule moléculaire est C_nF_{2n+1}, où $8 \leq n \leq 20$, et qui est directement lié à une entité chimique autre qu'un atome de fluor, de chlore ou de brome

23 Les polybromodiphényléthers dont la formule moléculaire est $C_{12}H_{(10-n)}Br_nO$, où $4 \leq n \leq 10$, notamment :

a) Tétrabromodiphényléther (CAS 40088-47-9)

b) Pentabromodiphényléther (CAS 32534-81-9)

c) Hexabromodiphényléther (CAS 36483-60-0)

d) Heptabromodiphényléther (CAS 68928-80-3)

e) Décabromodiphényléther (CAS 1163-19-5)

24 1,4:7,10-Dimethanodibenzo[a,e]cyclooctene, 1,2,3,4,7,8,9,10,13,13,14,14-dodecachloro-1,4,4a,5,6,6a,7,10,10a,11,12,12a-dodecahydro-, which has the molecular formula $C_{18}H_{12}Cl_{12}$ (CAS 13560-89-9)

25 Benzene, 1,1′-(1,2-ethanediyl)bis[2,3,4,5,6-pentabromo-, which has the molecular formula $C_{14}H_4Br_{10}$ (CAS 84852-53-9)

26 Ferbam (CAS 14484-64-1)

Coming into Force

13 This Order comes into force on the day on which the *Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2022* come into force, but if it is registered after that day, it comes into force on the day on which it is registered.

24 1,6,7,8,9,14,15,16,17,17,18,18-Dodécachloropentacyclo [12.2.1.1^{6,9}.0^{2,13}.0^{5,10}]octadéca-7,15-diène, dont la formule moléculaire est $C_{18}H_{12}Cl_{12}$ (CAS 13560-89-9)

25 1,1′-(Éthane-1,2-diyl) bis[pentabromobenzène], dont la formule moléculaire est $C_{14}H_4Br_{10}$ (CAS 84852-53-9)

26 Ferbame (CAS 14484-64-1)

Entrée en vigueur

13 Le présent décret entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur du *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2022)*, ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2022

Statutory authority
Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring departments
Department of the Environment
Department of Health

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations.*)

Executive summary

Issues: Scientific risk assessments conducted by the Government of Canada concluded that Dechlorane plus[1] (DP), decabromodiphenyl[2] ethane (DBDPE), perfluorooctane sulfonate, its salts and its precursors[3] (PFOS), perfluorooctanoic acid[4], its salts and its precursors[5] (PFOA), hexabromocyclododecane[6] (HBCD), polybrominated diphenyl ethers[7] (PBDEs) and long-chain perfluorocarboxylic acids[8], their salts and their precursors[9] (LC-PFCAs) have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity. Therefore, these substances were added, or are proposed to be added, to the List of Toxic Substances in Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA). Additional measures are needed to restrict DP and DBDPE and further restrict the other five substances in order to meet the environmental objective of reducing concentrations of

1 1,4:7,10-Dimethanodibenzo[a,e]cyclooctene, 1,2,3,4,7,8,9,10,13,13,14,14-dodecachloro-1,4,4a,5,6,6a,7,10,10a,11,12,12a-dodecahydro-, which has the molecular formula $C_{18}H_{12}Cl_{12}$
2 Benzene, 1,1′-(1,2-ethanediyl)bis [2,3,4,5,6- pentabromo-, which has the molecular formula $C_{14}H_4Br_{10}$
3 Compounds that contain one of the following groups: $C_8F_{17}SO_2$, $C_8F_{17}SO_3$ or $C_8F_{17}SO_2N$
4 With molecular formula $C_7F_{15}CO_2H$
5 Compounds that consist of a perfluorinated alkyl group that has the molecular formula C_nF_{2n+1} in which n = 7 or 8 and that is directly bonded to any chemical moiety other than a fluorine, chlorine or bromine atom
6 With molecular formula $C_{12}H_{18}Br_6$
7 With molecular formula $C_{12}H_{(10-n)}Br_nO$ in which $4 \leq n \leq 10$
8 With molecular formula $C_nF_{2n+1}CO_2H$ in which $8 \leq n \leq 20$
9 Compounds that consist of a perfluorinated alkyl group that has the molecular formula C_nF_{2n+1} in which $8 \leq n \leq 20$ and that is directly bonded to any chemical moiety other than a fluorine, chlorine or bromine atom

Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2022)

Fondement législatif
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Ministères responsables
Ministère de l'Environnement
Ministère de la Santé

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.*)

Résumé

Enjeux : Les évaluations scientifiques des risques menées par le gouvernement du Canada ont conclu que le Déchlorane plus[1] (DP), le décabromodiphényléthane[2] (DBDPE), le sulfonate de perfluorooctane, ses sels et ses précurseurs[3] (SPFO), l'acide pentadécafluorooctanoïque[4], ses sels et ses précurseurs[5] (APFO), l'hexabromocyclododécane[6] (HBCD), les polybromodiphényléthers[7] (PBDE) et les acides perfluorocarboxyliques à longue chaîne[8], leurs sels et leurs précurseurs[9] (APFC à LC) ont ou pourraient avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sa diversité biologique. Par conséquent, ces substances ont été ajoutées ou sont proposées d'être ajoutées à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE]. Des mesures supplémentaires sont nécessaires pour restreindre le DP et le

1 1,6,7,8,9,14,15,16,17,17,18,18-Dodécachloropentacyclo [12.2.1.16,9.02,13.05,10]octadéca-7,15-diène, dont la formule moléculaire est $C_{18}H_{12}Cl_{12}$
2 1,1′-(Éthane-1,2-diyl)bis[pentabromobenzène], dont la formule moléculaire est $C_{14}H_4Br_{10}$
3 Composés qui contiennent un des groupements suivants : $C_8F_{17}SO_2$, $C_8F_{17}SO_3$ ou $C_8F_{17}SO_2N$
4 Avec la formule moléculaire $C_7F_{15}CO_2H$
5 Composés constitués d'un groupe alkyle perfluoré dont la formule moléculaire est C_nF_{2n+1}, où n = 7 ou 8, et qui est directement lié à une entité chimique autre qu'un atome de fluor, de chlore ou de brome
6 Avec la formule moléculaire $C_{12}H_{18}Br_6$
7 Avec la formule moléculaire $C_{12}H_{(10-n)}Br_nO$, avec $4 \leq n \leq 10$
8 Avec la formule moléculaire $C_nF_{2n+1}CO_2H$, avec $8 \leq n \leq 20$
9 Composés constitués d'un groupe alkyle perfluoré dont la formule moléculaire est C_nF_{2n+1}, où $8 \leq n \leq 20$, et qui est directement lié à une entité chimique autre qu'un atome de fluor, de chlore ou de brome

these substances in the Canadian environment to the greatest extent practicable.

Description: The proposed *Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2022* (the proposed Regulations) would repeal and replace the *Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2012* (current Regulations) and introduce restrictions on the manufacture, use, sale and import of DP and DBDPE, and products containing these substances. The proposed Regulations would also further restrict the manufacture, use, sale and import of PFOS, PFOA, LC-PFCAs, HBCD and PBDEs, and products containing these substances, which are already prohibited, with some exemptions, under the current Regulations.

Rationale: It is expected that the proposed Regulations will result in an improvement in environmental quality by contributing to a reduction of these substances and ultimately their releases to the environment over time. For example, the proposed Regulations would help the Government of Canada in meeting its commitments under the Whales Initiative by addressing threats to the Southern Resident Killer Whale and St. Lawrence Estuary Beluga, which are both endangered. The preservation of both species is valuable to Canadian society, particularly Indigenous people who have cultural and spiritual connections to these whales. Preservation of these species is also beneficial to the Canadian tourism industry.

The proposed Regulations would position Canada to ratify and implement amendments to the Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants (POPs) [Stockholm Convention], which include listings of PFOA and PBDEs in Annex A, and the amended listing of PFOS in Annex B. As of 2025, the proposed Regulations would also align with the listing of HBCD in Annex A.

The feedback received from consultations with stakeholders have been considered during the drafting of the proposed Regulations. Based on this feedback, specific exemptions are being proposed that take into account socio-economic factors, the lack of suitable alternatives, consideration of the international context and risks to the environment. These time-limited exemptions would provide time for industry to transition to alternatives, taking into consideration the life cycle of product development, as well as safety standards.

DBDPE et restreindre davantage les cinq autres substances afin d'atteindre l'objectif environnemental de réduire le plus possible les concentrations de ces substances dans l'environnement canadien.

Description : Le projet de *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2022)* [le projet de règlement] abrogerait et remplacerait le *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2012)* [règlement actuel] et introduirait des restrictions sur la fabrication, l'utilisation, la vente et l'importation de DP et de DBDPE, et des produits contenant ces substances. Le projet de règlement restreindrait également davantage la fabrication, l'utilisation, la vente et l'importation du SPFO, de l'APFO, des APFC à LC, de l'HBCD et des PBDE, et des produits qui contiennent ces substances, qui sont déjà interdites, avec certaines exemptions, en vertu du règlement actuel.

Justification : Il est attendu que le projet de règlement entraînera une amélioration de la qualité de l'environnement en contribuant à une réduction de ces substances et, en fin de compte, de leurs rejets dans l'environnement au fil du temps. Par exemple, le projet de règlement aiderait le gouvernement du Canada à remplir ses engagements dans le cadre de l'Initiative de protection des baleines en s'attaquant aux menaces qui pèsent sur l'épaulard résidant du Sud et le béluga de l'estuaire du Saint-Laurent, deux espèces en voie de disparition. La préservation de ces deux espèces est précieuse pour la société canadienne, particulièrement pour les peuples autochtones qui ont des liens culturels et spirituels avec ces baleines. La préservation de ces espèces est également bénéfique pour l'industrie touristique canadienne.

Le projet de règlement positionnerait le Canada pour ratifier et mettre en œuvre des modifications à la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants (POP) [Convention de Stockholm], qui comprennent l'inscription de l'APFO et des PBDE à l'annexe A et l'inscription modifiée du SPFO à l'annexe B. À compter de 2025, le projet de règlement s'harmoniserait également avec l'inscription de l'HBCD à l'annexe A.

Les commentaires reçus lors des consultations avec les intervenants ont été pris en compte lors de l'élaboration du projet de règlement. Sur la base de ces commentaires, des exemptions spécifiques sont proposées qui tiennent compte de facteurs socio-économiques, de l'absence de solutions de rechange appropriées, de la prise en compte du contexte international et des risques pour l'environnement. Ces exemptions limitées dans le temps donneraient à l'industrie le temps de passer à des solutions de rechange, en tenant compte du cycle de vie du développement des produits, ainsi que des normes de sécurité.

Issues

Screening assessments conducted between 2006 and 2012 under the Chemicals Management Plan concluded that the following substances are toxic to the environment under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA) and they were added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 to CEPA:

- perfluorooctane sulfonate, its salts and its precursors (PFOS);
- perfluorooctanoic acid, its salts and its precursors (PFOA);
- long-chain perfluorocarboxylic acids, their salts and their precursors (LC-PFCAs);
- hexabromocyclododecane (HBCD); and
- polybrominated diphenyl ethers (PBDEs).

The assessments also determined that these substances take a long time to break down in the environment and can accumulate in organisms. The *Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2012* (the current Regulations) prohibit the manufacture, use, sale and import of these substances and products containing them, with a limited number of exemptions. However, additional action is needed to further restrict these five substances in order to meet the environmental objective of reducing concentrations of these substances in the Canadian environment to the greatest extent practicable.

Screening assessment reports that were published in 2019 by the Department of the Environment and the Department of Health concluded that Dechlorane plus or DPand decabromodiphenyl ethane or DBDPE are toxic to the environment as they can have harmful effects on Canada's environment and its biological diversity due to their presence in the environment. Due to the persistence and widespread occurrence of these substances in the environment, there is the potential for bioaccumulation of DP and of the transformation products of DBDPE in wildlife, such as whales and seals. These substances have therefore been proposed to be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 to CEPA.

Canada does not currently prohibit the manufacture, use, sale or import of DP and/or products containing DP. DBDPE is not listed on the *Domestic Substances List* and is subject to the New Substances Notifications regime. Under this regime, the manufacture, import and use of DBDPE are subject to notification by companies engaging in these activities. In addition, some restrictions apply in the form of Ministerial Conditions which limits the use of DBDPE as a flame retardant component in the manufacture of wire and cable coatings, thermoplastic parts, thermoplastic coatings, thermoset parts and thermoset coatings. However, the Ministerial Conditions

Enjeux

Il a été conclu dans des évaluations préalables réalisées entre 2006 et 2012 dans le cadre du Plan de gestion des produits chimiques que les substances mentionnées ci-après sont toxiques pour l'environnement en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE] et elles ont été ajoutées à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE *:*

- sulfonate de perfluorooctane, ses sels et ses précurseurs (SPFO);
- acide pentadécafluorooctanoïque, ses sels et ses précurseurs (APFO);
- acides perfluorocarboxyliques à longue chaîne, leurs sels et leurs précurseurs (APFC à LC);
- hexabromocyclododécane (HBCD);
- polybromodiphényléthers (PBDE).

Les évaluations ont également déterminé que ces substances mettent beaucoup de temps à se décomposer dans l'environnement et peuvent s'accumuler dans les organismes. Le *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2012)* [le règlement actuel] interdit la fabrication, l'utilisation, la vente et l'importation de certaines substances toxiques, et des produits qui en contiennent, sauf un nombre limité d'exemptions. Toutefois, des mesures supplémentaires sont nécessaires pour restreindre davantage ces cinq substances afin d'atteindre l'objectif environnemental de réduire le plus possible leurs concentrations dans l'environnement canadien.

Il a été conclu dans les rapports d'évaluation préalable publiés en 2019, par le ministère de l'Environnement et le ministère de la Santé, que le Déchlorane plus ou DP et le décabromodiphényléthane ou DBDPE sont toxiques pour l'environnement puisqu'ils peuvent avoir des effets nocifs sur l'environnement canadien et sa diversité biologique en raison de leur présence dans l'environnement. En raison de la persistance et de la présence généralisée de ces substances dans l'environnement, il est possible que le DP et des produits de transformation du DBDPE soient bioaccumulés par des espèces fauniques comme les baleines et les phoques. Il est donc proposé d'ajouter ces substances à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE.

Le Canada n'interdit pas actuellement la fabrication, l'utilisation, la vente ou l'importation du DP et/ou de produits qui en contiennent. Le DBDPE ne figure pas sur la *Liste intérieure* et est assujetti au régime de déclarations des nouvelles substances. Sous ce régime, la fabrication, l'importation et l'utilisation de DBDPE sont assujettis à une déclaration par les entreprises exerçant ces activités. De plus, certaines restrictions s'appliquent sous forme de conditions ministérielles qui limitent l'utilisation du DBDPE pour une utilisation comme composant ignifuge pour la fabrication de revêtements de câbles et de fils, de pièces thermoplastiques, de revêtements

do not apply to all companies equally. While under subsection 3(1) of CEPA, "manufactured items" are excluded from the definition of substance for the purposes of the New Substances Notifications regime of CEPA, section 3.2 of the Guidance Document for the Notification and Testing of New Chemicals and Polymers sets out that where a substance is intended to be released from a manufactured item, the substance may be subject to notification. The release of a substance is considered to be intended if it occurs during the use of the manufactured item and the release contributes to a function of the manufactured item. Therefore, current measures for DBDPE are not consistent across industry. Since products containing DP and DBDPE are imported, manufactured, sold and used in Canada, these substances continue to enter the environment from a variety of sources. Therefore, there is a need to implement additional risk management measures for DP and DBDPE.

Finally, the current Regulations are difficult for regulated parties, stakeholders and the public to understand as information related to specific substances is found in multiple parts of the Regulations and schedules. The proposed Regulations aim to simplify and to clarify the intention of the current Regulations.

Background

The Chemicals Management Plan is a Government of Canada initiative that assesses and manages the risks associated with chemical substances that may be harmful to the environment and/or human health. The Regulations are one of the risk management instruments used under the Chemicals Management Plan and the Toxic Substances Management Policy to help reduce these risks. The substances prohibited by the Regulations are among the most harmful: they have been declared toxic to the environment and/or human health under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA) and are generally persistent and bioaccumulative.

The current Regulations prohibit the manufacture, use, sale, offer for sale and import of certain toxic substances and products containing them, with a limited number of exemptions. They were first published in 1996, consolidating three regulations that prohibited Mirex, polychlorinated terphenyls (PCT) and polybrominated biphenyls (PBB), and adding bis(chloromethyl) ether (BCME) and chloromethyl methyl ether (CMME). Over the years, the Regulations have been either amended or repealed and replaced eight times to add or remove substances or to remove exemptions. There are currently 26 substances (including groups of substances) listed to the Regulations.

thermoplastiques, de pièces thermodurcissables et de revêtements thermodurcissables. Toutefois, les conditions ministérielles ne s'appliquent pas de la même manière à toutes les entreprises. Alors qu'en vertu du paragraphe 3(1) de la LCPE, les « articles manufacturés » sont exclus de la définition de substance aux fins du régime de déclarations des nouvelles substances de la LCPE, la partie 3.2 des Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères stipule que lorsqu'une substance est destinée à être rejetée d'un article manufacturé, la substance peut être assujettie aux exigences de déclaration. Le rejet d'une substance est considéré être prévu lorsqu'il survient pendant l'utilisation de l'article manufacturé et que le rejet contribue à une fonction de l'article manufacturé. Par conséquent, les mesures actuelles relatives au DBDPE ne sont pas uniformes au sein de l'industrie. Puisque les produits contenant du DP et du DBDPE sont importés, fabriqués, vendus et utilisés au Canada, ces substances continuent de pénétrer dans l'environnement à partir de diverses sources. Il est donc nécessaire de mettre en œuvre des mesures supplémentaires de gestion des risques pour le DP et le DBDPE.

Enfin, la compréhension du règlement actuel est difficile pour les parties réglementées, les intervenants et le public, puisque les renseignements sur des substances spécifiques se trouvent à plusieurs endroits dans le Règlement et les annexes. Le projet de règlement vise à simplifier et à clarifier l'intention du règlement actuel.

Contexte

Le Plan de gestion des produits chimiques est une initiative du gouvernement du Canada qui permet d'évaluer et de gérer les risques associés aux substances chimiques qui peuvent être nocives pour l'environnement et/ou la santé humaine. Le Règlement est l'un des instruments de gestion des risques utilisés dans le cadre du Plan de gestion des produits chimiques et de la Politique de gestion des substances toxiques pour aider à réduire ces risques. Les substances interdites par le Règlement sont parmi les plus nocives. Elles ont été déclarées toxiques pour l'environnement et/ou la santé humaine en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE] et sont généralement persistantes et bioaccumulables.

Le règlement actuel interdit la fabrication, l'utilisation, la vente, la mise en vente et l'importation de certaines substances toxiques, et des produits qui en contiennent, sauf un nombre limité d'exemptions. Il a été publié pour la première fois en 1996, regroupant trois règlements qui interdisaient le Mirex, les triphényles polychlorés (PCT) et les biphényles polybromés (PBB), et ajoutant l'éther bis(chlorométhylique) [BCME] et l'oxyde de chlorométhyle et de méthyle (CMME). Au fil des ans, le Règlement a été soit modifié, soit abrogé et remplacé à huit reprises afin d'ajouter ou de retirer des substances ou de retirer des exemptions. Il y a actuellement 26 substances

Scientific risk assessments conducted between 2006 and 2012 concluded that PFOS, PFOA, HBCD, PBDEs and LC-PFCAs have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity. Therefore, these substances are toxic to the environment and were added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 to CEPA. In 2016, the current Regulations were amended to prohibit the manufacture, use, sale, offer for sale and import of PFOS, PFOA, HBCD, PBDEs and LC-PFCAs, with a limited number of exemptions. Both PFOS and PBDEs had been previously controlled, since 2008, under stand-alone regulations that were repealed when the more stringent current Regulations came into force.

Screening assessments have concluded that Dechlorane Plus (DP) and decabromodiphenyl ethane (DBDPE) meet the toxicity criteria under paragraph 64(a) of CEPA, as they are entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity. On June 29, 2019, a proposed Order was published in the *Canada Gazette*, Part I, that would add DP and DBDPE to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA.

PFOS, PFOA and LC-PFCAs have water, oil, dirt and grease repellant properties and can be found in a variety of products including personal care products, cleaning products, and surface treatments for textiles, upholstery, leather, automotive parts, carpet and paper products, and packaging. They can also be found in aqueous film-forming foam (AFFF) used in firefighting, specifically fuel fires, and electrical and electronic equipment such as semi-conductors.

HBCD and PBDEs are flame retardants used in commercial applications and products available to consumers. HBCD was used primarily in polystyrene foam insulation in the building industry. However, it has also been used in other products including textiles (upholstered furniture, upholstered seating in transportation, wall coverings and draperies), paints, adhesives and polymers contained in electronic equipment. PBDEs have been used in a wide range of products used by consumers (such as residential upholstered furniture foam, automotive parts, aerospace parts, appliances, and electrical and electronic equipment) and in building and automobile materials. Other uses identified for PBDEs included textiles, adhesives and sealants, rubber products and coatings.

(y compris des groupes de substances) inscrites dans le Règlement.

Il a été conclu dans des évaluations scientifiques des risques réalisées entre 2006 et 2012 que le SPFO, l'APFO, l'HBCD, les PBDE et les APFC à LC ont ou pourraient avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sa diversité biologique. En conséquence, ces substances sont toxiques pour l'environnement et elles ont été ajoutées à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE. En 2016, le règlement actuel a été modifié afin d'interdire la fabrication, l'utilisation, la vente, la mise en vente et l'importation du SPFO, de l'APFO, de l'HBCD, des PBDE et des APFC à LC, sauf un nombre limité d'exemptions. Depuis 2008, il existait des contrôles relatifs au SPFO et aux PBDE en vertu de règlements distincts, qui ont été abrogés quand le règlement actuel plus strict est entré en vigueur.

Des évaluations préalables ont conclu que le Déchlorane Plus (DP) et le décabromodiphényléthane (DBDPE) répondent aux critères de toxicité de l'alinéa 64a) de la LCPE, car ils pénètrent ou peuvent pénétrer dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou la diversité biologique. Le 29 juin 2019, un projet de décret a été publié dans Partie I de la *Gazette du Canada*, qui ajouterait le DP et le DBDPE à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE.

Le SPFO, l'APFO et les APFC à LC ont des propriétés résistantes à l'eau, aux huiles, à la saleté et aux graisses et peuvent être présents dans une variété de produits dont des produits de soins personnels, des produits de nettoyage et des produits de traitement de surface pour les textiles, le rembourrage, le cuir, les pièces pour automobile, les tapis et les produits en papier, et les emballages. Ils peuvent aussi être présents dans des mousses à formation de pellicule aqueuse (mousses AFFF) utilisées pour combattre les incendies, en particulier les feux de combustibles, et dans de l'équipement électrique ou électronique comme les semi-conducteurs.

L'HBCD et les PBDE sont des substances ignifuges utilisées dans des produits commerciaux et des produits de consommation. L'HBCD a été utilisé principalement dans l'isolation de mousse de polystyrène par l'industrie du bâtiment. Toutefois, il a aussi été utilisé dans d'autres produits dont des textiles (rembourrage d'ameublement, rembourrage de sièges pour le transport, revêtements et draperie pour les murs), peintures, adhésifs et polymères contenus dans l'équipement électronique. Les PBDE ont été utilisés dans une large gamme de produits utilisés par les consommateurs (tels que la mousse pour rembourrage d'ameublement résidentiel, des pièces pour automobile, des pièces pour l'aérospatial, des appareils électroménagers et de l'équipement électrique et électronique) et dans

DBDPE and DP are additive flame retardants that are currently marketed as an alternative or replacement for PBDEs, specifically, decabromodiphenyl ether (decaBDE), in some applications. DBDPE is used in a wide variety of products, such as plastic and rubber materials, electrical and electronic equipment (EEE), automobiles, adhesives and sealants. DP is used in products that may include wire and cable jacketing, electronics, appliances, automobiles, hard plastic connectors, and plastic roofing materials.

All of these substances are generally released into the environment from a variety of sources including the use and disposal of products available to consumers, in wastewater resulting from the cleaning and washing of articles containing these substances, and from manufacturing facilities, including those sources abroad through long-range transport.

Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants (POPs)

The current Regulations are one of the main instruments through which the Government of Canada meets its obligations under the Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants (POPs) [the Stockholm Convention]. The objective of the Stockholm Convention is to protect human health and the environment from POPs by eliminating and/or restricting them. POPs are substances that are toxic, accumulate in living organisms, remain in the environment for long periods of time and are subject to long-range transport. There are now 184 Parties to the Stockholm Convention.

The current Regulations prohibit the manufacture, use, sale, offer for sale and import of most industrial substances that are listed as POPs in the Stockholm Convention, such as short-chain chlorinated paraffins (known as short-chain chlorinated alkanes, or SCCAs, in Canada); polychlorinated naphthalenes; PFOS; PFOA; dichlorodiphenyltrichloroethane, also known as DDT; HBCD and PBDEs. However, not all substances that are prohibited under the current Regulations are listed to the Stockholm Convention.

Due to the tendency of POPs to migrate long distances and accumulate in northern climates, Canada is particularly

des matériaux de construction et pour automobile. Les autres utilisations identifiées pour les PBDE incluent des textiles, des adhésifs et produits d'étanchéité, des produits en caoutchouc et des revêtements.

Le DBDPE et le DP sont des additifs ignifuges qui sont actuellement commercialisés comme un remplacement ou une solution de rechange des PBDE, en particulier, le décabromodiphényléther (décaBDE), dans certaines applications. Le DBDPE est utilisé dans une grande variété de produits comme des matières plastiques et des caoutchoucs, de l'équipement électrique et électronique (EEE), des automobiles, des adhésifs et des produits d'étanchéité. Le DP est utilisé dans des produits tels que des revêtements de câbles et de fils, de l'électronique, des appareils électroménagers, des automobiles, des connecteurs en matière plastique dure et des matériaux de toiture en matière plastique.

Toutes ces substances sont généralement rejetées dans l'environnement à partir de diverses sources, dont l'utilisation et l'élimination de produits disponibles pour les consommateurs, les eaux usées résultant du nettoyage et du lavage d'articles contenant ces substances, et des installations de production, y compris les sources à l'étranger par suite de leur transport à grande distance.

Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants (POP)

Le règlement actuel est un des principaux instruments au moyen duquel le gouvernement du Canada satisfait à ses obligations dans le cadre de la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants (POP) [la Convention de Stockholm]. L'objectif de cette convention est de protéger la santé humaine et l'environnement contre les POP en les éliminant et/ou les restreignant. Les POP sont des substances toxiques qui s'accumulent dans les organismes vivants, restent dans l'environnement pendant de longues périodes et sont sujets au transport à grande distance. Il y a actuellement 184 Parties à la Convention de Stockholm.

Le règlement actuel interdit la fabrication, l'utilisation, la vente, la mise en vente et l'importation de la plupart des substances industrielles inscrites en tant que POP à la Convention de Stockholm, telles que les paraffines chlorées à chaîne courte (connues en tant qu'alcanes chlorés à chaîne courte, ou ACCC, au Canada), les naphtalènes polychlorés; le SPFO; l'APFO; le dichlorodiphényltrichloroéthane, aussi connu sous le nom DDT; l'HBCD et les PBDE. Toutefois, pas toutes les substances interdites en vertu du règlement actuel sont inscrites à la Convention de Stockholm.

En raison de la tendance des POP à migrer sur de longues distances et à s'accumuler dans les climats nordiques, le

impacted by these pollutants. While all Canadians are exposed to POPs, Canada's Indigenous and northern communities are at greater risk of POPs exposure due to a diet that relies on traditional foods. As a result, Canada played a significant leadership role in efforts to control POPs and in the development of this global treaty, and it was the first country to sign and ratify the Stockholm Convention in 2001. Canada is one of a limited number of countries that ratifies each individual substance listing. This means that, while most countries are automatically bound to eliminate or severely restrict listed substances, Canada can ratify once all risk management measures are in place.

Canada continue d'être particulièrement touché par ces polluants. Bien que tous les Canadiens soient exposés aux POP, les communautés autochtones et nordiques du Canada ont un plus grand risque d'exposition aux POP en raison de leur alimentation qui repose sur des aliments traditionnels. En conséquence, le Canada a joué un rôle significatif de premier plan relativement aux efforts visant à contrôler les POP et à l'élaboration de ce traité international et a été le premier pays à signer et ratifier la Convention de Stockholm en 2001. Le Canada est un des quelques pays qui ratifie individuellement chacune des inscriptions de substance. Ceci signifie que, bien que la plupart des pays se soient automatiquement engagés à éliminer ou sévèrement restreindre les substances inscrites, le Canada peut procéder à la ratification qu'une fois que toutes les mesures de gestion des risques sont en place.

Great Lakes Water Quality Agreement

The Government of Canada is also party to the Great Lakes Water Quality Agreement, which is a bilateral, legally binding agreement with the United States. One of the goals of this agreement is to reduce anthropogenic releases of certain chemicals throughout their entire life cycles. These chemicals have been designated as chemicals of mutual concern (CMCs) under the agreement, given that their presence throughout the Great Lakes Basin can harm wildlife, their habitats, and/or humans through various means. The parties have currently designated PFOS, PFOA, LC-PFCAs, HBCD and PBDEs, among other substances, as CMCs. Binational strategies have been published for HBCD (2017) and PBDEs (2019), and a Great Lakes strategy was published for PFOS, PFOA and LC-PFCAs on April 26, 2021, for public comment. These strategies guide the identification, prioritization, and implementation of actions to reduce CMCs in the Great Lakes Basin.

Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs

Le gouvernement du Canada est aussi Partie de l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, un accord bilatéral juridiquement contraignant établi avec les États-Unis. Un des objectifs de cet accord est de réduire les rejets d'origine anthropique de certains produits chimiques durant tout leur cycle de vie. Ces substances chimiques ont été désignées produits chimiques sources de préoccupations mutuelles (PCSPM) dans le cadre de cet accord, étant donné que leur présence dans tout le bassin des Grands Lacs peut être, de diverses manières, nocive pour la faune, l'habitat de la faune et/ou les humains. Les Parties ont actuellement désigné le SPFO, l'APFO, les APFC à LC, l'HBCD et les PBDE, entre autres, comme PCSPM. Des stratégies binationales ont été publiées pour l'HBCD (2017) et les PBDE (2019), et une stratégie pour les Grands Lacs a été publiée pour le SPFO, l'APFO et les APFC à LC le 26 avril 2021 à des fins de consultation publique. Ces stratégies servent à orienter l'identification, la priorisation et la mise en œuvre de mesures visant à réduire la présence des PCSPM dans le bassin des Grands Lacs.

Whales Initiative

As announced in the 2018 federal budget, the Government of Canada introduced a five-year Whales Initiative aimed at supporting the recovery of three of Canada's endangered whale populations. Additional emergency protection measures were announced in October 2018 following the Southern Resident Killer Whale imminent threat assessment. The Whales Initiative and the emergency protections include measures to increase regulatory controls for contaminants of concern including HBCD, PBDEs, PFOS, PFOA, LC-PFCAs, DP and DBDPE's transformation products, known to affect the Southern Resident

Initiative de protection des baleines

Comme annoncé dans le budget fédéral de 2018, le gouvernement du Canada a introduit pour une période de cinq ans une initiative de protection des baleines ayant pour but de soutenir le rétablissement de trois populations de baleines en voie de disparition au Canada. Des mesures de protection d'urgence supplémentaires ont été annoncées en octobre 2018 à la suite de l'évaluation des menaces imminentes qui pèsent sur les épaulards résidents du Sud. L'initiative de protection des baleines et les mesures de protection d'urgence incluent des mesures pour accroître les contrôles réglementaires des contaminants

Killer Whale and St. Lawrence Estuary Beluga, which are both endangered.[10]

Objective

The proposed *Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2022* (the proposed Regulations) aim to reduce the risk of toxic substances entering the Canadian environment, thus contributing to the protection of Canada's environment and wildlife. The proposed Regulations also aim to help the Government of Canada in meeting its commitments under the Whales Initiative by addressing threats to the endangered Southern Resident Killer Whale and St. Lawrence Estuary Beluga. The preservation of both species is valuable to Canadian society as a whole; to Indigenous communities who have cultural, spiritual, and historical connections to these species; and to the Canadian tourism industry. In addition, preventing releases of PFOS, PFOA and LC-PFCAs to the environment would also protect drinking water sources.

The proposed Regulations would put Canada in a position to be able to ratify the following listings to the Stockholm Convention: HBCD (once the exemptions in the proposed Regulations related to vehicle replacement parts have expired in 2025), PFOS, PFOA, and decaBDE, and potentially any future listing for DP or LC-PFCAs. The proposed Regulations would allow the Government of Canada to continue meeting its international commitments implementing amendments to the Stockholm Convention. In addition, the proposed Regulations would introduce controls on LC-PFCAs, DP and DBDPE that would make Canada a leader in the risk management of these substances. It is noted that DP was nominated to the Stockholm Convention in 2019 and could be listed as soon as during the eleventh Conference of the Parties in 2023, and that LC-PFCAs were nominated in 2021 and could be listed as soon as during the twelfth Conference of the Parties in 2025.

The proposed Regulations would support Canada's ongoing efforts to reduce anthropogenic releases of CMCs into the Great Lakes Basin, as committed to under the Great Lakes Water Quality Agreement.

[10] Actions the Government is taking to reduce the impacts from the priority threat of contaminants will also support the recovery of the North Atlantic Right Whales.

préoccupants, dont l'HBCD, les PBDE, le SPFO, l'APFO, les APFC à LC, le DP et les produits de transformation du DBDPE. Ces substances sont connues pour nuire à l'épaulard résident du Sud et le béluga de l'estuaire du Saint-Laurent, deux espèces en voie de disparition[10].

Objectif

Le *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2022)* [le projet de règlement] a pour objectif de réduire les risques posés par les substances toxiques qui pénètrent dans l'environnement canadien, contribuant ainsi à la protection de l'environnement et de la faune du Canada. Le projet de règlement a aussi pour but d'aider le gouvernement du Canada à remplir ses engagements pris dans le cadre de l'Initiative de protection des baleines en s'attaquant aux menaces pesant sur l'épaulard résident du Sud et le béluga de l'estuaire du Saint-Laurent, qui sont en voie de disparition. La conservation de ces deux espèces est bénéfique pour la société canadienne dans son ensemble, en plus de l'être pour les communautés autochtones qui ont des liens culturels, spirituels et historiques avec ces espèces et pour l'industrie touristique du Canada. De plus, la prévention des rejets du SPFO, d'APFO et d'APFC à LC dans l'environnement permettrait aussi de protéger les sources d'eau potable.

Le projet de règlement mettrait le Canada en position d'être en mesure de ratifier les inscriptions suivantes à la Convention de Stockholm : HBCD (une fois que les exemptions du projet de règlement liées aux pièces de rechange pour véhicules auront expiré en 2025), SPFO, APFO et décaBDE, ainsi que toute inscription future ayant trait au DP ou aux APFC à LC. Le projet de règlement permettrait aussi au gouvernement du Canada de continuer à satisfaire à ses engagements internationaux en mettant en œuvre les modifications apportées à la Convention de Stockholm. De plus, le projet de règlement introduirait des contrôles s'appliquant aux APFC à LC, à DP et au DBDPE qui feraient du Canada un chef de file en matière de gestion des risques posés par ces substances. Il convient de noter que le DP a été désigné à la Convention de Stockholm en 2019 et qu'il pourrait y être inscrit pendant la onzième Conférence des Parties en 2023, et que les APFC à LC y ont été désignés en 2021 et qu'ils pourraient y être inscrits pendant la douzième Conférence des Parties en 2025.

Le projet de règlement soutiendrait les efforts continus du Canada pour réduire les rejets anthropiques de PCSPM dans le bassin des Grands Lacs, conformément aux engagements pris dans le cadre de l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs.

[10] Les mesures prises par le gouvernement pour réduire les impacts des contaminants les plus menaçants contribueront aussi au rétablissement des baleines noires de l'Atlantique Nord.

In addition, the proposed Regulations would simplify the current Regulations by consolidating substance-specific requirements, improving readability for regulated parties, other stakeholders and the public and improving compliance with the regulatory requirements. Other minor changes are proposed to clarify the intent of certain sections in the current Regulations.

Description

The proposed Regulations would repeal and replace the current Regulations. The proposed Regulations would prohibit the manufacture, use, sale and import of PFOS, PFOA, LC-PFCAs, HBCD, PBDEs, DP, and DBDPE, while providing exemptions to the prohibitions. Specific exemptions are being proposed that take into account technical and economic factors, the demonstrated absence of suitable alternatives, and consideration of the international context and risks to the environment. Proposed changes to the regulatory requirements that are incremental to the current Regulations are described below.

The proposed Regulations would also allow for permits to be issued for up to three years that would allow the continued manufacture and import of DP, DBDPE or HBCD, or products containing these substances. In order for a permit to be issued, there must be no technically or economically feasible alternatives available, the applicant must have taken measures to minimize any harmful effect of the substance on the environment and human health, and a plan must have been prepared identifying measures taken by the applicant to comply with the proposed Regulations within three years. The proposed Regulations set out that the conditions under which a permit is granted must be maintained throughout the duration of the permit.

The proposed Regulations would also

- Simplify the current regulatory text by consolidating all substance-specific exemptions into one schedule;
- Clarify that the clauses allowing the continued use and sale of products found in Canadian inventory are only for those products that were imported or manufactured in Canada before the coming into force of the final Regulations;
- Remove the redundant term “offer for sale” as this activity falls under the scope of the term “sale”; and
- Update retention requirements for electronic records, and make clear that all records must be kept in Canada.

To address recommendations made by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR), the

De plus, le projet de règlement simplifierait le règlement actuel en consolidant les exigences spécifiques propres aux substances, en améliorant la lisibilité pour les parties réglementées, les autres intervenants et le public et en améliorant la conformité aux exigences réglementaires. D’autres modifications mineures ont aussi été proposées afin de clarifier l’intention de certaines sections du règlement actuel.

Description

Le projet de règlement abrogerait et remplacerait le règlement actuel. Le projet de règlement interdirait la fabrication, l’utilisation, la vente et l’importation du SPFO, de l’APFO, des APFC à LC, de l’HBCD, des PBDE, du DP et du DBDPE, tout en prévoyant des exemptions aux interdictions. Des exemptions spécifiques sont proposées qui tiennent compte des facteurs techniques et économiques, de l’absence démontrée de solutions de rechange acceptables et de la prise en compte du contexte international et des risques pour l’environnement. Les modifications proposées aux exigences réglementaires qui s’ajoutent au règlement actuel sont décrites ci-dessous.

Le projet de règlement permettrait également la délivrance de permis pour une durée allant jusqu’à trois ans qui permettrait la poursuite de la fabrication et de l’importation du DP, du DBDPE ou de l’HBCD, ou de produits contenant ces substances. Pour qu’un permis soit délivré, il ne doit pas y avoir de solution de rechange disponible ou réalisable sur le plan technique ou économique, le demandeur doit avoir pris des mesures pour réduire au minimum les effets nocifs de la substance sur l’environnement et la santé humaine, et un plan doit avoir été élaboré comportant les mesures prises par le demandeur pour se conformer au projet de règlement au cours des trois ans. Le projet de règlement prévoit que les conditions en vertu desquelles un permis est délivré doivent être maintenues pendant la durée du permis.

Le projet de règlement viserait également à :

- simplifier le texte réglementaire actuel en consolidant toutes les exemptions spécifiques propres à une substance dans une seule annexe;
- préciser que les dispositions permettant la poursuite de l’utilisation et de la vente des produits se trouvant dans l’inventaire canadien ne concernent que les produits qui ont été importés ou fabriqués au Canada avant l’entrée en vigueur du règlement final;
- supprimer le terme redondant « mise en vente », car cette activité est couverte par le terme « vente »;
- mettre à jour les exigences sur la conservation des registres électroniques et préciser que tous les registres doivent être conservés au Canada.

Pour répondre aux recommandations du Comité mixte permanent d’examen de la réglementation (CMPER), le

proposed Regulations would remove any references to the *Polybrominated Diphenyl Ethers Regulations* and the *Perfluorooctane Sulfonate and its Salts and Certain Other Compounds Regulations*, as both regulations have been repealed.

Finally, the proposed Regulations would exempt the transit through Canada of a manufactured item containing a prohibited toxic substance.

Requirements for substances proposed to be added to the Regulations

The proposed Regulations would prohibit the manufacture, use, sale and import of DP and DBDPE, and products containing DP and DBDPE, with exemptions. The proposed Regulations would allow a manufacturer or importer of DP and/or DBDPE, or of a product containing the substances, to continue their activities for up to three years if they are issued a permit, or if they fall under one of the following exemptions:

- Use, sale and import of aircraft engine fan case rub strips products containing DP, and products to service them, until December 31, 2030, and the ongoing use and sale of aircraft that contain the fan case rub strip;
- Use, sale and import of pellets or flakes that contain DBDPE for the manufacture of wire and cable products for 5 years following publication of the final Regulations in the *Canada Gazette*, Part II;
- Manufacture, use, sale and import of EEE, vehicles and specific parts containing DP and/or DBDPE for 5 years following publication of final Regulations in the *Canada Gazette*, Part II;
- Use, sale and import of specific replacement parts containing DP and/or DBDPE to service EEE and vehicles for 20 years following publication of the final Regulations in the *Canada Gazette*, Part II;
- Ongoing use and sale of exempted vehicles and EEE; and
- Use and sale of all products containing DP and/or DBDPE that were in use or in inventory at the time the proposed Regulations come into force.

Changes to requirements for substances covered by the current Regulations

The proposed Regulations would further restrict the manufacture, use, sale and import of PFOS, PFOA,

projet de règlement éliminerait toute référence au *Règlement sur les polybromodiphényléthers* et au *Règlement sur le sulfonate de perfluorooctane et ses sels et certains autres composés*, puisque ces deux règlements ont été abrogés.

Enfin, le projet de règlement exempterait le transit au Canada d'un article manufacturé contenant une substance toxique interdite.

Exigences pour les substances proposées d'être ajoutées au Règlement

Le projet de règlement interdirait la fabrication, l'utilisation, la vente et l'importation du DP et du DBDPE, et des produits qui contiennent du DP et du DBDPE, avec des exemptions. Le projet de règlement permettrait à un fabricant ou importateur de DP et/ou de DBDPE, ou d'un produit qui en contiennent, de poursuivre ses activités pendant une période allant jusqu'à trois ans si un permis lui est délivré, ou s'ils sont couverts par l'une des exemptions suivantes :

- utilisation, vente et importation de produits de bandes de friction des carters de soufflante de moteur d'aéronefs contenant du DP, et des produits pour leur entretien, jusqu'au 31 décembre 2030, et l'utilisation et la vente d'aéronefs contenant ces bandes de friction pour une durée indéfinie;
- utilisation, vente et importation de granules ou de flocons qui contiennent du DBDPE pour la fabrication de produits de câbles et fils pendant 5 ans suivant la publication du règlement final dans la Partie II de la *Gazette du Canada*;
- fabrication, utilisation, vente et importation d'EEE, de véhicules et de pièces spécifiques contenant du DP et/ou du DBDPE pendant 5 ans suivant la publication du règlement final dans la Partie II de la *Gazette du Canada*;
- utilisation, vente et importation de pièces de rechange spécifiques contenant du DP et/ou du DBDPE pour l'entretien d'EEE et de véhicules pendant 20 ans suivant la publication du règlement final dans la Partie II de la *Gazette du Canada*;
- utilisation et vente de véhicules et d'EEE exemptés pour une durée indéfinie;
- utilisation et vente de tous les produits contenant du DP et/ou du DBDPE qui étaient utilisés ou en inventaire au moment où le projet de règlement entre en vigueur.

Modifications des exigences relatives aux substances visées par le règlement actuel

Le projet de règlement restreindrait davantage la fabrication, l'utilisation, la vente et l'importation du SPFO, de

LC-PFCAs, HBCD, and PBDEs, and products containing them, by removing certain exemptions or limiting the activities outlined below, which are allowed under the current Regulations. In addition, the proposed Regulations would also include concentration thresholds for these substances at or below which their presence would be considered incidental and the prohibition would not apply.

PFOS, PFOA and LC-PFCAs

The proposed Regulations would

- repeal the exemption allowing the manufacture, use, sale, offer for sale and import of PFOS, or a product containing PFOS, designed for use in photoresists or anti-reflective coatings for photolithography process or photographic films, papers and printing plates;
- repeal the exemption allowing the use of AFFF containing PFOS in a concentration at or below 10 ppm;
- repeal the exemption allowing the import and use of products containing PFOA and LC-PFCAs[11] for personal use;
- repeal the exemption allowing the use, sale or import of AFFF containing PFOA and LC-PFCAs used in firefighting, but continue to exempt:
  - the use of AFFF containing PFOA and LC-PFCAs to test firefighting systems provided that all releases are contained and disposed of in an environmentally sound manner, until December 31, 2025; and
  - the use of AFFF containing PFOA and LC-PFCAs to suppress liquid fuel vapour and liquid fuel fires in emergency situations until December 31, 2025;

[11] LC-PFCAs include the four new fluorotelomer-based substances listed individually to the current Regulations. Since these substances, identified below, are precursors to LC-PFCAs, ECCC is proposing to remove their separate listings and consolidate the regulatory requirements under the LC-PFCAs.

1. Hexane, 1,6-diisocyanato-, homopolymer, reaction products with alpha-fluoro-omega-2- hydroxyethyl-poly(difluoromethylene), C16-20-branched alcohols and 1-octadecanol
2. 2-Propenoic acid, 2-methyl-, hexadecyl ester, polymers with 2-hydroxyethyl methacrylate, gamma-omega-perfluoro-C10-16-alkyl acrylate and stearyl methacrylate
3. 2-Propenoic acid, 2-methyl-, 2-methylpropyl ester, polymer with butyl 2-propenoate and 2,5 furandione, gamma-omega-perfluoro-C8-14-alkyl esters, tert-Bu benzenecarboperoxoate-initiated
4. 2-Propen-1-ol, reaction products with pentafluoroiodoethane tetrafluoroethylene telomer, dehydroiodinated, reaction products with epichlorohydrin and triethylenetetramine

l'APFO, des APFC à LC, de l'HBCD, des PBDE et des produits qui en contiennent, en éliminant certaines exemptions ou en limitant les activités décrites ci-après qui sont permises en vertu du règlement actuel. De plus, le projet de règlement inclurait aussi des seuils de concentration pour ces substances auxquels et sous lesquels leur présence serait considérée comme incidente et l'interdiction ne s'appliquerait pas.

SPFO, APFO et APFC à LC

Le projet de règlement :

- abrogerait l'exemption permettant la fabrication, l'utilisation, la vente, la mise en vente et l'importation du SPFO ou de produits qui en contiennent, en vue d'une utilisation dans des résines photosensibles ou des revêtements antireflets pour des procédés de photolithographiques ou dans des films, papiers et plaques d'imprimerie photographiques;
- abrogerait l'exemption permettant l'utilisation de mousses AFFF qui contiennent du SPFO à une concentration égale ou inférieure à 10 ppm;
- abrogerait l'exemption permettant l'importation ou l'utilisation de produits qui contiennent de l'APFO et des APFC à LC[11] destinés à un usage personnel.
- abrogerait l'exemption permettant l'utilisation, la vente ou l'importation de mousses AFFF qui contiennent de l'APFO et des APFC à LC utilisées pour la lutte contre les incendies, mais continuer à exempter :
  - l'utilisation de mousses AFFF qui contiennent de l'APFO et des APFC à LC pour vérifier des systèmes de lutte contre les incendies, à condition que tous les rejets soient confinés et éliminés d'une manière écologique, jusqu'au 31 décembre 2025;

[11] Les APFC à LC incluent les quatre nouvelles substances à base de fluorotélomère inscrite individuellement dans le règlement actuel. Puisque ces substances, identifiées ci-après, sont des précurseurs des APFC à LC, ECCC propose d'éliminer leurs inscriptions individuelles et de consolider les exigences réglementaires visant les APFC à LC.

1. 1,6-Diisocyanatohexane, homopolymérisé, produits de réaction avec l'alpha fluoro oméga-(2-hydroxyéthyl)-poly(difluorométhylène), des alcools ramifiés en C16-20 et l'octadécan-1-ol
2. Méthacrylate d'hexadécyle, polymères avec le méthacrylate de 2-hydroxyéthyle, l'acrylate de gamma-oméga-perfluoroalkyle en C10-16 et le méthacrylate de stéaryle
3. Méthacrylate d'isobutyle, polymérisé avec l'acrylate de butyle, l'anhydride maléique, esters de gamma-oméga-perfluoroalkyle en C8-14, amorcé avec du benzènecarboperoxoate de tert-butyle
4. Alcool allylique, produits de réaction avec du pentafluoroiodoéthane et de tétrafluoroéthylène télomérisés, déshydroiodés, produits de réaction avec de l'épichlorhydrine et la triéthylènetétramine

- repeal the exemption allowing the use, sale, offer for sale and import of manufactured items[12] containing PFOA and LC-PFCAs, but continue to exempt:
  - the use and sale of manufactured items containing PFOA and LC-PFCAs that were in use or in inventory at the time the proposed Regulations come into force; and
  - for a specified period of time, the use, sale and import of certain semi-conductors, and the ongoing use and sale of manufactured items containing them; and
- repeal the exemption allowing the use, sale, and offer for sale of products (that are not manufactured items) containing PFOA and LC-PFCAs that were manufactured or imported before December 23, 2016.

The presence in a product, including AFFF, is proposed to be incidental at a total concentration less than or equal to 1 ppm of PFOS, 1 ppm of PFOA and 1 ppm of LC-PFCAs.

PBDEs

The proposed Regulations would

- repeal the exemption allowing the manufacture, use, sale and import of manufactured items containing PBDEs, but exempt:
  - the use, sale and import of specific vehicle replacement parts containing decaBDE until December 31, 2036, and the ongoing use and sale of the vehicles containing the replacement parts;
  - the import of plastic shipping pallets containing decaBDE that are used to bring goods into Canada and are returned empty to the country of origin within a reasonable timeframe, provided that the pallets are labelled to identify that the pallets are not to be disposed of or recycled in Canada, and to provide the owner's contact information; and
  - the use and sale of manufactured items containing PBDEs that were in use or in inventory at the time the proposed Regulations come into force; and

[12] A manufactured item is to be read as a reference to "any manufactured item that is formed into a specific physical shape or design during its manufacture and that has, for its final use, a function or functions dependent in whole or in part on its shape or design."

- l'utilisation de mousses AFFF qui contiennent de l'APFO et des APFC à LC pour la suppression de vapeurs de combustibles liquides et la lutte contre les incendies provoqués par des combustibles liquides dans des situations d'urgence, jusqu'au 31 décembre 2025.
- abrogerait l'exemption permettant l'utilisation, la vente, la mise en vente et l'importation d'articles manufacturés[12] qui contiennent de l'APFO et des APFC à LC, mais continuerait à exempter :
  - l'utilisation et la vente d'articles manufacturés qui contiennent de l'APFO et des APFC à LC qui étaient utilisés ou en inventaire au moment de l'entrée en vigueur du projet de règlement;
  - pour une durée déterminée, l'utilisation, la vente et l'importation de certains semi-conducteurs, ainsi que l'utilisation et la vente d'articles manufacturés qui en contiennent pour une durée indéfinie;
- abrogerait l'exemption permettant l'utilisation, la vente et la mise en vente de produits (qui ne sont pas des articles manufacturés) qui contiennent de l'APFO ou des APFC à LC, qui avaient été fabriqués ou importés avant le 23 décembre 2016.

La présence dans un produit, y compris les mousses AFFF, est proposée d'être incidente quand la concentration totale est inférieure ou égale à 1 ppm de SPFO, à 1 ppm d'APFO et à 1 ppm d'APFC à LC.

PBDE

Le projet de règlement :

- abrogerait l'exemption permettant la fabrication, l'utilisation, la vente et l'importation d'articles manufacturés qui contiennent des PBDE, mais exempterait :
  - l'utilisation, la vente et l'importation de pièces de rechange spécifiques pour véhicules qui contiennent du décaBDE jusqu'au 31 décembre 2036 et l'utilisation et la vente des véhicules contenant ces pièces de rechange pour une durée indéfinie;
  - l'importation de palettes d'expédition en plastique contenant du décaBDE qui sont utilisées pour importer des biens au Canada, puis retournées vides dans le pays d'origine dans un délai raisonnable, à condition que ces palettes soient étiquetées de manière à les identifier comme ne devant pas être éliminées ni recyclées au Canada et de fournir les coordonnées du propriétaire;
  - l'utilisation et la vente d'articles manufacturés contenant des PBDE qui étaient utilisés ou en

[12] Un article manufacturé doit être lu comme une référence à « tout article manufacturé doté d'une forme ou de caractéristiques matérielles précises pendant sa fabrication et ayant, pour son utilisation finale, une ou plusieurs fonctions dépendant en tout ou en partie de sa forme ou de ses caractéristiques ».

- repeal the exemption allowing the use and sale of products (that are not manufactured items) containing decaBDE that were manufactured or imported before December 23, 2016.

The presence of each PBDE congener (e.g. decaBDE, pentabromodiphenyl ethers) in a substance, mixture, polymer or resin is proposed to be incidental at a concentration less than or equal to 10 ppm.

The presence of PBDE congeners in all other products is proposed to be incidental when the total concentration of all congeners is less than or equal to 500 ppm.

HBCD

Note that the current Regulations only prohibit the manufacture, use, sale, offer for sale and import of the substance HBCD, and expanded and extruded polystyrene foams containing HBCD. The proposed Regulations would also

- prohibit the manufacture, use, sale and import of all other products containing HBCD, but exempt:
  - the use, sale and import of vehicle replacement parts containing HBCD until December 31, 2025; and the ongoing use and sale of the vehicles containing the replacement parts;
  - the use and sale of products containing HBCD that were in use or in inventory at the time the proposed Regulations come into force; and
- repeal the exemption allowing the use, sale and offer for sale of HBCD that was manufactured or imported before January 1, 2017.

The presence of HBCD in a product is proposed to be incidentally present at a concentration less than or equal to 100 ppm.

Related amendments

Accompanying the proposed Regulations are consequential amendments to the *Regulations Designating Regulatory Provisions for Purposes of Enforcement (Canadian Environmental Protection Act, 1999)* (Designation Regulations). The Designation Regulations identify provisions of various regulations made under CEPA as being subject to an enhanced fine range in the event of a successful prosecution of an offence involving harm or risk of harm to the environment, or obstruction of authority. The amendments are needed to replace the current Regulations with

inventaire au moment de l'entrée en vigueur du projet de règlement.

- abrogerait l'exemption permettant l'utilisation et la vente de produits (qui ne sont pas des articles manufacturés) contenant du décaBDE qui étaient fabriqués ou importés avant le 23 décembre 2016.

La présence de chaque congénère de PBDE (par exemple décaBDE, pentabromodiphényléthers) dans une substance, un mélange, un polymère ou une résine est proposée d'être incidente à une concentration inférieure ou égale à 10 ppm.

La présence des congénères de PBDE dans tous les autres produits est proposée d'être incidente quand la concentration totale de tous les congénères est inférieure ou égale à 500 ppm.

HBCD

Veuillez noter que le règlement actuel interdit uniquement la fabrication, l'utilisation, la vente, la mise en vente et l'importation de la substance HBCD et des mousses de polystyrène expansé et extrudé qui contiennent de l'HBCD. Le projet de règlement :

- interdirait aussi la fabrication, l'utilisation, la vente et l'importation de tous les autres produits qui contiennent de l'HBCD, mais exempterait :
  - l'utilisation, la vente et l'importation de pièces de rechange pour véhicules qui contiennent de l'HBCD jusqu'au 31 décembre 2025 et l'utilisation et la vente des véhicules contenant de telles pièces de rechange pour une durée indéfinie;
  - l'utilisation et la vente des produits contenant de l'HBCD qui étaient utilisés ou en inventaire au moment de l'entrée en vigueur du projet de règlement;
- abrogerait aussi l'exemption permettant l'utilisation, la vente et la mise en vente d'HBCD fabriqué ou importé avant le 1er janvier 2017.

La présence d'HBCD dans un produit est proposée d'être incidente à une concentration inférieure ou égale à 100 ppm.

Modifications connexes

Le projet de règlement entraînera des modifications au *Règlement sur les dispositions réglementaires désignées aux fins de contrôle d'application — Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (Règlement sur les dispositions désignées). Le Règlement sur les dispositions désignées indique les dispositions de différents règlements pris en vertu de la LCPE qui sont assujettis à une fourchette d'amendes accrues en cas de succès des poursuites intentées pour une infraction causant ou risquant de causer des dommages directs à l'environnement,

the proposed Regulations in the Schedule to the Designation Regulations.

Concurrently with the proposed Regulations, a ministerial order will be made to amend the Export Control List (ECL) of CEPA. These amendments would include the addition of PFOA, HBCD, PBDEs, LC-PFCAs, DP and DBDPE to the ECL, making their export subject to the *Export of Substances on the Export Control List Regulations*. Note that PFOS is currently listed on the Export Control List.

Once the proposed Regulations come into force, the eight existing Ministerial Conditions, issued under section 84 of CEPA to limit the import of DBDPE to specific uses and impose restrictions on its handling and disposal in industrial settings, would be rescinded.

Regulatory development

Consultation

A Notice of intent to amend the *Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2012* (NOI) was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 13, 2018. This was followed by a 30-day public comment period. The CEPA National Advisory Committee was provided the opportunity to advise just prior to publication, but no comments were received from Committee members. Approximately 4 000 stakeholders were notified of the publication of the NOI via email and 11 comments were received.

A consultation document was published on December 20, 2018, on the CEPA Registry for a 60-day public comment period to inform and solicit comments from stakeholders on the proposed approach to amending the Regulations. Approximately 7 500 stakeholders were notified of the publication via email and 45 comments were received. In addition, webinars were held in English and French on January 16 and 17, 2019 with a total of 98 attendees, including industry, industry associations, academia, laboratories, provincial and federal government departments, environmental non-governmental organizations, and Indigenous stakeholders. Most comments received were related to the impacts of the proposed regulatory approach on company operations, suggested changes to the approach, and timelines.

The final screening assessment reports were published in April 2019 in conjunction with the risk management approach documents for DP and DBDPE. The publication

ou constituant une entrave à l'exercice d'un pouvoir. Ces modifications sont nécessaires pour remplacer le règlement actuel par le projet de règlement dans l'annexe du Règlement sur les dispositions désignées.

En même temps que le projet de règlement, un décret ministériel sera publié pour modifier la Liste des substances d'exportation contrôlée (LSEC) de la LCPE. Ces modifications incluraient l'inscription de l'APFO, de l'HBCD, des PBDE, des APFC à LC, du DP et du DBDPE sur la LSEC, rendant leur exportation sujette au *Règlement sur l'exportation des substances figurant sur la Liste des substances d'exportation contrôlée*. Notez que le SPFO figure actuellement sur la Liste des substances d'exportation contrôlée.

Une fois que le projet de règlement entrera en vigueur, les huit conditions ministérielles existantes, émises en vertu de l'article 84 de la LCPE pour limiter l'importation du DBDPE à des utilisations particulières et imposer des restrictions quant à sa manipulation et son élimination en milieu industriel, seraient abrogées.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Un Avis d'intention de modifier le *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2012)* (AI) a été publié dans la *Gazette du Canada*, Partie I, le 13 octobre 2018. Cette publication a été suivie d'une période de commentaires du public de 30 jours. Le Comité consultatif national de la LCPE a eu l'occasion de donner des conseils juste avant sa publication, mais aucun commentaire n'a été reçu des membres du Comité. Environ 4 000 intervenants ont été avisés de la publication de l'AI par courriel et 11 commentaires ont été reçus.

Un document de consultation a été publié le 20 décembre 2018 sur le Registre de la LCPE pour une période de commentaires du public de 60 jours pour informer les intervenants et solliciter leurs commentaires sur l'approche proposée pour modifier le Règlement. Environ 7 500 intervenants ont été avisés de cette publication par courriel et 45 commentaires ont été reçus. De plus, des webinaires ont été tenus en anglais et en français les 16 et 17 janvier 2019 avec un total de 98 participants, provenant de l'industrie, d'associations industrielles, d'universités, de laboratoires, de ministères des gouvernements provinciaux et fédéral, d'organisations environnementales non gouvernementales, et de communautés autochtones. La plupart des commentaires reçus portaient sur les impacts de l'approche réglementaire proposée sur les activités des entreprises, suggérant des modifications de l'approche et des échéanciers.

Les rapports d'évaluation préalable finale ont été publiés en avril 2019, en conjonction avec les documents sur l'approche de gestion des risques pour le DP et le DBDPE. La

of the risk management approach documents was followed by a 30-day public comment period. The risk management approach documents solicited information from stakeholders for specific activities to further inform decision-making; 19 comments were received. Most comments were received from industry stakeholders and were related to the impacts of the proposed regulatory approach on company operations, lack of available alternatives, lack of international harmonization for the proposed restrictions and suggested changes to the approach and timelines.

Furthermore, ongoing engagement with automotive, EEE and aerospace sectors has occurred through ECCC-industry working groups and informal discussions. Finally, some stakeholders (chemical manufacturers) have engaged directly with ECCC to highlight their concerns.

While there was general support for the management of toxic substances in Canada, comments were received from industry and industry associations (automotive, aerospace, electronic and electrical equipment, wire and cable manufacturers, and others), a municipality, and individuals on a number of topics, including the availability of alternatives, alignment with other jurisdictions, incidental presence limits, and existing inventories and replacement parts.

The following paragraphs summarize the main issues raised by interested parties with respect to the proposed regulatory approach and the Department of the Environment's consideration of these issues leading to the preparation of the proposed Regulations.

Stakeholders underlined that an incremental approach for managing DP and DBDPE, such as exempting manufactured items containing the substances, is warranted. Stakeholders from various sectors emphasized the importance of harmonizing with other jurisdictions considering the complexity of global supply chains. Stakeholders also indicated that finding alternatives to DP and DBDPE, which are not restricted in other jurisdictions, presents a significant challenge unique to Canada. Stakeholders encouraged the Government to coordinate the regulatory approach with trading partners so as not to negatively affect competitiveness, and to continue to engage with other jurisdictions via international conventions in the spirit of multi-jurisdictional alignment.

Automotive and EEE stakeholders particularly expressed the need for sufficient time to adapt to alternatives, as opposed to the immediate full prohibition proposed in

publication des documents sur l'approche de gestion des risques a été suivie d'une période de commentaires du public de 30 jours. Dans ces documents, des renseignements étaient sollicités auprès des intervenants sur des activités spécifiques afin de mieux informer la prise de décision. Dix-neuf commentaires ont été reçus. La plupart ont été reçues d'intervenants de l'industrie et portaient sur les impacts de l'approche réglementaire proposée sur les activités des entreprises, le manque de solutions de rechange disponibles, le manque d'harmonisation au niveau international en ce qui concerne les restrictions proposées et suggéraient des modifications à l'approche et aux échéanciers.

De plus, des discussions continues avec les secteurs de l'automobile, de l'EEE et de l'aérospatial ont eu lieu par le biais de groupes de travail entre ECCC et l'industrie et de discussions informelles. Finalement, certains intervenants (les fabricants de produits chimiques) ont communiqué directement avec ECCC pour souligner leurs préoccupations.

Bien qu'il existait un soutien général pour la gestion des substances toxiques au Canada, des commentaires ont été reçus de l'industrie et d'associations industrielles (automobile, aérospatial, EEE, producteurs de câbles et fils, et autres), d'une municipalité et d'individus sur un certain nombre de sujets, dont la disponibilité des solutions de rechange, l'harmonisation avec d'autres gouvernements, les limites pour la présence incidente et les inventaires et pièces de rechange existants.

Dans les paragraphes suivants, les principaux enjeux soulevés par les intervenants au sujet de l'approche réglementaire proposée et la prise en compte de ces questions par le ministère de l'Environnement, qui ont conduit à la préparation du projet de règlement, sont résumés.

Les intervenants ont fait valoir qu'une approche progressive pour la gestion de DP et de DBDPE, telle qu'une exemption des articles manufacturés contenant les substances, est justifiée. Des intervenants de divers secteurs ont souligné l'importance de l'harmonisation en matière réglementaire avec d'autres gouvernements, compte tenu de la complexité des chaînes d'approvisionnement mondiales. Les intervenants ont également indiqué que trouver des solutions de rechange pour le DP et le DBDPE, qui ne sont pas restreintes dans d'autres pays, représente un défi important et qui est unique au Canada. Les intervenants ont encouragé le gouvernement à coordonner l'approche réglementaire avec nos partenaires commerciaux afin de ne pas nuire à la compétitivité, et à continuer de s'engager avec d'autres pays par le biais de conventions internationales dans l'esprit d'une harmonisation plurigouvernemental.

Des intervenants du secteur de l'automobile et de l'EEE en particulier ont exprimé qu'ils ont besoin de suffisamment de temps pour s'adapter aux solutions de rechange, plutôt

the 2018 Consultation Document, and that flame retardants are important for meeting regulatory requirements and ensuring safety. Stakeholders stated that they require time to identify and test alternatives, transition designs and manufacturing, and use replacement parts to service existing products. A number of industry stakeholders highlighted the lack of known alternative flame retardants.

Stakeholders also provided information related to the time and costs associated with identifying, testing and certifying alternative substances to meet performance and safety standards (e.g. Underwriters Laboratories and the Canadian Standards Association). Stakeholders noted applications where there is no equivalent substitute available, where available substitutes have a lower performance, and/or where alternatives are more expensive. They stated that even if alternatives are identified, some downstream customers will not switch due to extensive end-use certification requirements (e.g. nuclear plant refurbishment). Concerns were raised by industry that any environmental or health benefits gained through a prohibition of these substances, and products containing them, would be offset by the increased risk of fire or further regrettable substitution of substances. Finally, one stakeholder indicated that they may consider moving a portion of their manufacturing operations to a jurisdiction where the substances are not subject to restrictions rather than carry the costs associated with transitioning to an alternative.

The proposed risk management actions for DP and DBDPE are based on Canada's final screening assessment reports, which concluded that these substances meet the toxicity criteria under paragraph 64(a) of CEPA, as they are entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity. Further, the final screening assessment reports confirmed that both DP and DBDPE are persistent, and due to the persistence and widespread occurrence of these substances in the environment, there is the potential for bioaccumulation of DP and of DBDPE's transformation products (i.e. lower brominated diphenyl ethanes) in wildlife, such as whales and seals.

Recognizing the information provided by industry, the international context, the risks to the environment, and the results of a socio-economic analysis report, the proposed Regulations would provide specific time-limited

que l'interdiction totale immédiate proposée dans le document de consultation de 2018, et que les substances ignifuges sont importantes afin de satisfaire aux exigences réglementaires et d'assurer la sécurité du public. Les intervenants ont indiqué qu'ils ont besoin de temps pour identifier et tester des solutions de rechange, faire la transition de conception et de fabrication, ainsi que pour utiliser les pièces de rechange pour l'entretien des produits existants. Un certain nombre d'intervenants ont souligné le manque de substances ignifuges de rechange connues.

Les intervenants ont également fourni des renseignements sur le temps nécessaire et les coûts associés à l'identification, aux tests et à la certification de substances de remplacement pour satisfaire aux normes de performance et de sécurité (par exemple Underwriters Laboratories et l'Association canadienne de normalisation). Les intervenants ont fait remarquer que, dans le cas des applications pour lesquelles il n'y a pas de solutions de rechange équivalentes, les solutions de rechange sont moins performantes et/ou ces solutions sont plus onéreuses. Ils ont indiqué que, même si des solutions de rechange sont identifiées, certains clients en aval de la chaîne ne passeront pas à ces solutions en raison des exigences très strictes en matière de certification de l'utilisation finale (par exemple la réfection de centrales nucléaires). Des inquiétudes ont été soulevées par l'industrie selon lesquelles tout bénéfice environnemental ou pour la santé obtenu grâce à l'interdiction de ces substances et des produits qui les contiennent serait contré par le risque accru d'incendie ou l'utilisation regrettable d'autres substances de remplacement. Finalement, un intervenant a indiqué qu'il pourrait envisager le déménagement d'une partie de ses opérations de fabrication vers d'autres pays où les substances ne sont pas sujettes à des restrictions plutôt que d'assumer les coûts associés au passage à une solution de rechange.

Les mesures de gestion des risques proposées pour le DP et le DBDPE sont basées sur les rapports d'évaluation préalable finale du Canada, dans lesquels il a été conclu que ces substances satisfont aux critères de toxicité de l'alinéa 64a) de la LCPE, car elles pénètrent ou peuvent pénétrer dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature qui ont ou peuvent avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique. De plus, il a été confirmé dans les rapports d'évaluation préalable finale du DP et du DBDPE que ces substances sont persistantes et que, en raison de cette persistance et de la présence généralisée de ces substances dans l'environnement, il existe un potentiel de bioaccumulation du DP et des produits de transformation du DBDPE (c'est-à-dire des diphényléthanes moins bromés) chez des espèces fauniques, telles que les baleines et les phoques.

Compte tenu des informations fournies par l'industrie, du contexte international, des risques pour l'environnement et des résultats d'un rapport d'analyse socio-économique, le projet de règlement prévoit des exemptions spécifiques

exemptions for products containing DP and DBDPE used in the aerospace, automotive and EEE sectors, including EEE contained in appliances. These time-limited exemptions provide time for industry to identify and transition to alternatives, taking into consideration the life cycle of product development, as well as safety standards.

The Government of Canada often takes a phased approach to the risk management of toxic substances. The proposed Regulations represent the next phase in the risk management of PFOS, PFOA, LC-PFCAs, HBCD and PBDEs. The use of these substances continues to be phased out globally although their use in limited quantities persists in Canada's automotive, electronic, appliance and textile industries.

Stakeholders from the automotive, aerospace and EEE sectors requested an exemption for replacement parts to allow the service of exempted and legacy products. As a result, specific time-limited exemptions are proposed for the use, sale and import of replacement parts containing HBCD, decaBDE, perflurodecanoic acid (a LC-PFCA), DP and DBDPE. These exemptions would allow the servicing of products, such as appliances and vehicles, until the end of their useful life. For example, a time-limited exemption has been provided for DP used in potting compounds in aircraft engine fan case rub strips because the use of this substance is specified to meet aerospace safety and airworthiness standards, which can take many years to update, and is controlled to manage risks.

One company also requested an exemption for the continued use of plastic shipping pallets to distribute goods into Canada, to avoid disrupting supply chains and creating barriers to trade. In order to allow the movement of goods into Canada, the proposed Regulations would allow the limited import and use of plastic shipping pallets containing decaBDE. The import and use of the plastic shipping pallets would only be allowed to deliver products to a final destination within Canada. The pallet must then be returned empty to the country of origin within a reasonable timeframe once the products are unloaded from the pallet. In addition, the pallet would be required to be labelled in accordance with the proposed Regulations. The label would be required to indicate that the pallets contain decaBDE and are not to be disposed of or recycled in Canada, and would provide the owner's contact information.

à durée limitée pour les produits contenant du DP et du DBDPE utilisés dans les secteurs de l'aérospatiale, de l'automobile et de l'EEE, y compris les EEE contenus dans les appareils électroménagers. Ces exemptions à durée limitée donnent à l'industrie le temps d'identifier et de passer à des solutions de rechange, en tenant compte du cycle de développement des produits, ainsi que des normes de sécurité.

Le gouvernement du Canada adopte souvent une approche progressive de la gestion des risques liés aux substances toxiques. Le projet de règlement représente la prochaine étape de la gestion des risques liés au SPFO, à l'APFO, aux APFC à LC, à l'HBCD et aux PBDE. L'utilisation de ces substances continue d'être éliminée progressivement à l'échelle mondiale, bien que leur utilisation en quantités limitées persiste dans les industries canadiennes de l'automobile, de l'électronique, des appareils électroménagers et du textile.

Les intervenants des secteurs de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'EEE ont demandé une exemption pour les pièces de rechange afin de permettre l'entretien des produits exemptés et existants. En conséquence, des exemptions spécifiques à durée limitée sont proposées pour l'utilisation, la vente et l'importation de pièces de rechange contenant de l'HBCD, du décaBDE, de l'acide perflurodécanoïque (un APFC à LC), du DP et du DBDPE. Ces exemptions permettraient l'entretien de produits, tels que les appareils électroménagers et les véhicules, jusqu'à la fin de leur vie utile. Par exemple, une exemption à durée limitée a été prévue pour le DP utilisé dans les composés d'enrobage des bandes de friction des carters de soufflante de moteur d'aéronefs, car l'utilisation de cette substance est spécifique pour répondre aux normes de sécurité et de navigabilité de l'industrie aérospatiale, dont la mise à jour peut prendre de nombreuses années, et est contrôlée pour gérer les risques.

Une entreprise a également demandé une exemption pour continuer à utiliser des palettes d'expédition en plastique pour distribuer des marchandises au Canada, afin d'éviter de perturber les chaînes d'approvisionnement et de créer des obstacles au commerce. Afin de permettre le mouvement des marchandises au Canada, le projet de règlement permettrait l'importation et l'utilisation limitées de palettes d'expédition en plastique contenant du décaBDE. L'importation et l'utilisation de palettes d'expédition en plastique ne seraient autorisées que pour livrer des produits à une destination finale au Canada. La palette doit ensuite être retournée vide au pays d'origine dans un délai raisonnable, une fois les produits déchargés de la palette. De plus, la palette devra être étiquetée conformément au projet de règlement. L'étiquette devra indiquer que les palettes contiennent du décaBDE et ne doivent pas être éliminées ou recyclées au Canada, et devra fournir les coordonnées du propriétaire.

Stakeholders also expressed concern about the significant costs and impacts of the proposed approach of removing exemptions for the use of PFOA and LC-PFCAs in AFFF used for fire-fighting. Taking into account information provided by stakeholders, the proposed Regulations include exemptions that would allow the use of AFFF containing PFOA or LC-PFCAs to suppress liquid fuel vapour and liquid fuel fires in emergency situations, until December 31, 2025. This exemption period is consistent with the Stockholm Convention. The proposed Regulations would also allow the use of AFFF containing PFOA or LC-PFCAs to test fire-fighting systems, provided all releases are contained and disposed of in an environmentally sound manner, over the same time period.

Les intervenants ont également exprimé leur inquiétude quant aux coûts et aux impacts importants de l'approche proposée consistant à supprimer les exemptions pour l'utilisation de l'APFO et des APFC à LC dans les mousses AFFF utilisées pour la lutte contre les incendies. Compte tenu de l'information fournie par les intervenants, le projet de règlement comprend des exemptions qui permettraient l'utilisation de mousses AFFF contenant de l'APFO ou des APFC à LC en cas d'urgence pour la suppression de vapeurs de combustibles et la lutte contre les incendies provoqués par des combustibles liquides, jusqu'au 31 décembre 2025. Cette période d'exemption est conforme à la Convention de Stockholm. Le projet de règlement permettrait également, pendant la même période, l'utilisation des mousses AFFF contenant de l'APFO ou des APFC à LC pour la vérification de systèmes anti-feu, à condition que tous les rejets soient confinés et éliminés de manière écologiquement rationnelle.

Stakeholders also raised concerns related to the efficacy and safety of alternative AFFF and were concerned that the proposed Regulations may inadvertently prohibit the use of foam containing per- and polyfluoroalkyl substances (PFAS) with shorter chain length (e.g. C6). The Department of the Environment is aware that there may be residual levels of PFOS, PFOA or LC-PFCAs in foam containing short-chain PFAS and/or fire suppression systems. The proposed Regulations would allow the use of the short-chain foams containing PFOS, PFOA and LC-PFCAs at, or below, the concentrations outlined in Schedule 3 of the proposed Regulations.

Les intervenants ont également soulevé des préoccupations liées à l'efficacité et à la sécurité des mousses AFFF de rechange et au fait que le projet de règlement pourrait interdire par inadvertance l'utilisation de la mousse contenant des substances perfluoroalkyliques et polyfluoroalkyliques (SPFA) à chaîne plus courte (par exemple C6). Le ministère de l'Environnement est conscient qu'il peut y avoir des niveaux résiduels de SPFO, d'APFO ou d'APFC à LC dans la mousse contenant des SPFA à chaîne courte et/ou dans les systèmes d'extinction des incendies. Le projet de règlement permettrait l'utilisation de mousses à chaîne courte contenant du SPFO, de l'APFO et des APFC à LC à des concentrations égales ou inférieures à celles indiquées à l'annexe 3 du projet de règlement.

Stakeholders also requested that the Regulations include measurable and feasible thresholds for determining incidental presence for the listed substances that are harmonized with other jurisdictions. It was noted that thresholds would help industry determine if products meet the regulatory requirements through testing, and would allow companies to specify material compositions to suppliers. In response, the Department of the Environment has proposed to include concentration thresholds for the incidental presence of HBCD, PBDEs, PFOS, PFOA, and LC-PFCAs. In addition, the Department of the Environment recognizes the value with harmonizing with other jurisdictions, where possible, and the proposed threshold limits for PBDEs and HBCD are aligned with the European Union Regulation 2019/1021 on persistent organic pollutants (recast). The Department of the Environment will work towards including thresholds for other substances in future amendments.

Les intervenants ont également demandé que le Règlement comprenne des seuils mesurables et réalisables pour déterminer la présence incidente des substances inscrites en harmonisation avec ceux d'autres gouvernements. Il a été noté que les seuils aideraient l'industrie à déterminer si les produits répondent aux exigences réglementaires par le biais d'essais, et permettraient aux entreprises de préciser la composition des matériaux aux fournisseurs. En réponse, le ministère de l'Environnement a proposé d'inclure des seuils de concentration pour la présence incidente de l'HBCD, des PBDE, du SPFO, de l'APFO et des APFC à LC. De plus, le ministère de l'Environnement reconnaît la valeur de l'harmonisation avec d'autres gouvernements, dans la mesure du possible, et les seuils proposés pour les PBDE et l'HBCD sont alignés sur le Règlement de l'Union européenne 2019/1021 concernant les polluants organiques persistants (refonte). Le ministère de l'Environnement s'efforcera d'inclure des seuils pour d'autres substances dans les modifications réglementaires futures.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

The proposed Regulations are not expected to have direct impacts on Indigenous peoples, and no modern treaty rights are expected to be affected. The proposed Regulations would help reduce the risk of exposure of the Southern Resident Killer Whale and St. Lawrence Estuary Beluga to the substances that would be further controlled. These whale species hold significant cultural value for Indigenous peoples. In addition, POPs are a specific threat to Arctic ecosystems and Indigenous peoples given the bioaccumulation of POPs in fish and mammals that are part of their traditional diet. Therefore, the proposed Regulations are expected to be beneficial to all Canadians, but especially to Indigenous peoples who often have a higher exposure to these substances based on location and/or diet.

Instrument choice

When determining how to meet the objectives described above, three regulatory options were considered: (1) maintaining the status quo; (2) making amendments to the current Regulations, as outlined in the 2018 Consultation Document; and (3) repealing and replacing the current Regulations, with additional exemptions in response to stakeholder feedback. Non-regulatory options were not considered as they would not meet the objectives of the proposed Regulations.

Under the status quo option, risks to the Canadian environment associated with the manufacture, use, sale, offer for sale, and import of HBCD, PFOA, LC-PFCAs, PBDEs, PFOS, DP and DBDPE would continue as activities conducted under exemptions in the current Regulations could continue indefinitely and there would be no new restrictions on DP or DBDPE. Although the proposed Regulations include a number of exemptions, the uses are expected to decline as industry transitions to alternatives, and the time limits on the exemptions are reached. In addition, under the status quo option Canada would not be in a position to ratify recent amendments to the Stockholm Convention respecting PFOS, PFOA, HBCD and PBDEs. Finally, the Government of Canada would not meet its commitments to increase regulatory controls for contaminants of concern under the Whales Initiative.

The proposed regulatory approach for PFOS, PFOA, LC-PFCAs, PBDEs, and HBCD in the 2018 Consultation Document was to amend the current Regulations to remove all current exemptions, except for an exemption for decaBDE in replacement automotive parts until 2036.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Le projet de règlement ne devrait pas avoir d'impacts directs sur les peuples autochtones, et aucuns droits issus de traité moderne ne devraient être affectés. Toutefois, le projet de règlement aiderait à réduire le risque d'exposition de l'épaulard résident du Sud et du béluga de l'estuaire du Saint-Laurent à ces substances dont l'utilisation serait davantage contrôlée. Ces espèces de baleines ont une valeur culturelle significative pour les peuples autochtones. De plus, les POP sont une menace spécifique pour les écosystèmes de l'Arctique et les peuples autochtones, étant donné la bioaccumulation des POP dans les poissons et les mammifères qui font partie de leur alimentation traditionnelle. Par conséquent, le projet de règlement devrait donc être bénéfique pour tous les Canadiens, mais en particulier pour les peuples autochtones qui sont souvent plus exposés à ces substances en raison de leur lieu de résidence et/ou de leur alimentation.

Choix de l'instrument

Pour déterminer comment atteindre les objectifs susmentionnés, trois options réglementaires ont été envisagées : (1) maintenir le statu quo; (2) apporter des modifications au règlement actuel, tel qu'il est souligné dans le document de consultation de 2018; (3) abroger et remplacer le règlement actuel, avec des exemptions supplémentaires en réponse aux commentaires des intervenants. Des options non réglementaires n'ont pas été envisagées, car elles ne permettraient pas d'atteindre les objectifs du projet de règlement.

En cas de statu quo, les risques pour l'environnement canadien associés à la fabrication, à l'utilisation, à la vente, à la mise en vente et à l'importation de l'HBCD, de l'APFO, des APFC à LC, des PBDE, du SPFO, du DP et du DBDPE continueraient étant donné que les activités réalisées en vertu des exemptions du règlement actuel pourraient continuer indéfiniment, et il n'y aurait pas de nouvelles restrictions sur le DP ou le DBDPE. Bien que le projet de règlement inclue un certain nombre d'exemptions, les utilisations devraient diminuer à mesure que l'industrie passe à des solutions de rechange et que les exemptions à durée limitée expirent. De plus, en cas de statu quo, le Canada ne serait pas en position de ratifier des modifications récentes de la Convention de Stockholm ayant trait au SPFO, à l'APFO, à l'HBCD et aux PBDE. Finalement, le gouvernement du Canada ne respecterait pas les engagements pour renforcer les contrôles réglementaires sur les contaminants préoccupants pris dans le cadre de l'Initiative de protection des baleines.

L'approche réglementaire proposée pour le SPFO, l'APFO, les APFC à LC, les PBDE et l'HBCD dans le document de consultation de 2018 consistait à modifier le règlement actuel pour supprimer toutes les exemptions actuelles, à l'exception d'une exemption pour le décaBDE dans les

The Consultation Document also proposed that the current Regulations be amended to prohibit the manufacture, import, use, sale and offer for sale of DP and DBDPE, as well as products that contain them. The amendments to the current Regulations proposed in the 2018 Consultation Document would meet the environmental objective; however, this approach would not allow sufficient time for some sectors to transition to alternative substances, potentially leading to unintended impacts to human and environmental health, employment, and manufacturing activity.

Repealing and replacing the current Regulations with the proposed Regulations would meet the environmental objective, minimize impacts on industry by proposing a limited number of exemptions not included in the 2018 Consultation Document, and simplify the regulatory text by restructuring the current Regulations rather than simply amending certain sections. The proposed Regulations have taken into account feedback from stakeholders to ensure the necessary time to develop alternative substances, where necessary. Thus, repealing the current Regulations and replacing them with the proposed Regulations is the chosen option.

Regulatory analysis

Benefits and costs

Compliance costs

The proposed Regulations are expected to result in compliance costs for

1. manufacturers, users, sellers and importers of

   (a) certain previously exempted products (including manufactured items) containing PFOS, PFOA or LC-PFCAs,

   (b) previously exempted manufactured items containing PBDEs, and

   (c) products containing HBCD, DP and DBDPE;
2. users, sellers and importers of DP and DBDPE (i.e. the substances themselves).

The proposed Regulations would not result in compliance costs for the manufacture, use, sale and import of PFOS, PFOA, LC-PFCAs, HBCD and PBDEs (i.e. the substances themselves) because they are already largely prohibited.

Compliance costs to manufacturers, users, sellers and importers of products containing substances subject to

pièces automobiles de rechange jusqu'en 2036. Le document de consultation proposait également de modifier le règlement actuel afin d'interdire la fabrication, l'importation, l'utilisation, la vente et la mise en vente du DP et du DBDPE, ainsi que des produits qui en contiennent. Les modifications à apporter au règlement actuel proposées dans le document de consultation de 2018 permettraient d'atteindre les objectifs environnementaux. Toutefois, cette approche ne laisserait pas assez de temps à certains secteurs pour passer à des substances de remplacement, conduisant potentiellement à des impacts imprévus sur la santé humaine et de l'environnement, sur l'emploi et l'activité manufacturière.

L'abrogation et le remplacement du règlement actuel par le projet de règlement permettraient d'atteindre les objectifs environnementaux, de réduire au minimum les impacts sur l'industrie en proposant un nombre limité d'exemptions non incluses dans le document de consultation de 2018, et de simplifier le texte réglementaire en restructurant le règlement actuel plutôt qu'en modifiant simplement certaines sections. Le projet de règlement tient compte des commentaires des intervenants afin de garantir le temps nécessaire pour trouver des substances de remplacement, s'il y a lieu. L'abrogation du règlement actuel et son remplacement par le projet de règlement sont donc l'option retenue.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Coûts associés à la conformité

Le projet de règlement devrait entraîner des coûts liés la conformité pour :

1. les fabricants, utilisateurs, vendeurs et importateurs :

   a) de certains produits précédemment exemptés (dont des articles manufacturés) contenant du SPFO, de l'APFO ou des APFC à LC,

   b) des articles manufacturés précédemment exemptés contenant des PBDE,

   c) des produits contenant de l'HBCD, du DP ou du DBDPE;
2. les utilisateurs, vendeurs et importateurs de DP ou de DBDPE (c'est-à-dire les substances elles-mêmes).

Le projet de règlement n'entraînerait pas de coûts de conformité pour la fabrication, l'utilisation, la vente et l'importation de SPFO, d'APFO, d'APFC à LC, d'HBCD et de PBDE (c'est-à-dire les substances elles-mêmes), car ces substances sont déjà largement interdites.

Les coûts de conformité pour les fabricants, utilisateurs, vendeurs et importateurs de produits qui contiennent

the proposed Regulations would include substitution costs and reformulation costs passed on by international suppliers. Alternative products containing compliant substances exist for most substances; however, the availability of alternatives remains unknown for products containing DP and DBDPE. Therefore, parties subject to the proposed Regulations may choose to cease manufacturing, using, selling and importing non-compliant substances and products and replace them with compliant substances and products, which may be more expensive.

des substances visées par le projet de règlement incluraient des coûts de substitution et des coûts de reformulation répercutés par les fournisseurs internationaux. Des produits de remplacement contenant des substances conformes existent pour la plupart des substances, toutefois, la disponibilité de ces produits reste incertaine dans le cas des produits contenant du DP ou du DBDPE. Les parties assujetties au projet de règlement peuvent donc choisir de cesser la fabrication, l'utilisation, la vente ou l'importation de substances et produits non conformes et de les remplacer par des substances ou des produits conformes qui pourraient être plus onéreux.

Currently, only limited cost and actual use data is available regarding the use of DP and DBDPE in Canada. The use of PFOS, PFOA, LC-PFCAs, HBCD and PBDEs continues to be phased out globally. Some limited quantities of certain substances persist in Canada's automotive, electronic, appliance and textile industries. Thus, substitution and reformulation costs for products containing the substances already listed in the current Regulations are expected to decrease or remain relatively low; however, as in the case of DP and DBDPE, only limited cost and actual use data is available.

Actuellement, seules des données limitées sur le coût et l'utilisation réels sont disponibles pour l'utilisation du DP et du DBDPE au Canada. L'utilisation du SPFO, de l'APFO, des APFC à LC, de l'HBCD et des PBDE continue d'être éliminée progressivement à l'échelle mondiale. Des quantités limitées de certaines substances persistent dans les secteurs de l'automobile, de l'électronique, des appareils électroménagers et des textiles. Les coûts de remplacement et de reformulation pour les produits contenant les substances mentionnées dans le règlement actuel devraient donc diminuer ou rester relativement bas. Toutefois, comme dans le cas du DP et du DBDPE, seules des données limitées sur les coûts et l'utilisation actuelle sont disponibles.

The sections below describe the expected compliance costs associated with the proposed Regulations for each of the regulated substances. These estimates rely heavily on information provided to the Department of the Environment during stakeholder consultations, where provided, and information from a socio-economic study commissioned by the Department of the Environment. In cases where compliance cost data is unavailable, expected compliance costs are described qualitatively. All costs presented below are in 2020 dollars, discounted to present value (2021 base year) using a 7% discount rate, unless stated otherwise.

Les coûts prévus liés à la conformité associés au projet de règlement sont décrits dans les sections suivantes pour chacune des substances réglementées. Ces estimations reposent principalement sur des renseignements fournis au ministère de l'Environnement pendant les consultations avec les intervenants, le cas échéant, et sur des renseignements tirés d'une étude socio-économique commandée par le ministère de l'Environnement. Dans les cas où les données sur les coûts liés à la conformité ne sont pas disponibles, les coûts prévus sont décrits qualitativement. Tous les coûts présentés ci-après sont en dollars de 2020, ramenés à la valeur actuelle (année de base 2021) en utilisant un taux d'actualisation de 7 %, sauf indication contraire.

Total incremental compliance costs shouldered by manufacturers of wire and cable products have been estimated to be $12,75 million over the 10-year period of analysis (2022–2031). Additional compliance costs are expected to be covered by manufacturers of automotive products, aerospace engines, specialized rubber products, and industrial adhesives containing DP and DBDPE. However, given a lack of information regarding the most likely alternatives, these costs have not been estimated. In some cases (such as replacement automotive parts), these costs would be shouldered after the period of analysis as a result of time-limited exemptions. Costs to government to administer the proposed Regulations would also be incurred, totalling $1.47 million over 10 years.

Les coûts marginaux totaux liés à la conformité assumés par les fabricants de produits de câbles et fils ont été estimés à 12,75 millions de dollars pour la période d'analyse de 10 ans (2022-2031). Les fabricants de produits pour l'automobile, de moteurs pour aéronefs, de produits spécialisés en caoutchouc et d'adhésifs industriels contenant du DP ou du DBDPE devraient supporter des coûts supplémentaires liés à la conformité. Toutefois, étant donné le manque de renseignements sur les solutions de rechange les plus probables, ces coûts n'ont pas été estimés. Dans quelques cas (comme les pièces de rechange pour automobile), ces coûts seraient engagés après la période d'analyse en raison des exemptions à durée limitée. Le gouvernement subirait également des coûts pour l'administration du projet de règlement, totalisant 1,47 million de dollars pendant la période de 10 ans.

DP and DBDPE

The proposed Regulations would prohibit the manufacture, use, sale and import of DP and DBDPE, and products containing DP and DBDPE, with certain exemptions. These prohibitions would affect manufacturers, importers and suppliers of the substances, as well as wire and cable coatings, automotive products, electrical enclosures, industrial adhesives, and industrial rubber products, and any other product containing DP and DBDPE.

A study commissioned by the Department of the Environment, completed in January 2020 by Toxecology Environmental Consulting Ltd., found that the costs of prohibiting DP and DBDPE remain uncertain because suitable alternatives do not appear to exist for some critical applications. The incremental impacts of prohibiting DP and DBDPE without exemptions include increased risk to

1. public health, in the form of personal injury, death and property damage if alternative flame retardants are not used or are less effective;
2. environmental health, in the form of fire-related environmental damage; and
3. manufacturing activity and employment, in the form of high costs for or losses in domestic manufacturing in key sectors (e.g. transportation, equipment manufacturing, wire and cable manufacturing), with possible economic consequences for Canada and local communities employed by the facilities.

Since the completion of this study, the Department of the Environment has consulted with stakeholders and developed exemptions, which are time-limited wherever possible, with the aim of mitigating these risks. The specific impacts expected for the various applications of DP and DBDPE are described below.

Wire and cable

DP and DBDPE are used as flame retardants in insulation coating for wire and cable products and in wire connection products. It is estimated that 185 tonnes of DBDPE and 10.3 tonnes of DP were used in Canada in 2018 to manufacture wire and cable coating products. This represents 55% and 28% of the total quantities used in Canadian manufactured products containing DBDPE and DP, respectively.

Because the exemptions outlined in the proposed Regulations for these uses are mainly time-limited, compliance costs are expected to be shouldered by manufacturers of products containing DP and DBDPE related to research, testing, trials, and recertification to transition to products

DP et DBDPE

Le projet de règlement interdirait la fabrication, l'utilisation, la vente et l'importation du DP et du DBDPE, et des produits qui en contiennent, avec certaines exemptions. Ces interdictions affecteraient les fabricants, importateurs et fournisseurs de ces substances, ainsi que les revêtements de câbles et fils, les produits pour automobile, les enceintes électriques, les adhésifs industriels, les produits en caoutchouc industriels et tout autre produit contenant du DP ou du DBDPE.

Une étude commandée par le ministère de l'Environnement, terminée en janvier 2020 par la Toxecology Environmental Consulting Ltd., a mis en évidence que les coûts de l'interdiction du DP et du DBDPE restent incertains, car il ne semble pas y avoir de solutions de rechange appropriées pour certaines applications critiques. Les impacts marginaux dus à l'interdiction du DP et du DBDPE sans exemption incluent des risques accrus pour :

1. la santé du public, sous forme de blessures, décès et dommages à la propriété, si des substances ignifuges de remplacement ne sont pas utilisées ou sont moins efficaces;
2. la santé de l'environnement, sous forme de dommages liés aux incendies;
3. l'activité manufacturière et l'emploi, sous forme de coûts élevés ou de pertes de production domestique dans des secteurs clés (par exemple transport, fabrication d'équipement, fabrication de câbles et fils), avec des conséquences économiques possibles pour le Canada et les communautés locales employées par ces installations.

Depuis la fin de cette étude, le ministère de l'Environnement a consulté les intervenants et a élaboré des exemptions, qui sont à durée limitée quand cela est possible, pour réduire ces risques. Les impacts particuliers attendus pour les diverses applications du DP et du DBDPE sont décrits ci-après.

Câbles et fils

Le DP et le DBDPE sont utilisés comme substances ignifuges dans le revêtement d'isolation de câbles et de fils et dans des produits de connexion de fils. Il est estimé que 185 tonnes de DBDPE et 10,3 tonnes de DP ont été utilisées au Canada en 2018 pour la fabrication de produits de revêtement de câbles et de fils, ce qui représente respectivement 55 et 28 % des quantités totales utilisées dans des produits manufacturés canadiens contenant du DBDPE ou du DP.

Puisque les exemptions énoncées dans le projet de règlement pour ces utilisations sont généralement à durée limitée, les coûts liés à la conformité devraient être assumés par les fabricants de produits contenant du DP ou du DBDPE qui sont associés à la recherche, aux tests, aux essais et à la

containing alternative substances. Based on information provided to the Department of the Environment by industry stakeholders, these costs are estimated to be about $12.18 million for products containing DBDPE and $570,000 for products containing DP. Additional costs could also have to be paid if replacement substances are more expensive or less effective than DBDPE and DP. Given a lack of price data and uncertainty regarding the most likely substitutes, these potential costs have not been estimated independently by the Department of the Environment.

recertification pour la transition à des produits contenant des substances de remplacement. D'après les renseignements fournis au ministère de l'Environnement par les intervenants industriels, ces coûts sont estimés à environ 12,18 millions de dollars pour les produits contenant du DBDPE et à environ 570 000 $ pour les produits contenant du DP. Des coûts supplémentaires pourraient aussi être engagés si les substances de remplacement du DP et du DBDPE sont plus onéreuses ou moins efficaces. Étant donné le manque de données sur les prix et l'incertitude sur les substances de remplacement les plus probables, ces coûts potentiels n'ont pas été estimés de manière indépendante par le ministère de l'Environnement.

Automotive products

DP and DBDPE are used in automotive vehicles and are primarily contained in parts or components (i.e. manufactured items) that are imported into Canada and then assembled into vehicles. It is estimated that in 2018, 80 tonnes of DBDPE and 26 tonnes of DP were included in parts assembled into vehicles by Canadian manufacturers. This represents 24% and components 71% of the total quantities used in Canadian manufactured products DBDPE and DP, respectively.

Because the exemptions outlined in the proposed Regulations for these uses are mainly time-limited, compliance costs are expected to be shouldered by automotive vehicle manufacturers to procure parts that use alternatives to DP and DBDPE. Due to a lack of data and uncertainty regarding the most likely substitutes, these costs have not been estimated.

Produits automobiles

Le DP et le DBDPE sont utilisés dans des véhicules automobiles et sont principalement contenus dans des pièces ou composants (par exemple des articles manufacturés) qui sont importés au Canada puis assemblés dans les véhicules. En 2018, il est estimé que 80 tonnes de DBDPE et 26 tonnes de DP ont été utilisées dans des pièces assemblées dans des véhicules par les fabricants canadiens. Ceci représente respectivement 24 et 71 % des quantités totales de DBDPE et DP utilisées dans les produits manufacturés canadiens.

Puisque les exemptions énoncées dans le projet de règlement pour de telles utilisations sont à durée limitée, les coûts liés à la conformité devraient être subis par les fabricants de véhicules automobiles pour obtenir des pièces qui contiennent des substances de remplacement pour le DP et le DBDPE. En raison du manque de données et de l'incertitude sur les solutions de rechange les plus probables, ces coûts n'ont pas été estimés.

Other applications

DP and/or DBDPE are also used in a number of other applications, including, but not limited to, parts contained in aerospace engines, specialized rubber products, such as industrial conveyer belts, and industrial adhesives. Similar to the applications described above, compliance costs are expected, but the price data and expected alternative substances for these applications is unknown at this time.

Autres applications

Le DP et/ou le DBDPE sont aussi utilisés dans un certain nombre d'autres applications, incluant, sans s'y limiter, des pièces contenues dans des moteurs d'aéronefs, des produits en caoutchouc spécialisés comme des courroies de convoyeurs industriels, et des adhésifs industriels. Comme pour les applications décrites ci-dessus, des coûts liés à la conformité sont attendus, mais les données sur les prix et les substances de remplacement pour ces applications ne sont pas connues en ce moment.

PFOA and LC-PFCAs

The proposed Regulations would remove exemptions from the current Regulations for the import, use, and sale of manufactured items containing PFOA and LC-PFCAs. Time-limited exemptions would be maintained for certain uses, including AFFF used in fire-fighting equipment under specific conditions and certain semiconductors.

APFO et APFC à LC

Le projet de règlement éliminerait les exemptions du règlement actuel pour l'importation, l'utilisation et la vente d'articles manufacturés contenant de l'APFO ou des APFC à LC. Des exemptions à durée limitée seraient maintenues pour certaines utilisations, dont celle pour les mousses AFFF utilisées dans l'équipement de lutte contre les incendies sous certaines conditions et dans certains semiconducteurs.

Compliance costs associated with the removal of these exemptions are expected to be minimal, given the wide availability of alternatives. Owners of fire-fighting equipment containing PFOA may bear compliance costs related to the disposal of AFFF containing PFOA. However, it is expected that most of these fire-fighting systems would be exempted by the incidental presence concentration limit.

PFOS, HBCD and PBDEs

The proposed Regulations would remove exemptions in the current Regulations for the manufacture, import, use, and sale of certain products that contain PFOS, HBCD, and PBDEs. Minimal compliance costs are expected, as the previously exempted uses have been phased out and stakeholders have access to alternatives.

Industry administrative costs

Changes to reporting requirements are expected to result in a net increase in administrative costs to industry. Further details can be found in the "One-for-one rule" section below.

Government administrative costs

The Department of the Environment would incur incremental costs related to enforcement (e.g. training, inspections, investigations) and measures to deal with any alleged violations, and compliance and promotion activities. The proposed Regulations would impose total administrative costs on the Department of the Environment of $1.47 million over the period of analysis.

The Department of the Environment would incur costs to enforce and administer the proposed Regulations. With respect to enforcement costs, it is expected that there would be incremental costs required for the hiring and training of new enforcement officers, for the training of current enforcement officers, for equipment, and for inspections. In total, incremental enforcement costs are estimated at about $1.46 million over a 10-year period.

Compliance promotion activities are intended to encourage the regulated community to achieve compliance. Compliance promotion costs include distributing the final Regulations, developing and distributing promotional materials (such as a fact sheet and Web material), market research through the purchase and analysis of products, and attending association conferences. This cost over 10 years is about $6,000 in present value.

Les coûts liés à la conformité associés à l'élimination de ces exemptions devraient être minimes, étant donné la grande disponibilité de solutions de rechange. Les propriétaires d'équipement de lutte contre les incendies contenant de l'APFO pourraient subir des coûts liés à l'élimination des mousses contenant de l'APFO. Toutefois, la plupart de ces systèmes de lutte contre les incendies devraient être exemptés en raison de la limite de concentration sur la présence incidente de cette substance.

SPFO, HBCD et PBDE

Le projet de règlement éliminerait les exemptions du règlement actuel pour la fabrication, l'importation, l'utilisation et la vente de certains produits contenant du SPFO, de l'HBCD ou des PBDE. Il devrait y avoir des coûts minimaux liés à la conformité, car les utilisations précédemment exemptées ont été éliminées progressivement et les intervenants ont accès à des solutions de rechange.

Coûts administratifs pour l'industrie

Les modifications des exigences de déclaration devraient entraîner une augmentation nette des coûts administratifs pour l'industrie. Des détails supplémentaires peuvent être obtenus dans la section « Règle du "un pour un" » ci-après.

Coûts administratifs pour le gouvernement

Le ministère de l'Environnement supporterait des coûts marginaux liés à l'application de la loi (par exemple formation, inspections, enquêtes), aux mesures pour traiter toute violation présumée et aux activités de promotion de la conformité. Le projet de règlement imposerait au ministère de l'Environnement des coûts administratifs totaux de 1,47 million de dollars pendant la période d'analyse.

Le ministère de l'Environnement supporterait des coûts pour administrer et faire respecter le projet de règlement. En ce qui concerne les coûts d'application, il devrait y avoir des coûts marginaux pour l'embauche et la formation de nouveaux agents d'application de la loi, la formation des agents en poste, l'équipement et les inspections. Au total, ces coûts marginaux sont estimés à environ 1,46 million de dollars pendant une période de 10 ans.

Les activités de promotion de la conformité ont pour but d'encourager la communauté réglementée à se conformer. Les coûts de promotion de la conformité incluent la distribution du règlement final, l'élaboration de matériel promotionnel et sa distribution (comme des fiches de renseignements et du matériel sur le Web), l'étude de marché au moyen de l'achat et de l'analyse de produits et la participation à des conférences d'associations. Ces coûts sur 10 ans sont d'environ 6 000 $ en valeur actualisée.

Environmental benefits

The substances prohibited by the proposed Regulations are amongst the most harmful to the environment and/or human health. They have been added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 to CEPA, and are generally persistent and bioaccumulative. The ultimate environmental objective for these substances is to reduce their concentration in the Canadian environment to the greatest extent practicable by reducing or eliminating their releases.

The reduction of toxic substances entering the Canadian environment is expected to contribute to the protection of Canada's environment and wildlife. Given that limited data is currently available for some of these substances, it is challenging to accurately estimate the environmental benefits resulting from the proposed Regulations. However, it is expected that the proposed Regulations will result in an improvement in environmental quality by contributing to a reduction of these substances and ultimately their releases to the environment over time.

For example, the proposed Regulations would help the Government of Canada in meeting its commitments under the Whales Initiative by addressing threats to the Southern Resident Killer Whale and St. Lawrence Estuary Beluga, which are both endangered. The preservation of both species is valuable to Canadian society, particularly Indigenous people who have cultural and spiritual connections to these whales. Preservation of these species is also beneficial to the Canadian tourism industry.

In addition, the Stockholm Convention aims to reduce levels of POPs entering the environment over time by eliminating or restricting releases of POP industrial chemicals and pesticides unintentionally produced POP by-products and stockpiles and wastes containing POPs. Compliance with the Stockholm Convention results in reduced levels of POPs entering the Canadian environment and helps global efforts towards the elimination of these harmful substances, further protecting Canadians and the environment. As mentioned earlier, the proposed Regulations would put Canada in a position to align with the PFOA, HBCD and PBDEs listings, and the amended PFOS listing under the Stockholm Convention.

Cost-benefit statement

Number of years: 10 (2022–2031)
Base year for costing: 2020
Present value base year: 2021
Discount rate: 7%

Bénéfices environnementaux

Les substances interdites par le projet de règlement font partie des substances les plus nocives pour l'environnement et/ou la santé humaine. Elles ont été ajoutées à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE, et sont généralement persistantes et bioaccumulables. L'objectif environnemental ultime pour ces substances est de réduire leurs concentrations dans l'environnement canadien le plus possible en réduisant ou en éliminant leurs rejets.

La réduction des rejets de substances toxiques dans l'environnement canadien devrait contribuer à la protection de l'environnement et de la faune au Canada. Étant donné que les données disponibles sur certaines de ces substances sont limitées actuellement, une estimation précise des bénéfices environnementaux découlant du projet de règlement constitue un défi. Toutefois, il est attendu que le projet de règlement entraînera une amélioration de la qualité de l'environnement en contribuant à la réduction des rejets de ces substances et, ultimement, de leur présence dans l'environnement avec le temps.

Par exemple, le projet de règlement aiderait le gouvernement du Canada à respecter ses engagements pris dans le cadre de l'Initiative de protection des baleines en traitant les menaces qui pèsent sur l'épaulard résident du Sud et le béluga de l'estuaire du Saint-Laurent, deux espèces en voie de disparition. La préservation de ces deux espèces est précieuse pour la société canadienne, particulièrement pour les peuples autochtones qui ont des liens culturels et spirituels avec ces baleines. La préservation de ces espèces est également bénéfique pour l'industrie touristique canadienne.

De plus, la Convention de Stockholm a pour but de réduire avec le temps les niveaux des POP pénétrant dans l'environnement en éliminant ou restreignant les rejets de POP industriels, des POP sous-produits de pesticides produits involontairement, des stocks et des déchets contenant des POP. La conformité à la Convention de Stockholm conduit à des niveaux réduits de POP pénétrant l'environnement canadien et aide les efforts au niveau mondial pour l'élimination de ces substances nocives, ce qui protégerait ainsi les Canadiens et leur environnement. Tel qu'il est mentionné précédemment, le projet de règlement placerait le Canada en position pour s'harmoniser avec les inscriptions de l'APFO, de l'HBCD et des PBDE, et l'inscription modifiée du SPFO à la Convention de Stockholm.

Énoncé des coûts et avantages

Nombre d'années : 10 (2022-2031)
Année de référence pour l'établissement des coûts : 2020
Année de référence pour la valeur actualisée : 2021
Taux d'actualisation : 7 %

Table 1: Monetized costs

Impacted stakeholder	Description of cost	2022–2027	2027–2031	Total (present value)
Industry	Incremental costs for research, testing, trials, and recertification to transition to products containing alternatives to DP and DBDPE	$12,753,000	N/A	$12,753,000
Government	Incremental administrative costs to administer and ensure compliance with the proposed Regulations	$989,000	$482,000	$1,471,000
All stakeholders	**Total costs**	$13,742,000	$482,000	$14,224,000

Tableau 1 : Coûts monétarisés

Intervenant touché	Description des coûts	2022-2027	2027-2031	Total (valeur actualisée)
Industrie	Coûts marginaux pour la recherche, les tests, les essais et la recertification pour passer à des produits contenant des substances de remplacement du DP et du DBDPE	12 753 000 $	S/O	12 753 000 $
Gouvernement	Coûts administratifs marginaux pour administrer le projet de Règlement et s'assurer de la conformité	989 000 $	482 000 $	1 471 000 $
Tous les intervenants	**Total des coûts**	13 742 000 $	482 000 $	14 224 000 $

Quantified (non-$) and qualitative impacts

Positive impacts

- Reduced environmental risk associated with toxic substances
- Compliance with the Stockholm Convention, which results in reduced levels of POPs entering the Canadian environment and helps global efforts

Negative impacts

- Compliance costs for research, testing, trials, and recertification to manufacturers of automotive products, aerospace engines, specialized rubber products, and industrial adhesives containing DP or DBDPE
- Compliance costs associated with more expensive replacement substances

Small business lens

It is expected that 74 companies would be affected by the proposed Regulations, 13 of which are considered small businesses. For these small businesses, the proposed Regulations are expected to result in incremental administrative costs of $4,600 over the period of analysis, that is $354 per small business. Compliance costs to small businesses are expected to be minimal.

The proposed Regulations do not provide specific flexibilities to small businesses, such as exceptions. Exceptions for small businesses with respect to the prohibition

Impacts quantifiés (autres qu'en $) et qualitatifs

Impacts positifs

- Réduction des risques environnementaux associés aux substances toxiques
- Conformité à la Convention de Stockholm, qui conduit à des niveaux réduits de POP pénétrant dans l'environnement canadien et contribue aux efforts faits au niveau mondial

Impacts négatifs

- Coûts liés à la conformité associés à la recherche, aux tests, aux essais et à la recertification des producteurs de produits pour automobile, de moteurs pour aéronefs, de produits en caoutchouc spécialisés et d'adhésifs industriels contenant du DP ou du DBDPE
- Coûts liés à la conformité associés à des substances de remplacement plus onéreuses

Lentille des petites entreprises

Il est attendu que 74 entreprises seraient affectées par le projet de règlement, dont 13 sont considérées comme des petites entreprises. Pour ces dernières, le projet de règlement devrait conduire à des coûts administratifs marginaux de 4 600 $ pendant la période d'analyse, c'est-à-dire 354 $ par petite entreprise. Les coûts liés à la conformité pour les petites entreprises devraient être minimes.

Le projet de règlement ne fournit pas de souplesse spécifique aux petites entreprises, telles que des exceptions. Les exceptions pour les petites entreprises liées à

of toxic substances covered by the proposed Regulations would allow small businesses to manufacture, use, sell or import these substances, or products containing them, that do not respect the requirements faced by other regulated parties. Such a scenario would reduce the benefits to Canadians and the environment associated with the prohibition of substances covered by the proposed Regulations and compromise Canada's ability to comply with the Stockholm Convention.

The proposed Regulations would provide time-limited exemptions for certain uses based on feedback from industry stakeholders, including small businesses. These exemptions serve to provide industry with sufficient time to reformulate products to comply with the proposed Regulations, which is expected to help mitigate the risk of adverse financial outcomes.

Small business lens summary

Number of small businesses impacted: 13
Number of years: 10 years, 2022 to 2031
Base year for costing: 2020
Present value base year: 2021
Discount rate: 7%

Table 2: Administrative costs

Activity	Annualized value	Present value
Total administrative cost	**$655**	**$4,600**
Total administrative cost per small business	**$50**	**$354**

These costs assume that four out of seven small businesses eligible to apply for a permit would do so. They would choose this option if it leads to an overall reduction in their compliance costs.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies as the proposal results in a change in administrative burden on business. The proposal repeals an existing regulation and replaces it with a new regulatory title, which results in no net increase or decrease in regulatory titles.

The proposed Regulations would require laboratories to report to the Minister the quantities of DP and DBDPE used if the quantity used is above 10 g per year. Based on information collected under section 71 of CEPA, it is expected that one laboratory would exceed this threshold. Administrative burden would be borne related to familiarization with information obligations, record-keeping, and report compilation and submissions. The cost for one laboratory to report is estimated to be $183.88 for the first

l'interdiction de substances toxiques couvertes par le projet de règlement permettraient aux petites entreprises de fabriquer, d'utiliser, de vendre et d'importer ces substances ou des produits qui en contiennent qui ne satisfont pas aux exigences auxquelles les autres parties réglementées doivent faire face. Un tel scénario réduirait les bénéfices pour les Canadiens et l'environnement associés à l'interdiction des substances visées par le projet de règlement et compromettrait la capacité du Canada à se conformer à la Convention de Stockholm.

Le projet de règlement fournirait des exemptions limitées dans le temps pour certaines utilisations basées sur des commentaires d'intervenants industriels, dont des petites entreprises. Ces exemptions donnent à l'industrie assez de temps pour reformuler ses produits afin de se conformer au projet de règlement, ce qui devrait contribuer à réduire les risques d'impacts financiers négatifs.

Résumé de la lentille des petites entreprises

Nombre de petites entreprises touchées : 13
Nombre d'années : 10, 2022 à 2031
Année de référence pour l'établissement des coûts : 2020
Année de référence pour la valeur actualisée : 2021
Taux d'actualisation : 7 %

Tableau 2 : Coûts administratifs

Activité	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Coûts administratifs totaux	**655 $**	**4 600 $**
Coûts administratifs totaux par petite entreprise	**50 $**	**354 $**

Ces coûts supposent que quatre petites entreprises sur sept pouvant demander un permis le feraient. Elles choisiraient cette option si elle entraînait une réduction globale de leurs coûts de mise en conformité.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique puisque la proposition conduit à une modification du fardeau administratif pesant sur les entreprises. La proposition abroge un règlement existant et le remplace par un nouveau, ce qui ne conduit à aucune augmentation ou diminution nette des titres réglementaires.

Le projet de règlement exigerait des laboratoires une déclaration au ministre des quantités de DP et de DBDPE utilisées si la quantité utilisée est supérieure à 10 g par an. D'après les renseignements collectés en vertu de l'article 71 de la LCPE, il est attendu qu'un laboratoire dépasse ce seuil. Le fardeau administratif encouru serait lié à la familiarisation avec les obligations en matière de renseignement, à la tenue de registres, à la compilation et à la soumission de rapports. Le coût de déclaration pour un

year and $134.07 per year for subsequent years. These administrative costs would apply to one firm (a small business), which would result in an increased burden of about $139 per year.

The proposed Regulations would also remove reporting requirements related to the manufacture or import of short-chain chlorinated alkanes (SCCAs) or benzidine and benzidine dihydrochloride (current Schedule 5), or the import of a product containing one of these substances. The reporting requirement was put in place to monitor the presence of SCCAs in products and to ensure that benzidine and benzidine dihydrochloride were only used for permitted uses. These reporting requirements are estimated to require 2.75 hours of employee time per company per year at a weighted average wage rate of $49.81. These administrative savings would apply to one firm, who would save about $137 per year.

The proposed Regulations would also include a permit provision allowing companies who currently manufacture or import DP, DBDPE or HBCD, or products containing these substances, to apply for a permit to continue to do so for up to three years. The proposed Regulations include a number of specific exemptions that provide compliance flexibility to address challenges industry has raised. The permit process provides an additional mechanism to deal with unforeseen challenges. Companies would apply for a permit if the administrative costs are lower than the compliance option. The cost for one company to apply for a permit is estimated to be $512.63 for the first year and $228.81 per year for the second and third years, with an average of about $364 per year. This is based on the assumption that any company that applies for a permit will do so for the whole three years. The first year includes upfront costs to familiarize themselves with the proposed Regulations, prepare a compliance plan and explain measures taken to minimize harm to the environment and human health. It is assumed that 7 out of the 13 companies that could apply for a permit would choose to do so, of which 4 would be small businesses.

The changes to the administrative requirements under the proposed Regulations would lead to a net increase in the overall administrative burden to industry by $418[13] in average annualized costs. The increase in average annualized administrative cost per business would be approximately $6 per business.

laboratoire est estimé à 183,88 $ pour la première année et à 134,07 $ par année pour les années suivantes. Ces frais administratifs s'appliqueraient à une seule entreprise (une petite entreprise), ce qui entraînerait une augmentation du fardeau d'environ 139 $ par année.

Le projet de règlement éliminerait aussi des exigences sur les déclarations liées à la fabrication ou à l'importation d'alcanes chlorés à chaîne courte (ACCC) ou de benzidine et dichlorhydrate de benzidine (annexe 5 actuelle), ou à l'importation d'un produit qui contient une de ces substances. Les exigences de déclaration avaient été mises en place afin de surveiller la présence de ACCC dans les produits et de s'assurer que la benzidine et le dichlorhydrate de benzidine n'étaient utilisés que pour des utilisations permises. Il est estimé que ces exigences sur les déclarations nécessitent 2,75 heures de temps d'employé par entreprise et par an, à un taux horaire pondéré de 49,81 $. Ces économies administratives s'appliqueraient à une entreprise, qui économiserait environ 137 $ par année.

Le projet de règlement inclurait aussi une disposition sur les permis permettant aux entreprises qui fabriquent ou importent actuellement du DP, du DBDPE ou de l'HBCD, ou des produits qui en contiennent, de faire une demande de permis pour poursuivre leur activité pendant une période allant jusqu'à trois ans. Le projet de règlement comprend un certain nombre d'exemptions spécifiques qui offrent une flexibilité sur le plan de la conformité pour répondre aux défis soulevés par l'industrie. Le processus de permis fournit un mécanisme supplémentaire pour faire face aux défis imprévus. Les entreprises demanderaient un permis si les coûts administratifs sont inférieurs aux coûts de conformité. Le coût pour une entreprise afin de demander un permis est estimé à 512,63 $ pour la première année, et à 228,81 $ par an pour la deuxième et la troisième années, avec une moyenne d'environ 364 $ par an. Ce chiffre est basé sur l'hypothèse que toute entreprise qui demande un permis le fera pour les trois années entières. La première année comprend les coûts initiaux pour se familiariser avec le projet de règlement, préparer un plan de conformité et expliquer les mesures prises pour minimiser les dommages à l'environnement et à la santé humaine. Il est supposé que 7 des 13 entreprises qui pourraient demander un permis choisiront de le faire, desquelles 4 seraient des petites entreprises.

Les modifications apportées aux exigences administratives en vertu du projet de règlement entraîneraient une augmentation nette du fardeau administratif global pour l'industrie de 418 $[13] en coûts moyens annualisés. L'augmentation de coût administratif moyen annualisé par entreprise serait d'environ 6 $ par entreprise.

[13] Values are discounted to 2012 and reported in 2012 Can$.

[13] Les valeurs sont actualisées à 2012 et sont reportées en $ CA de 2012.

Regulatory cooperation and alignment

The Government of Canada signed and ratified the Stockholm Convention in 2001. The proposed Regulations would align the Government of Canada with amendments to the Convention, which include listing PFOA and PBDEs in Annex A, and the amended listing of PFOS in Annex B. The proposed Regulations would also align with the listing for HBCD as of 2025.

The Government of Canada is also party to the Great Lakes Water Quality Agreement, which is a bilateral, legally binding agreement with the United States. This agreement seeks to reduce anthropogenic releases of chemicals of mutual concern throughout their entire lifecycles. The proposed Regulations would help the Government of Canada continue to progress in its efforts towards this objective.

Through the proposed Regulations, the Government of Canada would also harmonize its requirements with policy measures in other jurisdictions, such as the European Union, which has implemented risk management actions to control PFOS, PFOA, HBCD and PBDEs. The control of PBDEs is aligned at the federal level with the United States, while restrictions on PFOS and PFOA have been implemented in certain states. In regard to HBCD, the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA) implemented a significant new use rule (SNUR) in 2015, for limited imported consumer textile articles, along with controls implemented in several U.S. states. More recently, the Agency completed a broader risk assessment in September 2020, with proposed risk management actions for HBCD expected by September 2021 since the risk assessment found unreasonable risks to the environment for various conditions of use. However, it should be noted that the proposed regulatory requirements for LC-PFCAs, DP and DBDPE would not align with policy measures in these jurisdictions, as Canada is expected to be the first to prohibit these substances.

In the case of LC-PFCAs, measures are being considered by several countries and regional authorities (such as the European Union). In addition, LC-PFCAs were nominated by Canada to the Stockholm Convention in 2021 and could be listed as early as 2025.

With regard to DP and DBDPE, although there are no risk management measures in place in the European Union or the United States, these substances may be subject to reporting requirements, and in some cases controls are being proposed. For example, the European Union has identified DP as very persistent and very bioaccumulative

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le gouvernement du Canada a signé et ratifié la Convention de Stockholm en 2001. Le projet de règlement permettrait au gouvernement du Canada de s'harmoniser avec les modifications apportées à cette convention, qui incluent l'inscription de l'APFO et des PBDE à l'annexe A et l'inscription modifiée du SPFO à l'annexe B. Le projet de règlement s'harmoniserait aussi avec l'inscription de l'HBCD en 2025.

Le gouvernement du Canada est également partie à l'Accord relatif à la qualité de l'eau des Grands Lacs, un accord bilatéral juridiquement contraignant avec les États-Unis. Cet accord a pour but de réduire les rejets anthropiques de produits chimiques sources de préoccupations mutuelles pendant tout leur cycle de vie. Le projet de règlement aiderait le gouvernement du Canada à continuer de faire des progrès pour atteindre cet objectif.

Grâce à ce projet de règlement, le gouvernement du Canada pourrait aussi harmoniser ses exigences avec les mesures politiques d'autres gouvernements, comme l'Union européenne, qui a mis en œuvre des mesures de gestion des risques pour le contrôle du SPFO, de l'APFO, de l'HBCD et des PBDE. Le contrôle des PBDE est harmonisé au niveau fédéral avec celui des États-Unis, et des restrictions sur le SPFO et l'APFO ont été mises en œuvre dans certains États. En ce qui concerne l'HBCD, l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis a mis en œuvre un programme de réglementation en matière de nouvelles utilisations importantes (SNUR) en 2015, pour limiter l'importation d'articles textiles de consommation, ainsi que des contrôles dans plusieurs États américains. Plus récemment, cette agence a terminé une plus large évaluation des risques en septembre 2020, avec des mesures de gestion des risques proposées pour l'HBCD étant attendues d'ici septembre 2021 puisque cette évaluation a mis en évidence des risques non raisonnables pour l'environnement dans diverses conditions d'utilisation. Toutefois, il convient de noter que les exigences réglementaires proposées pour les APFC à LC, le DP et le DBDPE ne seraient pas harmonisées avec les mesures politiques de ces administrations, car le Canada devrait être le premier à interdire ces substances.

Dans le cas des APFC à LC, des mesures sont envisagées par plusieurs pays et autorités régionales (comme l'Union européenne). De plus, les APFC à LC ont été désignés par le Canada à la Convention de Stockholm en 2021 et pourraient y être inscrits dès 2025.

En ce qui concerne le DP et le DBDPE, bien qu'il n'y ait aucune mesure de gestion des risques en place dans l'Union européenne ou aux États-Unis, ces substances peuvent être sujettes à des exigences de déclaration et, dans certains cas, des contrôles sont proposés. Par exemple, l'Union européenne a identifié le DP comme très

and recently published a proposal to restrict the manufacture, use and sale of DP (whether alone as a substance, in a mixture or in an article). In the United States, DP is listed as a chemical in commerce and manufacturers and importers of DP are required to report relevant information to the U.S. EPA, including production and volumes. In addition, DP was nominated to the Stockholm Convention in 2019 and could be listed as early as 2023.

In the European Union, DBDPE is undergoing risk assessment to determine whether it is persistent, bioaccumulative and toxic. In the United States, DBDPE is listed as a new chemical and is subject to a SNUR, which requires notification to the U.S. EPA prior to the manufacture, import or processing of DBDPE. However, the SNUR does not apply once DBDPE has been incorporated into a resin.

Strategic environmental assessment

The proposed Regulations have been developed under Canada's Chemicals Management Plan, a Government of Canada initiative aimed at reducing the risks posed by chemicals to Canadians and their environment. The strategic environmental assessment for the Chemicals Management Plan concluded that actions taken under this initiative, such as the proposed Regulations, which put controls in place for substances found to be toxic to the environment, will lead to positive outcomes for Canadians and the environment. This anticipated outcome is in line with the 2019-2022 Federal Sustainable Development Strategy (PDF) goal of safe and healthy communities, with connections to healthy wildlife populations, healthy coasts and oceans, and pristine lakes and rivers.

Gender-based analysis plus

No gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified for this proposal.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The proposed Regulations would come into force six months after the day on which they are registered. Information, fact sheets and frequently asked questions on the proposed Regulations would be provided on the Department of the Environment's website prior to the coming-into-force date.

persistant et très bioaccumulable et a récemment publié une proposition pour restreindre la fabrication, l'utilisation et la vente du DP (disponible en anglais seulement) [qu'il soit seul en tant que substance, dans un mélange ou dans un article]. Aux États-Unis, le DP est inscrit en tant que substance chimique dans le commerce et les fabricants et importateurs de DP doivent déclarer des renseignements pertinents à l'EPA des États-Unis, incluant la production et les volumes. De plus, le DP a été désigné à la Convention de Stockholm en 2019 et pourrait y être inscrit dès 2023.

Dans l'Union européenne, le DBDPE est en cours d'évaluation quant à ses risques afin de déterminer s'il est persistant, bioaccumulable et toxique. Aux États-Unis, le DBDPE est inscrit en tant que nouvelle substance et est sujet à un SNUR, qui requiert une déclaration à l'EPA des États-Unis avant sa fabrication, son importation ou son traitement. Toutefois, ce SNUR ne s'applique pas une fois que le DBDPE a été incorporé dans une résine.

Évaluation environnementale stratégique

Le projet de règlement a été développé dans le cadre du Plan de gestion des produits chimiques, une initiative du gouvernement du Canada ayant pour objectif la réduction des risques posés par des produits chimiques pour les Canadiens et leur environnement. L'évaluation environnementale stratégique pour le Plan de gestion des produits chimiques a conclu que les politiques réglementaires développées en vertu de cette initiative, tel que le projet de règlement qui met en place des contrôles pour les substances déclarées toxiques pour l'environnement, entraînera des résultats positifs pour les Canadiens et leur environnement. Ce résultat anticipé est en accord avec l'objectif de la Stratégie fédérale de développement durable 2019 à 2022 (PDF) d'avoir des collectivités saines et en santé, et en lien avec les objectifs d'avoir des populations d'espèces sauvages en santé, des côtes et des océans sains, ainsi que des lacs et des cours d'eau vierges.

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucun impact n'a été identifié à la suite de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) de cette proposition.

Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service

Mise en œuvre

Le projet de règlement entrerait en vigueur six mois après sa date d'enregistrement. Des renseignements, des fiches d'information et des foires aux questions sur le projet de règlement seraient fournis sur le site Web du ministère de l'Environnement avant la date d'entrée en vigueur.

Compliance and enforcement

The compliance plan for the proposed Regulations will build on the existing compliance promotion program associated with the current Regulations. Activities of the current program include maintaining a stakeholder database, reviewing reports and permit applications for completeness and accuracy, responding to inquiries from stakeholders, conducting targeted outreach to specific sectors, and maintaining a web page on the CEPA Environmental Registry.

The Department of the Environment will undertake additional outreach activities to raise stakeholder awareness of the proposed Regulations and the associated requirements. The compliance promotion approach for the proposed Regulations will include facilitating information sessions, conducting a campaign blitz to verify the awareness about and understanding of regulatory requirements, undertaking market research for performance measurement, and preparing and delivering compliance promotion materials outlining the proposed changes to the current Regulations, such as fact sheets and web materials. In addition, the Department of the Environment will develop a guidance document to help regulated parties understand and comply with the Regulations.

As the proposed Regulations are made under CEPA, implementation and enforcement would be undertaken by the Department of the Environment in accordance with the *Compliance and Enforcement Policy for the* Canadian Environmental Protection Act, 1999 *(CEPA, 1999)* [the Policy]. Enforcement officers would apply the Policy when verifying compliance with the regulatory requirements. The Policy sets out the range of possible responses to alleged violations, including warnings, directions, environmental protection compliance orders, administrative monetary penalties, ticketing, ministerial orders, injunctions, prosecution, and environmental protection alternative measures, which are an alternative to a court trial after the laying of charges for a violation under CEPA. In addition, the Policy explains when the Department of the Environment would resort to civil suits by the Crown for cost recovery. Following an inspection or investigation, when an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer would choose the appropriate enforcement action based on the Policy.

Service standards

The proposed Regulations include reporting requirements for laboratory users. The receipt of reports will be acknowledged within 10 working days. The Department of the Environment may seek further information from the reporters if necessary following the review of the report.

Conformité et application

Le plan de conformité pour le projet de règlement reposera sur le programme de promotion de la conformité existant associé au règlement actuel. Les activités du programme actuel incluent le maintien d'une base de données sur les intervenants, l'examen des rapports et des demandes de permis à des fins d'exhaustivité et de précision, la réponse aux demandes des intervenants, des interventions ciblées auprès de secteurs spécifiques et le maintien d'une page Web sur le registre environnemental de la LCPE.

Le ministère de l'Environnement entreprendra des activités de sensibilisation supplémentaires pour mieux sensibiliser les intervenants au projet de règlement et aux exigences qui y sont associées. L'approche de promotion de la conformité pour le projet de règlement inclura des séances d'information interactives, une campagne-éclair pour vérifier la connaissance et la compréhension des exigences réglementaires, des études de marché pour la mesure de la performance et la préparation et prestation de matériel de promotion de la conformité décrivant les modifications proposées au règlement actuel, tel que des fiches d'information et des documents en ligne. De plus, le ministère de l'Environnement développera un guide pour aider les parties réglementées à comprendre le Règlement et à s'y conformer.

Le projet de règlement étant fait en vertu de la LCPE, sa mise en œuvre et son application seraient entreprises par le ministère de l'Environnement en accord avec la *Politique d'observation et d'application de la* Loi canadienne sur la protection de l'environnement, 1999 *(LCPE, 1999)* [la politique]. Les agents d'application de la loi appliqueraient cette politique lors de la vérification de la conformité aux exigences réglementaires. Cette politique établit une gamme de réponses possibles aux violations présumées, incluant des avertissements, des directives, des ordonnances de mise en conformité pour la protection de l'environnement, des sanctions administratives pécuniaires, des amendes, des arrêtés ministériels, des injonctions, des poursuites et d'autres mesures de protection de l'environnement, qui viennent en remplacement d'un procès en cour après le dépôt d'accusations pour violation de la LCPE. De plus, cette politique explique quand le ministère de l'Environnement aurait recours à des poursuites civiles par la Couronne à des fins de recouvrement de coûts. À la suite d'une inspection ou une enquête révélant une violation présumée, l'agent d'application de la loi choisirait la mesure appropriée basée sur la politique.

Normes de service

Le projet de règlement inclut des exigences de déclaration pour les utilisateurs en laboratoire. La réception des rapports sera confirmée dans les 10 jours ouvrables. Le ministère de l'Environnement peut demander des informations supplémentaires aux déclarants si nécessaire

The proposed Regulations also include provisions for regulated parties to request permits from the Minister of the Environment. The applications for permits will be reviewed by the Department of the Environment. The administrative procedure may take up to 60 working days.

Contacts

Christina Paradiso
Executive Director
Chemicals Management Division
Department of the Environment
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-938-4590
Email: interdiction-prohibition@ec.gc.ca

Matthew Watkinson
Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Department of the Environment
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 873-469-1452
Email: RAVD.DARV@ec.gc.ca

après l'examen du rapport. Le projet de règlement inclut aussi des dispositions pour les parties réglementées pour les demandes de permis au ministre de l'Environnement. Les demandes de permis seront examinées par le ministère de l'Environnement. La procédure administrative peut prendre jusqu'à 60 jours ouvrables.

Personnes-ressources

Christina Paradiso
Directrice exécutive
Division de la gestion des substances chimiques
Ministère de l'Environnement
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-938-4590
Courriel : interdiction-prohibition@ec.gc.ca

Matthew Watkinson
Directeur
Division de l'analyse réglementaire et de la valuation
Ministère de l'Environnement
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 873-469-1452
Courriel : RAVD.DARV@ec.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 332(1)[a] of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[b], that the Governor in Council, pursuant to subsection 93(1) of that Act, proposes to make the annexed *Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2022*.

Any person may, within 75 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or, within 60 days after the date of publication of this notice, file with that Minister a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Christina Paradiso, Executive Director, Chemicals Management, Environmental Protection Branch, Department of the Environment, 351 Saint-Joseph Boulevard, Gatineau, Quebec K1A 0H3 (email: ec.interdiction-prohibition.ec@ec.gc.ca).

[a] S.C. 2004, c. 15, s. 31
[b] S.C. 1999, c. 33

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)[a] de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[b], que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 93(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2022)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l'Environnement, dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou, dans les soixante jours suivant cette date, un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Christina Paradiso, directrice exécutive, Gestion des substances chimiques, Direction générale de la protection de l'environnement, ministère de l'Environnement, 351, boulevard Saint-Joseph, Gatineau (Québec) K1A 0H3 (courriel : ec.interdiction-prohibition.ec@ec.gc.ca).

[a] L.C. 2004, ch. 15, art. 31
[b] L.C. 1999, ch. 33

A person who provides the Minister of the Environment with information may also submit a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, April 29, 2022

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

Quiconque fournit des renseignements au ministre peut en même temps demander que les renseignements fournis soient considérés comme confidentiels aux termes de l'article 313 de cette loi.

Ottawa, le 29 avril 2022

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2022

Interpretation

Definition of *manufactured item*

1 In these Regulations, ***manufactured item*** means a manufactured item that is formed into a specific physical shape or design during its manufacture and has, for its final use, a function or functions dependent in whole or in part on its shape or design.

Application

Application

2 Subject to sections 3 to 5, these Regulations apply to toxic substances that are both specified in the List of Toxic Substances in Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* and are set out in column 1 of Schedule 1 to these Regulations and to products that contain any of those substances.

Non-application — certain toxic substances

3 These Regulations do not apply to any toxic substance that

(a) is contained in a hazardous waste, hazardous recyclable material or non-hazardous waste to which Division 8 of Part 7 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* applies;

(b) is contained in a *pest control product* as defined in subsection 2(1) of the *Pest Control Products Act*; or

(c) is present as a contaminant in a chemical feedstock that is used in a process from which there are no releases of the toxic substance and on the condition that the toxic substance is destroyed or completely converted in that process to a substance that is not a toxic substance set out in column 1 of Schedule 1.

Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2022)

Définition

Définition de *article manufacturé*

1 Dans le présent règlement, ***article manufacturé*** s'entend de tout article manufacturé doté d'une forme ou de caractéristiques matérielles précises pendant sa fabrication et qui a, pour son utilisation finale, une ou plusieurs fonctions en dépendant en tout ou en partie.

Champ d'application

Application

2 Sous réserve des articles 3 à 5, le présent règlement s'applique aux substances toxiques qui sont à la fois inscrites sur la liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* et prévues à la colonne 1 de l'annexe 1 du présent règlement et aux produits qui contiennent de telles substances.

Non-application — certaines substances toxiques

3 Le présent règlement ne s'applique pas aux substances toxiques suivantes :

a) celles qui sont contenues dans des déchets dangereux, des matières recyclables dangereuses ou des déchets non dangereux auxquels s'applique la section 8 de la partie 7 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

b) celles qui sont contenues dans un *produit antiparasitaire* au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les produits antiparasitaires*;

c) celles qui sont présentes comme contaminants dans une matière première chimique utilisée dans un processus n'occasionnant aucun rejet de telles substances, pourvu qu'elles soient, au cours de ce processus, détruites ou totalement converties en une ou plusieurs substances autres que celles prévues à la colonne 1 de l'annexe 1.

Non-application — laboratory use

4 (1) These Regulations, except for subsection (2), do not apply to any toxic substance or to any product containing it that is to be used in a laboratory for analysis, in scientific research or as a laboratory analytical standard.

Information to Minister — more than 10 g

(2) Every person who intends to use a toxic substance or a product containing that substance for a purpose referred to in subsection (1), in any calendar year, must submit to the Minister the information set out in Schedule 2 for each toxic substance or a product containing that substance as soon as feasible before the use of more than 10 g of the substance, by itself or in a product, in that year. The information must be submitted only once in a calendar year in respect of each substance or product.

Non-application — manufactured item in transit

5 These Regulations do not apply to a manufactured item that is in transit through Canada, from a place outside Canada to another place outside Canada.

Prohibition and Authorized Activities

General Prohibition

Toxic substances — Schedule 1

6 (1) Subject to sections 7 to 10, a person must not manufacture, use, sell or import a toxic substance set out in column 1 of Schedule 1 or a product containing that substance, unless the toxic substance is incidentally present in that product.

Incidental presence

(2) In the case of a toxic substance that is set out in column 1 of Schedule 3, it is incidentally present in a product if the substance is present in a total concentration less than or equal to the concentration set out in column 2.

Authorized Activities

Authorized activities — Schedule 1

7 A person may conduct an activity set out in column 3 of Schedule 1 in respect of the corresponding toxic substance set out in column 1, or the corresponding product, that contains that toxic substance set out in column 2, if the corresponding conditions set out in column 4 are met.

Non-application — utilisation en laboratoire

4 (1) Le présent règlement, sauf le paragraphe (2), ne s'applique pas aux substances toxiques ni aux produits qui en contiennent si les substances ou les produits sont destinés à être utilisés pour des analyses en laboratoire, pour la recherche scientifique ou en tant qu'étalon analytique de laboratoire.

Renseignements au ministre — plus de 10 g

(2) Toute personne qui prévoit utiliser une substance toxique — ou un produit qui en contient — au cours d'une année civile à l'une des fins visées au paragraphe (1) présente au ministre les renseignements prévus à l'annexe 2 pour la substance ou le produit dès que possible avant d'utiliser plus de 10 g de la substance, seule ou dans le produit, au cours de cette année. Les renseignements sont présentés une seule fois au cours de l'année civile pour chaque substance ou produit.

Non-application — articles manufacturés en transit

5 Le présent règlement ne s'applique pas aux articles manufacturés qui sont en transit au Canada, en provenance et à destination de l'étranger.

Interdiction et activités permises

Interdiction générale

Substances toxiques — annexe 1

6 (1) Sous réserve des articles 7 à 10, il est interdit de fabriquer, d'utiliser, de vendre ou d'importer une substance toxique prévue à la colonne 1 de l'annexe 1 — ou un produit qui en contient —, à moins que sa présence dans ce produit ne soit incidente.

Présence incidente

(2) La présence dans un produit d'une substance toxique prévue à la colonne 1 de l'annexe 3 est considérée comme incidente si la concentration totale de la substance est inférieure ou égale à celle prévue à la colonne 2.

Activités permises

Activités permises — annexe 1

7 Il est permis d'exercer les activités prévues à la colonne 3 de l'annexe 1 à l'égard de la substance toxique correspondante prévue à la colonne 1 ou du produit correspondant prévu à la colonne 2, si les conditions correspondantes prévues à la colonne 4 sont remplies.

Conditions — decabromodiphenyl ether

8 (1) If the toxic substance is decabromodiphenyl ether referred to in item 15, column 1, of Schedule 1, the product referred to in subitem 15(3), column 2, of Schedule 1 must have a label affixed to it that contains the following information:

(a) the statements "Contains decabromodiphenyl ether." and "Contient du décabromodiphényléther.";

(b) the statements "This product may not be disposed of or recycled in Canada." and "Ce produit ne peut pas être éliminé ou recyclé au Canada."; and

(c) the name, civic and postal address and telephone number of the current owner of the product.

Label requirements

(2) The label referred to in subsection (1) must be in the form of a stamp, tag or sticker that is in a visible location and securely affixed to the product in such a manner that it cannot be easily removed.

Appearance — information

(3) The information on the label referred to in subsection (1) must

(a) appear in both English and in French;

(b) be of a colour that contrasts sharply with the label's background;

(c) be printed in characters that have a font size of at least 10 points and at least 3 mm in height;

(d) be enclosed by a border;

(e) be easily distinguishable from other graphic material on the product or its package; and

(f) remain clear and legible throughout the useful life of the product under normal conditions of transportation, storage, sale and use.

Authorized activity

(4) It is permitted to carry out the authorized activity set out in subitem 15(3), column 3, of Schedule 1 if the product set out in column 2 is used to transport goods imported from outside of Canada to a final destination for the purpose of delivering goods within Canada if once those goods are unloaded, the product is exported empty and without delay to its country of origin, in accordance with the *Export of Substances on the Export Control List Regulations*.

Transfer for disposal

9 The physical possession or control of a toxic substance set out in column 1 of Schedule 1, or a product containing

Conditions — décabromodiphényléther

8 (1) Si la substance toxique en cause est le décabromodiphényléther prévu à l'article 15 de l'annexe 1, dans la colonne 1, une étiquette comportant les renseignements ci-après doit être fixée sur le produit prévu au paragraphe 15(3) de cette annexe, dans la colonne 2 :

a) les mentions « Contient du décabromodiphényléther. » et « Contains decabromodiphenyl ether. »;

b) les mentions « Ce produit ne peut pas être éliminé ou recyclé au Canada. » et « This product may not be disposed of or recycled in Canada. »;

c) les nom, adresses municipale et postale et numéro de téléphone du propriétaire actuel du produit.

Exigences de l'étiquette

(2) L'étiquette prend la forme d'une étampe, d'une étiquette volante ou d'un autocollant qui est solidement fixé à un endroit bien en vue sur le produit, de façon à ce qu'elle ne puisse être facilement retirée.

Présentation des renseignements

(3) Les renseignements qui figurent sur l'étiquette :

a) sont présentés en français et en anglais;

b) sont d'une couleur qui contraste nettement avec la couleur de fond de l'étiquette;

c) sont inscrits en caractères d'une force du corps minimale de 10 points et d'au moins 3 mm de hauteur;

d) sont encadrés par une bordure;

e) sont faciles à distinguer de tout autre signe graphique que porte le contenant ou son emballage;

f) demeurent clairs et lisibles pendant toute la durée de la vie utile de la substance ou du produit, dans les conditions normales de transport, d'entreposage, de vente et d'utilisation.

Activité permise

(4) L'activité prévue au paragraphe 15(3) de l'annexe 1, dans la colonne 3, n'est permise que si le produit prévu à la colonne 2 est utilisé pour transporter des marchandises importées de l'étranger vers une destination finale au Canada, aux fins de livraison de marchandises, et qu'il est exporté par la suite, sans marchandises et sans délai, dans son pays d'origine, conformément au *Règlement sur l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée*.

Transfert en vue de l'élimination

9 Il est permis de transférer, à l'intérieur du Canada, la possession matérielle ou le contrôle de toute substance

that toxic substance, may be transferred within Canada to allow for the final disposal of the substance or product.

Use or sale

10 A person may use or sell a toxic substance or a product containing it, if the substance or the product was manufactured or imported in accordance with a permit that is issued under section 12.

Permits

Application

Permit — manufacture or import

11 (1) A person that manufactures or imports a toxic substance set out in column 1 of Schedule 1, or a product containing that toxic substance, must obtain a permit to continue to manufacture or import the substance or product by submitting an application to the Minister.

Permit application

(2) A permit application in respect of a toxic substance or a product containing it must be submitted to the Minister:

(a) in the case of a substance referred to in items 13, 25 and 26 of Schedule 1, on the coming into force of these Regulations; or

(b) in any other case, by the date set out in column 5 of Schedule 1 for the substance or product, if any.

Information

(3) A permit application in respect of a substance or product must contain the information referred to in Schedule 4 for that substance or product.

Conditions of Issuance

Issuance

12 (1) Subject to subsection (2), the Minister must issue the permit if the following conditions are met:

(a) the applicant has demonstrated that, at the time of the application, there was no technically or economically feasible alternative or substitute for the toxic substance available to the applicant other than a substance regulated under these Regulations;

(b) the applicant has demonstrated that they have taken the necessary measures to minimize or eliminate any harmful effect of the toxic substance on the environment and human health;

(c) the applicant has prepared a plan respecting the toxic substance that identifies the measures that will be taken by the applicant to comply with these Regulations; and

toxique prévue à la colonne 1 de l'annexe 1 ou de tout produit qui en contient en vue de son élimination définitive.

Utilisation ou vente

10 Il est permis d'utiliser ou de vendre toute substance toxique ou tout produit qui en contient si cette substance ou ce produit a été fabriqué ou importé conformément à un permis délivré au titre de l'article 12.

Permis

Demande

Permis — fabrication ou importation

11 (1) Les personnes qui fabriquent ou qui importent toute substance toxique prévue à la colonne 1 de l'annexe 1 ou tout produit qui en contient présentent une demande de permis au ministre pour continuer la fabrication ou l'importation de cette substance ou ce produit.

Demande de permis

(2) La demande de permis est présentée au ministre :

a) s'agissant d'une substance prévue aux articles 13, 25 et 26 de l'annexe 1, à l'entrée en vigueur du présent règlement;

b) s'agissant de toute autre substance ou de tout autre produit, au plus tard à la date limite de présentation prévue à la colonne 5 de l'annexe 1 pour cette substance ou ce produit, le cas échéant.

Renseignements

(3) La demande de permis comporte les renseignements exigés à l'annexe 4 pour la substance ou le produit en question.

Conditions de délivrance

Délivrance

12 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le ministre délivre le permis si les conditions suivantes sont réunies :

a) le demandeur a établi qu'au moment de la demande, il n'était pas en mesure, sur le plan technique ou économique, de remplacer la substance toxique par une substance non visée par le présent règlement ou d'utiliser une solution de rechange;

b) il a établi qu'il a pris les mesures nécessaires pour réduire au minimum ou éliminer les effets nocifs de la substance toxique sur l'environnement et la santé humaine;

c) il a élaboré un plan à l'égard de la substance toxique indiquant les mesures qu'il prendra pour se conformer au présent règlement;

(d) the applicant has provided the period within which the plan is to be implemented and that period does not exceed three years.

Clarifications

(2) The Minister may, on receiving the application, require from the applicant any clarifications that are necessary for the application to be processed.

Notice of change to information

(3) The applicant must notify the Minister in writing of any change to the information provided under this section within 30 days after the day on which the change occurs.

Refusal

(4) The Minister must refuse to issue a permit if

(a) the Minister has reasonable grounds to believe that the applicant has provided false or misleading information in support of their application; or

(b) the information required under subsection 11(3) has not been provided or is insufficient to enable the Minister to process the application.

Application for renewal

(5) An application for renewal must be made in accordance with subsections (1) to (4) and may only be made twice.

Expiry

(6) A permit expires on the first anniversary of the day on which it is issued or renewed.

Renewal

(7) The Minister must renew the permit if

(a) the permit holder submits an application for renewal at least 30 days before the day on which the permit expires; and

(b) the application contains the information referred to in Schedule 4.

Conditions

(8) The permit holder must ensure that the conditions set out in paragraphs (1)(b) to (d) are met for the duration of the validity of the permit.

Revocation

Revocation — grounds

13 (1) The Minister must revoke a permit if the conditions set out in paragraphs 12(1)(b) to (d) are no longer

d) il a présenté le délai d'exécution du plan, lequel ne peut excéder trois ans.

Précisions

(2) À la réception de la demande, le ministre peut exiger du demandeur toute précision dont il a besoin pour la traiter.

Avis de changement des renseignements

(3) Le demandeur avise le ministre par écrit de tout changement apporté aux renseignements fournis en application du présent article dans les trente jours suivant la date de la modification.

Refus

(4) Le ministre refuse de délivrer le permis dans les cas suivants :

a) il a des motifs raisonnables de croire que le demandeur a fourni des renseignements faux ou trompeurs à l'appui de sa demande;

b) les renseignements exigés aux termes du paragraphe 11(3) n'ont pas été fournis ou sont insuffisants pour lui permettre de traiter la demande.

Demande de renouvellement

(5) Toute demande de renouvellement est faite en conformité avec les paragraphes (1) à (4) et ne peut être présentée que deux fois.

Expiration

(6) Le permis expire au premier anniversaire de la date de sa délivrance ou de son renouvellement.

Renouvellement

(7) Le ministre renouvelle le permis si les conditions suivantes sont réunies :

a) le titulaire du permis présente une demande de renouvellement au moins trente jours avant sa date d'expiration;

b) il fournit au ministre les renseignements exigés à l'annexe 4.

Conditions

(8) Le titulaire du permis veille à ce que les conditions prévues aux alinéas (1)b) à d) soient respectées pour la durée de validité du permis.

Annulation

Annulation — motifs

13 (1) Le ministre annule le permis si les conditions prévues aux alinéas 12(1)b) à d) ne sont plus respectées ou s'il

met or if the Minister has reasonable grounds to believe that the permit holder has provided false or misleading information to the Minister.

Notice of revocation

(2) Before revoking a permit, the Minister must provide the permit holder with written reasons and an opportunity to make written representations concerning the revocation.

a des motifs raisonnables de croire que le titulaire du permis lui a fourni des renseignements faux ou trompeurs.

Avis d'annulation

(2) Avant d'annuler le permis, le ministre avise le titulaire par écrit des motifs de l'annulation et lui donne la possibilité de présenter des observations écrites à cet égard.

Accredited Laboratory

Accredited laboratory

14 (1) Any analysis performed to determine the concentration of a toxic substance for the purposes of these Regulations must be performed by a laboratory that meets the following conditions at the time of the analysis:

(a) it is accredited

(i) under the International Organization for Standardization standard ISO/IEC 17025, entitled *General requirements for the competence of testing and calibration laboratories*, by an accrediting body that is a signatory to the International Laboratory Accreditation Cooperation Mutual Recognition Arrangement, or

(ii) under the *Environment Quality Act*, CQLR, c. Q-2; and

(b) subject to subsection (2), the scope of its accreditation includes the analysis performed to determine the concentration of the toxic substance.

Standards of good practice

(2) If no method has been recognized by a standards development organization in respect of the analysis performed to determine the concentration of a toxic substance and the scope of the laboratory's accreditation does not therefore include that analysis, the analysis must be performed in accordance with standards of good scientific practice that are generally accepted at the time that it is performed.

Laboratoire accrédité

Laboratoire accrédité

14 (1) Pour l'application du présent règlement, l'analyse visant à déterminer la concentration d'une substance toxique est effectuée par un laboratoire qui, au moment de cette analyse, répond aux conditions suivantes :

a) il est accrédité :

(i) soit selon la norme ISO/CEI 17025 de l'Organisation internationale de normalisation, intitulée *Exigences générales concernant la compétence des laboratoires d'étalonnages et d'essais*, par un organisme d'accréditation signataire de l'accord intitulé International Laboratory Accreditation Cooperation Mutual Recognition Arrangement,

(ii) soit en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, RLRQ, ch. Q-2;

b) sous réserve du paragraphe (2), la portée de son accréditation comprend l'analyse visant à déterminer la concentration de la substance toxique.

Normes de bonnes pratiques

(2) Lorsqu'aucune méthode n'est reconnue par un organisme de normalisation eu égard à l'analyse visant à déterminer la concentration de la substance toxique et que, par conséquent, la portée de l'accréditation du laboratoire ne comprend pas cette analyse, la détermination est effectuée conformément aux normes de bonnes pratiques scientifiques généralement reconnues au moment où elle est effectuée.

Submission Requirements

Certification

15 (1) Any information that is submitted under these Regulations must be accompanied by a certification, dated and signed by the individual submitting the information or by their authorized representative, stating that the information is accurate and complete.

Paper or electronic format

(2) Any document that is submitted under these Regulations may be submitted in paper format or in an electronic format that is compatible with the format that is used by the Minister.

Formalités de présentation

Attestation

15 (1) Les renseignements fournis en application du présent règlement sont accompagnés d'une attestation datée et signée par la personne qui les fournit, ou par son représentant autorisé, portant qu'ils sont complets et exacts.

Support papier ou électronique

(2) Tout document présenté en application du présent règlement l'est sur support papier ou sur un support électronique compatible avec celui qu'utilise le ministre.

Electronic signature

(3) If a document is submitted in electronic format, the document may be signed electronically.

Record Keeping

Records to be kept

16 (1) Every person that submits information to the Minister under these Regulations must keep records containing that information, including test data if applicable, and a copy of any supporting documents.

Five years

(2) The records must be kept for a period of five years after the day on which the information referred to in subsection (1) is submitted to the Minister.

Electronically compatible format

(3) Records that are kept electronically must be in an electronic format that is compatible with the format that is used by the Minister for the period referred to in subsection (2).

Location of records

(4) The records must be kept at the person's principal place of business in Canada or at any other place in Canada where they can be inspected. If the records are not kept at the person's principal place of business, the person must provide the Minister with the civic address of the place where they are kept.

Change of address

(5) If the civic address referred to in subsection (4) changes, the person must notify the Minister in writing within 30 days after the day on which the change occurs.

Consequential Amendment to the Regulations Designating Regulatory Provisions for Purposes of Enforcement (Canadian Environmental Protection Act, 1999)

17 Item 27 of the schedule to the *Regulations Designating Regulatory Provisions for Purposes*

Signature électronique

(3) Le document qui est présenté sur support électronique peut être signé électroniquement.

Tenue de dossiers

Dossiers à conserver

16 (1) La personne qui fournit des renseignements au ministre en application du présent règlement conserve des dossiers contenant ces renseignements, y compris, le cas échéant, les données d'analyse, et une copie de tout document à l'appui.

Conservation pendant cinq ans

(2) Les dossiers sont conservés pendant une période de cinq ans suivant la date de fourniture au ministre des renseignements visés au paragraphe (1).

Support électronique compatible

(3) Les dossiers qui sont conservés sur un support électronique doivent l'être sur un support électronique qui est compatible avec celui qu'utilise le ministre pour la période de conservation.

Lieu de conservation

(4) Les dossiers sont conservés au principal établissement de la personne au Canada ou en tout autre lieu au Canada où ils peuvent être examinés. Dans ce dernier cas, la personne informe le ministre de l'adresse municipale du lieu.

Changement d'adresse

(5) La personne avise le ministre par écrit de tout changement apporté à l'adresse municipale communiquée au ministre en application du paragraphe (4) dans les trente jours suivant la date du changement.

Modification corrélative au Règlement sur les dispositions réglementaires désignées aux fins de contrôle d'application — Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

17 L'article 27 de l'annexe du *Règlement sur les dispositions réglementaires désignées aux fins*

of Enforcement (Canadian Environmental Protection Act, 1999) [1] **is replaced by the following:**

Item	Column 1 Regulations	Column 2 Provisions
27	*Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2022*	**(a)** subsection 6(1)

Repeal

18 The *Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2012* [2] **are repealed.**

Coming into Force

Six months after publication

19 These Regulations come into force on the day that, in the sixth month after the month in which they are published in the *Canada Gazette*, Part II, has the same calendar number as the day on which they are published or, if that sixth month has no day with that number, the last day of that sixth month.

de contrôle d'application — Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) [1] **est remplacé par ce qui suit :**

Article	Colonne 1 Règlement	Colonne 2 Dispositions
27	*Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2022)*	**a)** paragraphe 6(1)

Abrogation

18 Le *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2012)* [2] **est abrogé.**

Entrée en vigueur

Six mois après la publication

19 Le présent règlement entre en vigueur le jour qui, dans le sixième mois suivant le mois de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, porte le même quantième que le jour de sa publication ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce sixième mois.

[1] SOR/2012-134
[2] SOR/2012-285

[1] DORS/2012-134
[2] DORS/2012-285

SCHEDULE 1

(Section 2, paragraph 3(c), subsection 6(1), section 7, subsections 8(1) and (4), section 9, subsections 11(1) and (2) and section 2 of Schedule 2)

Prohibited Toxic Substances and Authorized Activities

Item	Column 1 Toxic substance	Column 2 Product containing toxic substance	Column 3 Authorized activity	Column 4 Conditions	Column 5 Due date for permit application
1	Dodecachloropentacyclo [5.3.0.$0^{2,6}$.$0^{3,9}$.$0^{4,8}$] decane (Mirex)				
2	Polybrominated Biphenyls that have the molecular formula $C_{12}H_{(10-n)}Br_n$ in which "n" is greater than 2				
3	Polychlorinated Terphenyls that have the molecular formula $C_{18}H_{(14-n)}Cl_n$ in which "n" is greater than 2				
4	Bis(chloromethyl) ether, which has the molecular formula $C_2H_4Cl_2O$				
5	Chloromethyl methyl ether, which has the molecular formula C_2H_5ClO				
6	(4-Chlorophenyl) cyclopropylmethanone,O-[(4-nitrophenyl) methyl]oxime, which has the molecular formula $C_{17}H_{15}ClN_2O_3$				
7	N-Nitrosodimethylamine, which has the molecular formula $C_2H_6N_2O$				
8	Hexachlorobutadiene, which has the molecular formula C_4Cl_6				
9	Dichlorodiphenyltrichloroethane (DDT), which has the molecular formula $C_{14}H_9Cl_5$				
10	Hexachlorobenzene				
11	Polychlorinated naphthalenes that have the molecular formula $C_{10}H_{8-n}Cl_n$ in which "n" is greater than 1	Any product	Use or sell product	The product was manufactured in Canada or imported before March 14, 2013	
12	Chlorinated alkanes that have the molecular formula $C_nH_xCl_{(2n+2-x)}$ in which $10 \leq n \leq 13$	Any product	Use or sell product	The product was manufactured in Canada or imported before March 14, 2013	
13	Hexabromocyclododecane, which has the molecular formula $C_{12}H_{18}Br_6$	**(1)** Vehicle replacement parts	Use, sell or import product	The authorized activity occurs on or before December 31, 2025	Coming into force of these Regulations

Item	Column 1 Toxic substance	Column 2 Product containing toxic substance	Column 3 Authorized activity	Column 4 Conditions	Column 5 Due date for permit application
		(2) Vehicles that contain a replacement part set out in subitem (1)	Use or sell product		
		(3) Expanded and extruded polystyrene foams, and their intermediary products intended for a building or construction application	Use or sell product	The product was manufactured in Canada or imported before January 1, 2017	
		(4) Any product other than a product set out in subitems (1) to (3)	Use or sell product	The product was manufactured in Canada or imported before the coming into force of these Regulations	
14	Polybrominated diphenyl ethers that have the molecular formula $C_{12}H_{(10-n)}Br_nO$ in which $4 \leq n \leq 10$	Any manufactured item other than a product set out in subitem 15(1) or (2) in column 2	Use or sell product	The product was imported before the coming into force of these Regulations	
15	Decabromodiphenyl ether, which has the molecular formula $C_{12}Br_{10}O$	**(1)** The following replacement parts for vehicles that are no longer mass-produced as of the day on which these Regulations come into force: **(a)** powertrain applications and under-hood applications such as battery mass wires, battery interconnection wires, mobile air-conditioning pipes, exhaust manifold bushings, under-hood insulation, wiring and harness under hood (such as engine wiring), speed sensors, hoses, fan modules and knock sensors; **(b)** fuel system applications such as fuel hoses, fuel tanks and fuel tanks under body; **(c)** pyrotechnical devices and applications affected by pyrotechnical devices, such as front and side air bags, their ignition cables and the covers and fabrics that cover the air bags; **(d)** suspension applications and interior applications, such as trim components, acoustic material and seat belts; **(e)** instrument panels and interior trim made of reinforced plastics;	Use, sell or import product	The authorized activity occurs on or before December 31, 2036	

Item	Column 1 Toxic substance	Column 2 Product containing toxic substance	Column 3 Authorized activity	Column 4 Conditions	Column 5 Due date for permit application
		(f) the following parts located under the hood or dash: **(i)** terminal and fuse blocks, **(ii)** higher amperage wires, and **(iii)** cable jacketing of spark plug wires; **(g)** the following electric and electronic equipment: **(i)** battery cases and trays, **(ii)** engine control electrical connectors, **(iii)** components of radio disks, **(iv)** navigation satellite systems, **(v)** global positioning systems, and **(vi)** computer systems; and **(h)** parts containing fabric, such as rear decks, upholstery, automobile seats, head rests, sun visors, headliners, trim panels and carpets			
		(2) Vehicles that contain a replacement part set out in subitem (1)	Use or sell product		
		(3) Plastic shipping pallets	Import product	In the context of the authorized activity **(a)** the product has a label affixed in accordance with subsections 8(1) to (3) of these Regulations; **(b)** the product meets the conditions set out at subsection 8(4) of these Regulations	
16	Benzidine and benzidine dihydrochloride, which have the molecular formulae $C_{12}H_{12}N_2$ and $C_{12}H_{12}N_2 \cdot 2HCl$, respectively	Any product	Manufacture, use, sell or import substance or a product	The substance or product is designed for the following uses: **(a)** as staining for microscopic examination, such as immunoperoxidase staining, histochemical staining or cytochemical staining;	

Item	Column 1 Toxic substance	Column 2 Product containing toxic substance	Column 3 Authorized activity	Column 4 Conditions	Column 5 Due date for permit application
				(b) as a reagent for detecting blood in biological fluids; **(c)** in a niacin test to detect certain micro-organisms; or **(d)** as a reagent for detecting chloralhydrate in biological fluids	
17	2-methoxyethanol, which has the molecular formula $C_3H_8O_2$	**(1)** Diethylene glycol methyl ether, which has the molecular formula $C_5H_{12}O_3$	Manufacture, use, sell or import product	The substance is present in the product in a concentration less than or equal to 0.5% (w/w)	
		(2) Any product other than the product set out in subitem (1)	Manufacture, use, sell or import substance or a product	The substance or product is designed for the following uses: **(a)** as adhesives or coatings for aircraft refinishing; or **(b)** in the process of manufacturing semiconductors	
18	Perfluorooctane sulfonate and its salts and compounds that contain one of the following groups: $C_8F_{17}SO_2$, $C_8F_{17}SO_3$ or $C_8F_{17}SO_2N$	Any manufactured item	Use or sell product	The product was manufactured in Canada or imported before May 29, 2008	
19	Perfluorooctanoic acid, which has the molecular formula $C_7F_{15}CO_2H$, and its salts, and compounds that consist of a perfluorinated alkyl group that has the molecular formula C_nF_{2n+1} in which n = 7 or 8 and that is directly bonded to any chemical moiety other than a fluorine, chlorine or bromine atom	**(1)** Aqueous film forming foams	Use product for the following: **(a)** the testing of installed, fixed or mobile fire-fighting systems for the suppression of liquid fuel vapour and liquid fuel fires; and **(b)** the emergency suppression of liquid fuel vapour and liquid fuel fires using installed, fixed or mobile fire-fighting systems	In the context of the authorized activity **(a)** all releases made in the context of the activity set out in paragraph (a) are contained and disposed of in an environmentally sound manner; and **(b)** the activity occurs on or before December 31, 2025	
		(2) Water-based inks and photo media coatings	Use or sell product	The product was manufactured in Canada or imported before January 1, 2017	

Item	Column 1 Toxic substance	Column 2 Product containing toxic substance	Column 3 Authorized activity	Column 4 Conditions	Column 5 Due date for permit application
		(3) Any manufactured item	Use or sell product	The product was manufactured in Canada or imported before the coming into force of these Regulations	
20	Perfluorocarboxylic acids that have the molecular formula $C_nF_{2n+1}CO_2H$ in which $8 \leq n \leq 20$ and their salts, and compounds that consist of a perfluorinated alkyl group that has the molecular formula C_nF_{2n+1} in which $8 \leq n \leq 20$ and that is directly bonded to any chemical moiety other than a fluorine, chlorine or bromine atom	**(1)** Aqueous film forming foams	Use product for the following: **(a)** testing of installed, fixed or mobile fire-fighting systems for the suppression of liquid fuel vapour and liquid fuel fires; and **(b)** emergency suppression of liquid fuel vapour and liquid fuel fires using installed, fixed or mobile fire-fighting systems	In the context of the authorized activity **(a)** all releases made in the context of the activity set out in paragraph (a) are contained and disposed of in an environmentally sound manner; and **(b)** the activity occurs on or before December 31, 2025	
		(2) Water-based inks and photo media coatings	Use or sell product	The product was manufactured in Canada or imported before January 1, 2017	
		(3) Any manufactured item that is not a product set out in subitems 21 (1) or (2) of column 2	Use or sell product	The product was manufactured in Canada or imported before the coming into force of these Regulations	
21	Perfluorodecanoic acid, which has the molecular formula $C_9F_{19}CO_2H$	**(1)** Micro-electromechanical system-based semiconductors designed for **(a)** non-vehicle manufactured items; **(b)** replacement parts for non-vehicle manufactured items; **(c)** vehicle manufactured items; and **(d)** replacement parts for vehicle manufactured items	Use, sell or import product	In the context of the authorized activity **(a)** the substance is present in a product in a concentration that is less than or equal to 0.1% (w/w); **(b)** the activity ceased **(i)** in the case of a product set out in paragraph (a) or (c), on or before December 31, 2025, **(ii)** in the case of a product set out in paragraph (b) , on or before December 31, 2030, and	

Item	Column 1 Toxic substance	Column 2 Product containing toxic substance	Column 3 Authorized activity	Column 4 Conditions	Column 5 Due date for permit application
				(iii) in the case of a product set out in paragraph (d), on or before December 31, 2040	
		(2) Manufactured items containing a semiconductor referred to in subitem (1)	Use or sell product		
22	Pentachlorobenzene, which has the molecular formula C_6HCl_5		Use the substance	The substance is used with chlorobiphenyls that are contained in equipment or liquids to service equipment for which the use of those chlorobiphenyls is permitted under the *PCB Regulations*	
23	Tetrachlorobenzenes, which have the molecular formula $C_6H_2Cl_4$		Use the substance	The substance is used with chlorobiphenyls that are contained in equipment or liquids to service equipment for which the use of those chlorobiphenyls is permitted under the *PCB Regulations*	
24	Tributyltins, which contain the grouping $(C_4H_9)_3Sn$	**(1)** Tetrabutyltins, which have the molecular formula $(C_4H_9)_4Sn$	Manufacture, use, sell or import product	The substance is present in a concentration less than or equal to 30% (w/w)	
		(2) Any product other than tetrabutyltin	Use or sell product	The product was manufactured in Canada or imported before March 14, 2013	
25	1,4:7,10-Dimethanodibenzo[a,e] cyclooctene, 1,2,3,4,7,8,9,10,13,13,14,14-dodecachloro-1,4,4a,5,6,6a,7,10,10a,11,12,12a-dodecahydro-, which has the molecular formula $C_{18}H_{12}Cl_{12}$	**(1)** The following electrical and electronic equipment parts: **(a)** electrical wires and cables, wire harnesses and connectors; **(b)** tapes, films, adhesives and resins; **(c)** power supplies, inductors, transformers, transceivers and adapters; **(d)** gaskets, single or double-wall heat shrinking tubing and cable jackets; **(e)** printed circuit boards, control boards, address computation unit boards and human-machine interface boards;	Manufacture, use, sell or import product	The authorized activity occurs no later than five years after the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II	Coming into force of these Regulations

Item	Column 1 Toxic substance	Column 2 Product containing toxic substance	Column 3 Authorized activity	Column 4 Conditions	Column 5 Due date for permit application
		(f) motors and pumps; **(g)** control panels; **(h)** LED lights; and **(i)** housings and enclosures			
		(2) Electrical and electronic equipment that contain a part listed in subitem (1)	Manufacture or import product	The authorized activity occurs no later than five years after the day on which these Regulation are published in the *Canada Gazette*, Part II	
		(3) Replacement parts for the parts listed in subitem (1)	Use, sell or import product	The authorized activity is carried out to service electrical and electronic equipment and occurs no later than 20 years after the day on which these Regulations are published in the*Canada Gazette*, Part II	
		(4) Electrical and electronic equipment that contain a part listed in subitem (1) or a replacement part listed in subitem (3)	Use or sell product		
		(5) Aircraft engine fan case rub strip products	Use, sell or import product	The authorized activity occurs no later than December 31, 2030	
		(6) Aircraft containing the products set out in subitem (5)	Use or sell product		
		(7) Void–filling and edge– sealing products	Use, sell or import product	The activity is carried out to service aircraft engine case rub strip products and occurs no later than December 31, 2030	
		(8) The following vehicle parts: **(a)** powertrain applications and under-hood applications, such as wire assemblies, wire harnesses, headlamps and engine assemblies; and **(b)** suspension applications and interior applications, such as column, unit and joint assemblies	Manufacture, use, sell or import product	The authorized activity occurs no later than five years after the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II	

Item	Column 1 Toxic substance	Column 2 Product containing toxic substance	Column 3 Authorized activity	Column 4 Conditions	Column 5 Due date for permit application
		(9) Vehicles that contain a part listed in subitem (8)	Manufacture or import product	The authorized activity occurs no later than five years after the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II	
		(10) Replacement parts for the parts listed in subitem (8)	Use, sell or import product	The authorized activity is carried out to service vehicles and occurs no later than 20 years after the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II	
		(11) Vehicles that contain a part listed in subitem (8) or replacement part listed in subitem (10)	Use or sell product		
		(12) Any product other than those referred to in subitems (1) to (11)	Use or sell product	The product was manufactured in Canada or imported before the coming into force of these Regulations	
26	Benzene, 1,1′-(1,2-ethanediyl) bis [2,3,4,5,6- pentabromo-, which has the molecular formula $C_{14}H_4Br_{10}$	**(1)** Pellets or flakes of polymeric thermoplastic or thermosetting material into which the substance has been compounded	Use, sell or import product	The authorized activity is carried out for the manufacture of wire and cable jackets for outer coverings, wire and cable insulation for electrical conductor insulation and heat shrink products for heat induced shape recovery and occurs no later than five years after the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II	Coming into force of these Regulations
		(2) The following electrical and electronic equipment parts: **(a)** electrical wires and cables, wire harnesses and connectors; **(b)** tapes, films, adhesives and resins; **(c)** power supplies, inductors, transformers, transceivers and adapters; **(d)** gaskets, single or double-wall heat shrinking tubing and cable jackets;	Manufacture, use, sell or import product	The authorized activity occurs no later than five years after the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II	

Item	Column 1 Toxic substance	Column 2 Product containing toxic substance	Column 3 Authorized activity	Column 4 Conditions	Column 5 Due date for permit application
		(e) printed circuit boards, control boards, address computation unit boards and human-machine interface boards; **(f)** motors and pumps; **(g)** control panels; **(h)** LED lights; and **(i)** housings and enclosures			
		(3) Electrical and electronic equipment that contain a part listed in subitem (2)	Manufacture or import product	The authorized activity occurs no later than five years after the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II	
		(4) Replacement parts for the parts listed in subitem (2)	Use, sell or import product	The authorized activity is carried out to service electrical and electronic equipment and occurs no later than 20 years after the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II	
		(5) Electrical and electronic equipment that contains a part listed in subitem (2) or a replacement part listed in subitem (4)	Use or sell product		
		(6) The following vehicle parts: **(a)** powertrain applications and under-hood applications, such as engines, wire assemblies, wire harnesses, engine wiring, electric power steering for gear wire assembly, throttle wiring, batteries, sensors, sensor wires, lamp assemblies, air conditioning assembly, hood lock control cable assembly, urea tank assembly, block heater, adhesives, insulation tape, wheel speed sensor assembly, wheel assembly, brakes, calipers, shifter assemblies, cable sub-assembly spiral with sensor, hoses, tubes and hose assembly **(b)** fuel system applications such as fuel pumps, fuel hoses, fuel tanks assemblies and diesel throttle jumpers;	Manufacture, use, sell or import product	The authorized activity occurs no later than five years after the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II	

Item	Column 1 Toxic substance	Column 2 Product containing toxic substance	Column 3 Authorized activity	Column 4 Conditions	Column 5 Due date for permit application
		(c) pyrotechnical devices and applications affected by pyrotechnical devices, such as air bags; **(d)** suspension applications and interior applications such as steering wheels and steering wheel heater assemblies; **(e)** reinforced plastic parts such as mirrors, mirror assemblies, door latches, doors, lift gates, trim panel assemblies, instrument panels, instrument display panels and bumpers; **(f)** electrical and electronic equipment such as lamps, lamp assemblies, radio display receiver, windshield assembly wire, instrument panel wire, key antenna assembly, keypads, microphones, speakers, parking assist computer coil, shrink tubing, power outlet socket assemblies, wiring, external cable assemblies and connector assemblies; and **(g)** parts containing fabric, such as automobile seats, headrests, sun visors, seat belts, seat belt switch assemblies, armrests and headliners			
		(7) Vehicles that contain a part listed in subitem (6)	Manufacture or import product	The authorized activity occurs no later than five years after the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II	
		(8) Replacement parts for the parts listed in subitem (6)	Use, sell or import product	The authorized activity is carried out to service vehicles and occurs no later than 20 years after the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II	
		(9) Vehicles that contains a part listed in subitem (6) or a replacement part listed in subitem (8)	Use or sell product		
		(10) Any product other than those referred to in subitems (1) to (9)	Use or sell product	The product was manufactured in Canada or imported before the coming into force of these Regulations	

ANNEXE 1

(article 2, alinéa 3c), paragraphe 6(1), article 7, paragraphes 8(1) et (4), article 9, paragraphes 11(1) et (2) et article 2 de l'annexe 2)

Substances toxiques interdites et activités permises

Article	Colonne 1 Substance toxique	Colonne 2 Produit qui contient la substance toxique	Colonne 3 Activité permise	Colonne 4 Conditions	Colonne 5 Date limite de présentation de la demande de permis
1	Dodécachloropentacyclo [5.3.0.0^{2,6}.0^{3,9}.0^{4,8}] décane (mirex)				
2	Les biphényles polybromés dont la formule moléculaire est $C_{12}H_{(10-n)}Br_n$, où « n » est plus grand que 2				
3	Les triphényles polychlorés dont la formule moléculaire est $C_{18}H_{(14-n)}Cl_n$, où « n » est plus grand que 2				
4	Éther bis(chlorométhylique) (aussi appelé oxybis(chlorométhane)), dont la formule moléculaire est $C_2H_4Cl_2O$				
5	Oxyde de chlorométhyle et de méthyle, dont la formule moléculaire est C_2H_5ClO				
6	Le (4-chlorophényle) cyclopropylméthanone, O-[(4-nitrophényle)méthyl]oxime, dont la formule moléculaire est $C_{17}H_{15}ClN_2O_3$				
7	N-Nitrosodiméthylamine, dont la formule moléculaire est $C_2H_6N_2O$				
8	Hexachlorobutadiène, dont la formule moléculaire est C_4Cl_6				
9	Dichlorodiphényltrichloroéthane (DDT), dont la formule moléculaire est $C_{14}H_9Cl_5$				
10	Hexachlorobenzène				
11	Naphtalènes polychlorés dont la formule moléculaire est $C_{10}H_{(8-n)}Cl_n$ où « n » est plus grand que 1	Tout produit	Utiliser ou vendre le produit	Le produit a été fabriqué au Canada ou importé avant le 14 mars 2013	
12	Les alcanes chlorés dont la formule moléculaire est $C_nH_xCl_{(2n+2-x)}$ où $10 \leq n \leq 13$	Tout produit	Utiliser ou vendre le produit	Le produit a été fabriqué au Canada ou importé avant le 14 mars 2013	

Article	Colonne 1 Substance toxique	Colonne 2 Produit qui contient la substance toxique	Colonne 3 Activité permise	Colonne 4 Conditions	Colonne 5 Date limite de présentation de la demande de permis
13	Hexabromocyclododécane, dont la formule moléculaire est $C_{12}H_{18}Br_6$	**(1)** Pièces de rechange pour véhicules	Utiliser, vendre ou importer le produit	L'activité permise est exercée au plus tard le 31 décembre 2025	Entrée en vigueur du présent règlement
		(2) Véhicules qui contiennent une pièce de rechange visée au paragraphe (1)	Utiliser ou vendre le produit		
		(3) Mousses de polystyrène expansé, mousses de polystyrène et tout produit servant à la fabrication de ces mousses destinées au secteur du bâtiment et de la construction	Utiliser ou vendre le produit	Le produit a été fabriqué au Canada ou importé avant le 1er janvier 2017	
		(4) Tout produit autre qu'un produit visé aux paragraphes (1) à (3)	Utiliser ou vendre le produit	Le produit a été fabriqué au Canada ou importé avant l'entrée en vigueur du présent règlement	
14	Polybromodiphényléthers dont la formule moléculaire est $C_{12}H_{(10-n)}Br_nO$ où $4 \leq n \leq 10$	Tout article manufacturé qui n'est pas un produit visé aux paragraphes 15(1) ou (2), dans la colonne 2	Utiliser ou vendre le produit	Le produit a été importé avant l'entrée en vigueur du présent règlement	
15	Décabromodiphényléther, dont la formule moléculaire est $C_{12}Br_{10}O$	**(1)** Pièces de rechange ci-après pour les véhicules qui ne sont plus fabriqués en série à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement : **a)** éléments du groupe motopropulseur et éléments situés sous le capot, tels que les câbles de masse, les câbles de connexion de batterie, les tuyaux de climatisation mobile, les bagues de collecteurs d'échappement, l'isolation du compartiment moteur, le câblage et le harnais sous le capot (tels que le câblage du moteur), les capteurs de vitesse, les tuyaux, les modules de ventilation et les détecteurs de cliquetis; **b)** éléments du système d'alimentation en carburant, tels que les tuyaux, le réservoir de carburant et les parties basses du réservoir de carburant;	Utiliser, vendre ou importer le produit	L'activité permise est exercée au plus tard le 31 décembre 2036	

Article	Colonne 1 Substance toxique	Colonne 2 Produit qui contient la substance toxique	Colonne 3 Activité permise	Colonne 4 Conditions	Colonne 5 Date limite de présentation de la demande de permis
		c) dispositifs pyrotechniques et éléments touchés par ces dispositifs, tels que les coussins gonflables frontaux et latéraux, leurs câbles de déclenchement et les revêtements et tissus qui recouvrent les coussins gonflables; **d)** éléments de suspension et utilisations intérieures, telles que les éléments de garnitures, les matériaux acoustiques et les ceintures de sécurité; **e)** tableaux de bord et garnitures intérieures faits de plastique renforcé; **f)** pièces ci-après situées sous le capot ou sous le tableau de bord : **(i)** blocs de raccordement et de fusible, **(ii)** fils électriques à ampérage élevé, **(iii)** gainage de câble des fils de bougies; **g)** matériels électriques et électroniques suivants : **(i)** boîtiers et supports de batterie, **(ii)** connecteurs électriques de la commande du moteur, **(iii)** composants de disques radio, **(iv)** systèmes de navigation par satellite, **(v)** systèmes de géolocalisation, **(vi)** systèmes informatiques; **h)** pièces contenant des tissus, telles que les coffres arrière, le rembourrage, les sièges automobiles, les appuis-tête, les pare-soleils, les garnitures de toit, les panneaux de garniture et les tapis			
		(2) Véhicules qui contiennent une pièce de rechange visée au paragraphe (1)	Utiliser ou vendre le produit		

Article	Colonne 1 Substance toxique	Colonne 2 Produit qui contient la substance toxique	Colonne 3 Activité permise	Colonne 4 Conditions	Colonne 5 Date limite de présentation de la demande de permis
		(3) Palettes d'expédition en plastique	Importer le produit	Dans le contexte de l'activité permise : **a)** une étiquette est fixée sur le produit, conformément aux paragraphes 8(1) à (3) du présent règlement; **b)** le produit satisfait aux conditions prévues au paragraphe 8(4) du présent règlement	
16	Benzidine et dichlorhydrate de benzidine, dont les formules moléculaires sont respectivement $C_{12}H_{12}N_2$ et $C_{12}H_{12}N_2 \cdot 2HCl$	Tout produit	Fabriquer, utiliser, vendre ou importer la substance ou le produit	La substance ou le produit est conçu pour l'une des utilisations suivantes : **a)** comme coloration pour l'examen microscopique, telle que la coloration immunoperoxydase, la coloration histochimique et la coloration cytochimique; **b)** comme réactif pour détecter le sang dans les liquides biologiques; **c)** dans le cadre d'un test à la niacine pour détecter certains micro-organismes; **d)** comme réactif pour détecter l'hydrate de chloral dans les liquides biologiques	
17	Le 2–méthoxyéthanol, dont la formule moléculaire est $C_3H_8O_2$	**(1)** Éther méthylique de diéthylèneglycol, dont la formule moléculaire est $C_5H_{12}O_3$	Fabriquer, utiliser, vendre ou importer le produit	La concentration de la substance contenue dans le produit est inférieure ou égale à 0,5 % (p/p)	
		(2) Tout produit autre que le produit visé au paragraphe (1)	Fabriquer, utiliser, vendre ou importer la substance ou le produit	La substance ou le produit est conçu pour l'une des utilisations suivantes : **a)** comme adhésif ou revêtement pour la finition d'aéronefs; **b)** dans le procédé de fabrication de semi-conducteurs	

Article	Colonne 1 Substance toxique	Colonne 2 Produit qui contient la substance toxique	Colonne 3 Activité permise	Colonne 4 Conditions	Colonne 5 Date limite de présentation de la demande de permis
18	Sulfonate de perfluorooctane, ses sels et les composés qui contiennent un des groupements suivants : $C_8F_{17}SO_2$, $C_8F_{17}SO_3$ ou $C_8F_{17}SO_2N$	Tout article manufacturé	Utiliser ou vendre le produit	Le produit a été fabriqué au Canada ou importé avant le 29 mai 2008	
19	Acide pentadécafluorooctanoïque, dont la formule moléculaire est $C_7F_{15}CO_2H$, ses sels et les composés constitués d'un groupement alkyle perfluoré dont la formule moléculaire est C_nF_{2n+1}, où n = 7 ou 8, et qui est directement lié à une entité chimique autre qu'un atome de fluor, de chlore ou de brome	**(1)** Mousses à formation de pellicule aqueuse	Utiliser le produit pour : **a)** la vérification de systèmes anti-feu installés, fixes ou mobiles, pour la suppression de vapeurs de combustibles et la lutte contre les incendies provoquées par des combustibles liquides; **b)** en cas d'urgence, la suppression de vapeurs de combustibles et la lutte contre les incendies provoquées par des combustibles liquides en utilisant un système anti-feu installé, fixe ou mobile	Dans le contexte de l'activité permise : **a)** s'agissant de l'activité visée à l'alinéa a), tous les rejets sont confinés et éliminés de façon écologiquement rationnelle; **b)** l'activité est exercée au plus tard le 31 décembre 2025	
		(2) Encres à base d'eau et revêtements pour applications photographiques	Utiliser ou vendre le produit	Le produit a été fabriqué au Canada ou importé avant le 1er janvier 2017	
		(3) Tout article manufacturé	Utiliser ou vendre le produit	Le produit a été fabriqué au Canada ou importé avant l'entrée en vigueur du présent règlement	
20	Les acides perfluorocarboxyliques dont la formule moléculaire est $C_nF_{2n+1}CO_2H$, où $8 \leq n \leq 20$, leurs sels et les composés constitués d'un groupement alkyle perfluoré dont la formule moléculaire est C_nF_{2n+1}, où $8 \leq n \leq 20$, et qui est directement lié à une entité chimique autre qu'un atome de fluor, de chlore ou de brome	**(1)** Mousses à formation de pellicule aqueuse	Utiliser le produit pour : **a)** la vérification de systèmes anti-feu installés, fixes ou mobiles, pour la suppression de vapeurs de combustibles et la lutte contre les incendies provoquées par des combustibles liquides; **b)** en cas d'urgence, la suppression de vapeurs de combustibles et la lutte contre les incendies provoquées par des combustibles liquides en utilisant un système anti-feu installé, fixe ou mobile	Dans le contexte de l'activité permise : **a)** s'agissant de l'activité visée à l'alinéa a), tous les rejets sont confinés et éliminés de façon écologiquement rationnelle; **b)** l'activité est exercée au plus tard le 31 décembre 2025	

Article	Colonne 1 Substance toxique	Colonne 2 Produit qui contient la substance toxique	Colonne 3 Activité permise	Colonne 4 Conditions	Colonne 5 Date limite de présentation de la demande de permis
		(2) Encres à base d'eau et revêtements pour applications photographiques	Utiliser ou vendre le produit	Le produit a été fabriqué au Canada ou importé avant le 1er janvier 2017	
		(3) Tout article manufacturé qui n'est pas un produit visé aux paragraphes 21(1) ou (2), dans la colonne 2	Utiliser ou vendre le produit	Le produit a été fabriqué au Canada ou importé avant l'entrée en vigueur du présent règlement	
21	Acide perfluorodécanoïque, dont la formule moléculaire est $C_9F_{19}CO_2H$	**(1)** Semi-conducteurs à base de systèmes microélectromécaniques conçus : **a)** pour des articles manufacturés autres que pour les véhicules; **b)** pour des pièces de rechange pour les articles manufacturés autres que pour les véhicules; **c)** pour des articles manufacturés pour les véhicules; **d)** pour des pièces de rechange pour les articles manufacturés pour les véhicules	Utiliser, vendre ou importer le produit	Dans le contexte de l'activité permise : **a)** la concentration de la substance contenue dans le produit est inférieure ou égale à 0,1 % (p/p); **b)** l'activité a cessé : **(i)** s'agissant d'un produit visé aux alinéas a) ou c), au plus tard le 31 décembre 2025, **(ii)** s'agissant d'un produit visé à l'alinéa b), au plus tard le 31 décembre 2030, **(iii)** s'agissant d'un produit visé à l'alinéa d), au plus tard le 31 décembre 2040	
		(2) Tout article manufacturé qui contient un semi-conducteur visé au paragraphe (1)	Utiliser ou vendre le produit		
22	Pentachlorobenzène, dont la formule moléculaire est C_6HCl_5		Utiliser la substance	La substance est utilisée avec des biphényles chlorés qui sont contenus dans des pièces d'équipement ou des liquides pour l'entretien d'équipement, laquelle utilisation des biphényles chlorés est permise en vertu du *Règlement sur les BPC*	

Article	Colonne 1 Substance toxique	Colonne 2 Produit qui contient la substance toxique	Colonne 3 Activité permise	Colonne 4 Conditions	Colonne 5 Date limite de présentation de la demande de permis
23	Tétrachlorobenzènes, dont la formule moléculaire est $C_6H_2Cl_4$		Utiliser la substance	La substance est utilisée avec des biphényles chlorés qui sont contenus dans des pièces d'équipement ou des liquides pour l'entretien d'équipement, laquelle utilisation des biphényles chlorés est permise en vertu du *Règlement sur les BPC*	
24	Les tributylétains, qui contiennent le groupement $(C_4H_9)_3Sn$	**(1)** Les tétrabutylétains, dont la formule moléculaire est $(C_4H_9)_4Sn$	Fabriquer, utiliser, vendre ou importer le produit	La concentration de la substance contenue dans le produit est inférieure ou égale à 30 % (p/p)	
		(2) Tout produit autre que le tétrabutylétain	Utiliser ou vendre le produit	Le produit visé a été fabriqué au Canada ou importé avant le 14 mars 2013	
25	1,6,7,8,9,14,15,16,17,17,18,18-Dodécachloropentacyclo [12.2.1.1^{6,9}.0^{2,13}.0^{5,10}] octadéca-7,15-diène, dont la formule moléculaire est $C_{18}H_{12}Cl_{12}$	**(1)** Pièces de matériels électriques et électroniques suivantes : **a)** fils et câbles électriques, faisceaux de câblage et connecteurs; **b)** rubans, films, adhésifs et résines; **c)** alimentations électriques, inducteurs, transformateurs électriques, émetteurs-récepteurs et adaptateurs; **d)** joints, gaines thermorétractables à simple ou double paroi et gaines de câbles; **e)** cartes de circuits imprimés, cartes de contrôle, cartes d'unité de calcul d'adresse et cartes d'interface humain-machine; **f)** moteurs et pompes; **g)** panneaux de contrôle; **h)** lumières DEL; **i)** boîtiers et enceintes	Fabriquer, utiliser, vendre ou importer le produit	L'activité permise est exercée au plus tard cinq ans après la date de publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*	Entrée en vigueur du présent règlement
		(2) Matériels électriques et électroniques qui contiennent une pièce visée au paragraphe (1)	Fabriquer ou importer le produit	L'activité permise est exercée au plus tard cinq ans après la date de publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*	

Article	Colonne 1 Substance toxique	Colonne 2 Produit qui contient la substance toxique	Colonne 3 Activité permise	Colonne 4 Conditions	Colonne 5 Date limite de présentation de la demande de permis
		(3) Pièces de rechange pour les pièces visées au paragraphe (1)	**(3)** Utiliser, vendre ou importer le produit	L'activité permise est exercée pour l'entretien de matériels électriques et électroniques au plus tard vingt ans après la date de publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*	
		(4) Matériels électriques et électroniques qui contiennent une pièce visée au paragraphe (1) ou une pièce de rechange visée au paragraphe (3)	Utiliser ou vendre le produit		
		(5) Produits de bandes de friction des carters de soufflante de moteurs d'aéronefs	Utiliser, vendre ou importer le produit	L'activité permise est exercée au plus tard le 31 décembre 2030	
		(6) Aéronefs qui contiennent les produits visés au paragraphe (5)	Utiliser ou vendre le produit		
		(7) Composés de remplissage et d'étanchéisation des arêtes	Utiliser, vendre ou importer le produit	L'activité permise est exercée pour l'entretien ou la remise à neuf des produits de bande de friction des carters de soufflante de moteurs d'aéronefs au plus tard le 31 décembre 2030	
		(8) Pièces de véhicules suivantes : **a)** éléments du groupe motopropulseur et éléments situés sous le capot, tels que les ensembles de fils, les faisceaux de fils, les phares et les ensembles de moteur; **b)** éléments de suspension et utilisations intérieures, telles que la colonne, l'unité et le joint d'assemblage	Fabriquer, utiliser, vendre ou importer le produit	L'activité permise est exercée au plus tard cinq ans après la date de publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*	
		(9) Véhicules qui contiennent une pièce visée au paragraphe (8)	Fabriquer ou importer le produit	L'activité permise est exercée au plus tard cinq ans après la date de publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*	

Article	Colonne 1 Substance toxique	Colonne 2 Produit qui contient la substance toxique	Colonne 3 Activité permise	Colonne 4 Conditions	Colonne 5 Date limite de présentation de la demande de permis
		(10) Pièces de rechange pour les pièces visées au paragraphe (8)	Utiliser, vendre ou importer le produit	L'activité permise est exercée pour l'entretien de véhicules au plus tard vingt ans après la date de publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*	
		(11) Véhicules qui contiennent une pièce visée au paragraphe (8) ou une pièce de rechange visée au paragraphe (10)	Utiliser ou vendre le produit		
		(12) Tout produit autre que ceux visés aux paragraphes (1) à (11)	Utiliser ou vendre le produit	Le produit a été fabriqué au Canada ou importé avant l'entrée en vigueur du présent règlement	
26	1,1′-(Éthane-1,2-diyl) bis[pentabromobenzène], dont la formule moléculaire est $C_{14}H_4Br_{10}$	**(1)** Granules ou flocons de matériau polymère thermoplastique ou thermodurcissable dans lesquels la substance a déjà été mélangée	Utiliser, vendre ou importer le produit	L'activité permise est exercée pour la fabrication de gaines de fils et de câbles pour les revêtements extérieurs, d'isolation de fils et de câbles pour l'isolation de conducteurs électriques et de produits thermorétractables pour la récupération de forme induite par la chaleur au plus tard cinq ans après la date de publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*	Entrée en vigueur du présent règlement
		(2) Pièces de matériels électriques et électroniques suivantes : **a)** fils et câbles électriques, faisceaux de câblage et connecteurs; **b)** rubans, films, adhésifs et résines; **c)** alimentations électriques, inducteurs, transformateurs électriques, émetteurs-récepteurs et adaptateurs; **d)** joints, gaines thermorétractables à simple ou double paroi et gaines de câbles; **e)** cartes de circuits imprimés, cartes de contrôle, cartes d'unité de calcul d'adresse et cartes d'interface humain-machine;	Fabriquer, utiliser, vendre ou importer le produit	L'activité permise est exercée au plus tard cinq ans après la date de publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*	

Article	Colonne 1 Substance toxique	Colonne 2 Produit qui contient la substance toxique	Colonne 3 Activité permise	Colonne 4 Conditions	Colonne 5 Date limite de présentation de la demande de permis
		f) moteurs et pompes; **g)** panneaux de contrôle; **h)** lumières DEL; **i)** boîtiers et enceintes			
		(3) Matériels électriques et électroniques qui contiennent une pièce visée au paragraphe (2)	Fabriquer ou importer le produit	L'activité permise est exercée au plus tard cinq ans après la date de publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*	
		(4) Pièces de rechange pour les pièces visées au paragraphe (2)	Utiliser, vendre ou importer le produit	L'activité permise est exercée pour l'entretien de matériels électriques et électroniques au plus tard vingt ans après la date de publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*	
		(5) Matériels électriques et électroniques qui contiennent une pièce visée au paragraphe (2) ou une pièce de rechange visée au paragraphe (4)	Utiliser ou vendre le produit		
		(6) Pièces de véhicules suivantes : **a)** éléments du groupe motopropulseur et éléments situés sous le capot, tels que le moteur, les ensembles de fils, les faisceaux de fils, le câblage du moteur, les ensembles de fils pour la direction assistée électrique, le câblage de l'accélérateur, les batteries, les capteurs, les fils de capteurs, les ensembles de phares, l'ensemble de climatisation, l'ensemble du câble de verrouillage du capot, l'ensemble du réservoir d'urée, le chauffe-moteur, les adhésifs, le ruban isolant, les ensembles de capteurs de vitesse des roues, les ensembles de roues, les freins, les étriers, les ensembles de changement de vitesse, les sous-ensembles de câbles spiralés avec capteur, les tuyaux, les tubes et les ensembles de tuyaux;	Fabriquer, utiliser, vendre ou importer le produit	L'activité permise est exercée au plus tard cinq ans après la date de publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*	

Article	Colonne 1 Substance toxique	Colonne 2 Produit qui contient la substance toxique	Colonne 3 Activité permise	Colonne 4 Conditions	Colonne 5 Date limite de présentation de la demande de permis
		b) éléments du systèmes d'alimentation en carburant, tels que les pompes à carburant, les tuyaux de carburant, les ensembles des réservoirs à carburant et les câbles d'accélérateur de véhicules diesel; **c)** dispositifs pyrotechniques et éléments touchés par ces dispositifs, tels que les coussins gonflables; **d)** éléments de suspension et utilisations intérieures, telles que les roues de direction et les ensembles de chauffage du volant; **e)** pièces faites de plastique renforcé, telles que les rétroviseurs, les ensembles de rétroviseurs, les serrures de portes, les portes, les hayons, les ensembles des panneaux de garnissage, le tableau de bord, le tableau d'affichage des instruments et les pare-chocs; **f)** matériels électriques et électroniques, tels que les lampes, les ensembles de lampes, l'affichage du récepteur radio, l'ensemble des fils du pare-brise, le fil du tableau de bord, l'ensemble de l'antenne de la clé, les claviers, les microphones, les haut-parleurs, la bobine d'ordinateur d'aide au stationnement, la gaine thermorétractable, les ensembles des prises de courant, le câblage, les ensembles de câbles externes et les ensembles de connecteurs; **g)** pièces contenant des tissus, telles que les sièges automobiles, les appuis-tête, les pare-soleils, les ceintures de sécurité, les ensembles des commutateurs de ceintures de sécurité, les accoudoirs et les garnitures de toit			

Article	Colonne 1 Substance toxique	Colonne 2 Produit qui contient la substance toxique	Colonne 3 Activité permise	Colonne 4 Conditions	Colonne 5 Date limite de présentation de la demande de permis
		(7) Véhicules qui contiennent une pièce visée au paragraphe (6)	Fabriquer ou importer le produit	L'activité permise est exercée au plus tard cinq ans après la date de publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*	
		(8) Pièces de rechange pour les pièces visées au paragraphe (6)	Utiliser, vendre ou importer le produit	L'activité permise est exercée pour l'entretien de véhicules au plus tard vingt ans après la date de publication du présent règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*	
		(9) Véhicules qui contiennent une pièce visée au paragraphe (6) ou une pièce de rechange visée au paragraphe (8)	Utiliser ou vendre le produit		
		(10) Tout produit autre que ceux visés aux paragraphes (1) à (9)	Utiliser ou vendre le produit	Le produit a été fabriqué au Canada ou importé avant l'entrée en vigueur du présent règlement	

SCHEDULE 2

(Subsection 4(2))

Required Information Related to the Use of Certain Toxic Substances in a Laboratory for Analysis, in Scientific Research or as a Laboratory Analytical Standard

1 The following information respecting the laboratory where a toxic substance or a product containing it is used or is to be used:

(a) the name, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of the laboratory; and

(b) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of any person authorized to act on the laboratory's behalf.

2 The following information respecting each toxic substance set out in column 1 of Schedule 1 and each product containing that substance that is used or is to be used:

(a) the name of the toxic substance and the name of the product, if applicable;

(b) the anticipated period of its use;

(c) the estimated quantity of the toxic substance to be used in a calendar year and its unit of measurement;

(d) the identification of each proposed use and each actual use, as the case may be; and

(e) in the case of a product,

(i) the estimated quantity of the product to be used in a calendar year and its unit of measurement, and

(ii) the estimated concentration of the toxic substance in that product and its unit of measurement.

ANNEXE 2

(paragraphe 4(2))

Renseignements à fournir relatifs à l'utilisation de certaines substances toxiques pour des analyses en laboratoire, pour la recherche scientifique ou en tant qu'étalon analytique de laboratoire

1 Les renseignements ci-après sur le laboratoire où la substance toxique ou le produit qui contient une telle substance est utilisé ou sera utilisé :

a) les nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, adresse électronique et numéro de télécopieur du laboratoire;

b) les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, adresse électronique et numéro de télécopieur de toute personne autorisée à agir au nom du laboratoire.

2 Les renseignements ci-après sur chaque substance toxique prévue à la colonne 1 de l'annexe 1 et sur chaque produit qui en contient qui est ou sera utilisé :

a) le nom de la substance toxique et, le cas échéant, le nom du produit;

b) la période d'utilisation prévue;

c) la quantité de la substance toxique que l'on prévoit d'utiliser au cours d'une année civile ainsi que l'unité de mesure;

d) une description de chaque utilisation réelle ou projetée, selon le cas;

e) dans le cas d'un produit :

(i) la quantité du produit que l'on prévoit d'utiliser au cours d'une année civile ainsi que l'unité de mesure,

(ii) la concentration prévue de la substance toxique dans ce produit ainsi que l'unité de mesure de cette concentration.

SCHEDULE 3

(Subsection 6(2))

Incidental Presence

Item	Column 1 Toxic Substance	Column 2 Total Concentration
1	Hexabromocyclododecane, which has the molecular formula $C_{12}H_{18}Br_6$	100 ppm
2	Polybrominated diphenyl ethers that have the molecular formula $C_{12}H_{(10-n)}Br_nO$ in which $4 \leq n \leq 10$	500 ppm for all congeners in a manufactured item or in a product that is not a commercial grade substance, commercial grade mixture, polymer or resin and 10 ppm for each congener in a product that is a commercial grade substance, commercial grade mixture, polymer or resin
3	Perfluorooctane sulfonate and its salts and compounds that contain one of the following groups: $C_8F_{17}SO_2$, $C_8F_{17}SO_3$ or $C_8F_{17}SO_2N$	1 ppm
4	Perfluorooctanoic acid, which has the molecular formula $C_7F_{15}CO_2H$, and its salts, and compounds that consist of a perfluorinated alkyl group that has the molecular formula C_nF_{2n+1} in which n = 7 or 8 and that is directly bonded to any chemical moiety other than a fluorine, chlorine or bromine atom	1 ppm
5	Perfluorocarboxylic acids that have the molecular formula $C_nF_{2n+1}CO_2H$ in which $8 \leq n \leq 20$ and their salts, and compounds that consist of a perfluorinated alkyl group that has the molecular formula C_nF_{2n+1} in which $8 \leq n \leq 20$ and that is directly bonded to any chemical moiety other than a fluorine, chlorine or bromine atom	1 ppm

ANNEXE 3

(paragraphe 6(2))

Présence incidente

Article	Colonne 1 Substance toxique	Colonne 2 Concentration totale
1	Hexabromocyclododécane, dont la formule moléculaire est $C_{12}H_{18}Br_6$	100 p.p.m.
2	Polybromodiphényléthers dont la formule moléculaire est $C_{12}H_{(10-n)}Br_nO$ où $4 \leq n \leq 10$	500 p.p.m. pour l'ensemble des congénères contenus dans un article manufacturé ou un produit qui n'est pas une substance de qualité commerciale, un mélange de qualité commerciale, un polymère ou une résine, et 10 p.p.m. pour chaque congénère présent dans un produit qui est une substance de qualité commerciale, un mélange de qualité commerciale, un polymère, ou une résine
3	Sulfonate de perfluorooctane, ses sels et les composés qui contiennent un des groupements suivants : $C_8F_{17}SO_2$, $C_8F_{17}SO_3$ ou $C_8F_{17}SO_2N$	1 p.p.m.
4	Acide pentadécafluorooctanoïque, dont la formule moléculaire est $C_7F_{15}CO_2H$, ses sels et les composés constitués d'un groupement alkyle perfluoré dont la formule moléculaire est C_nF_{2n+1}, où n = 7 ou 8, et qui est directement lié à une entité chimique autre qu'un atome de fluor, de chlore ou de brome	1 p.p.m.
5	Les acides perfluorocarboxyliques dont la formule moléculaire est $C_nF_{2n+1}CO_2H$, où $8 \leq n \leq 20$, leurs sels et les composés constitués d'un groupement alkyle perfluoré dont la formule moléculaire est C_nF_{2n+1}, où $8 \leq n \leq 20$, et qui est directement lié à une entité chimique autre qu'un atome de fluor, de chlore ou de brome	1 p.p.m.

SCHEDULE 4

(Subsections 11(3) and 12(6))

Information Required in an Application for a Permit or an Application for Renewal of a Permit

1 The following information respecting the applicant:

(a) the name, civic and postal addresses in Canada, telephone number and, if any, email address and fax number of the applicant; and

(b) the name, title, civic and postal addresses in Canada, telephone number and, if any, email address and fax number of any person authorized to act on the applicant's behalf.

2 In the case of a toxic substance referred to in section 6 of these Regulations or a product containing the substance, the following information:

(a) the name of the toxic substance and the name of the product, if applicable;

(b) the quantity of the toxic substance manufactured or imported by the applicant during a 12-month period ending no more than six months before the day on which the application is submitted, and its unit of measurement;

(c) the estimated quantity of the toxic substance to be manufactured or imported by the applicant during the period to which the permit will apply, and its unit of measurement;

(d) in the case of a product,

(i) the quantity of the product manufactured or imported by the applicant during any 12-month period ending no more than six months before the day on which the application is submitted, and its unit of measurement,

(ii) the estimated quantity of the product to be manufactured or imported by the applicant during the period to which the permit will apply, and its unit of measurement, and

(iii) the estimated concentration of the toxic substance in that product and its unit of measurement; and

(e) the identification of each proposed use, if known.

ANNEXE 4

(paragraphes 11(3) et 12(6))

Renseignements à fournir dans la demande de permis ou de renouvellement de permis

1 Les renseignements concernant le demandeur :

a) ses nom, adresses municipale et postale au Canada, numéro de téléphone et, le cas échéant, adresse électronique et numéro de télécopieur;

b) les nom, titre, adresses municipale et postale au Canada, numéro de téléphone et, le cas échéant, adresse électronique et numéro de télécopieur de toute personne autorisée à agir au nom du demandeur.

2 S'agissant d'une substance toxique visée à l'article 6 du présent règlement, ou d'un produit qui contient une telle substance, les renseignements suivants :

a) le nom de la substance toxique et, le cas échéant, le nom du produit;

b) la quantité de substance toxique que le demandeur a fabriquée ou importée au cours de la période de douze mois se terminant au plus six mois avant la date de présentation de la demande, ainsi que l'unité de mesure;

c) la quantité de substance toxique que le demandeur prévoit de fabriquer ou d'importer au cours de la période visée par le permis, ainsi que l'unité de mesure;

d) dans le cas d'un produit :

(i) la quantité du produit que le demandeur a fabriquée ou importée au cours de la période de douze mois se terminant au plus tard six mois avant la date de la présentation de la demande, ainsi que l'unité de mesure,

(ii) la quantité du produit que le demandeur prévoit de fabriquer ou d'importer au cours de la période visée par le permis, ainsi que l'unité de mesure,

(iii) la concentration prévue de la substance toxique dans ce produit, ainsi que l'unité de mesure;

e) la mention de chaque utilisation projetée, si le demandeur dispose de cette information.

3 Information that demonstrates that there was no technically or economically feasible alternative or substitute for the toxic substance available to the applicant at the time of the application, other than a substance regulated under these Regulations.

4 A description of the measures that have been taken to minimize or eliminate any harmful effect of the toxic substance on the environment and human health.

5 A description of the plan prepared respecting the toxic substance identifying the measures that will be taken by the applicant to comply with these Regulations and the period within which the plan is to be implemented, which must not exceed three years.

3 Les renseignements qui établissent qu'au moment de la demande de permis le demandeur n'était pas en mesure, sur le plan technique ou économique, de remplacer la substance toxique par une substance non visée par le présent règlement ou d'utiliser une solution de rechange.

4 La description des mesures qui ont été prises pour réduire au minium ou éliminer les effets nocifs de la substance toxique sur l'environnement et la santé humaine.

5 La description du plan élaboré à l'égard de la substance toxique indiquant les mesures que le demandeur prendra pour se conformer au présent règlement ainsi que le délai d'exécution du plan, lequel ne peut excéder trois ans.

Regulations Amending the Secure Air Travel Regulations and the Designated Provisions Regulations

Statutory authorities
Aeronautics Act
Secure Air Travel Act

Sponsoring department
Department of Public Safety and Emergency Preparedness

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations.*)

Issues

The *Secure Air Travel Act* (SATA) and the *Secure Air Travel Regulations* (SATR) were amended in 2019 to enhance the Passenger Protect Program (PPP). During the implementation of enhancements to the program in 2020–2021, Public Safety Canada (PS) discovered a number of operational issues that require minor adjustment to the SATR to ensure the program runs optimally. In addition, the 2019-nCoV acute respiratory disease (COVID-19) pandemic had significant impacts on air industry operations, which created delays for some air carriers in onboarding to the enhanced PPP. An amendment to the SATR is needed to provide more time to air carriers that require it to transition to the new system.

Background

Canada uses a variety of tools to mitigate threats to national security and aviation transportation involving air travel to, from, and/or within Canada. These tools have evolved over time in relation to changes in threats to public safety and security, and the best practices of international partners. The PPP is an example of one such tool.

Passenger Protect Program

The PPP was implemented in 2007 to prevent individuals who may pose a threat to air security, or travel by air to commit an act of terrorism from boarding a plane flying to, from or within Canada. The PPP is administered by PS

Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté des déplacements aériens et le Règlement sur les textes désignés

Fondements législatifs
Loi sur l'aéronautique
Loi sur la sûreté des déplacements aériens

Ministère responsable
Ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.*)

Enjeux

La *Loi sur la sûreté des déplacements aériens* (LSDA) et le *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens* (RSDA) ont été modifiés en 2019 afin d'améliorer le Programme de la protection des passagers (PPP). Au cours de la mise en œuvre des améliorations au programme en 2020-2021, Sécurité publique Canada (SP) a découvert un certain nombre de problèmes opérationnels qui nécessitent des ajustements mineurs au RSDA pour s'assurer que le programme fonctionne de façon optimale. De plus, la pandémie de la maladie à coronavirus 2019 (COVID-19) a eu des répercussions importantes sur les activités de l'industrie aérienne, ce qui a retardé l'intégration de certains transporteurs aériens au PPP amélioré. Une modification doit être apportée au RSDA pour donner plus de temps aux transporteurs aériens qui en ont besoin pour faire la transition vers le nouveau système.

Contexte

Le Canada utilise une variété d'outils pour atténuer les menaces à la sécurité nationale et au transport aérien impliquant des vols à destination, en provenance ou à l'intérieur du Canada. Ces outils ont évolué au fil du temps en fonction de l'évolution des menaces à la sécurité et à la sûreté du public et des pratiques exemplaires des partenaires internationaux. Le PPP en est un exemple.

Programme de la protection des passagers

Le PPP a été mis en place en 2007 pour empêcher les personnes qui peuvent représenter une menace pour la sécurité aérienne ou voyager par avion pour commettre un acte de terrorisme de monter à bord d'un avion à

and Transport Canada (TC), in cooperation with several federal departments and agencies.

The SATA provides the legislative framework for the PPP, which includes the authority for the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness (the "Minister") or his/her delegate to

- establish a list of individuals the Minister has reasonable grounds to suspect could be a threat to aviation or national security or intends to travel by air for the purpose of terrorism (the SATA List);
- collect information for the purpose of identifying listed persons who are on board or expected to be on board an aircraft; and
- deny transportation or require additional screening of a passenger who is a listed person.

Enhancements to the PPP

In Budget 2018, the Government of Canada (GC) committed an investment of $81.4 million over five years, starting in 2018–2019, and $14.0 million per year ongoing, for PS, TC, the Canada Border Services Agency (CBSA), and Shared Services Canada (SSC) to enhance the PPP.

SATA and the SATR were amended in 2019. The changes were the result of extensive consultations involving over 90 000 responses from Canadians, stakeholders and subject-matter experts. The amendments established the following two major enhancements to the PPP:

- transferring the responsibility of screening passengers against the SATA List from air carriers to the GC by implementing a centralized screening system; and
- establishing the Canadian Travel Number (CTN) to help prevent delays at the airport for travellers who have the same name as, or a name similar to, someone on the SATA List.

To deliver on the GC priority to enhance the PPP by March 2023, PS has been working in close partnership with the CBSA, SSC and TC to plan, design, and implement the following changes:

Centralized screening

The centralized screening system transfers the responsibility for screening passengers against the SATA List from air carriers to the GC, namely the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, with assistance from TC and the CBSA. For the Minister to fulfill this responsibility, SATA requires air carriers to provide the Minister

destination, en provenance ou à l'intérieur du Canada. Le PPP est administré par SP et Transports Canada (TC), en collaboration avec plusieurs ministères et organismes fédéraux.

La LSDA fournit le cadre législatif du PPP, qui donne au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile (le « ministre ») ou à son délégué le pouvoir :

- d'établir une liste des personnes que le ministre a des motifs raisonnables de soupçonner de constituer une menace à la sécurité aérienne ou nationale ou d'avoir l'intention de voyager par avion à des fins de terrorisme (la liste établie en vertu de la LSDA);
- de recueillir des renseignements afin d'identifier les personnes inscrites sur la liste qui sont à bord ou qui seront vraisemblablement à bord d'un aéronef;
- de refuser le transport ou d'exiger un contrôle supplémentaire d'un passager inscrit sur cette liste.

Améliorations apportées au PPP

Dans le budget de 2018, le gouvernement du Canada (GC) s'est engagé à investir 81,4 millions de dollars sur cinq ans, à compter de 2018-2019, et 14 millions de dollars par année par la suite, pour que SP, TC, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et Services partagés Canada (SPC) améliorent le PPP.

La LSDA et le RSDA ont été modifiés en 2019. Les changements sont le résultat de vastes consultations qui ont généré plus de 90 000 commentaires de la part de Canadiens, d'intervenants et d'experts en la matière. Les modifications ont permis d'apporter les deux améliorations importantes suivantes au PPP :

- transférer la responsabilité du contrôle des passagers par rapport à la liste établie en vertu de la LSDA des transporteurs aériens au GC en mettant en œuvre un système de contrôle centralisé;
- établir le Numéro canadien de voyages (NCV) pour aider à prévenir les retards à l'aéroport pour les voyageurs qui ont le même nom, ou un nom semblable, que quelqu'un qui figure sur la liste établie en vertu de la LSDA.

Pour donner suite à la priorité du GC d'améliorer le PPP d'ici mars 2023, SP travaille en étroite collaboration avec l'ASFC, SPC et TC pour planifier, concevoir et mettre en œuvre les changements suivants :

Contrôle centralisé

Le système de contrôle centralisé transfère la responsabilité du contrôle des passagers par rapport à la liste établie en vertu de la LSDA des transporteurs aériens au GC, à savoir le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, avec l'aide de TC et de l'ASFC. Pour que le ministre puisse s'acquitter de cette responsabilité, la

(in practice the CBSA, the centralized receiver of all electronic passenger manifests) with prescribed data (name, date of birth, gender and, if provided, the CTN) on each person who is on board or expected to be on board an aircraft for any flight captured under the SATR, if that information is in the air carrier's control, within a prescribed time and manner.

The CBSA is leveraging its existing programs (e.g. Advanced Passenger Information/Passenger Name Record [API/PNR], Interactive Advanced Passenger Information [IAPI] and Entry/Exit Program) that already require air carriers to provide similar passenger and flight data, to support the GC centralized screening system against the SATA List. In other words, air carriers that participate in those programs are able to use existing transmission methods in order to send data to the CBSA for the purpose of the PPP. Once an air carrier is onboarded to the new GC centralized screening system, they transmit all passenger data and flight data for each applicable flight to the CBSA for automatic screening against the SATA List to determine if there are potential matches. Should there be a potential match, an electronic message is provided by the CBSA to ensure that air carriers prevent the corresponding passenger from obtaining a boarding pass until their identity has been verified. At the same time, the CBSA notifies TC's Passenger Protect Program Operations Centre (PPPOC), which is responsible for reviewing and deconflicting potential matches to the SATA List that have been automatically identified by the GC centralized screening system.

Canadian Travel Number (CTN)

The CTN is a unique identifier that provides travellers with an additional piece of information to help verify their identity and reduce the number of false name matches with the SATA List. False name matches that are detected by the GC centralized screening system are either automatically cleared with the information provided by the passenger (including their name, date of birth and a CTN, if applicable) or manually by TC PPPOC. Travellers who think they may have experienced difficulty travelling as a result of having the same name as, or a name similar to, an individual on the List can apply for a CTN on the PS website. Travellers who have a CTN can provide it when reserving and/or checking-in for a flight operated by an air carrier that has onboarded to the new system, to help them be distinguished from a SATA-listed individual, should their name and/or date of birth be similar or the same as that of someone on the list.

LSDA exige que les transporteurs aériens fournissent au ministre (en pratique, à l'ASFC, le receveur centralisé de tous les manifestes électroniques des passagers) les données prescrites (nom, date de naissance, genre et, s'il a été fourni, le NCV) pour chaque personne qui est à bord ou qui sera vraisemblablement à bord d'un aéronef pour un vol visé par le RSDA, si le transporteur aérien détient cette information, dans les délais prescrits et selon les modalités réglementaires.

L'ASFC tire parti de ses programmes existants (par exemple l'information préalable sur les voyageurs/le dossier passager [IPV/DP], l'information interactive préalable sur les voyageurs [IIPV] et le Programme des entrées et des sorties) qui exigent déjà que les transporteurs aériens fournissent des données semblables sur les passagers et les vols, pour appuyer le système de contrôle centralisé du GC par rapport à la liste établie en vertu de la LSDA. Autrement dit, les transporteurs aériens qui participent à ces programmes peuvent utiliser les méthodes de transmission existantes pour envoyer des données à l'ASFC aux fins du PPP. Une fois qu'un transporteur aérien est intégré au nouveau système de contrôle centralisé du GC, il transmet à l'ASFC toutes les données sur les passagers et les données de vol pour chaque vol applicable aux fins de contrôle automatique en fonction de la liste établie en vertu de la LSDA pour déterminer s'il y a des correspondances potentielles. S'il y a une correspondance potentielle, l'ASFC envoie un message électronique pour s'assurer que les transporteurs aériens empêchent le passager correspondant d'obtenir une carte d'embarquement jusqu'à ce que son identité ait été vérifiée. En même temps, l'ASFC avise le Centre des opérations du Programme de la protection des passagers (COPPP) de TC, qui est chargé d'examiner et de régler les correspondances potentielles avec la liste établie en vertu de la LSDA qui ont été cernées automatiquement par le système de contrôle centralisé du GC.

Numéro canadien de voyages (NCV)

Le NCV est un identifiant unique qui fournit aux voyageurs un élément d'information supplémentaire pour aider à confirmer leur identité et pour réduire le nombre de fausses correspondances de noms avec la liste établie en vertu de la LSDA. Les fausses correspondances de noms qui sont détectées par le système de contrôle centralisé du GC sont soit automatiquement réglées à l'aide des renseignements fournis par le passager (y compris son nom, sa date de naissance et un NCV, s'il y a lieu), soit manuellement par le COPPP de TC. Les voyageurs qui pensent avoir eu de la difficulté à voyager parce qu'ils avaient le même nom qu'une personne figurant sur la liste, ou un nom semblable, peuvent présenter une demande de NCV sur le site Web de SP. Les voyageurs qui ont un NCV peuvent le fournir lorsqu'ils font une réservation ou s'enregistrent pour un vol exploité par un transporteur aérien intégré au nouveau système, afin d'aider à les distinguer d'une personne inscrite sur la liste établie

Onboarding air carriers

Centralized screening and the CTN were launched in November 2020, with the coming into force of the amended SATA and SATR. The Regulations require air carriers to onboard and permanently remove or destroy all versions of the SATA List within two years of this date (i.e. by November 4, 2022). PS issued Ministerial Exemption Orders (MEO) to temporarily exempt air carriers from complying with centralized screening and CTN provisions and to require carriers to continue to screen against the SATA List until they are onboarded to Canada's new system. This ensures that the PPP requirement to screen passengers against the SATA List continues to be met until air carriers have fully transitioned to the centralized screening system. Once a carrier successfully completes the testing and certification process for the centralized screening system, a Rescinding Order (RO) is issued from PS that repeals the terms and conditions of the MEO and requires full compliance with the SATA and SATR.

Minor gaps in the regulatory design and COVID-19 impacts

During air carriers' transition to the GC centralized screening, unforeseen operational issues highlighted minor gaps in the regulatory design that need to be addressed. In addition, delays in some air carriers' plans to onboard to the new system have occurred given the significant impact COVID-19 has had on the air industry. These issues are discussed in further detail below.

I. Information collected by air carriers

The CTN was put in place as part of the GC's commitment to address the issue of legitimate travellers experiencing travel delays because they have the same name as, or a name similar to, someone on the SATA List. Although the SATR require air carriers to collect and transmit CTNs for the purpose of the GC centralized screening system, research conducted in August and December 2021 revealed that, among the air carriers that have onboarded to the new system, only a handful offers a field on their website for travellers to provide a CTN when reserving flights covered by the PPP. The fact that travellers are not required to supply a CTN to fly to, from, and/or within

en vertu de la LSDA, si leur nom ou leur date de naissance sont semblables ou identiques à ceux d'une personne figurant sur la liste.

Intégration des transporteurs aériens

Le contrôle centralisé et le NCV ont été lancés en novembre 2020, avec l'entrée en vigueur de la LSDA et du RSDA modifiés. Le Règlement exige que les transporteurs aériens intègrent le système et suppriment ou détruisent définitivement toutes les versions de la liste établie en vertu de la LSDA dont ils disposent dans les deux ans suivants cette date (c'est-à-dire d'ici le 4 novembre 2022). SP a émis des ordonnances d'exemption ministérielles (OEM) pour exempter temporairement les transporteurs aériens de se conformer aux dispositions relatives au contrôle centralisé et au NCV et pour obliger les transporteurs à continuer d'effectuer un contrôle avec la liste établie en vertu de la LSDA jusqu'à ce qu'ils soient intégrés au nouveau système du Canada. Cela permet de s'assurer que l'exigence du PPP relative au contrôle des passagers par rapport à la liste établie en vertu de la LSDA continue d'être respectée jusqu'à ce que les transporteurs aériens aient entièrement fait la transition vers le système de contrôle centralisé. Une fois qu'un transporteur a terminé avec succès le processus d'essai et de certification pour le système de contrôle centralisé, une abrogation de l'ordonnance exécutoire (OE) est émise par SP qui annule les modalités de l'OEM et exige la pleine conformité à la LSDA et au RSDA.

Lacunes mineures dans la conception de la réglementation et répercussions de la COVID-19

Pendant la transition des transporteurs aériens au contrôle centralisé du GC, des problèmes opérationnels imprévus ont mis en évidence des lacunes mineures dans la conception de la réglementation qui doivent être corrigées. De plus, il y a eu des retards dans les plans d'intégration du nouveau système de certains transporteurs aériens en raison des répercussions importantes de la COVID-19 sur l'industrie du transport aérien. Ces problèmes sont abordés plus en détail ci-dessous.

I. Renseignements recueillis par les transporteurs aériens

Le NCV a été mis en place dans le cadre de l'engagement du GC à régler le problème des voyageurs légitimes qui subissent des retards de voyage parce qu'ils ont le même nom que quelqu'un qui figure sur la liste établie en vertu de la LSDA, ou un nom semblable. Bien que le RSDA exige que les transporteurs aériens recueillent et transmettent les NCV aux fins du système de contrôle centralisé du GC, des recherches menées en août et en décembre 2021 ont révélé que, parmi les transporteurs aériens qui ont intégré le nouveau système, il n'y en a que quelques-uns qui offrent un champ sur leur site Web pour que les voyageurs puissent fournir un NCV lorsqu'ils réservent des vols visés

Canada may have caused confusion among air carriers with respect to their obligation to provide travellers with the option to provide this additional piece of information at reservation.

II. Information provided to the Minister

The types of passenger-carrying flights and aircraft that are covered by Canada's PPP are specified in the application section of the SATR. Some air carriers have identified that they will send passenger information to the GC centralized screening system for a small number of flights that are exempted from the SATR. The data structure and format used by air carriers to transmit passenger data, and for the GC to receive this information, are based on international standards,[1] which do not provide a code to distinguish between different types of flights. Because the GC centralized screening system is not able to identify and discard this information, it will automatically screen all passenger information that is received against the SATA List. This creates a risk because the GC does not have the authority to collect this information. In addition, the Minister has authority under the SATA to direct air carriers to deny transportation or require additional screening of a passenger that is a listed person for any domestic or international flight. This situation creates an inconsistency in authorities, given that the Minister currently has the authority to issue a direction for a SATA-listed person expected to be on any flight, even though the authority may not necessarily exist for the Minister to collect the information.

Of note, privacy impact assessments describing how travellers' personal information will be protected throughout the GC centralized screening system, as well as with respect to the application and use of their CTNs, were submitted to and approved by the Office of the Privacy Commissioner in 2020. With regard to the authority to collect issue, risks are mitigated in the short term through interim procedures to guide the handling of information should the Minister receive information for flights that are outside the scope of application of the SATR. At this time, the GC is not aware of any instances of this issue materializing, given that the onboarding of air carriers is not fully complete and that air carriers do not distinguish between these types of flights.

[1] United Nations Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce, and Transport (UN/EDIFACT), Passenger List Message (PAXLST).

par le PPP. Le fait que les voyageurs ne soient pas tenus de fournir un NCV pour prendre un vol à destination, en provenance ou à l'intérieur du Canada peut avoir semé la confusion chez les transporteurs aériens quant à leur obligation de fournir aux voyageurs la possibilité de fournir cet élément d'information supplémentaire au moment de la réservation.

II. Renseignements fournis au ministre

Les types de vols impliquant le transport de passagers et les aéronefs visés par le PPP du Canada sont précisés dans la section d'application du RSDA. Certains transporteurs aériens ont indiqué qu'ils enverront des renseignements sur les passagers au système de contrôle centralisé du GC pour un petit nombre de vols qui sont exemptés du RSDA. La structure et le format des données utilisés par les transporteurs aériens pour transmettre les données sur les passagers, et pour que le GC reçoive ces données, sont fondés sur des normes internationales[1], qui ne fournissent pas de code permettant de distinguer les différents types de vols. Étant donné que le système de contrôle centralisé du GC n'est pas en mesure d'identifier et d'écarter ces renseignements, il comparera automatiquement tous les renseignements sur les passagers reçus à la liste établie en vertu de la LSDA. Le GC risque donc de recueillir des renseignements sur les passagers sans autorisation. De plus, le ministre a le pouvoir, en vertu de la LSDA, d'ordonner aux transporteurs aériens de refuser le transport ou d'exiger un contrôle supplémentaire d'un passager qui est une personne inscrite sur la liste pour tout vol intérieur ou international. Cette situation crée une incohérence dans les pouvoirs, étant donné que le ministre a actuellement le pouvoir d'émettre une directive concernant toute personne inscrite en vertu de la LSDA qui devrait se trouver à bord d'un vol, même si le ministre n'a pas nécessairement le pouvoir de recueillir les renseignements sur ce passager.

Il convient de noter que des évaluations des facteurs relatifs à la vie privée décrivant comment les informations personnelles des voyageurs seront protégées dans l'ensemble du système de contrôle centralisé du GC, ainsi qu'en ce qui concerne l'application et l'utilisation de leur NCV, ont été présentées et approuvées par le Commissariat à la protection de la vie privée en 2020. En ce qui a trait à l'enjeu relatif au pouvoir de recueillir des renseignements, les risques à court terme ont été mitigés par la mise en place de procédures intérimaires pour guider la gestion de l'information dans le cas où le ministre recevrait des renseignements associés à des vols figurant hors de la portée d'application du RSDA. À l'heure actuelle, le GC n'est pas au courant d'occurrences où cet enjeu se serait matérialisé, considérant le fait que l'intégration des transporteurs aériens n'est pas entièrement complétée et que ces derniers ne font pas la distinction entre ces types de vols.

[1] Règles des Nations Unies concernant l'échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT-ONU), Message – Liste de passagers (PAXLST).

III. Prescribed times

The SATR require air carriers to transmit passenger information to the GC centralized screening system for the purpose of screening against the SATA List at specific intervals: 72 hours before departure or when the reservation is made, the time when the person checks in for their flight, and when there is a change to the information already provided. However, unless there is a change to the information previously transmitted or new passenger data is available, there is no value in requiring air carriers to retransmit passenger information at check-in. Requiring the resubmission of identical information at check-in creates an unnecessary compliance burden on air carriers and is not consistent with the international industry practice to minimize the number of times data is transmitted for a specific flight.

IV. Duty to provide information and outages

To conduct effective SATA List screening, the GC must be provided with accurate passenger information with respect to surname, first name, any middle names and date of birth. The GC centralized screening system can accommodate minor errors or inconsistencies in passenger information, such as typos and the addition or removal of special characters. In the event of an outage or interruption of the system, the SATR require air carriers to call TC PPPOC at the time of check-in if "any" passenger information has changed since it was last submitted to the GC (e.g. name, date of birth, gender, citizenship, passport number and expiry date). This includes manually flagging discrepancies between booking information and travellers' identification documents. However, for the purpose of the SATA List screening, only significant discrepancies pertaining to passengers' name and date of birth would have an impact on a screening result and should be flagged by air carriers to the GC. The only other change that holds value from a PPP perspective during an outage is if a CTN is provided, or there is a change to a CTN since it was provided, as this added piece of information could help resolve a false name match against the SATA List more quickly. The way the SATR are currently written requires air carriers to call TC PPPOC for any discrepancy, including inconsequential changes involving typos, special characters or gender, which would have no value in the screening process and would put both air carriers and TC PPPOC at risk of facing an unmanageable volume of calls to clear passengers for travel.

III. Modalités de temps

Le RSDA exige que les transporteurs aériens transmettent les renseignements sur les passagers au système de contrôle centralisé du GC aux fins de vérification en fonction de la liste établie en vertu de la LSDA à des intervalles précis : 72 heures avant le départ ou au moment de la réservation, au moment où la personne s'enregistre pour son vol et lorsqu'il y a un changement aux renseignements déjà fournis. Toutefois, à moins qu'il y ait un changement dans l'information transmise précédemment ou que de nouveaux renseignements sur le passager soient disponibles, cela n'ajoute aucune valeur d'exiger que les transporteurs aériens retransmettent des renseignements sur les passagers au moment de l'enregistrement. Le fait d'exiger la retransmission de renseignements identiques au moment de l'enregistrement crée un fardeau de conformité inutile pour les transporteurs aériens et est contraire à la pratique internationale de l'industrie de réduire au minimum le nombre de fois où des données sont transmises pour un vol particulier.

IV. Obligation de fournir des renseignements et pannes

Pour effectuer une vérification efficace par rapport à la liste établie en vertu de la LSDA, le GC doit recevoir des renseignements exacts sur les passagers en ce qui concerne leur nom de famille, prénom, autres prénoms et date de naissance. Le système de contrôle centralisé du GC peut tenir compte des erreurs mineures ou des incohérences dans les renseignements sur les passagers, comme les coquilles et l'ajout ou le retrait de caractères spéciaux. En cas de panne ou d'interruption du système, le RSDA exige que les transporteurs aériens appellent le COPPP de TC au moment de l'enregistrement concernant « un » changement associé aux renseignements des passagers depuis la dernière fois que ceux-ci ont été soumis au GC (par exemple nom, date de naissance, genre, citoyenneté, numéro et date d'expiration du passeport). Cela comprend le signalement manuel des divergences entre les renseignements de réservation et les pièces d'identité des voyageurs. Toutefois, aux fins de la vérification en fonction de la liste établie en vertu de la LSDA, seules les divergences importantes dans le nom et la date de naissance des passagers auraient une incidence sur un résultat de contrôle et devraient être signalées par les transporteurs aériens au GC. Le seul autre changement qui apporte une valeur ajoutée lors d'une panne selon le point de vue du PPP est si un NCV est fourni, ou s'il y a un changement à un NCV qui a déjà été fourni, puisque cette information additionnelle pourrait permettre de régler plus rapidement une fausse correspondance de noms par rapport à la liste établie en vertu de la LSDA. La façon dont le RSDA est actuellement rédigé exige que les transporteurs aériens appellent le COPPP de TC pour toute divergence, y compris les changements sans conséquence concernant des coquilles, des caractères spéciaux ou le genre, ce qui n'aurait aucune valeur dans le processus de contrôle et

V. Destruction of information

The SATR currently require air carriers to permanently remove or destroy all versions of the SATA List from their system within two years of the centralized screening provisions coming into force, which is by November 4, 2022. This means that air carriers must be onboarded to the GC centralized screening system by this date, as they will no longer be able to screen passengers against the SATA List. Accordingly, the MEOs that currently exempt air carriers from having to comply with the requirements associated with the GC centralized screening system and the CTN also end on November 4, 2022.

While as of February 3, 2022, 58 air carriers, representing 58% of passenger volume, have been onboarded to the enhanced PPP, the COVID-19 pandemic has impacted the ability of others to implement Canada's new requirements as originally planned. Because of the pandemic, the air industry faced several challenges, including a significantly reduced workforce, restructuring of business models and, in some cases, bankruptcy. There have also been additional requirements imposed on the air industry in relation to public health, which has resulted in some air carriers reprioritizing their enhanced PPP onboarding.

Temporary mitigation strategies

To maintain the onboarding schedule of air carriers to the enhanced PPP, the following measures were put in place by the GC, in consultation with air carriers:

- **Prescribed time:** While some air carriers adjusted their system to meet the requirement as currently outlined in the SATR, the majority identified this as a technical barrier preventing onboarding to the GC centralized screening system. To enable air carriers to transition to Canada's new system as planned, an exception has been made to remove the requirement for air carriers to resend unchanged data at check-in. When air carriers onboard to the GC centralized screening system, an RO is issued to repeal the terms and conditions of the MEO and require full compliance with all the provisions in the SATA and the SATR, with one exception: the requirement to resend unchanged passenger data at check-in. However, this does not preclude air carriers from sending unchanged data at check-in to the GC centralized screening system if their system is already set up that way.

mettrait les transporteurs aériens et le COPPP de TC à risque de devoir faire face à un volume d'appels ingérable pour autoriser les passagers à voyager.

V. Destruction des renseignements

Le RSDA exige actuellement que les transporteurs aériens suppriment ou détruisent de façon permanente toutes les versions de la liste établie en vertu de la LSDA de leur système dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur des dispositions sur le contrôle centralisé, soit d'ici le 4 novembre 2022. Cela signifie que les transporteurs aériens doivent être intégrés au système de contrôle centralisé du GC d'ici cette date, car ils ne pourront plus contrôler les passagers en fonction de la liste établie en vertu de la LSDA. En conséquence, les OEM qui exemptent actuellement les transporteurs aériens de l'obligation de se conformer aux exigences associées au système de contrôle centralisé du GC et au NCV prennent également fin le 4 novembre 2022.

Bien qu'en date du 3 février 2022, 58 transporteurs aériens, représentant 58 % du volume de passagers, aient été intégrés au PPP amélioré, la pandémie de COVID-19 a eu une incidence sur la capacité d'autres transporteurs à mettre en œuvre les nouvelles exigences du Canada comme prévu à l'origine. En raison de la pandémie, l'industrie aérienne a dû faire face à plusieurs défis, notamment une réduction importante de la main-d'œuvre, la restructuration des modèles d'affaires et, dans certains cas, la faillite. Des exigences supplémentaires ont également été imposées à l'industrie du transport aérien en lien avec la santé publique, ce qui a amené certains transporteurs aériens à revoir leurs priorités en matière d'intégration au PPP amélioré.

Stratégies d'atténuation temporaires

Afin de maintenir le calendrier d'intégration des transporteurs aériens au PPP amélioré, les mesures suivantes ont été mises en place par le GC, en consultation avec les transporteurs aériens :

- **Modalités de temps :** Bien que certains transporteurs aériens aient modifié leur système pour répondre aux exigences actuellement énoncées dans le RSDA, la majorité d'entre eux ont indiqué qu'il s'agissait d'un obstacle technique empêchant l'intégration au système de contrôle centralisé du GC. Pour permettre aux transporteurs aériens de faire la transition vers le nouveau système du Canada comme prévu, une exception a été faite pour éliminer l'exigence pour les transporteurs aériens de renvoyer, au moment de l'enregistrement, des données inchangées. Quand les transporteurs aériens intègrent le système de contrôle centralisé du GC, une OE est émise pour annuler les conditions de l'OEM et exiger une pleine conformité avec toutes les dispositions de la LSDA et du RSDA, à une exception près : l'exigence de renvoyer lors de l'enregistrement les données inchangées sur les passagers. Toutefois,

- **Duty to provide information during outages:** As a result of concerns that the current requirement would result in an unmanageable volume of calls during an outage between air carriers and TC PPPOC, the GC revised its *SATA – PPP Industry Guidance for Air Carriers*[2] to clarify expectations around the types of discrepancies in passenger information that need to be communicated to TC PPPOC during an outage. This included, for example, specifying that a change in a passenger's gender information does not require a call to TC PPPOC during an outage. However, if more than one of the other passenger information prescribed by the SATR (i.e. name, date of birth, and unique identifier or CTN) has changed since it was last provided to the GC centralized screening system, then air carriers must contact TC PPPOC before clearing a passenger.

Objective

The objectives of the proposed amendments are to

1) reduce the compliance burden for air carriers in situations where it has been found to be unnecessary;
2) provide regulatory clarity to ensure that the enhanced PPP is functioning as intended; and
3) provide more time to air carriers impacted by the COVID-19 pandemic to onboard to the new system by extending the deadline to destroy the SATA List from their system.

Description

The proposed amendments to the SATR would

- clarify the requirement that air carriers must offer travellers an opportunity to provide their CTN when reserving flights and at check-in;
- clarify that the Minister has authority to collect passenger information for passenger-carrying flights that are exempted under the SATR but voluntarily provided by air carriers for the purpose of the PPP, in addition to the information already prescribed under the SATA and the SATR;

[2] The *SATA – PPP Industry Guidance for Air Carriers* is a reference material for the air industry regulated under Canada's PPP that promotes a common understanding and consistent application of the legislative and regulatory requirements.

cela n'empêche pas les transporteurs aériens d'envoyer les données inchangées à l'enregistrement au système de contrôle centralisé du GC si leur système est déjà configuré de cette façon.

- **Obligation de fournir des renseignements pendant les pannes :** En raison de préoccupations selon lesquelles l'exigence actuelle entraînerait un volume d'appels ingérable pendant une panne entre les transporteurs aériens et le COPPP de TC, le GC a révisé la publication intitulée *LSDA (PPP) – Guide de l'industrie à l'intention des transporteurs aériens*[2] afin de clarifier les attentes à l'égard des types de divergences dans les renseignements sur les passagers qui doivent être communiqués au COPPP de TC pendant une panne. Cela comprenait, par exemple, de préciser qu'un changement dans les renseignements sur le genre d'un passager ne nécessite pas un appel au COPPP de TC pendant une panne. Toutefois, si plus d'un des autres renseignements sur les passagers exigés par le RSDA (c'est-à-dire le nom, la date de naissance et l'identifiant unique ou le NCV) a changé depuis la dernière fois qu'il a été fourni au système de contrôle centralisé du GC, les transporteurs aériens doivent communiquer avec le COPPP de TC avant d'autoriser l'embarquement d'un passager.

Objectif

Les modifications proposées ont pour objectifs de :

1) réduire le fardeau de conformité pour les transporteurs aériens lorsqu'il n'est pas nécessaire;
2) clarifier la réglementation pour s'assurer que le PPP amélioré fonctionne comme prévu;
3) donner plus de temps aux transporteurs aériens touchés par la pandémie de COVID-19 pour s'intégrer au nouveau système en reportant la date limite pour détruire la liste établie en vertu de la LSDA dans leur système.

Description

Les modifications proposées au RSDA permettraient :

- de clarifier l'exigence selon laquelle les transporteurs aériens doivent offrir aux voyageurs la possibilité de fournir leur NCV lorsqu'ils réservent des vols et à l'enregistrement;
- de préciser que le ministre a le pouvoir de recueillir des renseignements sur les passagers pour les vols de transport de passagers qui sont exemptés en vertu du RSDA, mais qui sont fournis volontairement par les transporteurs aériens aux fins du PPP, en plus des

[2] *LSDA (PPP) – Guide de l'industrie* à l'intention des transporteurs aériens est un document de référence pour l'industrie aérienne réglementée en vertu du PPP du Canada qui favorise une compréhension commune et une application uniforme des exigences législatives et réglementaires.

- remove the requirement for air carriers to provide passenger information at check-in, if there is no change to the information already provided at 72 hours before departure;
- reduce the burden on air carriers by requiring them to only communicate with TC PPPOC during an outage when there are changes in passenger information that are consequential for passenger screening against the SATA List and that involve significant discrepancies;
- extend the deadline for the destruction of the SATA List by four months to provide extra time for air carriers that might require flexibility to onboard to the new system because of the impacts of the COVID-19 pandemic;
- make a consequential amendment to the *Designated Provisions Regulations* (DPR) under the *Aeronautics Act* to allow the Minister of Transport to maintain the authority to issue administrative monetary penalties to air carriers who fail to meet the requirements associated with the collection of Canadian Travel Numbers;[3] and
- make an editorial correction to ensure consistency between the English and French versions.

Regulatory development

Consultation

This proposal impacts industry stakeholders who operate passenger-carrying flights to, from and/or within Canada, and are subject to SATA requirements and the SATR requirements, which represents approximately 100 international and/or domestic air carriers. Throughout the planning, testing and certification phases of the onboarding strategy to the GC centralized screening system, GC

[3] Various provisions of the SATR are designated in the DPR for enforcement purposes. This includes the provision in the SATR that pertains to the collection of information by air carriers, which consists of travellers' full name, date of birth, gender and unique identifier or CTN. Currently, if this provision is violated, TC may impose an administrative monetary penalty to the individual or corporation that was found to be in non-compliance. Given that separate subsections needed to be created in the SATR to clarify air carriers' requirement around the collection of CTNs, a consequential amendment is required so that the Minister of TC can maintain the authority to impose a monetary penalty associated with this requirement.

- de supprimer l'obligation pour les transporteurs aériens de fournir des renseignements sur les passagers à l'enregistrement, s'il n'y a pas de changement aux renseignements déjà fournis 72 heures avant le départ;
- de réduire le fardeau imposé aux transporteurs aériens en les obligeant à communiquer avec le COPPP de TC pendant une panne uniquement lorsqu'il y a des changements dans les renseignements des passagers qui ont une incidence sur le contrôle des passagers par rapport à la liste établie en vertu de la LSDA et que ceux-ci comportent des divergences importantes;
- de prolonger de quatre mois le délai pour la destruction de la liste établie en vertu de la LSDA afin de donner plus de temps aux transporteurs aériens qui pourraient avoir besoin de souplesse pour s'intégrer au nouveau système en raison des répercussions de la pandémie de COVID-19;
- d'apporter une modification corrélative au *Règlement sur les textes désignés* (RTD) en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* pour permettre au ministre des Transports de maintenir l'autorité d'émettre des sanctions administratives pécuniaires aux transporteurs aériens qui ne respectent pas les exigences liées à la collecte des numéros canadiens de voyages[3];
- d'apporter une correction d'ordre rédactionnel pour assurer la cohérence entre les versions anglaise et française.

Élaboration de la réglementation

Consultation

La présente proposition a une incidence sur les intervenants de l'industrie qui exploitent des vols de passagers à destination, en provenance ou à l'intérieur du Canada, et qui sont assujettis aux exigences de la LSDA et du RSDA, ce qui représente environ 100 transporteurs aériens internationaux et/ou intérieurs. Tout au long des phases de planification, de mise à l'essai et de certification de la

[3] Diverses dispositions du RSDA sont désignées dans le RTD à des fins d'application. Cela inclut la disposition du RSDA qui concerne la collecte des renseignements par les transporteurs aériens, y compris le nom complet du voyageur, sa date de naissance, son genre, ainsi que son identifiant unique ou NCV. Actuellement, en cas de non-respect de cette disposition, TC peut imposer une sanction administrative pécuniaire à la personne ou à la société qui a été jugée en infraction. Puisque des paragraphes séparés doivent être créés dans le RSDA pour clarifier les obligations des transporteurs aériens concernant les exigences liées à la collecte des NCV, une modification corrélative est nécessaire afin que le ministre de TC puisse conserver le pouvoir d'imposer des sanctions administratives pécuniaires associées à cette exigence.

officials from PS, TC and the CBSA regularly engaged with air carriers covered by the PPP individually as well as through the following forums:

- The Air Industry Working Group (AIWG) and the Air Industry Technical Working Group (AITWG);[4] and
- The National Airlines Council of Canada (NACC), which represents Canada's largest national and international passenger air carriers: Air Canada, Air Transat, Jazz Aviation LP, and WestJet.

Ongoing discussions have also taken place with two service providers, Amadeus and Sabre, which represent approximately 75% of air carriers covered by the PPP.

PS also led two consultation exercises with air carriers, between July and August 2021, to gain a better understanding of the issues described above and to inform the way forward for addressing the gaps in the regulatory design. First, PS organized a virtual consultation session and invited representatives from the top 10 PPP carriers by passenger volume pre-COVID-19. Then, informed by the virtual consultation session, PS subsequently issued a call for input to all air carriers regulated under the PPP by means of a questionnaire sent by email using the AIWG and AITWG distribution lists. A total of 15 air carriers participated in either one or both of these engagement activities.

Overall, the minor adjustments proposed to SATR have been well received by stakeholders. This is because they would address key concerns raised by the air industry as well as eliminate unnecessary compliance burden on air carriers in a way that is consistent with the temporary mitigation measures in place. Below is an overview of the input received through consultation that informed the regulatory solutions identified in this proposal:

- **Information provided to the Minister:** In the consultation on this issue, PS asked if air carriers could define their passenger information differently when sent to the centralized screening system, so the GC would not receive data that is not required for the PPP. Feedback from air carriers indicated that this approach would have significant cost implications as it would require changing their IT system in a way that deviates from international standards for the transmission

[4] The AIWG and the AITWG are GC-led forums dedicated to ensuring the successful implementation of the Enhanced PPP Project by bringing together all the air carriers that are regulated under the PPP, along with their service providers, and government officials from the CBSA, PS, TC and SSC.

stratégie d'intégration au système de contrôle centralisé du GC, les représentants du GC de SP, de TC et de l'ASFC ont communiqué régulièrement avec les transporteurs aériens visés par le PPP individuellement, ainsi que dans le cadre des forums suivants :

- le Groupe de travail de l'industrie du transport aérien (GTITA) et le Groupe de travail technique de l'industrie du transport aérien (GTTITA)[4];
- le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA), qui représente les plus grands transporteurs aériens de passagers nationaux et internationaux du Canada : Air Canada, Air Transat, Jazz Aviation LP et WestJet.

Des discussions ont également eu lieu, et se poursuivent, avec deux fournisseurs de services, Amadeus et Sabre, qui représentent environ 75 % des transporteurs aériens visés par le PPP.

SP a également mené deux exercices de consultation auprès des transporteurs aériens, entre juillet et août 2021, afin de mieux comprendre les enjeux décrits ci-dessus et d'éclairer la voie à suivre pour combler les lacunes dans la conception de la réglementation. Premièrement, SP a organisé une séance de consultation virtuelle et invité des représentants des 10 principaux transporteurs du PPP selon leur volume de passagers avant la COVID-19. À la suite de la séance de consultation virtuelle, SP a lancé un appel à commentaires à tous les transporteurs aériens régis par le PPP au moyen d'un questionnaire envoyé par courriel à l'aide de la liste de distribution du GTITA et de celle du GTTITA. Au total, 15 transporteurs aériens ont participé à l'une de ces activités de mobilisation, ou aux deux.

Dans l'ensemble, les ajustements mineurs proposés au RSDA ont été bien accueillis par les intervenants. C'est parce qu'ils donneraient suite aux principales préoccupations soulevées par l'industrie du transport aérien et élimineraient le fardeau de conformité inutile pour les transporteurs aériens d'une manière conforme aux mesures d'atténuation temporaires en place. Ci-dessous se trouve un aperçu des commentaires reçus dans le cadre de la consultation qui ont éclairé les solutions réglementaires définies dans la présente proposition :

- **Renseignements fournis au ministre :** Dans le cadre de la consultation sur cette question, SP a demandé si les transporteurs aériens pourraient définir différemment leurs renseignements sur les passagers lorsqu'ils sont envoyés au système de contrôle centralisé, de façon à ce que le GC ne reçoive pas de données qui ne sont pas requises pour le PPP. Les commentaires

[4] Le GTITA et le GTTITA sont des forums dirigés par le GC qui visent à assurer la réussite de la mise en œuvre du projet de PPP amélioré en réunissant tous les transporteurs aériens qui sont régis par le PPP, ainsi que leurs fournisseurs de services et des représentants gouvernementaux de l'ASFC, de SP, de TC et de SPC.

of passenger information, which are widely adopted across the industry for meeting the requirements of other national aviation security programs. Alternatively, PS proposed modifying the scope of application for Canada's PPP so as to require air carriers to send passenger information for more flights. Air carriers did not react favourably to this option citing various challenges, including limited technical capabilities for certain domestic flights and the fact that this would disproportionately impact small domestic carriers, including those servicing northern communities. In addition to the cost implications associated with these two options, the consultation process revealed that this particular issue only involves a small number of carriers. Therefore, the amendment being proposed would be to clarify the Minister's authority to collect this information while maintaining the current scope of Canada's PPP as is and not imposing additional costs or requirements on air carriers.

- **Prescribed times:** The feedback received from air carriers was unanimous that removing the requirement for air carriers to resubmit passenger data at check-in, unless there has been a change, would eliminate an unnecessary burden on them and ensure alignment with industry-accepted international standards.
- **Duty to provide information during outages:** Feedback from the air carrier industry revealed that the majority of passengers have some sort of change to their information at check-in due to how information is entered in their reservation system and how it is presented on their identification documents. Air carriers shared the same concerns around how the requirement to contact the GC during an outage about a change in passenger information, together with the frequency of GC system outages, would result in negative business consequences for them because of an unmanageable number of calls to TC PPPOC. Accordingly, all the air carriers that provided input on this issue unanimously indicated they would welcome more flexibility in the requirement to communicate changes or discrepancies in passenger information to TC PPPOC during a system interruption. In addition, while they generally agree that the newly developed guidance is helpful, air carriers have highlighted that there is still room for improvement to clarify expectations around outage procedures through the *SATA – PPP Industry Guidance for Air Carriers*. In concert with updated guidance, the proposed amendment would provide necessary regulatory clarity for air carriers.
- **Destruction of information:** Responses from air carriers were mixed in terms of whether they require an extension to meet the new centralized screening and CTN requirements. Part of their uncertainty is due to the COVID-19 pandemic, which the industry is still recovering from while adapting to new public health–related measures as travel restrictions ease. Even though considerable progress has been made (as of the

des transporteurs aériens ont indiqué que cette approche aurait des répercussions financières importantes, car elle nécessiterait de modifier leur système de TI d'une manière qui s'écarte des normes internationales pour la transmission de renseignements sur les passagers, qui sont largement adoptés dans l'ensemble de l'industrie pour satisfaire aux exigences d'autres programmes nationaux de sûreté aérienne. Par ailleurs, SP a proposé de modifier la portée de l'application du PPP du Canada afin d'exiger que les transporteurs aériens envoient des renseignements sur les passagers pour un plus grand nombre de vols. Les transporteurs aériens n'ont pas réagi favorablement à cette option en invoquant diverses difficultés, notamment les capacités techniques limitées pour certains vols intérieurs et le fait que cela aurait une incidence disproportionnée sur les petits transporteurs intérieurs, y compris ceux qui desservent les collectivités du Nord. Outre les coûts associés à ces deux options, le processus de consultation a révélé que cette question ne concerne qu'un petit nombre de transporteurs. Par conséquent, la modification proposée viserait à clarifier le pouvoir du ministre de recueillir ces renseignements tout en maintenant la portée actuelle du PPP du Canada et sans imposer de coûts ou d'exigences supplémentaires aux transporteurs aériens.

- **Modalités de temps :** Les commentaires reçus des transporteurs aériens étaient unanimes indiquant que le retrait de l'obligation pour les transporteurs aériens de soumettre de nouveau les données sur les passagers à l'enregistrement, à moins qu'il n'y ait eu un changement, éliminerait un fardeau inutile pour eux et assurerait l'harmonisation avec les normes internationales acceptées par l'industrie.
- **Obligation de fournir des renseignements pendant les pannes :** Les commentaires de l'industrie du transport aérien ont révélé que la majorité des passagers voient leurs renseignements changer au moment de l'enregistrement en raison de la façon dont les renseignements sont entrés dans leur système de réservation et présentés sur leurs pièces d'identité. Les transporteurs aériens ont exprimé les mêmes préoccupations au sujet de la façon dont l'obligation de communiquer avec le GC pendant une panne au sujet d'un changement dans les renseignements sur les passagers, ainsi que de la fréquence des pannes du système du GC, aurait des conséquences négatives sur les affaires en raison du nombre d'appels ingérable au COPPP de TC. Par conséquent, tous les transporteurs aériens qui ont formulé des commentaires sur cette question ont indiqué à l'unanimité qu'ils accueilleraient favorablement une plus grande souplesse dans l'obligation de communiquer les changements ou les divergences dans les renseignements sur les passagers au COPPP de TC pendant une interruption du système. De plus, bien qu'ils soient généralement d'accord pour dire que les nouvelles directives sont utiles, les transporteurs aériens

beginning of February 2022, 58 carriers representing 58% of passenger volume had onboarded to the GC centralized screening system), 53 air carriers remain to be onboarded.

Other considerations

In accordance with PS' Forward Regulatory Plan 2021–2023, the need to update the SATR to offer more options to travellers and the industry to meet pre-aircraft boarding identity verification requirements through innovation was also considered during the stakeholder consultation exercises. This includes digitized identification documents, digital identity documents and biometric travel documents.[5] While four air carriers confirmed their intent to implement innovative identity management solutions in the short to medium term, no specific immediate change has been identified for the SATR. PS will continue to monitor air traveller modernization initiatives to ensure Canada's PPP remains current and adaptable to innovative approaches for identity management across the air travel continuum. PS will continue to engage air carriers and keep informed on how this area evolves, while remaining nimble to respond to future requests to test these technologies through a ministerial exemption under SATA for testing new technologies and alternative measures for the purpose of Canada's PPP.

Addressing the issue of false name matches against the SATA List through the centralized screening system together with the use of the CTN is one of the main

[5] For the purpose of this proposal, digitized, digital and biometric documents refer to digital copies of physical identification documents that are scanned or updated, digital identification documents issued by a government authority, and electronic identification documents that use biometric identifiers (such as facial recognition) respectively.

ont souligné qu'on peut faire mieux pour clarifier les attentes concernant les procédures à suivre en cas de panne dans la publication intitulée *LSDA (PPP) – Guide de l'industrie à l'intention des transporteurs aériens*. De concert avec les lignes directrices mises à jour, la modification proposée fournirait les précisions réglementaires nécessaires aux transporteurs aériens.

- **Destruction des renseignements :** Les réponses des transporteurs aériens étaient partagées quant à savoir s'ils avaient besoin d'une prolongation pour satisfaire aux nouvelles exigences du contrôle centralisé et du NCV. Une partie de leur incertitude est attribuable à la pandémie de COVID-19, dont le secteur se remet encore tout en s'adaptant aux nouvelles mesures de santé publique à mesure que les restrictions de voyage s'assouplissent. Même si des progrès considérables ont été réalisés (au début février 2022, 58 transporteurs représentant 58 % du volume de passagers avaient été intégrés au système de contrôle centralisé du GC), 53 transporteurs aériens doivent encore être intégrés.

Autres éléments à prendre en considération

Conformément au Plan prospectif de réglementation 2021-2023 de SP, le besoin de mettre à jour le RSDA afin d'offrir plus d'options aux voyageurs et à l'industrie pour répondre aux exigences de vérification de l'identité avant l'embarquement grâce à l'innovation a également été pris en considération lors des exercices de consultation des intervenants. Cela comprend les documents d'identité numérisés, les documents d'identité numériques et les documents de voyage biométriques[5]. Bien que quatre transporteurs aériens aient confirmé leur intention de mettre en œuvre des solutions novatrices de gestion de l'identité à court et à moyen terme, aucun changement immédiat précis n'a été identifié pour le RSDA. SP continuera de surveiller les initiatives de modernisation visant les voyageurs aériens afin de s'assurer que le PPP du Canada demeure à jour et adaptable aux approches novatrices de gestion de l'identité dans tout le continuum du transport aérien. SP continuera de mobiliser les transporteurs aériens et de rester à l'affût de l'évolution de ce domaine, tout en demeurant suffisamment souple pour répondre aux demandes futures de mise à l'essai de ces technologies au moyen d'une exemption ministérielle en vertu de la LSDA pour la mise à l'essai de nouvelles technologies et de mesures de rechange aux fins du PPP du Canada.

Un des principaux objectifs du PPP amélioré est de régler le problème des fausses correspondances de noms à la liste établie en vertu de la LSDA au moyen du système de

[5] Pour la présente proposition, les documents numérisés, numériques et biométriques désignent les copies de documents d'identification physique qui sont numérisés ou mis à jour, les documents d'identification numériques émis par une autorité gouvernementale et les documents d'identification électroniques qui utilisent des identificateurs biométriques (comme la reconnaissance faciale), respectivement.

objectives of the enhanced PPP. As part of regular program monitoring that occurred while the above-noted stakeholder consultations were taking place, PS discovered that most of the air carriers that had onboarded to the enhanced PPP were not offering the option in their online reservation system for travellers to provide their CTN, if they so wish, when booking a flight. Clarifying the expectation that air carriers are required to provide an opportunity for travellers to provide their CTN at booking — if travellers wish to do so — is necessary to ensure optimal functioning of the PPP by preventing unnecessary travel delays for individuals that are not on the SATA List. While the 2021 federal election prevented further stakeholder consultation to include this particular issue, air carriers were informed of the proposed amendment to the SATR to clarify this requirement during a joint AIWG/AITWG meeting virtually held on November 4, 2021. Following the meeting, PS disseminated a written communiqué by email to all PPP-regulated air carriers to further clarify expectations around their obligation to collect and transmit CTNs for the purpose of the PPP. For maximum transparency, PS also updated its 2021–2023 Forward Regulatory Plan to include this additional amendment, which is published on the website of Public Safety Canada. No concerns were raised by stakeholders as a result. PS officials will also inform air carriers of pre-publication of the proposed amendments in the *Canada Gazette*, Part I, to ensure they are aware of the opportunity to participate in the 30-day consultation process.

Finally, the following two areas of concern were raised during the consultation process that would not be addressed through the proposed amendments as they fall outside of the scope of the SATR:

- **Reliability of the GC centralized screening system:** As mentioned above, the GC centralized screening system is built on CBSA's existing IT infrastructure, which has experienced a number of unplanned outage events in the past. Air carriers regulated under the PPP expressed concerns that outages will impede their ability to efficiently process passengers and inevitably lead to travel delays. To minimize the impact of outages on air carrier operations, the CBSA has developed operating procedures to direct air carriers on what to do during an outage, improved its outage communications to ensure that carriers are notified immediately when there is an issue, and added PPP to the list of critical business applications for heightened support during an outage. The CBSA continues to look at opportunities to further improve their system to minimize outages in the longer term.

contrôle centralisé et de l'utilisation du NCV. Dans le cadre de la surveillance régulière du programme qui a eu lieu pendant les consultations des intervenants susmentionnées, SP a découvert que la plupart des transporteurs aériens qui avaient adhéré au PPP amélioré n'offraient pas aux voyageurs l'option de fournir leur NCV, s'ils le souhaitaient, au moment de réserver un vol dans leur système de réservation en ligne. Il est nécessaire de clarifier l'attente selon laquelle les transporteurs aériens sont tenus de donner aux voyageurs l'occasion de fournir leur NCV au moment de la réservation — si les voyageurs le souhaitent — afin d'assurer le fonctionnement optimal du programme en évitant les retards de voyage inutiles pour les personnes qui ne sont pas visées par la liste établie en vertu de la LSDA. Bien que les élections fédérales de 2021 aient empêché la tenue d'autres consultations auprès des intervenants pour traiter de cette question particulière, les transporteurs aériens ont été informés de la modification proposée au RSDA afin de clarifier cette exigence lors d'une réunion conjointe du GTITA/GTTITA tenue virtuellement le 4 novembre 2021. À la suite de la réunion, SP a diffusé un communiqué écrit par courriel à tous les transporteurs aériens régis par le PPP afin de clarifier les attentes concernant leur obligation de recueillir et de transmettre les NCV aux fins du PPP. Par souci de transparence maximale, SP a également mis à jour son Plan prospectif de la réglementation 2021-2023 pour y inclure cette modification supplémentaire, qui est publiée sur le site Web de Sécurité publique Canada. Aucune préoccupation n'a été soulevée par les intervenants en conséquence. Les représentants de SP informeront également les transporteurs aériens de la publication préalable des modifications proposées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour s'assurer qu'ils sont au courant de la possibilité de participer au processus de consultation de 30 jours.

Enfin, les deux sujets de préoccupation suivants ont été soulevés pendant le processus de consultation et ne seraient pas abordés par les modifications proposées, car ils dépassent la portée du RSDA :

- **Fiabilité du système de contrôle centralisé du GC :** Comme il a été mentionné plus haut, le système de contrôle centralisé du GC repose sur l'infrastructure de TI existante de l'ASFC, qui a connu un certain nombre de pannes par le passé. Les transporteurs aériens régis par le PPP ont dit craindre que les interruptions nuisent à leur capacité de traiter efficacement les passagers et entraînent inévitablement des retards de voyage. Afin de réduire au minimum les répercussions des interruptions sur les activités des transporteurs aériens, l'ASFC a élaboré des procédures d'exploitation pour indiquer aux transporteurs aériens ce qu'ils doivent faire en cas de panne, elle a amélioré ses communications en cas de panne pour s'assurer que les transporteurs sont avisés immédiatement en cas de problème et l'ASFC a ajouté le PPP à la liste des applications d'affaires essentielles pour un soutien accru en

- **Capacity of the GC centralized screening system:** Given the extent of the impact of COVID-19 on air travel, concerns were also raised regarding the capacity for the GC centralized screening system to manage "real" passenger data levels when travel volumes resume post-COVID-19. Because it was designed and tested based on volume metrics of a "non-pandemic"environment, the GC centralized screening system is expected to support large datasets following COVID-19.

- **Capacité du système de contrôle centralisé du GC :** Compte tenu de l'ampleur des répercussions de la COVID-19 sur les voyages aériens, des préoccupations ont également été soulevées au sujet de la capacité du système de contrôle centralisé du GC de gérer les niveaux « réels » de données sur les passagers lorsque les volumes de déplacements reprendront après la COVID-19. Étant donné qu'il a été conçu et mis à l'essai en fonction des mesures de volume d'un environnement « sans pandémie », le système de contrôle centralisé du GC devrait soutenir de grands ensembles de données après la COVID-19.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

The proposed amendments would either formalize temporary measures that have already been put in place or address gaps that are minor in nature. As such, no impacts to Indigenous peoples are anticipated as a result of this proposal. Therefore, no specific engagement or consultation was undertaken with Indigenous peoples.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Les modifications proposées officialiseraient des mesures temporaires qui ont déjà été mises en place ou combleraient des lacunes de nature mineure. Par conséquent, la présente proposition ne devrait avoir aucune répercussion sur les peuples autochtones. Aucune consultation ni mobilisation particulière n'a donc été entreprise auprès des peuples autochtones.

Instrument choice

Minor gaps in the regulatory design created issues during the implementation of the GC centralized screening system. Therefore, a regulatory solution is required to ensure a common understanding and consistent application of the enhanced PPP requirements. While the GC's *SATA-PPP Industry Guidance for Air Carriers* will also be updated, this non-regulatory option alone would not provide the regulatory clarity that is required to address the issues outlined above.

Choix de l'instrument

Des lacunes mineures dans la conception de la réglementation ont créé des problèmes pendant la mise en œuvre du système de contrôle centralisé du GC. Par conséquent, une solution réglementaire est nécessaire pour assurer une compréhension commune et une application uniforme des exigences du PPP amélioré. Même si le *Guide de l'industrie à l'intention des transporteurs aériens sur la LSDA (PPP)* du GC sera également mis à jour, cette option non réglementaire à elle seule ne fournirait pas les précisions réglementaires nécessaires pour régler les problèmes décrits ci-dessus.

Regulatory analysis

Analyse de la réglementation

Benefits and costs

The proposed amendments would not introduce new requirements for air carriers and would have minor impacts for air carriers and passengers. In most cases, the proposed amendments would formalize temporary mitigation strategies already in place or clarify an existing requirement, resulting in little to no costs.

The collection and transmission of CTNs to the GC centralized screening system for the purpose of the PPP are part of the SATR. The proposed amendment to this requirement would ensure that the CTN is collected by air carriers as intended. The proposed change would reduce

Avantages et coûts

Les modifications proposées n'imposeraient pas de nouvelles exigences aux transporteurs aériens et auraient des répercussions mineures sur les transporteurs aériens et les passagers. Dans la plupart des cas, les modifications proposées officialiseraient les stratégies d'atténuation temporaires déjà en place ou clarifieraient une exigence existante, ce qui entraînerait peu ou pas de coûts.

La collecte et la transmission des NCV au système de contrôle centralisé du GC aux fins du PPP font partie du RSDA. La modification proposée à cette exigence ferait en sorte que les transporteurs aériens recueillent le NCV comme prévu. Le changement proposé réduirait les

unnecessary travel delays for a small number of travellers who experience matching errors by enabling the use of CTNs.

The proposed amendments pertaining to the Minister's authority to collect passenger information exempted from the SATR, but provided voluntarily by air carriers to the GC, would not impose new information collection or transmission requirements on air carriers.

Eliminating the requirement for air carriers to retransmit to the GC, for the purpose of the PPP, passenger data that has not changed would eliminate a redundant requirement for air carriers. The proposed amendment aligns with industry-accepted international standards and would have no impact on the existing IT systems of air carriers.

The proposed amendments to the information required from air carriers during an outage would formalize a temporary mitigation strategy already in practice and would have no impact on stakeholders.

Extending the deadline for air carriers to permanently destroy the SATA List would provide air carriers with more time to transition to the GC centralized screening system, while maintaining the integrity of the PPP, by enabling them to continue to screen passengers travelling by air to, from and/or within Canada.

Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the proposed amendments would not impact Canadian small businesses.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply, as there would be no incremental change in the administrative burden on businesses.

Regulatory cooperation and alignment

This proposal is not related to a work plan or commitment made within a formal regulatory cooperation forum (e.g. the Canada–United States Regulatory Cooperation Council, the Canada-European Union Regulatory Cooperation Forum, the Canada-United Kingdom regulatory cooperation relations, the Regulatory Reconciliation and Cooperation Table of the Canadian Free Trade Agreement).

retards de voyage inutiles pour un petit nombre de voyageurs qui font l'objet d'erreurs de correspondance en permettant l'utilisation de NCV.

Les modifications proposées concernant le pouvoir du ministre de recueillir des renseignements sur les passagers exemptés du RSDA, mais fournis volontairement par les transporteurs aériens au GC, n'imposeraient pas aux transporteurs aériens de nouvelles exigences de collecte ou de transmission de renseignements.

L'élimination de l'obligation pour les transporteurs aériens de retransmettre au GC, aux fins du PPP, les données sur les passagers qui n'ont pas changé éliminerait une exigence redondante pour les transporteurs aériens. La modification proposée est conforme aux normes internationales acceptées par l'industrie et n'aurait aucune incidence sur les systèmes de TI existants des transporteurs aériens.

Les modifications proposées à l'information exigée des transporteurs aériens pendant une panne officialiseraient une stratégie d'atténuation temporaire déjà en pratique et n'auraient aucune incidence sur les intervenants.

Le report de la date limite pour la destruction définitive de la liste établie en vertu de la LSDA par les transporteurs aériens leur donnerait plus de temps pour faire la transition vers le système de contrôle centralisé du GC, tout en maintenant l'intégrité du PPP, en leur permettant de continuer à contrôler les passagers voyageant par avion à destination, en provenance ou à l'intérieur du Canada.

Lentille des petites entreprises

L'analyse dans le cadre de la lentille des petites entreprises a permis de conclure que les modifications proposées n'auraient aucune incidence sur les petites entreprises canadiennes.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas parce qu'il n'y aurait pas d'augmentation du fardeau administratif des entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Cette proposition n'est pas liée à un plan de travail ou à un engagement dans le cadre d'un forum officiel de coopération en matière de réglementation (par exemple le Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation, le Forum de coopération en matière de réglementation entre le Canada et l'Union européenne, les relations de coopération en matière de réglementation Canada–Royaume-Uni, la Table de conciliation et de coopération en matière de réglementation de l'Accord de libre-échange canadien).

Nonetheless, the proposed amendments would better align Canada's air passenger screening requirements and practices with those of the United States, while not creating misalignment with regulatory regimes of like-minded countries such as the United Kingdom and Australia or the broader international community.

In particular, the proposed amendment to the SATR to remove the requirement for air carriers to retransmit passenger information that has not changed at check-in since it was provided at 72 hours would align with U.S. Secure Flight Program[6] requirements. While the United States requires advanced passenger information, additional transmission of data is not required unless there is a change. This means that air carriers operating flights to, from, and/or within the United States, as well as Canada, will be able to use their existing system to meet both countries' requirements in terms of the frequency of passenger data transmission. Minimizing the number of times data is transmitted for a specific flight is also consistent with international guidelines for Advance Passenger Information jointly developed by the World Customs Organization, International Air Transport Association, and International Civil Aviation Organization (WCO/IATA/ICAO).

Strategic environmental assessment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

Gender-based analysis plus

No gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified for this proposal.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

For maximum transparency and to ensure the air industry is made aware of the proposed amendments to the SATR,

Néanmoins, les modifications proposées harmoniseraient mieux les exigences et les pratiques du Canada en matière de contrôle des passagers aériens avec celles des États-Unis, tout en évitant de créer un décalage avec les régimes de réglementation de pays aux vues similaires comme le Royaume-Uni et l'Australie ou la communauté internationale en général.

Plus particulièrement, la modification proposée du RSDA visant à supprimer l'exigence pour les transporteurs aériens de retransmettre au moment de l'enregistrement les renseignements sur les passagers qui n'ont pas changé depuis qu'ils ont été fournis 72 heures avant le départ serait conforme aux exigences du programme Secure Flight[6] des États-Unis. Bien que les États-Unis exigent de l'information préalable sur les voyageurs, la transmission de données supplémentaires n'est pas requise à moins qu'il y ait un changement. Cela signifie que les transporteurs aériens qui exploitent des vols à destination, en provenance ou à l'intérieur des États-Unis, ainsi qu'au Canada, pourront utiliser leur système existant pour répondre aux exigences des deux pays en matière de fréquence de transmission des données sur les passagers. La réduction du nombre de fois où les données sont transmises pour un vol en particulier est également conforme aux lignes directrices internationales sur l'information préalable sur les passagers élaborées conjointement par l'Organisation mondiale des douanes, l'Association internationale du transport aérien et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OMD/IATA/OACI).

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, un examen préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune incidence liée à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été cernée pour cette proposition.

Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service

Par souci de transparence maximale et pour s'assurer que l'industrie aérienne est informée des modifications

[6] The Transportation Security Administration's Secure Flight Program is the U.S. equivalent to Canada's PPP. This air passenger pre-screening program was implemented in 2009 to prevent individuals who may be a threat to transportation or national security from boarding an aircraft flying within, into, out of, and over the United States. Passengers subject to Secure Flight are screened against trusted traveller lists and watch lists maintained by the U.S. federal government.

[6] Le programme Secure Flight de la Transportation Security Administration est l'équivalent américain du PPP du Canada. Ce programme de précontrôle des passagers aériens a été mis en œuvre en 2009 afin d'empêcher les personnes qui peuvent représenter une menace pour le transport ou la sécurité nationale de monter à bord d'un aéronef pour un vol intérieur, à destination, en provenance ou survolant les États-Unis. Les passagers assujettis au programme Secure Flight sont contrôlés en fonction de listes de voyageurs dignes de confiance et de listes de surveillance tenues par le gouvernement fédéral des États-Unis.

PS will send an email to all air carriers regulated under the PPP to inform them as soon as the proposed amendments are prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, for a 30-day consultation period. Immediately following the publication of the final amendments in the *Canada Gazette*, Part II, the GC's *SATA – PPP Industry Guidance for Air Carriers* would also be updated to provide further details for greater clarity and to promote consistent interpretation and application of the requirements. For example, additional guidance about the duty to provide information during, as well as following, outages would be included as a complement to the SATR to promote a common understanding of the requirement and ensure its consistent application by air carriers.

Given that the Enhanced PPP Project will only close in March 2023, air carriers that have not yet changed to the new system would have until that time to make adjustments, if needed, as part of their existing action plan.

No additional implementation, compliance and enforcement actions would be necessary, as the existing enforcement regime will also apply to the proposed amendments. The proposed amendments would come into force upon registration.

Contact

Justin Chan
Director
Passenger Protect Office
Department of Public Safety and Emergency Preparedness
269 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1A 0P8
Email: ppp-ppp@ps-sp.gc.ca

proposées au RSDA, SP enverra un courriel à tous les transporteurs aériens assujettis au PPP pour les en informer dès que les modifications proposées seront publiées au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour une période de consultation de 30 jours. Immédiatement après la publication des modifications finales dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, le *Guide de l'industrie à l'intention des transporteurs aériens sur la LSDA (PPP)* du GC sera également mis à jour afin de fournir plus de détails et de précisions et de promouvoir une interprétation et une application uniformes des exigences. Par exemple, des directives supplémentaires sur l'obligation de fournir des renseignements pendant les pannes et après celles-ci seraient incluses comme complément au RSDA afin de favoriser une compréhension commune de l'exigence et d'assurer son application uniforme par les transporteurs aériens.

Étant donné que le projet du PPP amélioré ne prendra fin qu'en mars 2023, les transporteurs aériens qui ne sont pas encore intégrés au nouveau système auraient jusqu'à ce moment-là pour apporter des ajustements, au besoin, dans le cadre de leur plan d'action existant.

Aucune autre mesure liée à la mise en œuvre, à la conformité et à l'application de la loi ne serait nécessaire, car le régime d'application de la loi actuel s'appliquera également aux modifications proposées. Les modifications proposées entreraient en vigueur au moment de l'enregistrement.

Personne-ressource

Justin Chan
Directeur
Bureau de protection des passagers
Ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile
269, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 0P8
Courriel : ppp-ppp@ps-sp.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 32[a] of the *Secure Air Travel Act*[b] and subsection 7.6(1)[c] of the *Aeronautics Act*[d], proposes to make the annexed *Regulations Amending the Secure Air Travel Regulations and the Designated Provisions Regulations*.

[a] S.C. 2019, c. 13, s. 138
[b] S.C. 2015, c. 20, s. 11
[c] S.C. 2015, c. 20, s. 12
[d] R.S., c. A-2

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 32[a] de la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens*[b] et du paragraphe 7.6(1)[c] de la *Loi sur l'aéronautique*[d], se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté des déplacements aériens et le Règlement sur les textes désignés*, ci-après.

[a] L.C. 2019, ch. 13, art. 138
[b] L.C. 2015, ch. 20, art. 11
[c] L.C. 2015, ch. 20, art. 12
[d] L.R., ch. A-2

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Justin Chan, Director, Passenger Protect Office, Department of Public Safety and Emergency Preparedness, 269 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario K1A 0P8 (email: ppp-ppp@ps-sp.gc.ca).

Ottawa, May 2, 2022

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Justin Chan, directeur, Bureau de protection des passagers, ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, 269, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0P8 (courriel : ppp-ppp@ps-sp.gc.ca).

Ottawa, le 2 mai 2022

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

Regulations Amending the Secure Air Travel Regulations and the Designated Provisions Regulations

Secure Air Travel Act

Secure Air Travel Regulations

1 (1) The definition *unique identifier* in section 1 of the *Secure Air Travel Regulations*[1] is repealed.

(2) Section 1 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

Canadian Travel Number means the unique identifier referred to in section 10.1 of the Act. (*numéro canadien de voyages*)

2 Subsection 2.1(1) of the Regulations is replaced by the following:

Collection of information

2.1 (1) An air carrier must, no later than 72 hours before the scheduled time of departure of a domestic flight or international flight, collect the information set out in paragraphs 6(2)(a) to (c) of the Act about each person who is expected to be on board the aircraft for the flight.

Canadian Travel Number

(1.1) An air carrier must provide to each person referred to in subsection (1) an opportunity to provide their Canadian Travel Number at the time of reservation and at check-in.

[1] SOR/2015-181

Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté des déplacements aériens et le Règlement sur les textes désignés

Loi sur la sûreté des déplacements aériens

Règlement sur la sûreté des déplacements aériens

1 (1) La définition de *identifiant unique*, à l'article 1 du *Règlement sur la sûreté des déplacements aériens*[1], est abrogée.

(2) L'article 1 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

numéro canadien de voyages L'identifiant unique visé à l'article 10.1 de la Loi. (*Canadian Travel Number*)

2 Le paragraphe 2.1(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Collecte de renseignements

2.1 (1) Le transporteur aérien recueille, relativement à toute personne qui sera vraisemblablement à bord d'un aéronef pour un vol intérieur ou un vol international, les renseignements prévus aux alinéas 6(2)a) à c) de la Loi, au plus tard soixante-douze heures avant l'heure prévue du départ du vol.

Numéro canadien de voyages

(1.1) Au moment de la réservation et de l'enregistrement, le transporteur aérien donne la possibilité à toute personne visée au paragraphe (1) de lui fournir son numéro canadien de voyages.

[1] DORS/2015-181

Collection of Canadian Travel Number

(1.2) If a Canadian Travel Number is provided in accordance with subsection (1.1), the air carrier must collect it as soon as it is provided to them.

3 Paragraph 2.3(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) their Canadian Travel Number, if they have one;

4 Subsection 2.4(1) of the Regulations is amended by adding "and" at the end of paragraph (a) and by replacing paragraphs (b) and (c) with the following:

(c) if there is any new information that has not already been provided under paragraph (a) or any change to the information that has already been provided to the Minister, as soon as feasible after the air carrier makes the change or becomes aware of the new information or the change but before the scheduled time of departure of the aircraft.

5 (1) The portion of subsection 2.6(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Verification of identity

(3) If the person presents themselves at the air carrier's check-in desk to obtain a boarding pass for the flight in question, the air carrier must, before providing information about the person to the Minister in accordance with paragraph 2.4(1)(c), verify the person's identity using a piece of identification that is acceptable under subsection 3(1) or section 4, as the case may be, and must compare

(2) Subsection 2.6(4) of the Regulations is replaced by the following:

Information discrepancy

(4) If the comparison reveals a discrepancy between the information on the person's identification and the information in their reservation record, the air carrier must not issue a boarding pass to the person pending a response from the Minister with respect to the information that has been provided in accordance with paragraph 2.4(1)(a) or (c), as the case may be.

6 Subsection 3(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

Alternative identification — loss or theft

(2) In the event that a passenger's identity cannot be verified in accordance with subsection (1) because of the loss or theft of one or more pieces of their identification, the air carrier may verify their identity using other pieces of valid identification such as their employee identity card,

Collecte du numéro canadien de voyages

(1.2) Si un numéro canadien de voyages est fourni au titre du paragraphe (1.1), le transporteur aérien le recueille dès qu'il lui est fourni.

3 L'alinéa 2.3c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) son numéro canadien de voyages, si elle en a un;

4 Les alinéas 2.4(1)b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

c) s'il y a de nouveaux renseignements qui n'ont pas été fournis au titre de l'alinéa a) ou en cas de changement aux renseignements déjà fournis au ministre, dès que possible après que le transporteur aérien apporte le changement ou prend connaissance des nouveaux renseignements ou du changement, mais avant l'heure prévue du départ de l'aéronef.

5 (1) Le passage du paragraphe 2.6(3) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Vérification de l'identité

(3) Si la personne se présente au comptoir d'enregistrement du transporteur aérien pour obtenir une carte d'embarquement pour le vol en question, le transporteur aérien, avant de fournir au ministre des renseignements relativement à la personne conformément à l'alinéa 2.4(1)c), vérifie son identité au moyen de toute pièce d'identité qui est acceptable au titre du paragraphe 3(1) ou de l'article 4, selon le cas, et compare :

(2) Le paragraphe 2.6(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Divergence — renseignements

(4) Si la comparaison révèle une divergence entre les renseignements figurant sur la pièce d'identité et ceux figurant dans le dossier de réservation, le transporteur aérien ne peut remettre de carte d'embarquement à la personne tant qu'il n'a pas reçu de réponse du ministre à l'égard des renseignements fournis conformément aux alinéas 2.4(1)a) ou c), selon le cas.

6 La version anglaise du paragraphe 3(2) du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Alternative identification — loss or theft

(2) In the event that a passenger's identity cannot be verified in accordance with subsection (1) because of the loss or theft of one or more pieces of their identification, the air carrier may verify their identity using other pieces of valid identification such as their employee identity card,

public transit pass or baptismal certificate if the passenger presents the identification in conjunction with documentation issued by a government authority or a police service that attests to the loss or theft.

7 Section 10.11 of the Regulations is amended by striking out "or" at the end of paragraph (b) and by replacing paragraph (c) with the following:

(b.1) a Canadian Travel Number is provided;

(b.2) in the case where a Canadian Travel Number has been provided, there has been a change to it since it was provided to the Minister; or

(c) any of the information about the person that is provided under paragraphs 6(2)(a) and (b) of the Act has significantly changed since it was provided to the Minister.

8 Subsection 10.2(1) of the Regulations is replaced by the following:

Resolution of interruption

10.2 (1) For the purposes of subsection 6(2) of the Act, if, because of an interruption of an air carrier's or the Minister's electronic communications system, the information that is required to be provided about a person who is expected to be on board the aircraft cannot be provided in accordance with subsection 2.5(1) of these Regulations at any of the times prescribed in paragraphs 2.4(1)(a) and (c) of these Regulations, the prescribed time is as soon as feasible after the resolution of the interruption.

9 The portion of section 11 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Information — removal and destruction

11 Every air carrier must, by March 4, 2023,

10 The Regulations are amended by adding the following after section 11:

Information collected by air carrier

12 (1) The Minister may collect any information that an air carrier referred to in subsection (2) collects and provides to the Minister about each person who is expected to be on board an aircraft for a flight set out in that subsection operated by that air carrier.

Application of section 12

(2) This section applies only to air carriers that are referred to in subsection 6(1) of the Act and that operate domestic flights or international flights if the passengers, the property in the possession or control of the passengers

public transit pass or baptismal certificate if the passenger presents the identification in conjunction with documentation issued by a government authority or a police service that attests to the loss or theft.

7 L'alinéa 10.11c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b.1) un numéro canadien de voyages est fourni;

b.2) dans le cas où un numéro canadien de voyages a été fourni, il y a eu un changement dans ce numéro depuis qu'il a été fourni au ministre;

c) il y a eu un changement important aux renseignements fournis en application des alinéas 6(2)a) et b) de la Loi relativement à la personne depuis que ceux-ci ont été fournis au ministre.

8 Le paragraphe 10.2(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Résolution de l'interruption

10.2 (1) Pour l'application du paragraphe 6(2) de la Loi, si, en raison de l'interruption du système de communication électronique du transporteur aérien ou du ministre, les renseignements qui doivent être fournis relativement à une personne qui sera vraisemblablement à bord de l'aéronef ne peuvent être fournis conformément au paragraphe 2.5(1) du présent règlement à l'un des moments prévus aux alinéas 2.4(1)a) et c) du présent règlement, ils sont fournis dès que possible après la résolution de l'interruption.

9 Le passage de l'article 11 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Suppression et destruction de renseignements

11 Au plus tard le 4 mars 2023, les transporteurs aériens doivent :

10 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 11, de ce qui suit :

Renseignements recueillis par un transporteur aérien

12 (1) Le ministre peut collecter tout renseignement relativement à toute personne qui sera vraisemblablement à bord d'un aéronef pour un vol visé au paragraphe (2) exploité par un transporteur aérien visé au même paragraphe et qui a été recueilli et fourni au ministre par le transporteur aérien.

Application de l'article 12

(2) Le présent article s'applique uniquement aux transporteurs aériens visés au paragraphe 6(1) de la Loi exploitant des vols intérieurs ou des vols internationaux dont les passagers, les biens en leur possession ou sous leur garde

and the personal belongings or baggage that the passengers give to the air carrier for transport are not subject to screening carried out before boarding.

Aeronautics Act

Designated Provisions Regulations

11 The portion of item 1 of Schedule 2 to the French version of the *Designated Provisions Regulations*[2] in column 1 is replaced by the following:

	Colonne 1
Article	**Texte désigné**
1	Paragraphe 2.1(1)

12 Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after item 1:

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	**Designated Provision**	**Maximum Amount Payable Individual ($)**	**Maximum Amount Payable Corporation ($)**
1.1	Subsection 2.1(1.1)	5,000	25,000
1.2	Subsection 2.1(1.2)	5,000	25,000

Coming into Force

13 These Regulations come into force on the day on which they are registered.

Loi sur l'aéronautique

Règlement sur les textes désignés

11 Le passage de l'article 1 de l'annexe 2 de la version française du *Règlement sur les textes désignés*[2] figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1
Article	**Texte désigné**
1	Paragraphe 2.1(1)

12 L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	**Texte désigné**	**Montant maximal à payer Personne physique ($)**	**Montant maximal à payer Personne morale ($)**
1.1	Paragraphe 2.1(1.1)	5 000	25 000
1.2	Paragraphe 2.1(1.2)	5 000	25 000

Entrée en vigueur

13 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[2] SOR/2000-112

[2] DORS/2000-112

INDEX

COMMISSIONS

Canadian International Trade Tribunal
Appeal
Notice No. HA-2022-002 2335
Determination
Construction services 2335

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission
Administrative decisions 2337
Decisions 2337
* Notice to interested parties 2336
Part 1 applications 2337

Public Service Commission
Public Service Employment Act
Permission and leave granted (Double, Brian) 2338
Permission granted (Bhayani, Cinnamon Light) 2338
Permission granted (Farr, Laura) 2339
Permission granted (Lang, Mike) 2339
Permission granted (Nisan, Rory) 2339
Permission granted (Paterson, Bryan James) 2340
Permission granted (Rose, Erin) 2340

GOVERNMENT NOTICES

Environment, Dept. of the
Canadian Environmental Protection Act, 1999
Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards) 2275

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health
Canadian Environmental Protection Act, 1999
Publication of final decision after screening assessment of a substance — 1-propene, 2-methyl-, sulfurized (sulfurized isobutylene), CAS RN 68511-50-2 — specified on the Domestic Substances List (subsection 77(6) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999) 2276
Publication of results of investigations and recommendations for a substance — silanamine, 1,1,1-trimethyl-N-(trimethylsilyl)-, hydrolysis products with silica (TMSS), CAS RN 68909-20-6 — specified on the Domestic Substances List (paragraphs 68(b) and (c) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999) 2279

GOVERNMENT NOTICES — *Continued*

Privy Council Office
Appointment opportunities 2331

Transport, Dept. of
Notice to interested parties — Electronic shipping document study for dangerous goods shipments 2328
Aeronautics Act
Interim Order Respecting Certain Requirements for Civil Aviation Due to COVID-19, No. 61 2281

ORDERS IN COUNCIL

Environment, Dept. of the
Canadian Environmental Protection Act, 1999
Order Approving the Interim Order Modifying the Operation of the Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations (Trailer Standards) 2341

PARLIAMENT

House of Commons
* Filing applications for private bills (First Session, 44th Parliament) 2334

PROPOSED REGULATIONS

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health
Canadian Environmental Protection Act, 1999
Order Amending Schedule 3 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999 2349
Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2022 2365

Public Safety and Emergency Preparedness, Dept. of
Aeronautics Act and Secure Air Travel Act
Regulations Amending the Secure Air Travel Regulations and the Designated Provisions Regulations 2431

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DU GOUVERNEMENT

Conseil privé, Bureau du
Possibilités de nominations 2331

Environnement, min. de l'
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques) 2275

Environnement, min. de l', et min. de la Santé
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Publication de la décision finale après évaluation préalable d'une substance — le 2-méthylprop-1-ène sulfuré — (isobutylène sulfuré), NE CAS 68511-50-2 — inscrite sur la Liste intérieure [paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)] 2276
Publication des résultats des enquêtes et des recommandations sur une substance — le bis(triméthylsilyl)amine, produits d'hydrolyse avec la silice (TMSS), NE CAS 68909-20-6 — inscrite sur la Liste intérieure [alinéas 68b) et c) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)] 2279

Transports, min. des
Avis aux parties intéressées — Étude sur les documents d'expédition électroniques pour les expéditions de marchandises dangereuses 2328
Loi sur l'aéronautique
Arrêté d'urgence nº 61 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19 2281

COMMISSIONS

Commission de la fonction publique
Loi sur l'emploi dans la fonction publique
Permission accordée (Bhayani, Cinnamon Light) 2338
Permission accordée (Farr, Laura) 2339
Permission accordée (Lang, Mike) 2339
Permission accordée (Nisan, Rory) 2339
Permission accordée (Paterson, Bryan James) 2340

COMMISSIONS (*suite*)

Commission de la fonction publique (*suite*)
Loi sur l'emploi dans la fonction publique (*suite*)
Permission accordée (Rose, Erin) 2340
Permission et congé accordés (Double, Brian) 2338

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
* Avis aux intéressés 2336
Demandes de la partie 1 2337
Décisions 2337
Décisions administratives 2337

Tribunal canadien du commerce extérieur
Appel
Avis nº HA-2022-002 2335
Décision
Services de construction 2335

DÉCRETS

Environnement, min. de l'
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Décret approuvant l'Arrêté d'urgence modifiant l'application du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs (normes pour les remorques) 2341

PARLEMENT

Chambre des communes
* Demandes introductives de projets de loi d'intérêt privé (Première session, 44e législature) 2334

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Environnement, min. de l', et min. de la Santé
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Décret modifiant l'annexe 3 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) 2349
Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2022) 2365

Sécurité publique et de la Protection civile, min. de la
Loi sur l'aéronautique et Loi sur la sûreté des déplacements aériens
Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté des déplacements aériens et le Règlement sur les textes désignés 2431

* Cet avis a déjà été publié.