Vol. 150, No. 49

Vol. 150, nº 49

Canada Gazette Part I

Gazette du Canada Partie I

OTTAWA, SATURDAY, DECEMBER 3, 2016

OTTAWA, LE SAMEDI 3 DÉCEMBRE 2016

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 13, 2016, 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 at http://gazette.gc.ca. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada website at http://www.parl.gc.ca.

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 13 janvier 2016 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* à l'adresse http://gazette.gc.ca. La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse http://www.parl.gc.ca.

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, 2016
Published by the Queen's Printer for Canada, 2016

ISSN 1494-6076

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2016
Publié par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada, 2016

TABLE OF CONTENTS

Government notices 3762
Appointment opportunities 3784

Parliament
House of Commons 3789

Commissions 3790
(agencies, boards and commissions)

Miscellaneous notices 3795
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)

Proposed regulations 3797
(including amendments to existing regulations)

Index 3928

TABLE DES MATIÈRES

Avis du gouvernement 3762
Possibilités de nominations 3784

Parlement
Chambre des communes 3789

Commissions 3790
(organismes, conseils et commissions)

Avis divers 3795
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)

Règlements projetés 3797
(y compris les modifications aux règlements existants)

Index 3929

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice of intent to amend the Domestic Substances List *under subsection 87(3) of the* Canadian Environmental Protection Act, 1999 *to indicate that subsection 81(3) of that Act applies to 54 substances*

Whereas the 54 substances set out in this Notice are specified on the *Domestic Substances List*;[a]

Whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) have conducted rapid screening assessments of each of the 54 substances set out in this Notice under section 68 or 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[b] and on June 15, 2013, and February 28, 2015, released summaries of the results of these processes for 60-day public comment periods in the *Canada Gazette*, Part I;

Whereas the ministers are satisfied that the 54 substances set out in this Notice are, in any one calendar year, not being manufactured in Canada and are being imported into Canada by any person in a quantity of more than 100 kg only for a limited number of uses;

And whereas the ministers suspect that the information concerning a significant new activity in relation to any of the 54 substances set out in this Notice may contribute to determining the circumstances in which these substances are toxic or capable of becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, notice is hereby given that the Minister of the Environment intends to amend the *Domestic Substances List* pursuant to subsection 87(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* to indicate that subsection 81(3) of that Act applies to any significant new activities relating to the 54 substances, as set out in this Notice.

Public comment period

Any person may, within 60 days of the publication of this Notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to this proposal. All comments must

[a] SOR/94-311
[b] S.C. 1999, c. 33

AVIS DU GOUVERNEMENT

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis d'intention de modifier la Liste intérieure *en vertu du paragraphe 87(3) de la* Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) *pour indiquer que le paragraphe 81(3) de cette loi s'applique à 54 substances*

Attendu que les 54 substances mentionnées dans le présent avis sont inscrites à la *Liste intérieure*[a];

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé (les ministres) ont effectué des évaluations préalables rapides de chacune des 54 substances mentionnées dans cet avis en vertu des articles 68 ou 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[b] et qu'elles ont publié des résumés des résultats de ces processus le 15 juin 2013 et le 28 février 2015, pour des périodes de consultation publique de 60 jours, dans la Partie I de la *Gazette du Canada*;

Attendu que les ministres sont convaincues que, au cours d'une année civile, les 54 substances mentionnées dans le présent avis ne sont pas fabriquées au Canada par une personne en quantité supérieure à 100 kg et sont importées au Canada en quantité supérieure à 100 kg seulement pour un nombre limité d'utilisations;

Et attendu que les ministres soupçonnent que l'information concernant une nouvelle activité mettant en cause l'une des 54 substances mentionnées dans le présent avis pourrait contribuer à déterminer dans quelles circonstances ces substances sont toxiques ou pourraient le devenir au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Avis est donné par les présentes que la ministre de l'Environnement a l'intention de modifier la *Liste intérieure* en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* pour indiquer que le paragraphe 81(3) de cette loi s'applique à toute nouvelle activité relative aux 54 substances, conformément au présent avis.

Période de consultation publique

Toute personne peut, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, soumettre des commentaires à la ministre de l'Environnement à l'égard de la présente

[a] DORS/94-311
[b] S.C. 1999, ch. 33

cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this Notice and be sent by mail to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3, by fax to 819-938-5212, or by email to eccc.substances.eccc@canada.ca.

The rapid screening assessment reports for the 54 substances may be obtained from the Government of Canada's Chemical Substances website (www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca).

In accordance with section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person who provides information in response to this Notice may submit with the information a request that it be treated as confidential.

George Enei
Assistant Deputy Minister
Science and Technology Branch

On behalf of the Minister of the Environment

proposition. Tous les commentaires doivent citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et être transmis par la poste au Directeur exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3, par télécopieur au 819-938-5212 ou par courrier électronique à l'adresse eccc.substances.eccc@canada.ca.

Les rapports d'évaluations préalables rapides pour les 54 substances peuvent être consultés à partir du site Web du gouvernement du Canada sur les substances chimiques, à l'adresse suivante : www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca.

Conformément à l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999), quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut, en même temps, demander que les renseignements fournis soient considérés comme confidentiels.

Le sous-ministre adjoint
Direction générale des sciences et de la technologie
George Enei

Au nom de la ministre de l'Environnement

ANNEX

1. Part 1 of the *Domestic Substances List* is proposed to be amended by deleting the following:

51-48-9	10595-60-5	68201-19-4
101-65-5	14239-68-0	68228-09-1
123-69-3	19014-53-0	68334-11-2
302-79-4	41284-31-5	68603-64-5
507-28-8	47742-71-2	68648-44-2
751-94-0	49757-42-8	69304-37-6
1796-92-5	52236-80-3	71487-01-9
2944-30-1	52434-90-9	73003-83-5
3910-35-8	61790-11-2	106068-87-5
4091-99-0	61790-54-3	107667-02-7
5284-79-7	63148-76-5	114792-68-6
7717-62-6	63568-35-4	132373-76-3
7774-29-0	68083-40-9	143106-84-7

ANNEXE

1. Il est proposé de modifier la partie 1 de la *Liste intérieure* par radiation de ce qui suit :

51-48-9	10595-60-5	68201-19-4
101-65-5	14239-68-0	68228-09-1
123-69-3	19014-53-0	68334-11-2
302-79-4	41284-31-5	68603-64-5
507-28-8	47742-71-2	68648-44-2
751-94-0	49757-42-8	69304-37-6
1796-92-5	52236-80-3	71487-01-9
2944-30-1	52434-90-9	73003-83-5
3910-35-8	61790-11-2	106068-87-5
4091-99-0	61790-54-3	107667-02-7
5284-79-7	63148-76-5	114792-68-6
7717-62-6	63568-35-4	132373-76-3
7774-29-0	68083-40-9	143106-84-7

2. Part 2 of the List is proposed to be amended by adding the following in numerical order:

Column 1 Substance	Column 2 Significant new activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act
51-48-9 S′ 101-65-5 S′ 123-69-3 S′ 302-79-4 S′ 507-28-8 S′ 751-94-0 S′ 1796-92-5 S′ 2944-30-1 S′ 3910-35-8 S′ 4091-99-0 S′ 5284-79-7 S′ 7717-62-6 S′ 7774-29-0 S′ 10595-60-5 S′ 14239-68-0 S′ 19014-53-0 S′ 41284-31-5 S′ 47742-71-2 S′ 49757-42-8 S′ 52236-80-3 S′ 52434-90-9 S′ 61790-11-2 S′ 61790-54-3 S′ 63148-76-5 S′ 63568-35-4 S′ 68083-40-9 S′ 68201-19-4 S′ 68228-09-1 S′ 68334-11-2 S′ 68603-64-5 S′ 68648-44-2 S′ 69304-37-6 S′ 71487-01-9 S′ 73003-83-5 S′ 106068-87-5 S′ 107667-02-7 S′ 114792-68-6 S′ 132373-76-3 S′ 143106-84-7 S′	1. In relation to any substance in Column 1, any activity involving, in any one calendar year, more than 100 kg of the substance, including the use of the substance as a research and development substance or a site-limited intermediate substance as these expressions are defined in subsection 1(1) of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*, or as an export-only substance. 2. For each proposed significant new activity, the following information must be provided to the Minister at least 90 days before the day on which the quantity of the substance exceeds 100 kg in any one calendar year: (*a*) a description of the proposed significant new activity in relation to the substance; (*b*) the anticipated annual quantity of the substance to be used in relation to the significant new activity; (*c*) the information specified in items 3 to 6 and 7(*a*) to (*d*) of Schedule 4 to the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*; (*d*) the information specified in items 2(*a*) to (*f*), 3(*a*), 3(*d*) to (*f*), 4, and 8(*c*) and (*d*) of Schedule 5 to those Regulations; (*e*) if the substance is water-soluble, the information specified in item 5 of Schedule 5 to those Regulations; (*f*) if the substance has a water solubility between 1 mg/L and 0.1 mg/L, the test data and test report from an aquatic toxicity test and a sediment toxicity test are required; if the substance has a water solubility below 0.1 mg/L, only the test data and test report from a sediment toxicity test are required; the sediment toxicity test must be conducted in accordance to the methodology described in the OECD Test Guidelines for the Testing of Chemicals No. 218, entitled *Sediment–Water Chironomid Toxicity Using Spiked Sediment* that is current at the time the test data are developed; (*g*) a description of the industrial process in which the substance is used for the significant new activity and of the main stages of that industrial process, if applicable;

2. Il est proposé de modifier la partie 2 de la même liste par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Colonne 1 Substance	Colonne 2 Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi
51-48-9 S′ 101-65-5 S′ 123-69-3 S′ 302-79-4 S′ 507-28-8 S′ 751-94-0 S′ 1796-92-5 S′ 2944-30-1 S′ 3910-35-8 S′ 4091-99-0 S′ 5284-79-7 S′ 7717-62-6 S′ 7774-29-0 S′ 10595-60-5 S′ 14239-68-0 S′ 19014-53-0 S′ 41284-31-5 S′ 47742-71-2 S′ 49757-42-8 S′ 52236-80-3 S′ 52434-90-9 S′ 61790-11-2 S′ 61790-54-3 S′ 63148-76-5 S′ 63568-35-4 S′ 68083-40-9 S′ 68201-19-4 S′ 68228-09-1 S′ 68334-11-2 S′ 68603-64-5 S′ 68648-44-2 S′ 69304-37-6 S′ 71487-01-9 S′ 73003-83-5 S′ 106068-87-5 S′ 107667-02-7 S′ 114792-68-6 S′ 132373-76-3 S′ 143106-84-7 S′	1. À l'égard de toute substance dans la colonne 1, toute activité mettant en cause, au cours d'une année civile, plus de 100 kg de la substance, y compris son utilisation en tant que substance destinée à la recherche et au développement ou en tant que substance intermédiaire limitée au site conformément aux définitions du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*, ou en tant que substance destinée à l'exportation. 2. Pour chaque nouvelle activité proposée, les renseignements ci-après doivent être transmis au ministre au moins 90 jours avant que la quantité de la substance n'excède 100 kg au cours d'une année civile donnée : (*a*) la description de la nouvelle activité mettant en cause la substance; (*b*) la quantité annuelle prévue de la substance devant être utilisée pour la nouvelle activité; (*c*) les renseignements prévus aux articles 3 à 6, et aux alinéas 7*a*) à 7*d*) de l'annexe 4 du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*; (*d*) les renseignements prévus aux alinéas 2*a*) à 2*f*), 3*a*), 3*d*) à 3*f*), 4, 8*c*) et 8*d*) de l'annexe 5 du même règlement; (*e*) si la substance est hydrosoluble, les renseignements prévus à l'article 5 de l'annexe 5 du même règlement; (*f*) si la substance a une solubilité dans l'eau comprise entre 1 mg/L et 0,1 mg/L, les données et le rapport obtenus à la suite d'un essai de toxicité aquatique et d'un essai de toxicité des sédiments sont exigés; si la substance a une solubilité dans l'eau inférieure à 0,1 mg/L, seules les données et le rapport d'un essai de toxicité des sédiments sont exigés ; l'essai de toxicité des sédiments doit être effectué conformément à la méthode décrite dans la ligne directrice 218 de l'OCDE pour les essais de produits chimiques intitulée *Essai de toxicité sur les chironomes dans un système eau–sédiment chargé* dans sa version à jour au moment de l'obtention des résultats d'essai; (*g*) une description du procédé industriel dans lequel la substance est utilisée pour la nouvelle activité et des étapes principales de ce procédé industriel, le cas échéant;

Column 1	Column 2
Substance	**Significant new activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act**
	(*h*) a description of the stages in the industrial process where emissions or discharges of the substance to the environment may occur (including how this was determined), the likely quantities and concentrations of the substance in these releases or discharges (daily and annually), the physical form of the substance for each location into which the substance will be released or discharged, and the anticipated frequency and duration of release or discharge, if applicable; (*i*) an estimate of the quantity of fugitive emissions of the substance from the industrial process (daily and annually), if applicable; (*j*) an indication of whether waste from the industrial process will go to a wastewater treatment facility or directly to surface waters; (*k*) a description of any system that treats wastewaters from the industrial process, including the percentage of substance it removes as well as a description of the manner in which the removal rate was determined; (*l*) a description of any potential releases of the substance that may be generated from a product manufactured or used in the course of the significant new activity, if known; (*m*) a summary of all other information or test data in respect of the substance that are in the possession of the person proposing the significant new activity, or to which they have access, and that are relevant to identifying hazards of the substance to the environment and human health and the degree of environmental and public exposure to the substance; (*n*) the identification of every other government agency, either outside or within Canada, to which the person proposing the significant new activity has provided information regarding the substance and, if known, the agency's file number, the outcome of the assessment and the risk management actions in relation to the substance imposed by those agencies; (*o*) the name, civic and postal addresses and telephone number and, if any, the fax number and email address of the person proposing the significant new activity and, if they are not resident in Canada, of the person resident in Canada that is authorized to act on their behalf; and (*p*) a certification that the information is accurate and complete, dated and signed by the person proposing the significant new activity if they are resident in Canada or, if not, by the person resident in Canada that is authorized to act on their behalf.

Colonne 1	Colonne 2
Substance	**Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi**
	(*h*) une description des étapes du procédé industriel dans le cadre desquelles des émissions ou rejets de la substance dans l'environnement pourraient survenir (y compris la façon dont cela a été déterminé), la quantité et la concentration de substance que ces émissions ou rejets sont susceptibles de contenir (quotidienne et annuelle), la forme physique de la substance pour chacun des sites où les émissions ou les rejets risquent de survenir ainsi que la fréquence et la durée prévues des émissions ou du rejet, s'il y a lieu; (*i*) une estimation de la quantité d'émissions fugitives de la substance (quotidienne et annuelle), s'il y a lieu; (*j*) une mention indiquant si les déchets du procédé industriel seront acheminés à une usine de traitement des eaux usées ou seront déversés directement dans les eaux de surface; (*k*) une description de tout système traitant les eaux usées du procédé industriel, y compris le pourcentage de la substance que le système élimine, ainsi qu'une description de la façon dont le taux d'élimination a été déterminé; (*l*) une description des rejets potentiels de la substance à partir d'un produit utilisé ou fabriqué dans le cadre de la nouvelle activité, s'ils sont connus; (*m*) un résumé de tous les autres renseignements ou données d'essai à l'égard de la substance dont dispose la personne proposant la nouvelle activité, ou auxquels elle a accès, et qui sont utiles pour identifier les dangers que présente la substance pour l'environnement et la santé humaine de même que le degré d'exposition de l'environnement et du public à la substance; (*n*) le nom de tout autre organisme public, à l'étranger ou au Canada, à qui la personne proposant la nouvelle activité a fourni des renseignements relatifs à la substance et, s'ils sont connus, le numéro de dossier attribué par l'organisme, les résultats de l'évaluation et les mesures de gestion des risques imposées par l'organisme à l'égard de la substance; (*o*) le nom, les adresses municipale et postale, le numéro de téléphone et, le cas échéant, le numéro de télécopieur et l'adresse de courrier électronique de la personne proposant la nouvelle activité et, si elle ne réside pas au Canada, de la personne qui réside au Canada qui est autorisée à agir en son nom; et (*p*) une attestation portant que les renseignements sont complets et exacts, datée et signée par la personne proposant la nouvelle activité si elle réside au Canada, ou, sinon, par la personne qui réside au Canada qui est autorisée à agir en son nom.

Column 1	Column 2
Substance	**Significant new activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act**
	3. The test data and the test report described in paragraph 2(*e*) must be in conformity with the practices described in the *OECD Principles of Good Laboratory Practice* set out in Annex 2 of the *Decision of the Council Concerning the Mutual Acceptance of Data in the Assessment of Chemicals*, adopted on May 12, 1981, where the *Principles of Good Laboratory Practice* are current at the time the test data are developed.
	4. The above-mentioned information will be assessed within 90 days after the day on which it is received by the Minister.

Colonne 1	Colonne 2
Substance	**Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi**
	3. Les données d'essai et le rapport d'essai décrits à l'alinéa 2*e*) doivent être en conformité avec les pratiques décrites dans les *Principes de l'OCDE de bonnes pratiques de laboratoire* figurant à l'annexe 2 de la *Décision du Conseil relative à l'acceptation mutuelle des données pour l'évaluation des produits chimiques*, adoptée le 12 mai 1981, dans la version à jour des *Principes de bonnes pratiques de laboratoire* au moment de la production des données d'essai.
	4. Les renseignements susmentionnés seront évalués dans les 90 jours suivant leur réception par le ministre.

3. Part 1 of the *Domestic Substances List* is proposed to be amended by deleting the following:

87-62-7	1314-20-1	7580-31-6
98-95-3	4454-16-4	14816-18-3
135-88-6	4995-91-9	50471-44-8
140-41-0	6804-07-5	68610-24-2

3. Il est proposé de modifier la partie 1 de la *Liste intérieure* par radiation de ce qui suit :

87-62-7	1314-20-1	7580-31-6
98-95-3	4454-16-4	14816-18-3
135-88-6	4995-91-9	50471-44-8
140-41-0	6804-07-5	68610-24-2

4. Part 2 of the List is proposed to be amended by adding the following:

Column 1	Column 2
Substance	**Significant new activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act**
87-62-7 S′ 98-95-3 S′ 135-88-6 S′ 140-41-0 S′ 1314-20-1 S′ 4454-16-4 S′ 4995-91-9 S′ 6804-07-5 S′ 7580-31-6 S′ 14816-18-3 S′ 50471-44-8 S′ 68610-24-2 S′	1. In relation to any substance in Column 1, (*a*) the use of the substance in the manufacture of any of the following products containing the substance at a concentration equal to or greater than 0.1% by weight: (i) a consumer product to which the *Canada Consumer Product Safety Act* applies, or (ii) a cosmetic, within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*; (*b*) any activity involving any of the following products containing the substance at a concentration equal to or greater than 0.1% by weight, if the product involved in the activity, during any one calendar year, contains a total quantity of the substance greater than 10 kg: (i) a consumer product to which the *Canada Consumer Product Safety Act* applies, or (ii) a cosmetic, within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*; (*c*) any other activity involving, in any one calendar year, more than 1 000 kg of the substance.

4. Il est proposé de modifier la partie 2 de la *Liste intérieure* par adjonction de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
Substance	**Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi**
87-62-7 S′ 98-95-3 S′ 135-88-6 S′ 140-41-0 S′ 1314-20-1 S′ 4454-16-4 S′ 4995-91-9 S′ 6804-07-5 S′ 7580-31-6 S′ 14816-18-3 S′ 50471-44-8 S′ 68610-24-2 S′	1. En ce qui concerne toute substance dans la colonne 1 : *a*) l'utilisation de la substance dans la fabrication de n'importe lequel des produits suivants contenant la substance à une concentration égale ou supérieure à 0,1 % en poids : (i) un produit de consommation visé par la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*, (ii) un cosmétique, tel que cette expression est définie à l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*; *b*) toute activité mettant en cause n'importe lequel des produits suivants contenant la substance à une concentration égale ou supérieure à 0,1 % en poids, si le produit en cause dans l'activité, au cours d'une année civile, contient une quantité totale de la substance supérieure à 10 kg : (i) un produit de consommation visé par la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*, (ii) un cosmétique, tel que cette expression est définie à l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*; *c*) toute autre activité mettant en cause, au cours d'une année civile, plus de 1 000 kg de la substance.

Column 1	Column 2
Substance	**Significant new activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act**
	2. Despite items 1(*a*), (*b*) and (*c*), the use of the substance as a research and development substance or as a site-limited intermediate substance as these expressions are defined in subsection 1(1) of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*, or as an export-only substance, is not a significant new activity.
	3. For each proposed significant new activity, the following information must be provided to the Minister at least 90 days before the commencement of the proposed new activity: (*a*) a description of the significant new activity in relation to the substance; (*b*) the anticipated annual quantity of the substance to be used in relation to the significant new activity; (*c*) the information specified in items 3 to 7 of Schedule 4 to the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*; (*d*) the information specified in paragraphs 2(*d*) to (*f*) and 8(*f*) and (*g*) of Schedule 5 to those Regulations; (*e*) a description of the product that contains the substance, the intended use of that product and the function of the substance in that product; (*f*) a description of how the product is intended to be used or applied; (*g*) the total quantity of the product expected to be sold in Canada in a calendar year by the person undertaking the significant new activity; (*h*) a summary of all other information or test data in respect of the substance that are in the possession of the person proposing the significant new activity, or to which they have access, and that are relevant to identifying hazards of the substance to the environment and human health and the degree of environmental and public exposure to the substance; (*i*) the identification of every government agency, either outside or within Canada, that the person proposing the significant new activity has notified of the substance and, if known, the agency's file number, the outcome of the assessment and the risk management actions in relation to the substance imposed by those agencies; (*j*) the name, civic and postal addresses, telephone number and, if any, fax number and email address of the person proposing the significant new activity and, if they are not resident in Canada, of the person resident in Canada that is authorized to act on behalf of that person; and

Colonne 1	Colonne 2
Substance	**Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi**
	2. Malgré les items 1*a*), *b*) et *c*), l'utilisation de la substance en tant que substance destinée à la recherche et au développement ou en tant que substance intermédiaire limitée au site, conformément aux définitions prévues au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*, ou en tant que substance destinée à l'exportation, n'est pas une nouvelle activité.
	3. Pour chaque nouvelle activité proposée, les renseignements ci-après doivent être fournis au ministre au moins 90 jours avant le commencement de la nouvelle activité proposée : *a*) la description de la nouvelle activité mettant en cause la substance; *b*) la quantité annuelle prévue de la substance devant être utilisée pour la nouvelle activité; *c*) les renseignements prévus aux articles 3 à 7 de l'annexe 4 du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*; *d*) les renseignements prévus aux alinéas 2*d*) à *f*) et aux alinéas 8*f*) et *g*) de l'annexe 5 du même règlement; *e*) une description du produit qui contient la substance, de l'utilisation envisagée du produit et de la fonction de la substance dans le produit; *f*) une description de l'utilisation ou de la méthode d'application envisagée du produit; *g*) la quantité totale du produit que la personne qui propose la nouvelle activité prévoit vendre au Canada au cours d'une année civile; *h*) un résumé de tous les autres renseignements ou données d'essai à l'égard de la substance dont dispose la personne proposant la nouvelle activité, ou auxquels elle a accès, et qui sont utiles pour identifier les dangers que présente la substance pour l'environnement et la santé humaine de même que le degré d'exposition de l'environnement et du public à la substance; *i*) le nom de tout organisme public, à l'étranger ou au Canada, à qui la personne proposant la nouvelle activité a fourni des renseignements relatifs à la substance et, s'ils sont connus, le numéro de dossier attribué par l'organisme, les résultats de l'évaluation et les mesures de gestion des risques imposées par l'organisme à l'égard de la substance;

Column 1	Column 2
Substance	**Significant new activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act**
	(*k*) a certification stating that the information is accurate and complete, dated and signed by the person proposing the significant new activity, if they are resident in Canada or, if not, by the person resident in Canada that is authorized to act on their behalf.
	4. The above-mentioned information will be assessed within 90 days after the day on which it is received by the Minister.

Colonne 1	Colonne 2
Substance	**Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi**
	j) les noms, les adresses municipale et postale, le numéro de téléphone et, le cas échéant, le numéro de télécopieur et l'adresse de courrier électronique de la personne proposant la nouvelle activité et, si elle ne réside pas au Canada, de la personne autorisée à agir en son nom;
	k) une attestation portant que les renseignements sont complets et exacts, datée et signée par la personne proposant la nouvelle activité, si elle réside au Canada, ou, sinon, par la personne qui réside au Canada qui est autorisée à agir en son nom.
	4. Les renseignements susmentionnés seront évalués dans les 90 jours suivant leur réception par le ministre.

5. Part 1 of the *Domestic Substances List* is proposed to be amended by deleting the following:

150-68-5	18015-76-4	19900-65-3

6. Part 2 of the List is proposed to be amended by adding the following:

Column 1	Column 2
Substance	**Significant new activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act**
150-68-5 S′ 18015-76-4 S′ 19900-65-3 S′	1. In relation to any substance in Column 1, (*a*) the use of the substance in the manufacture of any of the following products containing the substance at a concentration equal to or greater than 1.0% by weight: (i) a consumer product to which the *Canada Consumer Product Safety Act* applies, or (ii) a cosmetic, within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*; (*b*) any activity involving any of the following products containing the substance at a concentration equal to or greater than 1.0% by weight, if the product involved in the activity, during any one calendar year, contains a total quantity of the substance greater than 10 kg: (i) a consumer product to which the *Canada Consumer Product Safety Act* applies, or (ii) a cosmetic, within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*; (*c*) any other activity involving, in any one calendar year, more than 1 000 kg of the substance.

5. Il est proposé de modifier la partie 1 de la *Liste intérieure* par radiation de ce qui suit :

150-68-5	18015-76-4	19900-65-3

6. Il est proposé de modifier la partie 2 de la *Liste intérieure* par adjonction de ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
Substance	**Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi**
150-68-5 S′ 18015-76-4 S′ 19900-65-3 S′	1. En ce qui concerne toute substance dans la colonne 1 : *a*) l'utilisation de la substance dans la fabrication de n'importe lequel des produits suivants contenant la substance à une concentration égale ou supérieure à 1,0 % en poids : (i) un produit de consommation visé par la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*, (ii) un cosmétique, tel que cette expression est définie à l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*; *b*) toute activité mettant en cause n'importe lequel des produits suivants contenant la substance à une concentration égale ou supérieure à 1,0 % en poids, si le produit en cause dans l'activité, au cours d'une année civile, contient une quantité totale de la substance supérieure à 10 kg : (i) un produit de consommation visé par la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*, (ii) un cosmétique, tel que cette expression est définie à l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*; *c*) toute activité mettant en cause, au cours d'une année civile, plus de 1 000 kg de la substance.

Column 1	Column 2
Substance	**Significant new activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act**
	2. Despite items 1(*a*), (*b*) and (*c*), the use of the substance as a research and development substance or as a site-limited intermediate substance as these expressions are defined in subsection 1(1) of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*, or as an export-only substance, is not a significant new activity.
	3. For each proposed significant new activity, the following information must be provided to the Minister at least 90 days before the commencement of the proposed new activity: (*a*) a description of the significant new activity in relation to the substance; (*b*) the anticipated annual quantity of the substance to be used in relation to the significant new activity; (*c*) the information specified in items 3 to 7 of Schedule 4 to the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*; (*d*) the information specified in paragraphs 2(*d*) to (*f*) and 8(*f*) and (*g*) of Schedule 5 to those Regulations; (*e*) a description of the product that contains the substance, the intended use of that product and the function of the substance in that product; (*f*) a description of how the product is intended to be used or applied; (*g*) the total quantity of the product expected to be sold in Canada in a calendar year by the person proposing the significant new activity; (*h*) a summary of all other information or test data in respect of the substance that are in the possession of the person proposing the significant new activity, or to which they have access, and that are relevant to identifying hazards of the substance to the environment and human health and the degree of environmental and public exposure to the substance; (*i*) the identification of every other government agency, either outside or within Canada, that the person proposing the significant new activity has notified of the substance and, if known, the agency's file number, the outcome of the assessment and the risk management actions in relation to the substance imposed by those agencies; (*j*) the name, civic and postal addresses, telephone number and, if any, fax number and email address of the person proposing the significant new activity and, if they are not resident in Canada, of the person resident in Canada that is authorized to act on behalf of that person; and

Colonne 1	Colonne 2
Substance	**Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi**
	2. Malgré les items 1*a*), *b*) et *c*), l'utilisation de la substance en tant que substance destinée à la recherche et au développement ou en tant que substance intermédiaire limitée au site, conformément aux définitions prévues au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*, ou en tant que substance destinée à l'exportation, n'est pas une nouvelle activité.
	3. Pour chaque nouvelle activité proposée, les renseignements ci-après doivent être fournis au ministre au moins 90 jours avant le commencement de la nouvelle activité : *a*) la description de la nouvelle activité mettant en cause la substance; *b*) la quantité annuelle prévue de la substance devant être utilisée pour la nouvelle activité; *c*) les renseignements prévus aux articles 3 à 7 de l'annexe 4 du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*; *d*) les renseignements prévus aux alinéas 2*d*) à *f*) et aux alinéas 8*f*) et *g*) de l'annexe 5 du même règlement; *e*) une description du produit qui contient la substance, l'utilisation prévue du produit et la fonction de la substance dans le produit; *f*) une description de l'utilisation ou de la méthode d'application envisagée du produit; *g*) la quantité totale du produit que la personne qui propose la nouvelle activité prévoit vendre au Canada au cours d'une année civile; *h*) un résumé de tous les autres renseignements ou données d'essai à l'égard de la substance dont dispose la personne proposant la nouvelle activité, ou auxquels elle a accès, et qui sont utiles pour identifier les dangers que présente la substance pour l'environnement et la santé humaine de même que le degré d'exposition de l'environnement et du public à la substance; *i*) le nom de tout autre organisme public, à l'étranger ou au Canada, à qui la personne proposant la nouvelle activité a fourni des renseignements relatifs à la substance et, s'ils sont connus, le numéro de dossier attribué par l'organisme, les résultats de l'évaluation et les mesures de gestion des risques imposées par l'organisme à l'égard de la substance;

Column 1	Column 2
Substance	**Significant new activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act**
	(*k*) a certification stating that the information is accurate and complete, dated and signed by the person proposing the significant new activity, if they are resident in Canada or, if not, by the person resident in Canada that is authorized to act on their behalf.
	4. The above-mentioned information will be assessed within 90 days after the day on which it is received by the Minister.

Colonne 1	Colonne 2
Substance	**Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi**
	j) les noms, les adresses municipale et postale, le numéro de téléphone et, le cas échéant, le numéro de télécopieur et l'adresse de courrier électronique de la personne proposant la nouvelle activité et, si elle ne réside pas au Canada, de la personne qui réside au Canada qui est autorisée à agir en son nom;
	k) une attestation portant que les renseignements sont complets et exacts, datée et signée par la personne proposant la nouvelle activité, si elle réside au Canada, ou, sinon, par la personne qui réside au Canada qui est autorisée à agir en son nom.
	4. Les renseignements susmentionnés seront évalués dans les 90 jours suivant leur réception par le ministre.

Coming into Force

7. This Order would come into force on the day on which it is registered.

Entrée en vigueur

7. Le présent arrêté entrerait en vigueur à la date de son enregistrement.

EXPLANATORY NOTE

(*This explanatory note is not part of the Notice of Intent.*)

Description

The Notice of Intent (NOI) is an opportunity for the public to comment on the proposed amendments to the *Domestic Substances List* (DSL) to apply the significant new activity (SNAc) provisions of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[1] (CEPA) to the 54 substances listed in Table 1, pursuant to subsection 87(3) of that Act.

Within 60 days of publication of the NOI, any person may submit comments to the Minister of the Environment. These comments will be taken into consideration during the development of the Order amending the DSL to apply the SNAc provisions to the 54 substances listed in Table 1.

A number of other SNAc instruments that will also target consumer products are to be published in the near future. As a result, stakeholder input provided in response to the consumer product language proposed in this NOI may not be reflected in upcoming NOIs due to publication

[1] The policy on the use of SNAc Provisions of CEPA is available at http://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=En&n=5CA18D66-1.

NOTE EXPLICATIVE

(*La présente note explicative ne fait pas partie de l'avis d'intention.*)

Description

Cet avis d'intention donne l'occasion au public de commenter les modifications qu'il est proposé d'apporter à la *Liste intérieure* (LI) en appliquant les dispositions relatives aux nouvelles activités (NAc) aux 54 substances mentionnées au tableau 1, en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE][1].

Dans les 60 jours suivant la publication de l'avis d'intention, toute personne peut soumettre des commentaires à la ministre de l'Environnement. Les commentaires seront pris en considération lors de l'élaboration de l'arrêté modifiant la *Liste intérieure* afin d'appliquer les dispositions relatives aux nouvelles activités aux 54 substances mentionnées au tableau 1.

D'autres instruments relatifs aux nouvelles activités et portant aussi sur les produits de consommation seront publiés prochainement. Ainsi, les commentaires des intervenants à propos du texte relatif aux produits de consommation qui est proposé dans le présent avis d'intention

[1] La Politique sur l'application des dispositions relatives aux nouvelles activités de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* est disponible à l'adresse suivante : http://www.ec.gc.ca/ese-ees/default.asp?lang=Fr&n=5CA18D66-1.

timelines. However, the input will be taken into consideration during the development of all related notices and orders that pertain to consumer products.

The DSL amendments are not in force until the Order is adopted by the Minister pursuant to subsection 87(3) of CEPA. The Order must be published in the *Canada Gazette*, Part II.

Information-gathering methods other than the use of the SNAc provisions were considered, including the addition of the substance to the list of substances subject to the Inventory Update under CEPA, and the periodic market surveillance of products through the analysis of Safety Data Sheets (SDSs).[2] However, these tools would collect information after the substance may have been used in consumer products. This could lead to exposure levels of concern.

Applicability of the proposed Order

It is proposed that the Order amending the DSL require any person (individual or corporation) engaging in a significant new activity in relation to any of the 54 substances listed in Table 1 to submit a Significant New Activity Notification (SNAN) containing all of the information prescribed in the Order at least 90 days prior to the import, manufacture or use of the substance for the significant new activity.

Table 1: List of substances that would be subject to the proposed Order

Part A: Substances of ecological concern			
51-48-9	5284-79-7	52434-90-9	68648-44-2
101-65-5	7717-62-6	61790-11-2	69304-37-6
123-69-3	7774-29-0	61790-54-3	71487-01-9
302-79-4	10595-60-5	63148-76-5	73003-83-5
507-28-8	14239-68-0	63568-35-4	106068-87-5
751-94-0	19014-53-0	68083-40-9	107667-02-7
1796-92-5	41284-31-5	68201-19-4	114792-68-6
2944-30-1	47742-71-2	68228-09-1	132373-76-3
3910-35-8	49757-42-8	68334-11-2	143106-84-7
4091-99-0	52236-80-3	68603-64-5	

[2] Formerly Material Safety Data Sheets (MSDSs). Please refer to the *Regulations Amending the New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers) and the Export of Substances on the Export Control List Regulations* for reference to this amendment: http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2015/2015-02-11/html/sor-dors19-eng.php.

pourraient ne pas être considérés dans les avis d'intention à venir en raison du calendrier de publication. Toutefois, ils seront pris en considération au cours de l'élaboration de tous les avis d'intention et arrêtés portant sur les produits de consommation.

Les modifications à la *Liste intérieure* n'entrent pas en vigueur tant que l'Arrêté n'a pas été adopté par la ministre en vertu du paragraphe 87(3) de la LCPE. L'Arrêté doit être publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Des méthodes de collecte d'information autres que l'application de dispositions relatives aux nouvelles activités ont été considérées, notamment l'ajout des substances à la liste des substances soumises à la mise à jour de l'Inventaire en vertu de la LCPE et la surveillance périodique des produits disponibles sur le marché par l'entremise de l'analyse de fiches de données de sécurité (FDS)[2]. Cependant, ces outils recueilleraient des renseignements une fois que les substances seraient incorporées dans des produits de consommation, le cas échéant. Cela pourrait mener à des niveaux d'exposition préoccupants.

Applicabilité de l'arrêté proposé

Il est proposé que l'arrêté modifiant la *Liste intérieure* oblige toute personne (individu ou entreprise) qui s'engage dans une nouvelle activité mettant en cause l'une des 54 substances mentionnées au tableau 1 à soumettre une déclaration de nouvelle activité contenant toutes les informations prévues à l'Arrêté au moins 90 jours avant d'importer, de fabriquer ou d'utiliser la substance pour la nouvelle activité.

Tableau 1 : Liste des substances qui seraient visées par l'arrêté proposé

Partie A : Substances préoccupantes sur le plan écologique			
51-48-9	5284-79-7	52434-90-9	68648-44-2
101-65-5	7717-62-6	61790-11-2	69304-37-6
123-69-3	7774-29-0	61790-54-3	71487-01-9
302-79-4	10595-60-5	63148-76-5	73003-83-5
507-28-8	14239-68-0	63568-35-4	106068-87-5
751-94-0	19014-53-0	68083-40-9	107667-02-7
1796-92-5	41284-31-5	68201-19-4	114792-68-6
2944-30-1	47742-71-2	68228-09-1	132373-76-3
3910-35-8	49757-42-8	68334-11-2	143106-84-7
4091-99-0	52236-80-3	68603-64-5	

[2] Anciennement appelés « fiches signalétiques » (FS). Veuillez consulter le *Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères) et le Règlement sur l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée* pour trouver la référence à la modification à l'adresse suivante : http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2015/2015-02-11/html/sor-dors19-fra.php.

Part B: Substances of human health concern (concentration threshold, by weight)*			
87-62-7 (0.1%)	150-68-5 (1.0%)	6804-07-5 (0.1%)	18015-76-4 (1.0%)
98-95-3 (0.1%)	1314-20-1 (0.1%)	7580-31-6 (0.1%)	19900-65-3 (1.0%)
135-88-6 (0.1%)	4454-16-4 (0.1%)	14816-18-3 (0.1%)	68610-24-2 (0.1%)
140-41-0 (0.1%)	4995-91-9 (0.1%)	50471-44-8 (0.1%)	

In order to address ecological concerns, the Order would target activities where any of the substances listed in Part A of Table 1 are used in Canada in a quantity greater than 100 kg for any given calendar year, including the use of the substance as a research and development substance, a site-limited intermediate substance, or an export-only substance. Given the ecological concerns associated with these substances, the use of the substances, even in small quantities, would represent a significant risk to the environment, as discharges to the environment could occur from industrial or commercial activities or from down-the-drain releases. The terms "research and development substance" and "site-limited intermediate substance" are defined in subsection 1(1) of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.[3] An export-only substance is a substance that is manufactured or imported in Canada and destined solely for foreign markets.

In order to address human health concerns, the Order would target the use of the substances listed in Part B of Table 1 in consumer products to which the *Canada Consumer Product Safety Act*[4] (CCPSA) applies, as well as in cosmetics, within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act* (FDA). Consumer products and cosmetics are potential sources of direct and significant human exposure to these substances. For the manufacture of such products, notification would be required when the concentration of the substance in the product is equal to or greater than the concentration specified in Table 1 for each substance.

* Concentration threshold of the substance in a consumer product or cosmetic at and above which the submission of a SNAN would be required prior to the commencement of any activity related to the product.

[3] The full text of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* is available at http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2005-247/FullText.html.

[4] The full text of the CCPSA is available at http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-1.68/FullText.html.

Partie B : Substances préoccupantes pour la santé humaine (seuil de concentration, par poids)*			
87-62-7 (0,1 %)	150-68-5 (1,0 %)	6804-07-5 (0,1 %)	18015-76-4 (1,0 %)
98-95-3 (0,1 %)	1314-20-1 (0,1 %)	7580-31-6 (0,1 %)	19900-65-3 (1,0 %)
135-88-6 (0,1 %)	4454-16-4 (0,1 %)	14816-18-3 (0,1 %)	68610-24-2 (0,1 %)
140-41-0 (0,1 %)	4995-91-9 (0,1 %)	50471-44-8 (0,1 %)	

Afin de répondre aux préoccupations en matière d'environnement, l'Arrêté viserait les activités dans le cadre desquelles n'importe laquelle des substances mentionnées à la partie A du tableau 1 est utilisée au Canada en quantité supérieure à 100 kg au cours d'une année civile, incluant leur utilisation en tant que substance destinée à la recherche et au développement, substance intermédiaire limitée au site, ou substance destinée à l'exportation. Étant donné la nature des préoccupations en matière d'environnement qui sont associées à ces substances, leur utilisation, même en petite quantité, pourrait représenter un risque important pour l'environnement, puisque des rejets dans le cadre d'activités industrielles ou commerciales, ou des rejets aux égouts, pourraient avoir lieu. Le sens des expressions « destinée à la recherche et au développement » et « intermédiaire limitée au site » est défini au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*[3]. Une substance destinée à l'exportation est une substance fabriquée ou importée au Canada qui est destinée uniquement aux marchés étrangers.

Afin de répondre aux préoccupations en matière de santé humaine, l'Arrêté viserait l'utilisation des substances mentionnées à la partie B du tableau 1 dans les produits de consommation auxquels la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* (LCSPC)[4] s'applique, ainsi que dans les cosmétiques, tels que ceux-ci sont définis à l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*. Les produits de consommation et les cosmétiques sont des sources potentielles d'exposition humaine directes et importantes à ces substances. Pour la fabrication de tels produits, une déclaration de nouvelle activité serait requise lorsque la concentration de la substance dans le produit est égale ou supérieure à la concentration spécifiée au tableau 1 pour chaque substance.

* Seuil de concentration de la substance dans un produit de consommation ou cosmétiques à partir duquel il serait nécessaire de soumettre une déclaration de nouvelle activité avant le début de toute activité relative au produit.

[3] On peut consulter le texte intégral du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* à l'adresse suivante : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2005-247/TexteComplet.html.

[4] On peut consulter le texte intégral de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* à l'adresse suivante : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-1.68/TexteComplet.html.

For any other activities related to consumer products or cosmetics, notification would be required when, in a calendar year, the concentration of the substance in the product is equal to or greater than the concentration specified in Table 1 for each substance, and the total quantity of the substance to be used in the manufacture, import, or use of the product is greater than 10 kg.

In order to address human health concerns, the Order would also target activities not related to consumer products or cosmetics where any of the substances in Part B of Table 1 are used in Canada in a quantity greater than 1 000 kg in any given calendar year, with the exception of uses of the substances as research and development, site-limited intermediate, or export-only substances. The potential for exposure of humans to the substances from these uses is expected to be low.

Activities not subject to the proposed Order

In relation to the substances listed in Part A of Table 1, the Order would be broadly applicable. Therefore, any activity involving the use of any of these substances in a quantity less than 100 kg for any given calendar year would not require notification.

In relation to the substances listed in Part B of Table 1, the manufacture of consumer products or cosmetics that contain any of the substances at a concentration less than the concentration specified for each substance in Table 1 would be excluded from the application of the proposed Order. Similarly, any other activity involving a consumer product or a cosmetic would not be subject to the Order if the total quantity of the substance used in the manufacture, import or use of such products is 10 kg or less in a calendar year. For activities involving more than 10 kg of the substance in a calendar year, the Order would not apply if the concentration of the substance in the consumer product or cosmetic involved in the activity is less than the concentration specified in Table 1 for each substance. For any other activity not related to consumer products or cosmetics, any activity where less than 1 000 kg of the substance is used during a calendar year would be excluded from the application of the Order. In addition, the use of any of these substances as research and development, site-limited intermediate, or export-only substances would be excluded from the Order, as the potential for exposure of humans to the substances from these uses is expected to be low.

The proposed Order would not apply to products to which the CCPSA does not apply (see Annex A for the CCPSA definition of "consumer product" and exemptions), with

Pour toute autre activité relative à un produit de consommation ou un cosmétique, une déclaration serait requise lorsque, au cours d'une année civile, la concentration de la substance dans le produit est égale ou supérieure à la concentration spécifiée au tableau 1 pour chaque substance, et la quantité totale de la substance à être utilisée dans la fabrication, l'importation ou l'utilisation du produit est supérieure à 10 kg.

Afin de répondre aux préoccupations en matière de santé humaine, l'Arrêté viserait également les activités non liées aux produits de consommation ou aux cosmétiques dans le cadre desquelles n'importe laquelle des substances inscrites à la partie B du tableau 1 est utilisée au Canada en une quantité supérieure à 1 000 kg dans une année civile, à l'exception de leur utilisation en tant que substance destinée à la recherche et au développement, substance intermédiaire limitée au site, ou substance destinée à l'exportation. On s'attend à ce que le risque d'exposition humaine aux substances dans le cadre de ces activités soit faible.

Activités non assujetties à l'arrêté proposé

En ce qui a trait aux substances mentionnées à la partie A du tableau 1, aucune activité ne serait exclue de l'Arrêté. Par conséquent, une déclaration serait requise pour toute activité mettant en cause l'une de ces substances en quantité supérieure à 100 kg au cours d'une année civile.

En ce qui a trait aux substances mentionnées à la partie B du tableau 1, la fabrication de produits de consommation ou de cosmétiques qui contiennent l'une de ces substances à une concentration inférieure à la concentration précisée au tableau 1 pour chaque substance ne serait pas visée par l'Arrêté. Toute autre activité mettant en cause un produit de consommation ou un cosmétique ne serait pas visée par l'Arrêté si, au cours d'une année civile, la quantité totale de la substance utilisée dans la fabrication, l'importation ou l'utilisation du produit ou du cosmétique est inférieure à 10 kg. Pour les activités mettant en cause plus de 10 kg de la substance au cours d'une année civile, l'Arrêté ne serait pas applicable si la concentration de la substance dans le produit de consommation ou le cosmétique en cause dans l'activité est inférieure à la concentration spécifiée au tableau 1 pour chaque substance. Toute autre activité qui n'est pas liée à un produit de consommation ou à un cosmétique ne serait pas visée par l'Arrêté si la quantité de la substance mise en cause au cours d'une année civile est inférieure à 1 000 kg. En outre, l'utilisation de l'une de ces substances en tant que substance destinée à la recherche et au développement, substance intermédiaire limitée au site ou substance destinée à l'exportation ne serait pas visée par l'Arrêté, puisqu'on s'attend à ce que le potentiel d'exposition humaine aux substances par ces utilisations soit faible.

L'arrêté proposé ne s'appliquerait pas à l'utilisation des substances dans les produits auxquels la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* (LCSPC) ne

the exception of cosmetics within the meaning of section 2 of the FDA, or to uses of these substances that are regulated under the Acts of Parliament listed in Schedule 2 of CEPA, including, for example, the *Pest Control Products Act*, the *Fertilizers Act* and the *Feeds Act*. The Order would also not apply to transient reaction intermediates, impurities, contaminants, or partially unreacted intermediates, or in some circumstances to items such as, but not limited to, wastes, mixtures or manufactured items. However, it should be noted that individual components of a mixture may be subject to notification under the Order. See subsection 81(6) and section 3 of CEPA, and section 3 of the *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances: Chemicals and Polymers* for additional information.[5]

s'applique pas (voir l'annexe A pour connaître la définition de « produit de consommation » et les exemptions selon la LCSPC), à l'exception des cosmétiques tels que ceux-ci sont définis à l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*, ou aux utilisations des substances qui sont réglementées sous le régime des lois fédérales qui figurent à l'annexe 2 de la LCPE, telles que, par exemple, la *Loi sur les produits antiparasitaires*, la *Loi sur les engrais* et la *Loi relative aux aliments du bétail*. L'Arrêté ne s'appliquerait pas non plus aux intermédiaires de réaction transitoires, aux impuretés, aux contaminants, aux intermédiaires ayant subi une réaction partielle et, dans certains cas, à des éléments tels que, sans toutefois s'y limiter, des déchets, des mélanges ou des articles manufacturés. Toutefois, il convient de noter que les composants individuels d'un mélange pourraient devoir être déclarés en vertu de l'Arrêté. Pour en savoir plus, consulter le paragraphe 81(6) et l'article 3 de la LCPE ainsi que la section 3 des *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères*[5].

Information to be submitted

The NOI sets out the proposed requirements for information that would need to be provided to the Minister 90 days before the day on which the substances are imported, manufactured or used for a significant new activity. The Department of the Environment and the Department of Health will use the information submitted in the SNAN to conduct human health and environmental assessments within 90 days after the complete information is received.

The information requirements in the proposed Order relate to general information in respect of the substances, details surrounding their use, and exposure information. Some of the proposed information requirements are set out in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.

For the substances listed in Part A of Table 1, information requirements are proposed due to the potential ecological effects of these substances, which are expected based on their relatively high aquatic ecotoxicity. These requirements include, but are not limited to, for water-soluble substances with a solubility below 0.1 mg/L, an acute sediment toxicity test report; for substances with a water solubility between 1 mg/L and 0.1 mg/L, both an acute sediment toxicity test report and an acute aquatic toxicity test report; and for substances with a water solubility greater than 1 mg/L, an acute aquatic toxicity test report. These requirements also include details on the waste

Renseignements à soumettre

L'avis d'intention indique les renseignements proposés qui devraient être transmis à la ministre dans les 90 jours avant la date à laquelle l'une des substances est importée, fabriquée ou utilisée en vue d'une nouvelle activité. Le ministère de l'Environnement et le ministère de la Santé utiliseront les renseignements fournis dans la déclaration de nouvelle activité pour mener une évaluation des risques pour la santé humaine et l'environnement dans les 90 jours suivant la réception des renseignements complets.

Les exigences en matière de renseignements qui sont proposées dans le présent avis se rapportent principalement à des informations générales sur les substances, à des détails concernant leur utilisation et à des renseignements relatifs à l'exposition. Certaines des exigences proposées en matière de renseignements dans cet arrêté sont prévues au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.

Pour les substances mentionnées à la partie A du tableau 1, certaines exigences en matière de renseignements sont proposées en raison des effets potentiellement néfastes de ces substances pour l'environnement, auxquels on s'attendrait en raison de l'écotoxicité relativement élevée de ces substances en milieu aquatique. Ces exigences comprennent, sans toutefois s'y limiter, pour les substances hydrosolubles ayant une hydrosolubilité inférieure à 0,1 mg/L, un rapport d'essai de toxicité aiguë des sédiments; pour les substances ayant une hydrosolubilité entre 1 mg/L et 0,1 mg/L, un rapport d'essai de toxicité aiguë des sédiments et un rapport d'essai de toxicité aiguë

[5] The *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances: Chemicals and Polymers* are available at http://publications.gc.ca/site/eng/280464/publication.html.

[5] Les *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères* se trouvent à l'adresse suivante : http://publications.gc.ca/site/fra/9.632217/publication.html.

management practices with respect to the substance notified in the SNAN.

For the substances listed in Part B of Table 1, information requirements include, but are not limited to, a description of the consumer product or cosmetic containing the notified substance, its mode of use or application, and the total quantity of the product expected to be sold in a calendar year.

Additional guidance on preparing a SNAN can be found in section 4 of the *Guidelines for the Notification and Testing of New Substances: Chemicals and Polymers*.

Compliance

When assessing whether or not a substance is subject to SNAc provisions,[6] a person is expected to make use of information in their possession or to which they ought to have access. The phrase "to which they ought to have access" means information in any of the notifier's offices worldwide or other locations where the notifier can reasonably have access to the information. For example, manufacturers are expected to have access to their formulations, while importers or users of a substance, mixture, or product are expected to have access to import records, usage information and the relevant SDS.

Although an SDS is an important source of information on the composition of a purchased product, it should be noted that the goal of the SDS is to protect the health of workers in the workplace from specific hazards of chemical products. Therefore, an SDS may not list all product ingredients that may be subject to an order due to public health or environmental concerns. Any person requiring more detailed information on product composition is encouraged to contact their supplier.

If any information becomes available that reasonably supports the conclusion that any of the substances identified in this proposed Order are toxic or capable of becoming toxic, the person who is in possession or has knowledge of the information and is involved in activities with the

[6] A comprehensive listing of substances that are subject to SNAc provisions is available at http://www.ec.gc.ca/subsnouvelles-newsubs/default.asp?lang=En&n=0F76206A-1.

pour les organismes aquatiques; pour les substances ayant une hydrosolubilité supérieure à 1 mg/L, un rapport d'essai de toxicité aiguë pour les organismes aquatiques. Ces exigences comprennent également des détails sur les pratiques de gestion des déchets en ce qui concerne la substance visée par la déclaration de nouvelle activité.

Pour les substances mentionnées à la partie B du tableau 1, les renseignements exigés comprennent, sans toutefois s'y limiter, une description du produit de consommation ou du cosmétique contenant la substance déclarée, son mode d'utilisation ou d'application, et la quantité totale du produit que l'on s'attend à vendre au Canada au cours d'une année civile.

Des indications supplémentaires sur la préparation d'une déclaration de nouvelle activité figurent à la section 4 des *Directives pour la déclaration et les essais de substances nouvelles : substances chimiques et polymères*.

Conformité

Au moment de déterminer si une substance est assujettie aux dispositions relatives aux nouvelles activités[6], on s'attend à ce qu'une personne utilise les renseignements dont elle dispose ou auxquels elle devrait avoir accès. L'expression « auxquels elle devrait avoir accès » désigne les renseignements qui se trouvent dans un des bureaux du déclarant dans le monde ou à d'autres endroits où le déclarant peut raisonnablement y avoir accès. Par exemple, on s'attend à ce que les fabricants aient accès aux renseignements sur leurs formulations, tandis que les importateurs ou les utilisateurs d'une substance, d'un mélange ou d'un produit devraient avoir accès aux documents d'importation, aux données sur l'utilisation, et aux FDS pertinentes.

Bien que la FDS soit une source importante d'information sur la composition d'un produit acheté, il est à noter que l'objectif de la FDS est de protéger la santé des travailleurs sur le lieu de travail contre les risques spécifiques liés à des produits chimiques. Par conséquent, il est possible qu'une FDS ne répertorie pas tous les ingrédients d'un produit qui peuvent faire l'objet d'un arrêté en raison de préoccupations pour la santé publique ou l'environnement. Toute personne souhaitant obtenir de plus amples renseignements sur la composition d'un produit est invitée à communiquer avec son fournisseur.

Si des renseignements sont disponibles pour appuyer raisonnablement la conclusion que l'une des substances mentionnées au tableau 1 est toxique ou qu'elle peut le devenir, la personne qui possède ces renseignements, ou qui en a connaissance, et qui participe à des activités

[6] La liste complète des substances qui sont visées par les dispositions relatives aux nouvelles activités se trouve à l'adresse suivante : http://www.ec.gc.ca/subsnouvelles-newsubs/default.asp?lang=Fr&n=0F76206A-1.

substance is obligated, under section 70 of CEPA, to provide that information to the Minister without delay.

A company can submit a SNAN on behalf of its clients. For example, in cases where a person takes possession and control of a substance from another person, they may not be required to submit a SNAN, under certain conditions, if their activities were covered by the original SNAN. The Substances Management Advisory Note, "Clarification in relation to the submission of Significant New Activity Notifications in application of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*," provides more detail on this subject.[7]

Any person who transfers the physical possession or control of a substance subject to an order should notify all persons to whom the physical possession or control is transferred of the obligation to comply with the Order, including the obligation to notify the Minister of any significant new activity and to provide all the required information outlined above.

A pre-notification consultation (PNC) is available for notifiers who wish to consult during the planning or preparation of their SNAN to discuss any questions or concerns they have about the prescribed information and test plans.

Where a person has questions concerning their obligations to comply with a notice or order, believes they may be out of compliance, or would like to request a PNC, they are encouraged to discuss their particular circumstances by contacting the Substances Management Information Line.[8]

CEPA is enforced in accordance with the publicly available Compliance and Enforcement Policy for the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.[9] In instances of non-compliance, consideration is given to factors such as the nature of the alleged violation, potential harm, intent, and history of compliance.

mettant en cause la substance est tenue, en vertu de l'article 70 de la LCPE, de communiquer ces renseignements sans délai à la ministre.

Une entreprise peut soumettre une déclaration de nouvelle activité au nom de ses clients. Par exemple, dans le cas où une personne prend la possession ou le contrôle d'une substance provenant d'une autre personne, elle peut ne pas être tenue de soumettre une déclaration de nouvelle activité, sous certaines conditions, si ses activités faisaient l'objet de la déclaration d'origine. La note d'avis de la gestion des substances, « Clarification relativement à la déclaration de nouvelle activité en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* », fournit plus de détails à ce sujet[7].

Quiconque transfère la possession matérielle ou le contrôle d'une substance visée par un arrêté doit aviser toutes les personnes à qui sont transférés la possession ou le contrôle de leur obligation de se conformer à l'Arrêté, notamment de l'obligation d'aviser la ministre de toute nouvelle activité et de fournir tous les renseignements requis prescrits ci-dessus.

Une consultation avant déclaration peut être effectuée par les déclarants au cours de la planification ou de la préparation de leur déclaration de nouvelle activité pour discuter des questions ou des préoccupations qu'ils ont au sujet de l'information prescrite requise ou de la planification des essais.

Si une personne a des questions concernant ses obligations de se conformer aux dispositions d'un avis ou d'un arrêté, si elle pense qu'elle est en situation de non-conformité ou si elle veut demander une consultation avant déclaration, on l'invite à discuter de sa situation particulière en communiquant avec la Ligne d'information de la gestion des substances[8].

La LCPE est appliquée conformément à la Politique d'observation et d'application de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[9], laquelle est accessible au public. En cas de non-conformité, on tient compte de facteurs comme la nature de l'infraction présumée, le préjudice potentiel, l'intention et l'historique de conformité.

---

[7] The advisory note "Clarification in relation to the submission of Significant New Activity Notifications in application of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*" is available at http://www.ec.gc.ca/subsnouvelles-newsubs/default.asp?lang=En&n=CC526AE6-1.

[8] The Substances Management Information Line can be contacted at eccc.substances.eccc@canada.ca (email), 1-800-567-1999 (toll-free in Canada), and 819-938-3232 (outside of Canada).

[9] The Compliance and Enforcement Policy for the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* is available at https://www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=en&n=AF0C5063-1.

[7] La note d'avis « Clarification relativement à la déclaration de nouvelle activité en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* » se trouve à l'adresse suivante : http://ec.gc.ca/subsnouvelles-newsubs/default.asp?lang=Fr&n=CC526AE6-1.

[8] On peut contacter la Ligne d'information de la gestion des substances par courrier électronique à eccc.substances.eccc@canada.ca, ou par téléphone au 1-800-567-1999 (sans frais au Canada) et au 819-938-3232 (à l'extérieur du Canada).

[9] La Politique d'observation et d'application de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* se trouve à l'adresse suivante : http://www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=Fr&n=AF0C5063-1.

ANNEX A

Consumer product definition in the *Canada Consumer Product Safety Act* (CCPSA)[10]

In section 2 of the CCPSA, "consumer product" means a product, including its components, parts or accessories, that may reasonably be expected to be obtained by an individual to be used for non-commercial purposes, including for domestic, recreational and sports purposes, and includes its packaging. Section 4 of the CCPSA describes the application of the Act as follows:

Consumer products

4. (1) This Act applies to consumer products with the exception of those listed in Schedule 1.

Tobacco products

(2) This Act applies to tobacco products as defined in section 2 of the *Tobacco Act* but only in respect of their ignition propensity.

Natural health products

(3) For greater certainty, this Act does not apply to natural health products as defined in subsection 1(1) of the *Natural Health Products Regulations* made under the *Food and Drugs Act*.

Schedule 1 of the *Canada Consumer Product Safety Act* (CCPSA)

1. Explosives within the meaning of section 2 of the *Explosives Act*.
2. Cosmetics within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*.
3. Devices within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*.
4. Drugs within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*.
5. Food within the meaning of section 2 of the *Food and Drugs Act*.
6. Pest control products within the meaning of subsection 2(1) of the *Pest Control Products Act*.
7. Vehicles within the meaning of section 2 of the *Motor Vehicle Safety Act* and a part of a vehicle that is integral to it — as it is assembled or altered before its

[10] This annex is provided for information purposes only. In the event of a discrepancy between this document and the *Canadian Consumer Product Safety Act*, the *Canadian Consumer Product Safety Act* shall prevail.

ANNEXE A

Définition de produit de consommation tirée de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*[10]

À l'article 2 de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*, un « produit de consommation » est défini comme étant un produit — y compris tout composant, partie ou accessoire de celui-ci — dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'un individu l'obtienne en vue d'une utilisation à des fins non commerciales, notamment à des fins domestiques, récréatives ou sportives. Est assimilé à un tel produit son emballage. L'article 4 de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* décrit l'application de la Loi comme suit :

Produits de consommation

4. (1) La présente loi s'applique aux produits de consommation à l'exclusion de ceux figurant à l'annexe 1.

Produits du tabac

(2) La présente loi ne s'applique aux produits du tabac au sens de l'article 2 de la *Loi sur le tabac* qu'en ce qui a trait à leur potentiel incendiaire.

Produits de santé naturels

(3) Il est entendu que la présente loi ne s'applique pas aux produits de santé naturels au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les produits de santé naturels* pris en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*.

Annexe 1 de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*

1. Explosif au sens de l'article 2 de la *Loi sur les explosifs*.
2. Cosmétique au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*.
3. Instrument au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*.
4. Drogue au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*.
5. Aliment au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*.
6. Produit antiparasitaire au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les produits antiparasitaires*.
7. Véhicule au sens de l'article 2 de la *Loi sur la sécurité automobile* et toute pièce en faisant partie intégrante dans l'état où il est assemblé ou modifié avant

[10] Cette annexe est fournie à titre d'information seulement. En cas de divergence entre ce document et la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*, cette dernière prévaudra.

sale to the first retail purchaser — including a part of a vehicle that replaces or alters such a part.

8. Feeds within the meaning of section 2 of the *Feeds Act*.

9. Fertilizers within the meaning of section 2 of the *Fertilizers Act*.

10. Vessels within the meaning of section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*.

11. Firearms within the meaning of section 2 of the *Criminal Code*.

12. Ammunition within the meaning of subsection 84(1) of the *Criminal Code*.

13. Cartridge magazines within the meaning of subsection 84(1) of the *Criminal Code*.

14. Cross-bows within the meaning of subsection 84(1) of the *Criminal Code*.

15. Prohibited devices within the meaning of paragraphs (*a*) to (*d*) of the definition "prohibited device" in subsection 84(1) of the *Criminal Code*.

16. Plants within the meaning of section 3 of the *Plant Protection Act*, except for Jequirity beans (*abrus precatorius*).

17. Seeds within the meaning of section 2 of the *Seeds Act*, except for Jequirity beans (*abrus precatorius*).

18. Controlled substances within the meaning of subsection 2(1) of the *Controlled Drugs and Substances Act*.

19. Aeronautical products within the meaning of subsection 3(1) of the *Aeronautics Act*.

20. Animals within the meaning of subsection 2(1) of the *Health of Animals Act*.

[49-1-o]

sa vente au premier usager, y compris la pièce qui la remplace ou la modifie.

8. Aliments au sens de l'article 2 de la *Loi relative aux aliments du bétail*.

9. Engrais au sens de l'article 2 de la *Loi sur les engrais*.

10. Bâtiment au sens de l'article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

11. Arme à feu au sens de l'article 2 du *Code criminel*.

12. Munitions au sens du paragraphe 84(1) du *Code criminel*.

13. Chargeur au sens du paragraphe 84(1) du *Code criminel*.

14. Arbalète au sens du paragraphe 84(1) du *Code criminel*.

15. Dispositif prohibé au sens des alinéas *a*) à *d*) de la définition de ce terme au paragraphe 84(1) du *Code criminel*.

16. Végétal au sens de l'article 3 de la *Loi sur la protection des végétaux*, à l'exception des graines de jequirity (*abrus precatorius*).

17. Semences au sens de l'article 2 de la *Loi sur les semences*, à l'exception des graines de jequirity (*abrus precatorius*).

18. Substance désignée au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*.

19. Produits aéronautiques au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*.

20. Animal au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur la santé des animaux*.

[49-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Western Canada Marine Response Corporation

Notice of an amendment to the fees charged by Western Canada Marine Response Corporation pursuant to an arrangement required by subsections 167(1) and 168(1) of the *Canada Shipping Act, 2001*

Description

Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) currently is a certified response organization pursuant to section 169 of the Act in respect of a rated capability of 10 000 tonnes and a geographic area covering the waters

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Western Canada Marine Response Corporation

Avis de modification aux droits prélevés par la Western Canada Marine Response Corporation en vertu d'une entente prescrite aux paragraphes 167(1) et 168(1) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*

Description

La Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) est un organisme d'intervention agréé en vertu de l'article 169 de la Loi pour une capacité nominale de 10 000 tonnes et une zone géographique regroupant les

bordering British Columbia (including the shorelines associated with such waters) and excluding waters north of 60° north latitude.

Definitions

1. In this notice of fees,

"Act" means the *Canada Shipping Act, 2001*. (*Loi*)

"asphalt" means a derivate of oil that is commercially described as road or paving asphalt or unblended roofers flux, that has a specific gravity equal to or greater than one, that is solid at 15 °C and that sinks to the bottom as a solid when immersed in water. (*asphalte*)

"BOCF" means bulk oil cargo fee. [*droits sur les produits pétroliers en vrac (DPPV)*]

"CALF" means capital asset/loan fee. [*droits d'immobilisations et d'emprunt (DIE)*]

"oil handling facility" means an oil handling facility that is prescribed pursuant to the Act and is located in WCMRC's geographic area. (*installation de manutention d'hydrocarbures*)

"ship (bulk oil)" means a ship that is constructed or adapted primarily to carry bulk oil in its cargo spaces. [*navire (avec produits pétroliers en vrac)*]

Registration fees

2. The registration fees that are payable to WCMRC in relation to an arrangement required by subsections 167(1) and 168(1) of the Act are the registration fees set out in Part I of this notice.

PART I

3. In relation to an arrangement with WCMRC, the total registration fee payable by a prescribed oil handling facility shall be determined as set out in section 5 of this Part.

4. In relation to an arrangement with WCMRC, the total registration fee payable by a ship shall be determined as set out in section 6 of this Part.

5. The registration fee applicable in respect of the annual membership fees is an amended fee of seven hundred and seventy-five dollars and zero cents ($775.00) per prescribed oil handling facility, plus all applicable taxes, from January 1, 2017.

eaux longeant la Colombie-Britannique (y compris leurs rivages) à l'exception des eaux situées au nord du 60e parallèle de latitude nord.

Définitions

1. Les définitions suivantes sont retenues dans le présent avis des droits.

« asphalte » Dérivé d'hydrocarbure, commercialement appelé bitume routier, bitume de pavage ou asphalte non mélangé pour étanchéité des toits, qui a une densité égale ou supérieure à un, qui est solide à 15 °C et qui coule à l'état solide vers le fond lorsqu'il est immergé dans l'eau. (*asphalt*)

« DIE » Droits d'immobilisations et d'emprunt. [*capital asset/loan fee (CALF)*]

« DPPV » Droits sur les produits pétroliers en vrac. [*bulk oil cargo fee (BOCF)*]

« installation de manutention d'hydrocarbures » Installation de manutention d'hydrocarbures agréée en vertu de la Loi et qui est située dans la zone géographique de la WCMRC. (*oil handling facility*)

« Loi » *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*Act*)

« navire (avec produits pétroliers en vrac) » Navire construit ou adapté principalement en vue du transport de produits pétroliers en vrac dans ses cales. [*ship (bulk oil)*]

Droits d'inscription

2. Les droits d'inscription qui sont exigibles par la WCMRC relativement à une entente prévue aux paragraphes 167(1) et 168(1) de la Loi sont les droits d'inscription prévus dans la partie I du présent avis.

PARTIE I

3. Relativement à une entente avec la WCMRC, le total des droits d'inscription prélevés auprès d'une installation de manutention d'hydrocarbures agréée est déterminé tel qu'il est prévu à l'article 5 de la présente partie.

4. Relativement à une entente avec la WCMRC, le total des droits d'inscription prélevés auprès d'un navire est déterminé tel qu'il est prévu à l'article 6 de la présente partie.

5. Les droits d'inscription applicables à l'égard de la cotisation annuelle sont de sept cent soixante-quinze dollars et zéro cent (775,00 $) par installation de manutention d'hydrocarbures agréée, taxes applicables en sus, à partir du 1er janvier 2017.

6. The registration fee applicable in respect of the annual membership fees is an amended fee of seven hundred and seventy-five dollars and zero cents ($775.00) per ship, plus all applicable taxes, from January 1, 2017.

Bulk oil cargo fees

7. The bulk oil cargo fees that are payable to WCMRC in relation to an arrangement required by subsections 167(1) and 168(1) of the Act are the bulk oil cargo fees set out in Part II of this notice.

PART II

8. This part applies to the loading and unloading of oil within WCMRC's Geographic Area of Response (GAR).

9. In relation to an arrangement with WCMRC, the total BOCF payable by a prescribed oil handling facility shall be determined by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded (and in the case of bulk oil intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude loaded at the prescribed oil handling facility) by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 11 and 12 of this Part.

10. In relation to an arrangement with WCMRC, the total BOCF payable by a ship (bulk oil) shall be determined,

(*a*) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) and intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil loaded at an oil handling facility that is within WCMRC's geographic area, and that does not have an arrangement with WCMRC, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 11 and 12 of this Part;

(*b*) in the case of bulk oil unloaded from the ship (bulk oil), by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded at an oil handling facility that is within WCMRC's geographic area, and that does not have an arrangement with WCMRC, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 11 and 12 of this Part;

(*c*) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) outside WCMRC's geographic area that is transferred within WCMRC's geographic area to another ship for use as fuel by such ship, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil transferred by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 11 and 12 of this Part; and

(*d*) in the case of bulk oil received by the ship (bulk oil) within WCMRC's geographic area from another ship as cargo where such bulk oil is intended for international

6. Les droits d'inscription applicables à l'égard de la cotisation annuelle sont de sept cent soixante-quinze dollars et zéro cent (775,00 $) par navire, taxes applicables en sus, à partir du 1er janvier 2017.

Droits sur les produits pétroliers en vrac

7. Les droits sur les produits pétroliers en vrac exigibles par la WCMRC relativement à une entente prévue aux paragraphes 167(1) et 168(1) de la Loi sont les droits prévus à la partie II du présent avis.

PARTIE II

8. Cette partie s'applique au chargement et au déchargement de produits pétroliers dans la zone géographique de la WCMRC.

9. Relativement à une entente avec la WCMRC, le total des DPPV prélevés auprès d'une installation de manutention d'hydrocarbures agréée est déterminé en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés (et dans le cas de produits pétroliers en vrac destinés à l'étranger ou à des destinations au nord du 60e parallèle de latitude nord chargés à l'installation de manutention d'hydrocarbures agréée) par les DPPV la tonne pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 11 et 12 des présentes.

10. Relativement à une entente avec la WCMRC, le total des DPPV prélevés auprès d'un navire (avec produits pétroliers en vrac) est déterminé comme suit :

a) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur le navire (avec produits pétroliers en vrac) et destinés à l'étranger ou à des destinations au nord du 60e parallèle de latitude nord, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui est dans la zone géographique de la WCMRC et qui n'a pas conclu d'entente avec la WCMRC par les DPPV la tonne pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 11 et 12 des présentes;

b) dans le cas de produits pétroliers en vrac déchargés du navire (avec produits pétroliers en vrac), en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés à une installation de manutention d'hydrocarbures qui est dans la zone géographique de la WCMRC et qui n'a pas conclu d'entente avec la WCMRC par les DPPV la tonne pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 11 et 12 des présentes;

c) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur un navire (avec produits pétroliers en vrac), à l'extérieur de la zone géographique de la WCMRC, qui sont transbordés dans la zone géographique de la WCMRC sur un autre navire pour lui servir de carburant, en

destinations and destinations north of 60° north latitude, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil received by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 11 and 12 of this Part.

11. The BOCF applicable in respect of oil (other than asphalt) is

(*a*) unchanged at one dollar and fifty-one and four-tenths cents ($1.514) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2015.

12. The BOCF applicable in respect of asphalt is

(*a*) unchanged at seventy-five and seven-tenths cents ($0.757) per tonne, plus all applicable taxes from January 1, 2015.

Capital asset loan fees

13. The capital asset/loan fees that are payable to WCMRC in relation to an arrangement required by subsections 167(1) and 168(1) of the Act are the capital asset/loan fees set out in Part III of this notice.

PART III

14. The capital asset/loan fee (CALF) is determined according to the following:

(*a*) on the basis of cost per tonne;

(*b*) by multiplying a capital asset/loan fee rate (CALFR) by the applicable quantity of bulk oil loaded or unloaded within WCMRC's Geographic Area of Response (GAR), and where applicable, bulk oil cargo transferred between ships within WCMRC's GAR;

(*c*) by dividing the forecast annual Funds Required for Capital Purchases (1) of WCMRC, plus the provision for tax (2) by the forecast Annual Volume (3) of bulk oil cargo to be loaded or unloaded within WCMRC's GAR (4);

(*d*) Funds Required for Capital Purchases (1) = Annual Capital Budget plus the annual principal bank loan repayment, less amortization of capital assets

multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac transbordés par les DPPV la tonne pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 11 et 12 des présentes;

d) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur un navire (avec produits pétroliers en vrac) à l'intérieur de la zone géographique de la WCMRC à titre de cargaison si ces produits sont destinés à l'étranger ou au nord du 60e parallèle de latitude nord, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargés par les DPPV la tonne pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 11 et 12 des présentes.

11. Les DPPV applicables aux produits pétroliers autres que l'asphalte demeurent inchangés et sont les suivants :

a) d'un dollar et cinquante et un et quatre dixièmes cents (1,514 $) la tonne à partir du 1er janvier 2015, taxes applicables en sus.

12. Les DPPV applicables relativement à l'asphalte demeurent inchangés et sont les suivants :

a) de soixante-quinze et sept dixièmes cents (0,757 $) la tonne à partir du 1er janvier 2015, taxes applicables en sus.

Les droits d'immobilisations et d'emprunt

13. Les droits d'immobilisations et d'emprunt qui sont payables à la WCMRC en vertu d'une entente prescrite aux paragraphes 167(1) et 168(1) de la Loi sont les droits d'immobilisations et d'emprunt établis dans la partie III du présent avis.

PARTIE III

14. Les droits d'immobilisations et d'emprunt (DIE) sont déterminés comme suit :

a) Ils sont déterminés en fonction des coûts par tonne;

b) Les DIE sont calculés en multipliant un taux de droits d'immobilisations et d'emprunt (TDIE) par la quantité applicable de produits pétroliers en vrac chargée ou déchargée dans la zone géographique de la WCMRC et, s'il y a lieu, de produits pétroliers en vrac transférés entre des navires dans la zone géographique de la WCMRC;

c) En divisant les prévisions annuelles des fonds requis pour les achats d'immobilisations (1) de la WCMRC plus une provision pour les taxes (2), par les prévisions annuelles du volume (3) de produits pétroliers en vrac à charger et décharger dans la zone géographique (4) de la WCMRC;

(excluding amortization of assets purchased previously with the BOCF);

(*e*) Provision for tax (2) = (Funds Required for Capital Purchases less amortization of capital assets purchased previously with the BOCF) multiplied by the applicable rate of tax;

(*f*) Annual Volume (3) = Total volume of bulk oil cargo unloaded plus total volume of bulk oil loaded for international destinations and north of 60° north latitude within WCMRC's GAR and, where applicable, bulk oil cargo transferred between ships within WCMRC's GAR; and

(*g*) GAR (4) = Geographic area of response for which WCMRC is certified to operate.

15. The CALFR calculated by the formula above is applicable to all products except asphalt. The CALFR for asphalt is 50% of the rate for all other products.

16. The CALF applicable in respect of asphalt is

(*a*) unchanged at zero cents ($0.000) per tonne, from January 1, 2015.

17. The CALF applicable in respect of other products is

(*a*) unchanged at zero cents ($0.000) per tonne, from January 1, 2015.

Interested persons may, within 30 days after the date of publication of this notice, file notices of objection that contain the reasons for the objection to the Manager, Marine Safety and Security, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 10th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8, 613-993-8196 (fax), marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca (email). All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, the name of the response organization submitting the list of proposed amended fees, and the date of publication of the notice of proposed amended fees.

November 23, 2016

Mark Johncox, CA

[49-1-o]

d) Les fonds requis pour les achats d'immobilisations (1) = le budget annuel en immobilisations, plus le remboursement annuel sur capital du prêt bancaire, moins l'amortissement des immobilisations (en excluant l'amortissement des immobilisations achetées précédemment avec les DPPV);

e) La provision pour les taxes (2) = (fonds requis pour les achats d'immobilisations moins l'amortissement des immobilisations achetées précédemment avec les DPPV) multipliés par la taxe applicable;

f) Le volume annuel (3) = le volume total de produits pétroliers en vrac déchargés plus le volume total de produits pétroliers en vrac chargés pour des destinations internationales ou au nord du 60e parallèle de latitude nord dans la zone géographique de la WCMRC et, s'il y a lieu, de produits pétroliers en vrac transférés entre des navires dans la zone géographique de la WCMRC;

g) La zone géographique (4) = le secteur géographique d'intervention pour lequel la WCMRC est agréée.

15. Le TDIE calculé à l'aide de la formule ci-dessus s'applique à tous les produits pétroliers, sauf l'asphalte. Le TDIE pour l'asphalte représente 50 % du taux de tous les autres produits pétroliers.

16. Les DIE applicables à l'asphalte demeurent inchangés et sont les suivants :

a) de zéro cent (0,000 $) la tonne à compter du 1er janvier 2015.

17. Les DIE applicables aux autres produits demeurent inchangés et sont les suivants :

a) de zéro cent (0,000 $) la tonne à compter du 1er janvier 2015.

Toute personne intéressée peut, dans les 30 jours suivant la publication de l'avis, déposer un avis d'opposition motivé auprès du Gestionnaire, Sécurité et sûreté maritimes, Transports Canada, Place de Ville, tour C, 10e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, 613-993-8196 (télécopieur), marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca (courriel). Les observations doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada*, le nom de l'organisme d'intervention qui propose le barème de droits et la date de la publication de l'avis de la modification tarifaire proposée.

Le 23 novembre 2016

Mark Johncox, CA

[49-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Western Canada Marine Response Corporation

Notice of an addition to the fees charged by Western Canada Marine Response Corporation pursuant to an arrangement required by subsection 168(1) of the *Canada Shipping Act, 2001*

Description

Western Canada Marine Response Corporation ("WCMRC") is a certified response organization pursuant to section 169 of the Act in respect of a rated capability of 10 000 tonnes and a geographic area covering the waters bordering British Columbia (including the shorelines associated with such waters) and excluding waters north of 60° north latitude. This notice establishes an additional bulk oil cargo fee for the Trans Mountain Expansion Project, to be charged in addition to the registration and bulk oil cargo fees, and any amendments thereto, as published by notice in Part I of the *Canada Gazette*.

Definitions

1. In this notice of fees,

"Act" means the *Canada Shipping Act, 2001*. (*Loi*)

"BOCF" means the bulk oil cargo fee payable to WCMRC in relation to an arrangement required by subsections 167(1) and 168(1) of the Act, and any amendments thereto, as published, or as amended by notice in Part I of the *Canada Gazette*. [*droits sur les produits pétroliers en vrac (DPPV)*]

"registration fees" means the registration fees payable to WCMRC in relation to an arrangement required by subsections 167(1) and 168(1) of the Act, and any amendments thereto, as published by notice in Part I of the *Canada Gazette*. (*droits d'enregistrement*)

"TMEP BOCF" means the Trans Mountain Expansion Project bulk oil cargo fee, a fee charged on crude oil shipments in bulk loaded onto a ship (bulk oil) and intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude, except shipments of jet fuel, from the Westridge oil handling facility owned by Trans Mountain Pipeline L.P. [*droits sur les produits pétroliers en vrac du projet d'expansion de Trans Mountain (DPPV PETM)*]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Western Canada Marine Response Corporation

Avis d'ajout aux droits perçus par la Western Canada Marine Response Corporation, conformément à une entente inscrite par le paragraphe 168(1) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*

Description

La Western Canada Marine Response Corporation (« WCMRC ») est un organisme d'intervention agréé conformément à l'article 169 de la Loi pour une capacité nominale de 10 000 tonnes et une zone géographique regroupant les eaux longeant la Colombie-Britannique (y compris les rivages de ces eaux), à l'exclusion des eaux situées au nord du 60e parallèle de latitude nord. Le présent avis établit un droit supplémentaire sur les produits en vrac pour le projet d'expansion de Trans Mountain, à facturer en plus des droits d'enregistrement et des droits sur les produits pétroliers en vrac et toute modification s'y rapportant, publié par avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Définitions

1. Dans le présent avis de droits,

« DPPV » signifie les droits sur les produits pétroliers en vrac, redevables à la WCMRC, relativement à une entente prescrite aux paragraphes 167(1) et 168(1) de la Loi, et toute modification s'y rapportant, tels qu'ils sont publiés ou tels qu'ils sont modifiés par avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. [*bulk oil cargo fee (BOCF)*]

« DPPV PETM » signifie les droits sur les produits pétroliers en vrac du projet d'expansion de Trans Mountain, une redevance perçue sur les expéditions de pétrole brut en vrac chargées sur un navire (produits pétroliers en vrac) et destinées à l'étranger et au nord du 60e parallèle de latitude nord, à l'exception des expéditions de carburant aviation, provenant des installations de manutention de pétrole de Westridge appartenant à Trans Mountain Pipeline L.P. [*Trans Mountain Expansion Project bulk oil cargo fee (TMEP BOCF)*]

« droits d'enregistrement » signifie les droits d'enregistrement redevables à la WCMRC, relativement à une entente prescrite aux paragraphes 167(1) et 168(1) de la Loi, et toute modification s'y rapportant, tels qu'ils sont publiés par avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. (*registration fees*)

« Loi » signifie la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*Act*)

Trans Mountain Expansion Project bulk oil cargo fee

2. In relation to the arrangement with WCMRC for the Westridge oil handling facility, the TMEP BOCF will be determined by multiplying the total number of tonnes of oil loaded, within the meaning of the TMEP BOCF definition, by the TMEP BOCF rate per tonne of bulk oil.

3. The TMEP BOCF rate applicable is five dollars and sixty and seven tenth cents ($5.607) per tonne of bulk oil, plus all applicable taxes, from January 1, 2017.

4. The TMEP BOCF will be charged in addition to the registration fees and BOCF, as amended from time to time, as published by notice in Part I of the *Canada Gazette*.

Interested persons may, within 30 days after the date of publication of this notice, file notices of objection that contain the reasons for the objection to the Manager, Marine Safety and Security, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 10th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8, 613-993-8196 (fax), marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca (email). All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, the name of the response organization submitting the list of proposed amended fees, and the date of publication of the notice of proposed amended fees.

November 23, 2016

Mark Johncox, CA

[49-1-o]

Droits sur les produits pétroliers en vrac du projet d'expansion de Trans Mountain

2. En ce qui concerne l'entente avec la WCMRC pour les installations de manutention de pétrole de Westridge, les DPPV PETM seront déterminés en multipliant le nombre total de tonnes de pétrole chargées, selon la définition de DPPV PETM, par le taux par tonne de produits pétroliers en vrac prévu par les DPPV PETM.

3. Le taux applicable des DPPV PETM est de cinq dollars, soixante et sept dixièmes (5,607 $) la tonne de produits pétroliers en vrac, à partir du 1er janvier 2017, taxes applicables en sus.

4. Les DPPV PETM seront facturés en sus des droits d'enregistrement et des DPPV, avec leurs modifications successives, tels qu'ils sont publiés par avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Toute personne intéressée peut, dans les 30 jours suivant la publication de l'avis, déposer un avis d'opposition motivé auprès du Gestionnaire, Sécurité et sûreté maritimes, Transports Canada, Place de Ville, tour C, 10e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8, 613-993-8196 (télécopieur), marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca (courriel). Les observations doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada*, le nom de l'organisme d'intervention qui propose le barème de droits et la date de la publication de l'avis de la modification tarifaire proposée.

Le 23 novembre 2016

Mark Johncox, CA

[49-1-o]

PRIVY COUNCIL OFFICE

Appointment opportunities

We know that our country is stronger — and our government more effective — when decision-makers reflect Canada's diversity. Moving forward, the Government of Canada will use an appointment process that is transparent and merit-based, strives for gender parity, and ensures that Indigenous Canadians and minority groups are properly represented in positions of leadership. We will 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.

The Government of Canada is currently seeking applications from diverse and talented Canadians from

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. À l'avenir, le gouvernement du Canada suivra un processus de nomination transparent et fondé sur le mérite qui s'inscrit dans le droit fil de l'engagement du gouvernement à assurer la parité entre les sexes et une représentation adéquate des Canadiens autochtones et des groupes minoritaires dans les postes de direction. Nous continuerons 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.

Le gouvernement du Canada sollicite actuellement des candidatures auprès de divers Canadiens talentueux

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 (http://www.appointments-nominations.gc.ca/slctnPrcs.asp?menu=1&lang=eng).

Position	Organization	Closing date
Director	Canada Pension Plan Investment Board	
Chairperson	Canadian Air Transport Security Authority	December 15, 2016
Chairperson	Canadian Museum for Human Rights	January 23, 2017
Trustees	Canadian Museum for Human Rights	January 9, 2017
Chairperson	Canadian Museum of History	January 23, 2017
Trustees	Canadian Museum of History	January 9, 2017
Vice-Chairperson	Canadian Museum of History	January 23, 2017
Trustees	Canadian Museum of Immigration at Pier 21	January 9, 2017
Chairperson	Canadian Museum of Immigration at Pier 21	January 23, 2017
Trustees	Canadian Museum of Nature	January 9, 2017
Chairperson	Canadian Museum of Nature	January 23, 2017
Member	Judicial Advisory Committees	
Director (Federal Representative)	Montréal Port Authority	
Trustees	National Gallery of Canada	January 9, 2017
Vice-Chairperson	National Gallery of Canada	January 23, 2017

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 (http://www.appointments-nominations.gc.ca/slctnPrcs.asp?menu=1&lang=fra).

Poste	Organisation	Date de clôture
Administrateur(trice)	Office d'investissement du régime de pensions du Canada	
Président(e) du conseil d'administration	Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	15 décembre 2016
Président(e)	Musée canadien pour les droits de la personne	23 janvier 2017
Administrateurs(trices)	Musée canadien pour les droits de la personne	9 janvier 2017
Président(e)	Musée canadien de l'histoire	23 janvier 2017
Administrateurs(trices)	Musée canadien de l'histoire	9 janvier 2017
Vice-président(e)	Musée canadien de l'histoire	23 janvier 2017
Administrateurs(trices)	Musée canadien de l'immigration du Quai 21	9 janvier 2017
Président(e)	Musée canadien de l'immigration du Quai 21	23 janvier 2017
Administrateurs(trices)	Musée canadien de la nature	9 janvier 2017
Président(e)	Musée canadien de la nature	23 janvier 2017
Membre	Comités consultatifs pour la magistrature	
Administrateur(trice) [représentant(e) fédéral(e)]	Administration portuaire de Montréal	
Administrateurs(trices)	Musée des beaux-arts du Canada	9 janvier 2017
Vice-président(e)	Musée des beaux-arts du Canada	23 janvier 2017

Position	Organization	Closing date
Chairperson	National Gallery of Canada	January 23, 2017
Trustees	National Museum of Science and Technology	January 9, 2017
Commissioner of Lobbying	Office of the Commissioner of Lobbying	January 9, 2017
Commissioner of Official Languages for Canada	Office of the Commissioner of Official Languages	January 9, 2017
Conflict of Interest and Ethics Commissioner	Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner	January 9, 2017
Director (Federal Representative)	Prince Rupert Port Authority	
Director (Federal Representative)	Sept-Îles Port Authority	
Director (Federal Representative)	Thunder Bay Port Authority	
Director (Federal Representative)	Vancouver Fraser Port Authority	
Chairperson	Via Rail Canada Inc.	December 15, 2016

Poste	Organisation	Date de clôture
Président(e)	Musée des beaux-arts du Canada	23 janvier 2017
Administrateurs(trices)	Musée national des sciences et de la technologie	9 janvier 2017
Commissaire au lobbying	Commissariat au lobbying	9 janvier 2017
Commissaire aux langues officielles du Canada	Commissariat aux langues officielles	9 janvier 2017
Commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique	Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique	9 janvier 2017
Administrateur(trice) [représentant(e) fédéral(e)]	Administration portuaire de Prince Rupert	
Administrateur(trice) [représentant(e) fédéral(e)]	Administration portuaire de Sept-Îles	
Administrateur(trice) [représentant(e) fédéral(e)]	Administration portuaire de Thunder Bay	
Administrateur(trice) [représentant(e) fédéral(e)]	Administration portuaire de Vancouver Fraser	
Président(e) du conseil d'administration	Via Rail Canada Inc.	15 décembre 2016

Upcoming opportunities

New opportunities that will be posted in the coming weeks.

Position	Organization
President (Chief Executive Officer)	Atomic Energy of Canada Limited
Chairperson	Canadian Centre on Substance Abuse
Directors	Canadian Centre on Substance Abuse
Members	Canadian Institutes of Health Research
Chairperson	Canadian International Trade Tribunal
Permanent Members	Canadian Nuclear Safety Commission
Directors	Canadian Race Relations Foundation
Citizenship Judges	Citizenship Commission
Directors	First Nations Financial Management Board
Sergeant-at-Arms	House of Commons

Possibilités d'emploi à venir

Nouvelles possibilités de nominations qui seront affichées dans les semaines à venir.

Poste	Organisation
Président(e) et premier(ère) dirigeant(e)	Énergie atomique du Canada, Limitée
Président(e)	Centre canadien de lutte contre les toxicomanies
Administrateurs(trices)	Centre canadien de lutte contre les toxicomanies
Membres	Instituts de recherche en santé du Canada
Président(e)	Tribunal canadien du commerce extérieur
Membres permanent(e)s	Commission canadienne de sûreté nucléaire
Administrateurs(trices)	Fondation canadienne des relations raciales
Juges de la citoyenneté	Commission de la citoyenneté
Conseillers(ères)	Conseil de gestion financière des premières nations
Sergent(e) d'armes	Chambre des communes

Position	Organization
Members	National Arts Centre Corporation
Chairperson	National Battlefields Commission
Commissioner	National Battlefields Commission
Full-time Member	National Energy Board
Members	National Film Board
Director	Office of the Director of Public Prosecutions
Executive Vice-Chairperson and Member	Parole Board of Canada
Chairperson	Patented Medicine Prices Review Board
Member	Patented Medicine Prices Review Board
Chairperson and Member	Standards Council of Canada
Member	Telefilm Canada

Poste	Organisation
Membres	Société du Centre national des Arts
Président(e)	Commission des champs de bataille nationaux
Commissaire	Commission des champs de bataille nationaux
Membre à temps plein	Office national de l'énergie
Membres	Office national du film
Directeur(trice)	Bureau du directeur des poursuites pénales
Premier(ère) vice-président(e) et membre	Commission des libérations conditionnelles du Canada
Président(e) du conseil	Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés
Membre	Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés
Président(e) et membre	Conseil canadien des normes
Membre	Téléfilm Canada

Ongoing opportunities

Opportunities posted on an ongoing basis.

Position	Organization
Full-time and Part-time Members	Immigration and Refugee Board
Members — All regional divisions (full-time positions and part-time positions)	Parole Board of Canada
Full-time and Part-time Members (Appeal Division)	Social Security Tribunal
Full-time and Part-time Members (General Division — Employment Insurance Section)	Social Security Tribunal
Full-time and Part-time Members (General Division — Income Security Section)	Social Security Tribunal
Members	Veterans Review and Appeal Board

[49-1-o]

Possibilités d'emploi permanentes

Possibilités affichées de manière continue.

Poste	Organisation
Membres à temps plein et à temps partiel	Commission de l'immigration et du statut de réfugié
Membres — toutes les divisions régionales (postes à temps plein et à temps partiel)	Commission des libérations conditionnelles du Canada
Membres à temps plein et à temps partiel (Division d'appel)	Tribunal de la sécurité sociale
Membres à temps plein et à temps partiel (Division générale — Section de l'assurance-emploi)	Tribunal de la sécurité sociale
Membres à temps plein et à temps partiel (Division générale — Section de la sécurité du revenu)	Tribunal de la sécurité sociale
Membres	Tribunal des anciens combattants (révision et appel)

[49-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

BANK ACT

Standard Chartered Bank — Approval to have a financial establishment in Canada

Notice is hereby given, pursuant to subsection 522.21(1) of the *Bank Act*, that the Minister of Finance approved, on

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

LOI SUR LES BANQUES

Standard Chartered Bank — Agrément relatif aux établissements financiers au Canada

Avis est par les présentes donné, en vertu du paragraphe 522.21(1) de la *Loi sur les banques*, que le ministre

November 17, 2016, Standard Chartered Bank to have a financial establishment in Canada.

November 18, 2016

Jeremy Rudin
Superintendent of Financial Institutions

[49-1-o]

des Finances a consenti, le 17 novembre 2016, à ce que Standard Chartered Bank ait un établissement financier au Canada.

Le 18 novembre 2016

Le surintendant des institutions financières
Jeremy Rudin

[49-1-o]

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, Forty-Second Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 28, 2015.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, Centre Block, Room 134-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-6443.

Marc Bosc
Acting Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, quarante-deuxième 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 28 novembre 2015.

Pour d'autres renseignements, prière de communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés à l'adresse suivante : Chambre des communes, Édifice du Centre, pièce 134-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-6443.

Le greffier par intérim de la Chambre des communes
Marc Bosc

COMMISSIONS

CANADA REVENUE AGENCY

INCOME TAX ACT

Revocation of registration of a charity

The following notice of proposed revocation was sent to the charity listed below revoking it for failure to meet the parts of the *Income Tax Act* as listed in this notice:

> "Notice is hereby given, pursuant to paragraphs 168(1)(*b*), 168(1)(*c*), 168(1)(*d*), 168(1)(*e*), and subsection 149.1(2) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the organization listed below and that the revocation of registration is effective on the date of publication of this notice."

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
850962275RR0001	EQUALITV INTERNATIONAL FOUNDATION, COBOURG, ONT.

Tony Manconi
Director General
Charities Directorate

[49-1-o]

COMMISSIONS

AGENCE DU REVENU DU CANADA

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il n'a pas respecté les parties de la *Loi de l'impôt sur le revenu* tel qu'il est indiqué ci-dessous :

> « Avis est donné par les présentes, conformément aux alinéas 168(1)*b*), 168(1)*c*), 168(1)*d*), 168(1)*e*) et au paragraphe 149.1(2) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, que j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme mentionné ci-dessous en vertu de la Loi et que la révocation de l'enregistrement entrera en vigueur à la date de publication du présent avis. »

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
850962275RR0001	EQUALITV INTERNATIONAL FOUNDATION, COBOURG, ONT.

Le directeur général
Direction des organismes de bienfaisance
Tony Manconi

[49-1-o]

CANADA REVENUE AGENCY

INCOME TAX ACT

Revocation of registration of a charity

The following notice of proposed revocation was sent to the charity listed below revoking it for failure to meet the parts of the *Income Tax Act* as listed in this notice:

> "Notice is hereby given, pursuant to paragraphs 168(1)(*b*), 168(1)(*c*), and 168(1)(*e*) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the organization listed below and that the revocation of registration is effective on the date of publication of this notice."

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
807884754RR0001	GIFT OF MUSIC FOUNDATION INC., KITCHENER, ONT.

Tony Manconi
Director General
Charities Directorate

[49-1-o]

AGENCE DU REVENU DU CANADA

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il n'a pas respecté les parties de la *Loi de l'impôt sur le revenu* tel qu'il est indiqué ci-dessous :

> « Avis est donné par les présentes, conformément aux alinéas 168(1)*b*), 168(1)*c*) et 168(1)*e*) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, que j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme mentionné ci-dessous en vertu de la Loi et que la révocation de l'enregistrement entrera en vigueur à la date de publication du présent avis. »

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
807884754RR0001	GIFT OF MUSIC FOUNDATION INC., KITCHENER, ONT.

Le directeur général
Direction des organismes de bienfaisance
Tony Manconi

[49-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

DETERMINATION

Fabricated materials

Notice is hereby given that, after completing its inquiry, the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) made a determination (File No. PR-2016-021) on November 21, 2016, with respect to a complaint filed by Springcrest Inc. (Springcrest), of Princeton, Ontario, pursuant to subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, R.S.C., 1985, c. 47 (4th Supp.), concerning a procurement (Solicitation No. W8482-178454) by the Department of Public Works and Government Services on behalf of the Department of National Defence. The solicitation was for the provision of multiple pumps.

Springcrest alleged that the procurement was biased in favour of the original equipment manufacturer and, alternatively, that the procurement was impossible to meet.

Having examined the evidence presented by the parties and considered the provisions of the *Agreement on Internal Trade*, the *North American Free Trade Agreement*, the *Agreement on Government Procurement*, the *Canada-Chile Free Trade Agreement*, the *Canada-Peru Free Trade Agreement*, the *Canada-Colombia Free Trade Agreement*, the *Canada-Panama Free Trade Agreement* and the *Canada-Honduras Free Trade Agreement*, the Tribunal determined that the complaint was valid.

Further information may be obtained from the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, November 21, 2016

[49-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

DÉCISION

Produits finis

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal), à la suite de son enquête, a rendu une décision (dossier nº PR-2016-021) le 21 novembre 2016 concernant une plainte déposée par Springcrest Inc. (Springcrest), de Princeton (Ontario), aux termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, L.R.C. (1985), ch. 47 (4e suppl.), au sujet d'un marché (invitation nº W8482-178454) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux au nom du ministère de la Défense nationale. L'invitation portait sur la fourniture de plusieurs pompes.

Springcrest alléguait que le marché public avait favorisé le fabricant d'équipement d'origine et, subsidiairement, qu'il était impossible de satisfaire au marché public.

Après avoir examiné les éléments de preuve présentés par les parties et tenu compte des dispositions de l'*Accord sur le commerce intérieur*, de l'*Accord de libre-échange nord-américain*, de l'*Accord sur les marchés publics*, de l'*Accord de libre-échange Canada-Chili*, de l'*Accord de libre-échange Canada-Pérou*, de l'*Accord de libre-échange Canada-Colombie*, de l'*Accord de libre-échange Canada-Panama* et de l'*Accord de libre-échange Canada-Honduras*, le Tribunal a jugé que la plainte était fondée.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 21 novembre 2016

[49-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

INQUIRY

EDP hardware and software

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2016-043) from Hewlett-Packard (Canada) Co. (Hewlett Packard), of Mississauga, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. 2B0KB-123816/C) by Shared Services Canada (SSC). The solicitation is for a high-performance computing solution for SSC. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade*

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ENQUÊTE

Matériel et logiciel informatiques

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier nº PR-2016-043) déposée par Hewlett-Packard (Canada) Co. (Hewlett Packard), de Mississauga (Ontario), concernant un marché (invitation nº 2B0KB-123816/C) passé par Services partagés Canada (SPC). L'invitation porte sur une solution de calculateur haute performance. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du*

Tribunal Procurement Inquiry Regulations, notice is hereby given that the Tribunal made a decision on November 16, 2016, to conduct an inquiry into the complaint.

Hewlett Packard alleges that SSC improperly concluded that its bid did not meet the conditions set out in the Request for Proposal and wrongfully rejected its bid.

Further information may be obtained from the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, November 18, 2016

[49-1-o]

Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé, le 16 novembre 2016, d'enquêter sur la plainte.

Hewlett Packard allègue que SPC a à tort conclu que sa soumission ne satisfaisait pas aux conditions énoncées dans la demande de propositions et que sa soumission a été incorrectement rejetée.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 18 novembre 2016

[49-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

INQUIRY

Professional, administrative and management support services

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2016-042) from Colliers Project Leaders Inc. and Tiree Facility Solutions Inc. in Joint Venture (Colliers/Tiree), of Ottawa, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. EP863-170787/A) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC). The solicitation is for the supply of project management support services for the major Crown projects sector. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal made a decision on November 21, 2016, to conduct an inquiry into the complaint.

Colliers/Tiree alleges that PWGSC erred in the financial evaluation of Colliers/Tiree's proposal, resulting in its rejection.

Further information may be obtained from the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, November 21, 2016

[49-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ENQUÊTE

Services de soutien professionnel et administratif et services de soutien à la gestion

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier nº PR-2016-042) déposée par la coentreprise Colliers Project Leaders inc. et Tiree Facility Solutions inc. (Colliers/Tiree), d'Ottawa (Ontario), concernant un marché (invitation nº EP863-170787/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC). L'invitation porte sur la prestation de services de soutien à la gestion de projet pour le secteur des grands projets d'État. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé, le 21 novembre 2016, d'enquêter sur la plainte.

Colliers/Tiree allègue que TPSGC a mal évalué la proposition financière de la soumission de Colliers/Tiree, ce qui a entraîné son rejet.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 21 novembre 2016

[49-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its website the decisions, notices of consultation and regulatory policies that it publishes, as well as information bulletins and orders. On April 1, 2011, the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure* came into force. As indicated in Part 1 of these Rules, some broadcasting applications are posted directly on the Commission's website, www.crtc.gc.ca, under "Part 1 Applications."

To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult "Today's Releases" on the Commission's website, which includes daily updates to notices of consultation that have been published and ongoing proceedings, as well as a link to Part 1 applications.

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents. The original documents contain a more detailed outline of the applications, including the locations and addresses where the complete files for the proceeding may be examined. These documents are posted on the Commission's website and may also be examined at the Commission's offices and public examination rooms. Furthermore, all documents relating to a proceeding, including the notices and applications, are posted on the Commission's website under "Public Proceedings."

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1er avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, le Conseil affiche directement sur son site Web, www.crtc.gc.ca, certaines demandes de radiodiffusion sous la rubrique « Demandes de la Partie 1 ».

Pour être à jour sur toutes les instances en cours, il est important de consulter régulièrement la rubrique « Nouvelles du jour » du site Web du Conseil, qui comporte une mise à jour quotidienne des avis de consultation publiés et des instances en cours, ainsi qu'un lien aux demandes de la partie 1.

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil. Les documents originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et les adresses où l'on peut consulter les dossiers complets de l'instance. Ces documents sont affichés sur le site Web du Conseil et peuvent également être consultés aux bureaux et aux salles d'examen public du Conseil. Par ailleurs, tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, sont affichés sur le site Web du Conseil sous « Instances publiques ».

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 November 18 and November 24, 2016.

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 18 novembre et le 24 novembre 2016.

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
Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	2016-1155-9	CBUF-FM-7	Dawson Creek	British Columbia / Colombie-Britannique	December 19, 2016 / 19 décembre 2016
Ethnic Channels Group Limited	2016-1164-0	Sky News Arabia	Across Canada / L'ensemble du Canada		January 9, 2017 / 9 janvier 2017

ADMINISTRATIVE DECISIONS

DÉCISIONS ADMINISTRATIVES

Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Date of decision / Date de la décision
Bell Media Inc.	CHIK-FM	Québec	Quebec / Québec	November 1, 2016 / 1er novembre 2016
Bell Media Inc.	CITF-FM	Québec	Quebec / Québec	November 1, 2016 / 1er novembre 2016
Nakusp Community Radio Society	CJHQ-FM	Nakusp	British Columbia / Colombie-Britannique	November 18, 2016 / 18 novembre 2016
Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	CBFT-DT	Montréal	Quebec / Québec	November 16, 2016 / 16 novembre 2016

DECISIONS

DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2016-458	November 21, 2016 / 21 novembre 2016	Various licensees / Divers titulaires	Broadcasting distribution undertakings / Diverses entreprises de distribution de radiodiffusion	Various locations across Canada / Diverses localités au Canada	
2016-462	November 24, 2016 / 24 novembre 2016	Radio communautaire de Châteauguay CHAI-MF	CHAI-FM	Châteauguay	Quebec / Québec

[49-1-o]

[49-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Gendron-Nadeau, Myriam)

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 Myriam Gendron-Nadeau, Policy Analyst (EC-5), Petroleum Resource Branch, Natural Resources Canada, Ottawa, Ontario, to be a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor, District 11, Pointe-Gatineau, for the City of Gatineau, Quebec, in a municipal election to be held on November 5, 2017.

November 23, 2016

Natalie Jones
Director General
Political Activities and
Non-Partisanship Directorate

[49-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Gendron-Nadeau, Myriam)

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 Myriam Gendron-Nadeau, analyste de politiques (EC-5), Direction des ressources pétrolières, Ressources naturelles Canada, Ottawa (Ontario), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, au poste de conseillère, district 11, Pointe-Gatineau, de la Ville de Gatineau (Québec), à l'élection municipale prévue pour le 5 novembre 2017.

Le 23 novembre 2016

La directrice générale
Direction des activités politiques
et de l'impartialité politique
Natalie Jones

[49-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES

CITIBANK CANADA

REDUCTION OF STATED CAPITAL

As required under subsection 75(5) of the *Bank Act*, notice is hereby given that Citibank Canada (the "Bank") intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions for approval to reduce the stated capital of the common shares of the Bank in accordance with the special resolution passed by the sole shareholder of the Bank on November 25, 2016, a copy of which is set out below.

"RESOLVED AS A SPECIAL RESOLUTION that

1. Subject to the approval of the Superintendent of Financial Institutions (Canada) pursuant to section 75 of the *Bank Act* (Canada), the stated capital account maintained for the common shares of Citibank Canada (the "Bank") be reduced in accordance with section 75 of the *Bank Act* (Canada) by Cdn. $150,000,000 by distributing such amount to the sole shareholder of the Bank on December 30, 2016 or such later date as is approved by the Superintendent;

2. The directors and officers of the Bank are hereby authorized and directed to apply under section 75 of the *Bank Act* (Canada) for approval of this resolution and such reduction of stated capital; and

3. Any officer or director of the Bank is authorized and directed, for and on behalf of the Bank, to execute and deliver all such documents and to do such other acts or things as may be determined to be necessary or advisable to give effect to this resolution, the execution of any such document or the doing of any such other act or thing being conclusive evidence of such determination."

Toronto, December 3, 2016

Citibank Canada

[49-1-o]

VERSABANK AND PWC CAPITAL INC.

LETTERS PATENT OF AMALGAMATION

Notice is hereby given that, subject to approval by special resolution of their respective shareholders, VersaBank and PWC Capital Inc. intend to jointly apply to the

AVIS DIVERS

CITIBANK CANADA

RÉDUCTION DE CAPITAL DÉCLARÉ

Tel qu'il est requis en vertu du paragraphe 75(5) de la *Loi sur les banques*, avis est donné par les présentes que Citibank Canada (la « Banque ») a l'intention de demander au surintendant des institutions financières de donner son agrément à la réduction du capital déclaré de ses actions ordinaires conformément à la résolution extraordinaire adoptée par l'unique actionnaire de la Banque le 25 novembre 2016, dont le texte figure ci-après.

« IL EST RÉSOLU, À TITRE DE RÉSOLUTION EXTRAORDINAIRE, ce qui suit :

1. Sous réserve de l'agrément du surintendant des institutions financières (Canada) conformément à l'article 75 de la *Loi sur les banques* (Canada), le compte capital déclaré tenu à l'égard des actions ordinaires de Citibank Canada (la « Banque ») est réduit conformément à l'article 75 de la *Loi sur les banques* (Canada) de 150 000 000 $ CA par la distribution de ce montant à l'actionnaire unique de la Banque le 30 décembre 2016 ou à une date ultérieure à laquelle le surintendant donnera son agrément;

2. Les administrateurs et les dirigeants de la Banque reçoivent par les présentes l'autorisation et l'instruction de demander l'agrément en vertu de l'article 75 de la *Loi sur les banques* (Canada) à l'égard de la présente résolution et de cette réduction du capital déclaré;

3. Tout dirigeant ou administrateur de la Banque reçoit l'autorisation et l'instruction, pour le compte et au nom de la Banque, de signer et de remettre tous les documents et de prendre les autres mesures pouvant être considérées comme nécessaires ou souhaitables pour donner effet à la présente résolution, la signature de ces documents ou la prise de ces autres mesures étant une preuve concluante de cette décision. »

Toronto, le 3 décembre 2016

Citibank Canada

[49-1-o]

VERSABANK ET PWC CAPITAL INC.

LETTRES PATENTES DE FUSION

Avis est par les présentes donné que, sous réserve de l'approbation de leurs actionnaires respectifs par voie de résolution spéciale, VersaBank et PWC Capital Inc.

Minister of Finance pursuant to subsection 228(1) of the *Bank Act*, on or after December 30, 2016, for letters patent of amalgamation continuing them as a bank under the *Bank Act*, under the name VersaBank. Its head office will be located in London, Ontario.

Note: The publication of this notice should not be construed as evidence that letters patent will be issued to amalgamate the applicants as a bank. The granting of the letters patent will be dependent upon the normal *Bank Act* application review process and the discretion of the Minister of Finance.

November 22, 2016

VersaBank

PWC Capital Inc.

[49-4-o]

comptent demander conjointement au ministre des Finances, le 30 décembre 2016 ou après cette date et aux termes du paragraphe 228(1) de la *Loi sur les banques*, des lettres patentes les fusionnant et les prorogeant en une banque en vertu de cette loi, sous la dénomination VersaBank. Le siège social de cette banque sera situé à London (Ontario).

Nota : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme étant une preuve que des lettres patentes seront délivrées pour fusionner les requérants en une banque. L'octroi des lettres patentes dépendra de l'examen normal de la demande en vertu de la *Loi sur les banques* et du jugement du ministre des Finances.

Le 22 novembre 2016

VersaBank

PWC Capital Inc.

[49-4-o]

XL INSURANCE COMPANY SE

RELEASE OF ASSETS

Pursuant to section 651 of the *Insurance Companies Act* (Canada) [the "Act"], notice is hereby given that XL Insurance Company SE, carrying on business as a branch in Canada under the same name in English, and Compagnie d'assurance XL in French, intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions (Canada), on or after December 24, 2016, for an order authorizing the release of the assets that it maintains in Canada in accordance with the Act.

Any policyholder or creditor in respect of XL Insurance Company SE's insurance business in Canada opposing such release is invited to file an opposition by mail to the Office of the Superintendent of Financial Institutions (Canada), Legislation and Approvals Division, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, or by email at approvalsandprecedents@osfi-bsif.gc.ca, on or before December 24, 2016.

Toronto, November 12, 2016

XL Insurance Company SE

Nicholas Greggains
Chief Agent in Canada

[46-4-o]

XL INSURANCE COMPANY SE

LIBÉRATION D'ACTIF

Conformément à l'article 651 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) [la « Loi »], avis est par les présentes donné que XL Insurance Company SE, exerçant son activité au Canada en tant que succursale sous la même dénomination sociale en anglais, et Compagnie d'assurance XL en français, a l'intention de faire une demande auprès du surintendant des institutions financières (Canada), le 24 décembre 2016 ou après cette date, afin de libérer l'actif qu'elle maintient au Canada conformément à la Loi.

Tout créancier ou souscripteur visé par les opérations d'assurance au Canada de XL Insurance Company SE qui s'oppose à cette libération est invité à faire acte d'opposition auprès de la Division de la législation et des approbations du Bureau du surintendant des institutions financières (Canada), soit par la poste au 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, soit par courriel à l'adresse approbationsetprecedents@osfi-bsif.gc.ca, au plus tard le 24 décembre 2016.

Toronto, le 12 novembre 2016

XL Insurance Company SE

L'agent principal pour le Canada
Nicholas Greggains

[46-4-o]

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Atlantic Pilotage Authority

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996 3798

Canadian Food Inspection Agency

Regulations Amending the Health of Animals Regulations 3829

Health, Dept. of

Children's Jewellery Regulations 3887

Consumer Products Containing Lead Regulations 3907

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Administration de pilotage de l'Atlantique

Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996 3798

Agence canadienne d'inspection des aliments

Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux..... 3829

Santé, min. de la

Règlement sur les bijoux pour enfants 3887

Règlement sur les produits de consommation contenant du plomb..... 3907

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996

Statutory authority
Pilotage Act

Sponsoring agency
Atlantic Pilotage Authority

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations.*)

Executive summary

Issues: After analyzing projections for coming years, and consulting with industry, the Atlantic Pilotage Authority (the Authority) has determined that 13 of the 17 compulsory ports would require tariff adjustments to remain financially self-sufficient on a port-by-port basis and provide the service levels required by industry, without cross-subsidization.

The Authority has also determined that tariff increases are required for non-compulsory areas to encourage pilots to be licensed for the areas and to be willing to do these assignments when industry requests them.

Description: The Authority is publishing a two-stage tariff adjustment, with the first stage taking effect in 2017 and the second stage taking effect in 2018. The rates are set on a port-by-port basis, with 13 compulsory ports affected in 2017 and 11 affected in 2018. Tariffs for other non-compulsory areas are also being increased in each year. Combined, the changes are estimated to increase the overall tariff rates by 4.12% in 2017 and by 3.33% in 2018.

Cost-benefit statement: The cost-benefit analysis indicates that the present value of the costs to the marine transport industry as a result of the changes will be $12.8 million over a period of 10 years. This is equivalent to the present value of revenues received by the Authority.

Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996

Fondement législatif
Loi sur le pilotage

Organisme responsable
Administration de pilotage de l'Atlantique

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.*)

Résumé

Enjeux : Après avoir analysé les prévisions concernant les années à venir et consulté l'industrie, l'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a déterminé que 13 des 17 ports assujettis au pilotage obligatoire devront effectuer des rajustements tarifaires pour demeurer autonomes sur le plan financier dans chacun des ports et offrir les niveaux de service qu'exige l'industrie, sans avoir recours à des dispositions d'interfinancement.

L'Administration a également conclu qu'une augmentation des taux est nécessaire dans les zones de pilotage non obligatoire dans le but d'encourager les pilotes à obtenir un brevet pour ces zones afin d'être disposés à s'acquitter de ces affectations si l'industrie en fait la demande.

Description : L'Administration publie un ajustement tarifaire en deux étapes : la première étape prendra effet en 2017 et la deuxième, en 2018. Les tarifs sont établis pour chaque port et prendront effet dans 13 ports assujettis au pilotage obligatoire en 2017 et dans 11 ports en 2018. D'autres zones de pilotage non obligatoire feront également l'objet d'une augmentation des tarifs. On prévoit que l'effet combiné de ces changements augmentera les taux de 4,12 % en 2017 et de 3,33 % en 2018.

Énoncé des coûts et avantages : L'énoncé des coûts et avantages révèle que, à la suite des changements, la valeur actualisée des coûts de l'industrie du transport maritime s'élèverait à 12,8 M$ sur une période de 10 ans. Cela équivaut à la valeur actualisée des revenus reçus par l'Administration.

The increase in pilotage tariffs would ensure the financial viability of the Authority, while it invests in additional pilot boats and recruits additional pilots. These investments, and the regular business of the Authority, are in support of providing uninterrupted service while protecting the health and safety of the Authority's employees.

"One-for-One" Rule and small business lens: The "One-for-One" Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business. The small business lens does not apply to these amendments.

L'augmentation des tarifs de pilotage assurera la durabilité financière de l'Administration dans le cadre de ses investissements, soit l'achat de bateaux-pilotes supplémentaires et l'embauche de nouveaux pilotes. Ces investissements, tout comme les activités régulières de l'Administration, appuient la prestation continue de services et protègent la santé et la sécurité de ses employés.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car il n'y a aucun changement aux coûts administratifs imposés aux entreprises. La lentille des petites entreprises ne s'applique pas aux présentes modifications.

Background

The Authority is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic Provinces. As required by the *Pilotage Act*, the Authority prescribes tariffs of pilotage charges that are fair, reasonable and consistent with providing revenues sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

Issues

In accordance with recommendations from the Canadian Transportation Agency (the CTA) and its customers, the Authority strives to be financially self-sufficient on a port-by-port basis, as well as for the Authority as a whole. After analyzing projections for coming years, and consulting with industry, the Authority has determined that 13 of the 17 compulsory ports would require tariff adjustments to remain financially self-sufficient on a port-by-port basis and provide the service levels required by industry, without cross-subsidization.

The Authority has also determined that tariff adjustments are required for non-compulsory areas to increase the likelihood that pilots are available to the customers when requested. The changes to the non-compulsory rates do not have a significant effect on the Authority's finances, but are meant to encourage pilots to be licensed for the areas and to be willing to do these assignments when industry requests them.

Contexte

L'Administration est chargée de gérer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes des provinces de l'Atlantique et dans les eaux limitrophes. Comme le stipule la *Loi sur le pilotage*, l'Administration fixe des droits de pilotage équitables et raisonnables qui lui permettent de générer des revenus suffisants pour assurer le financement autonome de ses activités.

Enjeux

Conformément aux recommandations de l'Office des transports du Canada (OTC) et de ses clients, l'Administration s'efforce de mener ses activités par financement autonome dans chacun des ports, ainsi que comme entité administrative. Après avoir analysé les prévisions concernant les années à venir et consulté l'industrie, l'Administration a déterminé que 13 des 17 ports assujettis au pilotage obligatoire devront effectuer des rajustements tarifaires pour demeurer autonomes sur le plan financier dans chacun des ports et offrir les niveaux de service qu'exige l'industrie, sans avoir recours à des dispositions d'interfinancement.

L'Administration a également conclu que des ajustements de tarif sont nécessaires pour les zones de pilotage non obligatoire, dans le but d'augmenter les disponibilités des pilotes pour répondre aux demandes des clients. Ces changements tarifaires n'ont pas d'effet considérable sur la situation financière de l'Administration, mais visent surtout à encourager les pilotes à obtenir un brevet pour ces zones et à être prêts à prendre des affectations pour satisfaire aux besoins de l'industrie.

Objectives

The objective of this proposed regulatory amendment is to increase pilotage charges in compulsory areas in order to

— maintain the ability of the Authority to meet its mandate to operate, in the interest of safety, an efficient pilotage service within the Atlantic region;

— help ensure the long-term financial self-sustainability of the Authority as a whole;

— help ensure the long-term financial self-sustainability of each port individually;

— encourage pilots to be licensed for the compulsory and non-compulsory areas that are serviced by entrepreneurial pilots so that the Authority can provide the services when requested by industry; and

— be mindful of the economic realities of the region by ensuring that the tariff increases are within the ability of the shipping industry to absorb while allowing the ports to remain competitive.

Description

Compulsory ports regular tariffs in the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*

The Authority is publishing a two-stage tariff adjustment, with the first stage taking effect in 2017 and the second stage taking effect in 2018.

The following tariff amendment is effective January 1, 2017, or if it is later, on the day on which the *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996* (the Regulations) are registered:

This proposed tariff amendment would increase all of the charges related to one-way trips, trips through, and movages with the tariff increase being as follows for the ports below:

Saint John	8.00%
Bay of Exploits	6.00%
Stephenville	6.00%
Halifax	5.00%
Bras d'Or Lake	5.00%
Strait of Canso	5.00%
Placentia Bay	4.00%
St. John's	4.00%
Holyrood	4.00%
Sydney	3.00%

Objectifs

La modification proposée vise à permettre la majoration des droits de pilotage dans certaines zones de pilotage obligatoire afin :

— de maintenir la capacité de l'Administration à s'acquitter de son mandat qui est de gérer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique;

— d'aider à assurer l'autonomie financière à long terme de l'Administration dans son ensemble;

— de veiller à la capacité d'autonomie financière à long terme de chaque port;

— d'encourager les pilotes à obtenir un brevet pour les zones de pilotage obligatoire et non obligatoire qui sont desservies par des pilotes indépendants afin que l'Administration soit en mesure de fournir les services nécessaires pour répondre aux besoins de l'industrie;

— de tenir compte des réalités économiques de la région en veillant à ce que les hausses tarifaires ne dépassent pas la capacité de l'industrie du transport maritime à les absorber tout en permettant aux ports de rester concurrentiels.

Description

Tarifs courants des ports assujettis au pilotage obligatoire, selon le *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*

L'Administration publie un ajustement tarifaire en deux étapes : la première étape prendra effet en 2017 et la deuxième, en 2018.

Les modifications tarifaires suivantes prendront effet le 1er janvier 2017 ou, si elle est postérieure, à la date de l'enregistrement du *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996* (le Règlement) :

Le présent projet de modification des tarifs se traduira par une augmentation des droits pour les voyages simples, les voyages via une zone de pilotage obligatoire et les déplacements. Voici le taux d'augmentation des tarifs qui entrera en vigueur pour les ports ci-dessous :

Saint John	8,00 %
Baie des Exploits	6,00 %
Stephenville	6,00 %
Halifax	5,00 %
Lac Bras d'Or	5,00 %
Détroit de Canso	5,00 %
Baie Placentia	4,00 %
St. John's	4,00 %
Holyrood	4,00 %
Sydney	3,00 %

The Authority will also be adjusting the tariffs in the compulsory ports of Humber Arm and Miramichi, and for pilotage at the Confederation Bridge. For Humber Arm, the charges related to a one-way trip will be adjusted with increases to the minimum charge of $240, from $1,960 to $2,200, and to the basic charge of $243, from $757 to $1,000. The movage charges will increase by corresponding amounts. A minimum charge will be established for Miramichi of $2,000 per assignment. The flat charges for the Confederation Bridge will be increased by $100 per assignment, to $600 when no pilot boat is used, and $1,400 when a pilot boat is used.

The primary pilot boat being used in the areas of Sydney and Bras d'Or is now a larger twin-engine vessel than that previously used. This vessel provides more manoeuvrability and speed, but uses more fuel than the previous vessel. For these two areas, the Authority is proposing to indicate the budgeted fuel usage in the tariff regulations, which will have the effect of adding a fuel charge to each assignment in which a pilot boat is used based on the budgeted usage and the actual average fuel price in the last complete month for which the Authority has received invoices. The budgeted fuel usage per assignment is 108 L. Based on recent prices, this would amount to approximately $70 per assignment in which a pilot boat is used.

The tariff applicable to any port or harbour area that is a non-compulsory pilotage area will be adjusted to increase each of the minimum charge, unit charge and movage charge by 5.00%.

The following tariff amendment will be effective January 1, 2018:

This proposed tariff amendment would increase all of the charges related to one-way trips, trips through, and movages with the tariff increase being as follows for the ports below:

Bay of Exploits	6.00%
Stephenville	6.00%
Bras d'Or Lake	5.00%
Strait of Canso	5.00%
Saint John	4.00%
Halifax	3.00%
Sydney	3.00%
Placentia Bay	3.00%
St. John's	3.00%
Holyrood	3.00%

The Authority will also be adjusting the tariffs in the compulsory ports of Humber Arm and for the Confederation Bridge. For Humber Arm, the charges related to a one-way trip will be adjusted with increases to the minimum charge of $200, from $2,200 to $2,400, and to the basic

L'Administration ajustera également les tarifs pour les ports assujettis au pilotage obligatoire de Humber Arm et de Miramichi, et pour le pilotage au pont de la Confédération. Pour ce qui est de Humber Arm, les droits liés aux voyages simples seront ajustés par l'entremise d'une hausse de 240 $ du droit minimum, soit de 1 960 $ à 2 200 $, et d'une hausse de 243 $ du droit forfaitaire, soit de 757 $ à 1 000 $. Les droits de déplacement augmenteront dans la même proportion. Un droit minimum de 2 000 $ par affectation sera établi pour Miramichi. Les droits fixes du pont de la Confédération augmenteront de 100 $ par affectation, soit 600 $ sans bateau-pilote et 1 400 $ avec bateau-pilote.

Le principal bateau-pilote utilisé dans les secteurs de Sydney et de Bras d'Or est maintenant un plus grand bâtiment à deux moteurs. Ce bâtiment est plus rapide et manœuvrable, mais utilise plus de carburant que le bâtiment précédent. Pour ces deux secteurs, l'Administration propose d'indiquer les prévisions de dépenses en carburant dans le règlement sur les tarifs et d'ajouter des frais de carburant à chaque affectation pour laquelle un bateau-pilote est utilisé, établis en fonction de l'utilisation prévue et du prix moyen réel du carburant au cours du dernier mois complet pour lequel l'Administration a reçu des factures. L'utilisation de carburant prévue est de 108 L. Selon les prix récents, les frais de carburant s'élèveraient à 70 $ par affectation pour laquelle un bateau-pilote est utilisé.

Le tarif applicable à toute zone portuaire ou tout port qui n'est pas assujetti au pilotage obligatoire sera ajusté de manière à augmenter chaque droit minimum, droit unitaire et droit de déplacement de 5,00 %.

Les modifications tarifaires suivantes entreront en vigueur le 1er janvier 2018 :

Le présent projet de modification des tarifs se traduira par une augmentation des droits pour les voyages simples, les voyages via une zone de pilotage obligatoire et les déplacements. Voici le taux d'augmentation des tarifs qui entrera en vigueur pour les ports ci-dessous :

Baie des Exploits	6,00 %
Stephenville	6,00 %
Lac Bras d'Or	5,00 %
Détroit de Canso	5,00 %
Saint John	4,00 %
Halifax	3,00 %
Sydney	3,00 %
Baie Placentia	3,00 %
St. John's	3,00 %
Holyrood	3,00 %

L'Administration ajustera également les tarifs pour les ports assujettis au pilotage obligatoire de Humber Arm et pour le pont de la Confédération. Pour ce qui est de Humber Arm, les droits liés aux voyages simples seront ajustés par l'entremise d'une hausse de 200 $ du droit minimum,

charge of $200, from $1,000 to $1,200. The movage charges will increase by corresponding amounts. The flat charges for the Confederation Bridge will be increased by $100 per assignment to $700 when no pilot boat is used, and $1,500 when a pilot boat is used.

The tariff applicable to any port or harbour area that is a non-compulsory pilotage area will be adjusted to increase each of the minimum charge, unit charge and movage charge by 5.00%.

Benefits and costs

In developing forecasts of future activity in each port, the actual traffic for the past 12-month period is used as a base. This base is then adjusted as information from customers, media reports, port publications, and economic forecasts is received. Consideration is also given to expected new pilotage certificates that may be issued for the period under examination. The expected number and size of vessels in the upcoming years is then forecast.

A cost-benefit analysis was conducted to determine the impact of the fee increase. The analysis covered a period of 10 years from the date of entry into force, i.e. from 2017 to the end of 2026. It is estimated that the increase in the rates for pilotage services will generate additional revenues of $1.8 million per year on average over the next 10 years and a total cost in present value of $13.5 million using a 7% discount rate, under the assumption of no annual increase of the traffic in the navigable waters within the jurisdiction of the Atlantic Pilotage Authority.

The rise in pilotage tariffs would increase the operating costs of the maritime transport industry. This increase is equivalent to the additional revenue of $1.8 million a year and is relatively low in all of the operating costs of the industry.

The increase in pilotage tariffs would ensure the financial viability of the Authority, while it invests in additional pilot boats and recruits additional pilots. These investments, and the regular business of the Authority, are in support of providing uninterrupted service while protecting the health and safety of the Authority's employees.

The estimated costs and benefits, and a list of qualitative impacts of this increase in the rates of pilotage services, can be found in the following statement of the costs and benefits.

qui passera de 2 200 $ à 2 400 $, et d'une hausse de 200 $ du droit forfaitaire, qui passera de 1 000 $ à 1 200 $. Les droits de déplacement augmenteront dans la même proportion. Les droits fixes du pont de la Confédération augmenteront de 100 $ par affectation, soit 700 $ sans bateau-pilote et 1 500 $ avec bateau-pilote.

Le tarif applicable à toute zone portuaire ou tout port qui n'est pas assujetti au pilotage obligatoire sera ajusté de manière à augmenter chaque droit minimum, droit unitaire et droit de déplacement de 5,00 %.

Avantages et coûts

Le trafic réel pendant la dernière période de 12 mois est utilisé en tant que référence pour l'élaboration des prévisions d'activités à venir pour chaque port. Ces données de référence sont ensuite ajustées en fonction de l'information reçue par l'entremise des clients, des sources médiatiques, des publications des ports et des prévisions économiques. Le nombre prévu de nouveaux brevets de pilotage pouvant être délivrés pendant la période évaluée est également pris en considération. Les prévisions, quant au nombre de bâtiments et à leur taille, sont ensuite établies pour les années à venir.

Une analyse coûts-avantages a été menée afin d'établir l'incidence de la hausse de tarif. L'analyse a couvert une période de 10 ans à partir de la date d'entrée en vigueur, soit de 2017 à la fin de 2026. On estime que la hausse proposée des tarifs des services de pilotage générera des recettes supplémentaires de 1,8 M$ par année en moyenne au cours des 10 prochaines années et un coût total en valeur actuelle de 13,5 M$ au taux d'actualisation de 7 %, en posant l'hypothèse qu'aucune augmentation annuelle du trafic dans les eaux navigables relevant de la compétence de l'Administration de pilotage de l'Atlantique n'aura lieu.

La hausse des tarifs de pilotage augmenterait les coûts d'exploitation de l'industrie du transport maritime. Cette augmentation équivaut aux revenus supplémentaires de 1,8 M$ par année et est relativement faible pour l'ensemble des coûts d'exploitation de l'industrie.

L'augmentation des tarifs de pilotage assurera la durabilité financière de l'Administration dans le cadre de ses investissements, soit l'achat de bateaux-pilotes supplémentaires et l'embauche de nouveaux pilotes. Ces investissements, tout comme les activités régulières de l'Administration, appuient la prestation continue de services et protègent la santé et la sécurité de ses employés.

L'estimation des coûts et des avantages, ainsi qu'une liste des répercussions qualitatives de cette augmentation des taux de pilotage, se trouve à l'énoncé des coûts et des avantages ci-dessous.

Cost-benefit statement

	2017	2018	2026	Total (Present Value)	Annualized Average
A. Quantified impacts (in Can$, 2016 price level / constant dollars)					
Benefits (Atlantic Pilotage Authority)	981,841	1,923,903	1,923,903	13,516,516	1,829,697
Costs (shipping industry)	(981,841)	(1,923,903)	(1,923,903)	(13,516,516)	(1,829,697)
Net benefits	—	—	—	—	—
B. Quantified impacts in non-$ (e.g. from a risk assessment)					
Positive impacts	—	—	—	—	—
Negative impacts	—	—	—	—	—
C. Qualitative impacts					
Shipping industry	Timely and effective pilotage services in the navigable waters within the jurisdiction of the Atlantic Pilotage Authority. This regulatory amendment is to cover the costs associated with additional pilot boats and additional pilots, which are meant to improve service and reduce the possibility of service delays.				
Atlantic Pilotage Authority	Financial sustainability of the Authority and increased safety of its workforce. The increases are meant to keep the Authority viable and able to fulfill its mandate. The additional pilot boats will improve the number of safe platforms the Authority has for pilot transfers.				
Canadian population	The Authority contributes to the safe and efficient movement of goods and people for Canadians, while protecting the environment from harm. The economic benefits of the services provided are difficult to measure as the benefit derived by users is primarily preventative. Pilotage plays a key role in ensuring that there are no ship source environmental disasters in Canadian waters. The Authority's effectiveness is dependent on the ability to fulfill its mandate, which this regulatory amendment allows.				
Importers and exporters	Possibility that the maritime transport industry may carry the cost of the increase in the tariff on importers and exporters of the Laurentian pilotage area. However, it is estimated that the rate increase is a very small part of the overall costs of the shipping industry and the pass-on cost will be negligible.				

Énoncé des coûts et avantages

	2017	2018	2026	Total (valeur actualisée)	Moyenne amortie sur une base annuelle
A. Incidences chiffrées (en $ CA, niveau de prix de 2016 / dollars constants)					
Avantages (Administration de pilotage de l'Atlantique)	981 841	1 923 903	1 923 903	13 516 516	1 829 697
Coûts (industrie du transport maritime)	(981 841)	(1 923 903)	(1 923 903)	(13 516 516)	(1 829 697)
Avantages nets	—	—	—	—	—
B. Incidences chiffrées en termes non monétaires (par exemple évaluation des risques)					
Incidences positives	—	—	—	—	—
Incidences négatives	—	—	—	—	—
C. Incidences qualitatives					
Industrie du transport maritime	Des services efficaces et en temps opportun dans les eaux navigables relevant de la compétence de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. L'objectif de cette modification au règlement est de couvrir les coûts associés aux bateaux-pilotes et aux pilotes supplémentaires, qui visent à améliorer la prestation des services et à réduire les risques de délai en matière de service.				
Administration de pilotage de l'Atlantique	Autonomie financière de l'Administration et sûreté accrue de ses effectifs. Les augmentations visent à maintenir la durabilité de l'Administration ainsi que sa capacité à remplir son mandat. Les bateaux-pilotes supplémentaires permettront d'améliorer le nombre de plateformes sécuritaires de l'Administration.				

C. Incidences qualitatives (*suite*)	
Population canadienne	L'Administration contribue au transport sécuritaire et efficace des marchandises et des personnes pour la population canadienne, tout en protégeant l'environnement. Les avantages économiques des services fournis sont difficiles à mesurer étant donné que la nature des avantages pour les utilisateurs est essentiellement préventive. Les pilotes jouent un rôle essentiel pour ce qui est de veiller à ce qu'aucun bâtiment ne soit la source d'une catastrophe environnementale dans les eaux canadiennes. L'efficacité de l'Administration dépend de sa capacité à remplir son mandat, ce qui est favorisé par cette modification.
Importateurs et exportateurs	Possibilité que l'industrie du transport maritime fasse porter le coût de la hausse du tarif sur les importateurs et les exportateurs de la zone de pilotage des Laurentides. On estime cependant que la hausse du tarif constitue une partie infime de l'ensemble des coûts de l'industrie du transport maritime et que le coût répercuté sera négligeable.

Atlantic Pilotage Authority and suppliers

The net present value of the benefit for the Atlantic Pilotage Authority and its suppliers is estimated at $13.5 million over a period of 10 years. This would ensure that the Authority will be able to fulfill its mission, to deliver safe, effective and self-sustaining marine pilotage services in Atlantic Canada. It will allow the Authority to continue with its pilot boat replacement while ensuring there is adequate pilot strength to provide the service.

Shipping industry

There will be an increased cost to the marine transport industry equal to the new present value of $13.5 million. It is possible that the maritime transport industry will pass this cost on to oil refinery operators, importers, and exporters.

It is expected that the increase in tariffs would ensure the provision of timely and effective pilotage services, while minimizing the cost of delays, to the maritime transport industry. It would also provide security in the navigable waters within the jurisdiction of the Administration.

"One-for-One" Rule

The "One-for-One" Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business.

Small business lens

The small business lens does not apply to these amendments.

Consultation

Consultation in various forms has taken place with the parties affected by these proposed amendments. The parties consulted include the Shipping Federation of Canada, which represents foreign vessels and accounts for

Administration de pilotage de l'Atlantique et ses fournisseurs

La valeur actualisée nette des revenus de l'Administration de pilotage de l'Atlantique et de ses fournisseurs est estimée à 13,5 M$ sur une période de 10 ans. L'augmentation permettrait à l'Administration de remplir sa mission, soit de fournir des services de pilotage maritime sécuritaires, efficaces et autosuffisants dans le Canada atlantique. Elle lui permettrait également de continuer à remplacer ses bateaux-pilotes et de garantir la mise en place d'un effectif de pilotes adéquat pour la prestation des services.

Industrie du transport maritime

Il y aura une augmentation des coûts de l'industrie du transport maritime équivalente à la nouvelle valeur actualisée de 13,5 M$. Il est possible que l'industrie du transport maritime transmette ces coûts aux exploitants de raffineries de pétrole ainsi qu'aux importateurs et aux exportateurs.

On prévoit que l'augmentation des tarifs permettra de garantir la prestation de services de pilotage efficaces et en temps opportun à l'industrie du transport maritime, tout en minimisant les coûts associés aux délais. Elle permettrait également d'assurer la sécurité des eaux navigables relevant de la compétence de l'Administration.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à la présente proposition, car il n'y a aucun changement relatif aux coûts administratifs des entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas aux présentes modifications.

Consultation

Des consultations sous diverses formes ont été menées auprès des parties visées par les modifications proposées. Parmi les parties consultées, on trouve la Fédération maritime du Canada, qui représente les bâtiments

77–79% of the Authority's activity and revenue. Local committees representing stakeholders in Halifax, Saint John, St. John's, Placentia Bay, and Cape Breton were also consulted extensively, including presentations made by the Authority in May and August of 2016. Meetings were held on the following dates in each area:

Halifax, N.S.: May 9 and August 16

Cape Breton, N.S. (Canso, Sydney, and Bras d'Or): May 18 and August 17

Saint John, N.B.: May 16 and August 25

St. John's, N.L.: May 25 and August 23

Placentia Bay (Arnold's Cove), N.L.: May 25 and August 23

Shipping Federation of Canada: May 31 in Halifax and August 30 in Montréal

Participation varies in each port depending upon the nature of the industry, but participants generally include shipowners and operators, agents, facility management, port authorities, and other stakeholders.

The consultation took the form of the above-noted meetings, as well as written, personal, and telephone communications with individuals and groups. Alternatives to tariff increases were presented, where applicable, and participation from the attendees was encouraged. For various ports and districts, an alternative to increased tariff rates would be a reduction in pilot strength. The parties affected have always expressed that their primary concerns are with service levels. They have requested that the number of pilots be increased in some areas, and maintained in others, so that pilot availability is not compromised. When meeting with customers, the Authority provided an analysis of the situation and solicited responses. Based on the consultation, the structure of the proposal has been amended in response to industry concerns. Every indication was given that the adjustments were accepted as fair and reasonable.

Rationale

The Authority continues to invest in its service with the addition of newer pilot boats and additional pilots. Two pilot boats are being added to the fleet that are less than 10 years of age. They will replace vessels that are 40 years old, in Halifax, N.S., and 33 years old, in Saint John, N.B. The replacement of the older vessels is essential to maintaining the service in these major ports while providing a

étrangers et compte pour entre 77 % et 79 % de l'activité et des revenus de l'Administration. On a également tenu de nombreuses consultations avec les comités locaux représentant des intervenants de Halifax, de Saint John, de St. John's, de la baie Placentia et du Cap-Breton, avec des exposés présentés par l'Administration en mai et en août 2016. Des réunions ont eu lieu à chaque endroit aux dates suivantes :

Halifax (Nouvelle-Écosse) : le 9 mai et le 16 août

Cap-Breton (Nouvelle-Écosse) [Canso, Sydney et Bras d'Or] : le 18 mai et le 17 août

Saint John (Nouveau-Brunswick) : le 16 mai et le 25 août

St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) : le 25 mai et le 23 août

Baie Placentia [Arnold's Cove] (Terre-Neuve-et-Labrador) : le 25 mai et le 23 août

Fédération maritime du Canada : le 31 mai à Halifax et le 30 août à Montréal

La participation varie dans chaque port en fonction de la nature de l'industrie, mais les participants comprennent généralement les propriétaires et les exploitants de bâtiments, les représentants, la direction des installations, les administrations portuaires et d'autres intervenants.

Ces consultations ont revêtu la forme de réunions, tel qu'il a été mentionné ci-dessus, ainsi que de communications écrites, personnelles et téléphoniques avec les personnes et les groupes concernés. Des solutions de rechange aux augmentations tarifaires ont été présentées, le cas échéant, et les participants ont été invités à exprimer leur avis. Pour de nombreux ports et districts, la réduction de l'effectif des pilotes constituerait une solution de rechange par rapport à l'augmentation des taux tarifaires. Les parties touchées ont toujours dit que leurs principales inquiétudes concernaient les niveaux de service. Elles ont demandé à ce que le nombre de pilotes soit augmenté à certains endroits et maintenu à d'autres, afin de ne pas compromettre la disponibilité des pilotes. Lors des réunions avec les clients, l'Administration a présenté une analyse de la situation en les invitant à formuler des commentaires. À la lumière des consultations, la structure de la proposition a été modifiée pour tenir compte des préoccupations de l'industrie. Tout indiquait que les ajustements étaient jugés équitables et raisonnables.

Justification

L'Administration continue d'investir dans ses services par l'achat de bateaux-pilotes supplémentaires et l'embauche de nouveaux pilotes. Deux bateaux-pilotes supplémentaires de moins de 10 ans seront ajoutés à la flotte. Ils remplaceront les bâtiments de 40 ans à Halifax, en Nouvelle-Écosse, et de 33 ans à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Le remplacement des plus vieux bâtiments est

safe platform for the transfer of pilots. The reassignment of vessels in the ports will allow similar (or "sister") vessels to be deployed in Halifax, Saint John, Sydney, and Placentia Bay. Having sister vessels in each port will allow for better allocation of spare equipment and streamlined maintenance scheduling. With sister vessels, the workload will be more evenly shared between boats as both will be operated in a similar manner. This will avoid the tendency to overuse the newer, more modern vessels when the alternative is a much older design. The increased labour force is to address service levels and prepare for pending retirements. Without the proposed increases, losses of $389,000 for 2017 and $1 million for 2018 would be incurred. The proposed increases would provide an estimated profit of 2.2% of revenue for 2017 and 3.4% of revenue for 2018. Throughout this statement, revenues from the temporary surcharge implemented in 2016 have been excluded from the results.

essentiel au maintien du service dans ces grands ports et fournit une plateforme sécuritaire pour le transfert des pilotes. Grâce à la réaffectation des bâtiments dans les ports, des bâtiments similaires (« jumeaux ») pourront être déployés à Halifax, à Saint John, à Sydney et à la baie Placentia. Le déploiement de bâtiments jumeaux dans chaque port permettra de mieux affecter l'équipement de réserve, de simplifier le calendrier d'entretien et d'équilibrer la charge de travail entre les bateaux puisqu'ils seront exploités de façon semblable. Cela permettra d'éviter la surutilisation des nouveaux bâtiments plus modernes lorsque l'autre option constitue un modèle beaucoup plus vieux. L'augmentation de l'effectif vise à améliorer les niveaux de service et à se préparer en vue des prochains départs à la retraite. Sans les augmentations proposées, des pertes de 389 000 $ pour 2017 et de 1 M$ pour 2018 pourraient être enregistrées. Les augmentations proposées permettraient de générer un profit estimé à 2,2 % pour 2017 et 3,4 % en 2018. Les revenus liés au droit supplémentaire temporaire mis en œuvre en 2016 ont été exclus des résultats du présent résumé.

The Authority absorbed losses throughout the region in 2014 and 2015, which decreased the cash reserves of the Authority. A 36-month surcharge was implemented to recover these losses and is subject to an annual review. Based on the Authority's financial position in 2016, the surcharge is still deemed to be required. It will be reviewed in August 2017 to determine whether it is still required.

L'Administration a absorbé les pertes de la région en 2014 et 2015, ce qui a entraîné une baisse de ses réserves de trésorerie. Un droit supplémentaire a été mis en œuvre pour une période de 36 mois afin de recouvrer ces pertes et est sujet à une évaluation annuelle. Compte tenu de la situation financière de l'Administration en 2016, ce droit supplémentaire est toujours considéré comme nécessaire. Ce droit sera réévalué en août 2017 afin de déterminer s'il a toujours lieu d'être.

Saint John, N.B.

For Saint John, it was announced early in 2016 that PotashCorp would be suspending its potash operation in the nearby Sussex area indefinitely. The Authority had been anticipating that increased production from the new potash mine would be shipped through Saint John, providing increased traffic for many years to come.

Saint John (Nouveau-Brunswick)

En ce qui concerne le secteur de Saint John, il a été annoncé au début de 2016 que la PotashCorp allait suspendre ses activités de production de potasse dans les environs de Sussex pour une durée indéterminée. L'Administration avait prévu que la production accrue issue de la nouvelle mine de potasse serait transportée par Saint John, ce qui aurait eu pour effet d'accroître le trafic pendant de nombreuses années.

The Authority is adding two additional pilot boats to its company-wide fleet for 2017. This will add a second, newer vessel to service Saint John, which will then have two modern sister pilot vessels under 10 years of age. These two vessels will be able to provide safe, reliable service to the port for years to come. In preparation for retirements, the Authority is continuing to add to the pilot strength. The Authority has developed an operating budget for 2018 that includes an additional pilot to replace a pilot scheduled to retire.

L'Administration ajoute deux bateaux-pilotes supplémentaires à l'ensemble de sa flotte pour 2017. Par conséquent, un deuxième bâtiment plus récent sera déployé à Saint John, qui possédera ainsi deux bateaux-pilotes jumeaux de moins de 10 ans. Ces deux bâtiments seront en mesure de fournir des services sûrs et fiables au port pour les années à venir. En prévision des départs à la retraite, l'Administration continue d'accroître l'effectif de pilotes. Dans son budget de fonctionnement de 2018, elle a prévu un pilote additionnel pour remplacer celui qui partira à la retraite.

Based on this budget, with the newer vessel added to the port in 2017 and an additional pilot added in 2018, the Authority is proposing an 8% increase in 2017 and a 4% increase for 2018. These rate increases will be applied

En raison de ce budget ainsi que de l'addition de nouveaux bâtiments en 2017 et l'embauche d'un pilote supplémentaire en 2018, l'Administration propose une augmentation de 8 % en 2017 et de 4 % en 2018. Ces augmentations seront

to each of the flat, basic, unit, and minimum charges. Without these increases, the Authority anticipates a loss of 5% for the port in 2017 and a loss of 9% in 2018. The proposed increase would provide an estimated profit of approximately 2% in 2017 and approximately 2% in 2018. However, should the Energy East Pipeline be developed, the positive impact on the port would be very significant, so the Authority is awaiting the Government's decision. The increases proposed would put an adequate return within reach for 2019 when the surcharge is removed. The Authority has invested significantly in new vessels and carries debt for their acquisition.

appliquées aux droits fixes, tarifaires, unitaires et minimaux. Sans ces augmentations, l'Administration prévoit une perte de 5 % en 2017 et de 9 % en 2018 pour le port. Grâce aux augmentations proposées, le port pourrait enregistrer un profit estimé à environ 2 % en 2017 et environ 2 % en 2018. Toutefois, l'éventuelle mise en œuvre du projet Oléoduc Énergie Est aurait une incidence positive importante sur le port; l'Administration attend donc la décision du gouvernement à cet égard. Les augmentations proposées permettraient d'atteindre un rendement adéquat en 2019 lors du retrait du droit supplémentaire. L'Administration a investi considérablement dans de nouveaux bâtiments et traîne encore la dette de leur acquisition.

Port tariff statement (in Can$)

		2017		2018	
		Without Increase	With Increase	Without Increase	With Increase
Saint John	Revenues	4,465,383	4,746,730	4,465,383	4,986,648
	Profit (loss)	(199,780)	81,568	(408,941)	112,324

Énoncé des tarifs du port ($ CA)

		2017		2018	
		Sans augmentation	Avec augmentation	Sans augmentation	Avec augmentation
Saint John	Revenus	4 465 383	4 746 730	4 465 383	4 986 648
	Profit (perte)	(199 780)	81 568	(408 941)	112 324

Halifax

The number of masters who have certificates to pilot their own vessels in the area has increased and resulted in the loss of some smaller-revenue assignments for the Authority. As mentioned above, the Authority is adding two additional pilot boats to its company-wide fleet for 2017. This will add a second, newer vessel to service Halifax, which will then also have two pilot vessels under 10 years of age that will be able to service the port for years to come.

Based on this budget containing the change in pilot boats for the port in 2017, the Authority is proposing a 5% increase in 2017 and a 3% increase for 2018. These rate increases will be applied to each of the basic, unit, and minimum charges. Without these increases, the Authority anticipates a profit of 2% for the port in 2017 and a loss of 1% in 2018. The proposed increase would provide an estimated profit of approximately 5% in 2017 and approximately 6% in 2018. This rate of return is adequate to meet the long-term requirements for the area, where the Authority has invested significantly in new vessels and carries debt for their acquisition.

Halifax

Le nombre de capitaines brevetés pour piloter leur propre bâtiment dans le secteur a augmenté et a entraîné la perte de certaines affectations dont les revenus sont moins élevés pour l'Administration. Tel qu'il a été mentionné précédemment, l'Administration ajoute deux bateaux-pilotes supplémentaires à l'ensemble de sa flotte pour 2017. Par conséquent, un deuxième bâtiment plus récent sera déployé à Halifax, qui possédera ainsi deux bateaux-pilotes jumeaux de moins de 10 ans qui seront en mesure de desservir le port pendant plusieurs années.

Selon le budget comprenant un changement dans les bateaux-pilotes du port en 2017, l'Administration propose une augmentation de 5 % en 2017 et de 3 % en 2018. Ces augmentations seraient appliquées aux droits fixes, tarifaires, unitaires et minimaux. Sans ces augmentations, l'Administration prévoit un profit de 2 % pour le port en 2017 et une perte de 1 % en 2018. Les augmentations proposées produiraient un profit estimatif d'environ 5 % pour 2017 et d'environ 6 % pour 2018. Le taux de rendement est adéquat pour remplir les exigences à long terme de l'Administration pour le secteur, où l'Administration a investi considérablement dans de nouveaux bâtiments et traîne encore la dette de leur acquisition.

Port tariff statement (Can$)

		2017		2018	
		Without Increase	With Increase	Without Increase	With Increase
Halifax	Revenues	6,250,003	6,485,319	6,264,861	6,745,542
	Profit (loss)	116,158	351,834	(73,401)	407,280

Énoncé des tarifs du port ($ CA)

		2017		2018	
		Sans augmentation	Avec augmentation	Sans augmentation	Avec augmentation
Halifax	Revenus	6 250 003	6 485 319	6 264 861	6 745 542
	Profit (perte)	116 158	351 834	73 401	407 280

Cape Breton district

This district contains three compulsory ports: the Strait of Canso, Bras d'Or Lake, and the port of Sydney. The district utilizes a pool of pilots, each of whom is capable of providing service to any of the three ports. Operating as a district is advantageous to the individual ports, as they can draw on resources from the pool to cover peak periods. An individual port that is not part of a district would have to carry more pilots to cover for these periods at an increased cost to industry. The total costs of the pilots in a district are allocated to the individual ports based on the total time pilots spend working in each port.

The traffic levels in the Strait of Canso have been volatile since it lost a significant amount of business in 2011. The area has a transshipment terminal that supplies refineries along the eastern seaboard of the United States. With no new refineries being developed and demand for petroleum products declining, the transshipment terminal has been relying more and more on a few major customers. Sydney activity also changes considerably from year to year, as cruise traffic can shift annually.

After allowing the pilot strength in the area to be reduced by 30% from 2011 levels, the Authority realized that pilots would need to be added to maintain service levels to the satisfaction of their customers. The pilot strength was increased in 2014 and service levels greatly improved.

Without these tariff increases in the district, the Authority anticipates a loss in Cape Breton of 6% in 2017 and a loss of 8% in 2018. The proposed increase would leave the district with a 2% loss in 2017 and put it in a break-even position for 2018.

District du Cap-Breton

Ce district compte trois ports assujettis au pilotage obligatoire, à savoir le détroit de Canso, le lac Bras d'Or et le port de Sydney. Le district a recours à un bassin de pilotes, et chacun de ces derniers est en mesure d'assurer des services à n'importe quel des trois ports. Le fonctionnement en tant que district est avantageux pour chacun des ports, car ceux-ci peuvent puiser dans le bassin de pilotes pour faire face aux périodes de pointe. Un port ne faisant pas partie d'un district devrait maintenir en poste un plus grand nombre de pilotes pour composer avec ces périodes, et ce, à un coût accru pour l'industrie. Les coûts totaux rattachés aux pilotes d'un district sont affectés à chacun des ports en fonction du temps total que les pilotes consacrent à leur travail dans chaque port.

Les niveaux de trafic dans le détroit de Canso ont été volatils à la suite d'une importante baisse d'activités en 2011. La région dispose d'un terminal de transbordement qui approvisionne les raffineries le long de la côte est des États-Unis. Comme aucune nouvelle raffinerie n'est construite et que la demande de produits du pétrole va en déclinant, le terminal de transbordement compte de plus en plus sur quelques gros clients. De plus, l'activité du port change considérablement d'année en année en raison des variations annuelles dans l'achalandage lié aux croisières.

Après avoir permis que l'effectif de pilotes soit réduit de 30 % par rapport aux niveaux de 2011, l'Administration s'est rendu compte qu'il faudrait ajouter des pilotes pour maintenir les services à des niveaux qui satisfont leurs clients. L'effectif de pilotes a donc été augmenté en 2014 et les niveaux de service se sont grandement améliorés.

Sans ces augmentations de tarif dans le district, l'Administration prévoit une perte de 6 % en 2017 et de 8 % en 2018 à Cap-Breton. Malgré l'augmentation proposée, le secteur devrait enregistrer une perte de 2 % en 2017, mais pourrait atteindre un seuil de rentabilité en 2018.

Bras d'Or

The port in the district with the least activity is Bras d'Or. The activity in the port has declined, as the primary business in this area is the shipment of gypsum from Little Narrows. This business has been impacted by the adoption of synthetic gypsum as an alternative to their core product. Early in 2016, it was announced that Little Narrows would not have any mining or shipping activity for the year. This leaves very little activity in the area. The Authority is proposing a 5% increase for the area in each year that would be applied to the flat, basic, unit, and minimum charges. This area is also serviced by the Sydney pilot boats and would have the fuel charge added based on 108 L per assignment. These increases are expected to leave the area in a loss position but would position it to rebound should the gypsum mines resume production.

Bras d'Or

Dans le district, le port où l'activité est la plus faible est celui de Bras d'Or. L'activité dans le port a diminué étant donné que la principale activité commerciale dans cette zone est l'expédition de gypse de Little Narrows. Ce secteur d'activité est touché par l'utilisation de gypse synthétique comme solution de rechange au produit de base. Au début de 2016, il a été annoncé qu'aucune activité minière ou de transport n'aurait lieu à Little Narrows, ce qui constitue une importante baisse d'activité. L'Administration propose une augmentation de 5 % par année pour le secteur qui serait appliquée aux droits fixes, tarifaires, unitaires et minimaux. Le secteur est également desservi par les bateaux-pilotes de Sydney et les frais de carburant seraient ajoutés à raison de 108 L par affectation. Le port devrait malgré tout enregistrer des pertes; toutefois, une éventuelle reprise de la production minière de gypse pourrait contribuer à rétablir la situation.

Port tariff statement (Can$)

		2017		2018	
		Without Increase	With Increase	Without Increase	With Increase
Bras d'Or	Revenues	21,623	23,263	21,623	24,313
	Profit (loss)	(12,973)	(11,333)	(10,761)	(8,071)

Énonce des tarifs du port ($ CA)

		2017		2018	
		Sans augmentation	Avec augmentation	Sans augmentation	Avec augmentation
Bras d'Or	Revenus	21 623	23 263	21 623	24 313
	Profit (perte)	(12 973)	(11 333)	(10 761)	(8 071)

Strait of Canso

With the loss of activity in Bras d'Or, Canso will absorb more of the cost burden for the district. For the compulsory pilotage area of the Strait of Canso, the Authority has seen significant volatility in the area. This area has been negatively affected by a reduction in a coal transshipment operation that had provided significant activity and revenues to the port. The port was budgeted for a loss in 2016, in spite of a tariff increase, as the Authority has attempted to offset this lost revenue. Operating budgets have been prepared, adjusting for the new traffic mix and the increased allocation of costs. The Authority is increasing the tariff charge by 5.0% in 2017 and by 5.0% in 2018. These increases will be applied to the flat, basic, unit, and minimum charges. These increases are expected to return the port to a break-even position for 2018 and would put it on track to achieve an adequate return in 2019, when the surcharge ends.

Détroit de Canso

Compte tenu du ralentissement de l'activité au port de Bras d'Or, le détroit de Canso devra assumer une plus grande partie du fardeau financier du district. Pour la zone de pilotage obligatoire du détroit de Canso, l'Administration est aux prises avec une volatilité importante. Ce secteur a été durement touché par une baisse dans les activités de transbordement du charbon qui constituaient une source d'activités et de revenus importante pour le port. Le port devrait enregistrer une perte en 2016, malgré l'augmentation des tarifs établie par l'Administration pour essayer de compenser cette perte. Les budgets de fonctionnement ont été préparés en fonction du nouveau trafic hétérogène et de la répartition accrue des coûts. L'Administration augmente le droit tarifaire de 5 % en 2017 et de 5 % en 2018. Ces augmentations seraient appliquées aux droits fixes, tarifaires, unitaires et minimaux. Grâce à ces augmentations, le port pourrait atteindre un seuil de rentabilité en 2018 ainsi qu'un rendement adéquat en 2019 lors du retrait du droit supplémentaire.

Port tariff statement (Can$)

		2017		2018	
		Without Increase	With Increase	Without Increase	With Increase
Strait of Canso	Revenues	2,391,090	2,485,848	2,391,738	2,617,493
	Profit (loss)	(180,841)	(86,083)	(227,829)	(2,104)

Énoncé des tarifs du port ($ CA)

		2017		2018	
		Sans augmentation	Avec augmentation	Sans augmentation	Avec augmentation
Détroit de Canso	Revenus	2 391 090	2 485 848	2 391 738	2 617 493
	Profit (perte)	(180 841)	(86 083)	(227 829)	(2 104)

Sydney

For Sydney, the area has seen a decline in activity with a slower cruise season than in previous years. The cruise ship traffic is expected to increase in 2017, which will have a positive impact on the port. When the two new pilot boats are obtained in 2016, the Authority plans to deploy two pilot boats to Sydney that are faster and more manoeuvrable than the previous single-engine boat. Having two sister vessels in Sydney will improve the reliability of the pilot boat service and provide the advantages with maintenance, as noted for other ports. These vessels are costlier to operate and the Authority will be adding a fuel charge based on 108 L per assignment to cover the cost of fuel. This area is also affected by the lost activity in the district, leaving it to absorb increased pilot costs as well as an increased portion of the pilot boat costs that had been shared with Bras d'Or. Two pilots have been moved from Canso to Sydney, which will provide travel expense savings for the users in the area. The Authority is proposing a tariff that would increase pilotage revenue in the port by 3% in 2017 and another 3% in 2018. This increase is required as the costs allocated to the area have increased. The Authority would be increasing the basic, unit, and minimum charges by these amounts. These increases are expected to result in a profit of approximately 2% for each of 2017 and 2018 for the area.

Sydney

Le secteur de Sydney a connu un ralentissement d'activité en raison d'une saison de croisières moins achalandée par rapport aux années précédentes. On prévoit que le nombre de croisières augmentera en 2017, ce qui aura une incidence positive sur le port. Après l'acquisition de deux nouveaux bateaux-pilotes en 2016, l'Administration prévoit déployer deux bateaux-pilotes plus rapides et manœuvrables que les anciens bateaux à un seul moteur dans le port de Sydney. Le déploiement de bâtiments jumeaux dans le port de Sydney permettra d'améliorer la fiabilité du service des bateaux-pilotes et de faciliter l'entretien, tel qu'il est mentionné pour les autres ports. Étant donné que les coûts associés à l'exploitation de ces bâtiments sont plus élevés, l'Administration ajoutera des frais de carburant à raison de 108 L par affectation afin de couvrir les coûts liés au carburant. En raison du ralentissement de l'activité au sein du district, le secteur doit assumer une augmentation des coûts de pilotage ainsi qu'une plus grande partie des coûts associés aux bateaux-pilotes qui étaient partagés avec le port de Bras d'Or. Deux pilotes ont été transférés de Canso à Sydney, ce qui permettra aux utilisateurs du secteur de réaliser des économies par rapport aux frais de déplacement. L'Administration propose un tarif qui augmenterait les revenus de pilotage de 3 % en 2017 et de 3 % en 2018. Cette augmentation est nécessaire puisque les coûts liés au secteur ont augmenté. L'Administration augmenterait donc les droits forfaitaires, unitaires et minimaux de ces montants. Grâce à ces augmentations, le secteur devrait enregistrer un profit d'environ 2 % par année pour 2017 et 2018.

Port tariff statement (Can$)

		2017		2018	
		Without Increase	With Increase	Without Increase	With Increase
Sydney	Revenues	1,171,497	1,225,363	1,199,257	1,268,491
	Profit (loss)	(25,276)	28,589	(43,072)	26,162

Énoncé des tarifs du port ($ CA)

		2017		2018	
		Sans augmentation	Avec augmentation	Sans augmentation	Avec augmentation
Sydney	Revenus	1 171 497	1 225 363	1 999 257	1 268 491
	Profit (perte)	(25 276)	28 589	(43 072)	26 162

Eastern Newfoundland district

This district of Eastern Newfoundland is comprised of three compulsory ports: St. John's, Placentia Bay, and Holyrood. Like the other districts, they utilize a pool of pilots, each of whom is capable of providing service to any of the three ports. The individual ports take advantage of this structure, as each of them can draw on resources from the pool to cover peak periods. An individual port that is not part of a district would have to carry more pilots to cover for these periods at an increased cost to industry. As stated above, the pilots in a district are allocated to the individual ports based on the pilotage requirements in each port.

Providing a quality service in this district is very challenging due to the length of pilotage in an area like Placentia Bay, the variance in the number of assignments from one day to the next, and the extreme weather patterns that occur in the area. When analyzing the service levels with the customers, and in response to their desire for a reduction in interruptions, it was decided that the Authority would target an increase in pilot numbers from 11 to 14 for the district. This increased staffing will be completed in 2017 with the addition of the final apprentice pilot planned at this time.

Without these increases, the Authority anticipates a profit in the Eastern Newfoundland district of less than 1% in 2017 and a loss of 1% in 2018. The proposed increase would result in a 3% profit in 2017 and a 5% profit for 2018 for the district.

St. John's

For St. John's, the Authority is proposing a tariff that would increase pilotage revenue in the port by 4% in 2017 and by 3% in 2018. These increases are required as the trainee pilots move up in class and operating costs increase. The Authority would be increasing the basic, unit, and minimum charges by the proposed tariffs. These increases are expected to maintain the profit level of the port at 3% in 2017 and 4% in 2018. These returns are sufficient to meet the long-term needs for the area, where the Authority has dealt with large variances in activity.

District de l'est de Terre-Neuve

Ce district de l'est de Terre-Neuve est composé de trois ports à pilotage obligatoire, soit St. John's, baie Placentia et Holyrood. Comme c'est le cas pour les autres districts, ce district a recours à un bassin de pilotes, et chacun de ces derniers est en mesure d'assurer des services à n'importe lequel des trois ports. Le fonctionnement en tant que district est avantageux pour chacun des ports, car ceux-ci peuvent puiser dans le bassin de pilote pour faire face aux périodes de pointe. Un port ne faisant pas partie d'un district devrait maintenir en poste un plus grand nombre de pilotes pour composer avec ces périodes, et ce, à un coût accru pour l'industrie. Comme indiqué ci-dessus, les coûts totaux rattachés aux pilotes d'un district sont affectés à chacun des ports en fonction des exigences de pilotage dans chaque port.

Il est très difficile d'offrir un service de qualité dans ce district en raison de la longueur du service de pilotage dans un secteur comme la baie Placentia, de la variation dans le nombre d'affectations d'un jour à l'autre, et des conditions météorologiques extrêmes du secteur. Après l'analyse des niveaux de service avec les clients et en réponse au souhait de ces derniers de réduire les interruptions, il a été décidé que l'Administration viserait l'augmentation du nombre de pilotes, qui passerait de 11 à 14. Cette augmentation du personnel devrait être achevée en 2017 puisque l'ajout du dernier apprenti pilote est prévu à ce moment.

Sans ces augmentations, l'Administration prévoit un profit de moins de 1 % en 2017 et une perte de 1 % en 2018 dans le district de l'est de Terre-Neuve. L'augmentation proposée permettrait au district d'enregistrer un profit de 3 % en 2017 et de 5 % en 2018.

St. John's

Pour St. John's, l'Administration propose un tarif qui permettrait d'augmenter les revenus de pilotage dans le port de 4 % en 2017 et de 3 % en 2018. Ces augmentations sont nécessaires puisque les apprentis pilotes changent de classe et que les coûts d'exploitation augmentent. L'Administration augmenterait donc les droits forfaitaires, unitaires et minimaux du montant des tarifs proposés. Ces augmentations permettraient de maintenir le niveau de profit du port à 3 % en 2017 et à 4 % en 2018. Ces taux de rendement sont suffisants pour répondre aux besoins à long terme du secteur, où l'Administration a dû faire face à des variations considérables en matière d'activité.

The traffic levels in St. John's have large fluctuations, as traffic may spike for short periods and then subside. Business can come to the port on short-term contracts, while regular callers tend to apply for pilotage certificates. The Authority has to be able to provide service during these peak periods while minimizing financial losses during the down periods. The recent increases and targeted profits are intended to cover the additional costs of improved service and allow the Authority to offset projected losses during down years.

Les niveaux de trafic à St. John's subissent d'importantes variations, puisque le trafic peut faire un pic pour de courtes périodes, puis diminuer. Les entreprises peuvent venir au port pour des contrats à court terme, tandis que les utilisateurs réguliers ont tendance à présenter des demandes de certificat de pilotage. L'Administration doit être en mesure de fournir le service pendant ces périodes de pointe tout en minimisant les pertes financières pendant les périodes creuses. Les augmentations récentes et les profits escomptés visent à couvrir les coûts additionnels des services améliorés et à permettre à l'Administration de compenser les pertes prévues pendant les années creuses.

Port tariff statement (Can$)

		2017		2018	
		Without Increase	With Increase	Without Increase	With Increase
St. John's	Revenues	1,337,420	1,383,506	1,338,125	1,430,839
	Profit (loss)	5,863	47,478	(15,106)	59,148

Énoncé des tarifs du port ($ CA)

		2017		2018	
		Sans augmentation	Avec augmentation	Sans augmentation	Avec augmentation
St. John's	Revenus	1 337 420	1 383 506	1 338 125	1 430 839
	Profit (perte)	5 863	47 478	(15 106)	59 148

Holyrood

The port in the district with the least activity is Holyrood. In recent years, the activity in the port has ranged from a high of 39 assignments to a low of 23 assignments. The port has the same tariff rates as St. John's, as they closely share the same resources. Like St. John's, the Authority is proposing a tariff that would increase pilotage revenue in the port by 4% in 2017 and by 3% in 2018. These increases are required as the trainee pilots move up in class and operating costs increase. The Authority would be increasing the basic, unit, and minimum charges by the proposed tariffs.

Holyrood

Dans le district, le port où l'activité est la plus faible est celui de Holyrood. Au cours des dernières années, l'activité du port a varié entre 23 et 39 affectations. Le port a les mêmes taux tarifaires que St. John's puisqu'ils partagent sensiblement les mêmes ressources. Comme pour St. John's, l'Administration propose un tarif qui permettrait d'augmenter les revenus de pilotage du port de 4 % en 2017 et de 3 % en 2018. Ces augmentations sont nécessaires puisque les apprentis pilotes changent de classe et que les coûts d'exploitation augmentent. L'Administration augmenterait donc les droits forfaitaires, unitaires et minimaux du montant des tarifs proposés.

Port tariff statement (Can$)

		2017		2018	
		Without Increase	With Increase	Without Increase	With Increase
Holyrood	Revenues	89,147	91,737	89,235	95,269
	Profit (loss)	(8,893)	(6,303)	(13,369)	(7,335)

Énoncé des tarifs du port ($ CA)

		2017		2018	
		Sans augmentation	Avec augmentation	Sans augmentation	Avec augmentation
Holyrood	Revenus	89 147	91 737	89 235	95 269
	Profit (perte)	(8 893)	(6 303)	(13 369)	(7 335)

Placentia Bay

Placentia Bay is the port in the district with the most activity. The Authority is proposing a tariff that would increase pilotage revenue in the port by 4% in 2017 and by 3% in 2018. The Authority was asked to address service concerns in the area and has responded by increasing pilot numbers in the district. These tariff increases are required as the trainee pilots move up in class and operating costs increase. The Authority would be increasing the basic, unit, and minimum charges by the proposed tariffs. These increases are expected to maintain the profit level of the port at 4% in 2017 and 5% in 2018. This rate of return is sufficient to meet the long-term requirements of the area, where the Authority has invested significantly in new vessels and carries debt for their acquisition.

Baie Placentia

Dans le district, le port où l'activité est la plus élevée est celui de la baie Placentia. L'Administration propose un tarif qui permettrait d'augmenter les revenus de pilotage du port de 4 % en 2017 et de 3 % en 2018. On a demandé à l'Administration de régler les questions relatives au service dans le secteur et elle a répondu en augmentant le nombre de pilotes. Ces augmentations sont nécessaires puisque les apprentis pilotes changent de classe et que les coûts d'exploitation augmentent. L'Administration augmenterait donc les droits forfaitaires, unitaires et minimaux du montant des tarifs proposés. Ces augmentations permettraient de maintenir le niveau de profit du port à 4 % en 2017 et à 5 % en 2018. Ce taux de rendement est adéquat pour remplir les exigences à long terme de l'Administration pour le secteur, où l'Administration a investi considérablement dans de nouveaux bâtiments et traîne encore la dette de leur acquisition.

Port tariff statement (Can$)

		2017		2018	
		Without Increase	With Increase	Without Increase	With Increase
Placentia Bay	Revenues	6,001,860	6,177,448	6,004,880	6,386,847
	Profit (loss)	41,633	217,221	(57,827)	324,139

Énoncé des tarifs du port ($ CA)

		2017		2018	
		Sans augmentation	Avec augmentation	Sans augmentation	Avec augmentation
Baie Placentia	Revenus	6 001 860	6 177 448	6 004 880	6 386 847
	Profit (perte)	41 633	217 221	(57 827)	324 139

Central/Western Newfoundland district

Similar to the other districts, Central/Western Newfoundland encompasses three ports, Humber Arm, Bay of Exploits and Stephenville, which share pilot resources. This district has had a dramatic decrease in assignments due to the decline of the paper industry over the years, and activity has continued to fall. The compulsory ports in this district are served by a complement of three pilots. Due to the large geographic area covered by the pilots (more than 400 km from one extremity to the other), it is impossible

District du centre et de l'ouest de Terre-Neuve

Tout comme d'autres districts, le district du centre et de l'ouest de Terre-Neuve comprend trois ports, c'est-à-dire ceux de Humber Arm, de la baie des Exploits et de Stephenville, qui se partagent les ressources en pilotes. Ce district a connu une diminution spectaculaire du nombre d'affectations, en raison du ralentissement de l'industrie papetière au fil des ans. Le taux d'activité a continué de diminuer. Les ports assujettis au pilotage obligatoire de ce district sont desservis par un effectif de trois pilotes. En

to reduce the number of pilots below the current level without significantly impacting service levels.

Without these increases, the Authority anticipates a loss in the Central/Western Newfoundland district of 16% in 2017 and a loss of 19% in 2018. The proposed increase would leave the district with a 9% loss in 2017 and a 4% loss for 2018.

Humber Arm

Humber Arm has been affected by a decrease in activity, while pilot boat costs have increased. Due to ice conditions in the port, assignments during the winter months require a more robust vessel to break the ice and transport the pilot. The contracted cost of both the regular and winter vessels has increased to a point where the current tariff, at the reduced level of activity, is not sufficient. This tariff change will increase the basic and minimum charges to better reflect the cost of the pilot boat services. For 2017, the basic charge will be increased to $1,000 and the minimum charge will be increased to $2,200. For 2018, the basic charge will be increased to $1,200 and the minimum charge will be increased to $2,400. These increases are expected to leave the area in a loss position as the Authority moves towards an adequate return for the area over several years.

raison de la vaste zone géographique couverte par les pilotes (plus de 400 km d'une extrémité à l'autre), il est impossible de réduire encore le nombre de pilotes sans nuire de façon importante au niveau des services.

Sans ces augmentations, l'Administration prévoit une perte de 16 % en 2017 et de 19 % en 2018 pour le district du centre et de l'ouest de Terre-Neuve. Malgré l'augmentation proposée, le district devrait enregistrer une perte de 9 % en 2017 et de 4 % en 2018.

Humber Arm

Humber Arm a été touché par un ralentissement de l'activité ainsi qu'une augmentation des coûts associés aux bateaux-pilotes. En raison de la condition des glaces dans le port, des bâtiments plus robustes doivent être utilisés pendant l'hiver afin de briser la glace et de transporter le pilote. Les coûts engendrés par l'utilisation des bâtiments habituels et plus robustes ont augmenté à un point tel que le tarif courant n'est plus suffisant en raison de la baisse du niveau d'activité. Ce changement de tarif augmentera les droits forfaitaires et minimaux afin de mieux refléter les coûts liés aux services de bateau-pilote. Pour 2017, les droits forfaitaires seront augmentés à 1 000 $ et les droits minimaux seront augmentés à 2 200 $. Pour 2018, les droits forfaitaires seront augmentés à 1 200 $ et les droits minimaux seront augmentés à 2 400 $. Bien que le secteur soit susceptible d'enregistrer une perte, ces augmentations permettront à l'Administration d'atteindre un rendement adéquat sur plusieurs années.

Port tariff statement (Can$)

		2017		2018	
		Without Increase	With Increase	Without Increase	With Increase
Humber Arm	Revenues	414,731	445,982	414,731	486,105
	Profit (loss)	(102,807)	(71,557)	(116,796)	(45,422)

Énoncé des tarifs du port ($ CA)

		2017		2018	
		Sans augmentation	Avec augmentation	Sans augmentation	Avec augmentation
Humber Arm	Revenus	414 731	445 982	414 731	486 105
	Profit (perte)	(102 807)	71 557	116 796	(45 422)

Bay of Exploits

Activity in the Bay of Exploits has fallen by more than 25% since 2014. The Authority is increasing the tariff by 6% in 2017 and by 6% in 2018, and will be increasing the basic, unit, and minimum charges by the proposed tariffs. These increases are expected to deliver a break-even result in each of these years and put the area on track to achieve an adequate return in 2019 when the surcharge stops.

Baie des Exploits

L'activité du secteur de la baie des Exploits a connu une diminution de plus de 25 % depuis 2014. L'Administration augmente le tarif de 6 % en 2017 et de 6 % en 2018, et augmentera les droits forfaitaires, unitaires et minimaux du montant des tarifs proposés. Grâce à ces augmentations, le port pourrait atteindre un seuil de rentabilité en 2017 et en 2018 ainsi qu'un rendement adéquat en 2019 lors du retrait du droit supplémentaire.

Port tariff statement (Can$)

		2017		2018	
		Without Increase	With Increase	Without Increase	With Increase
Bay of Exploits	Revenues	306,725	323,700	307,686	343,685
	Profit (loss)	(15,539)	1,436	(23,759)	12,240

Énoncé des tarifs du port ($ CA)

		2017		2018	
		Sans augmentation	Avec augmentation	Sans augmentation	Avec augmentation
Baie des Exploits	Revenus	306 725	323 700	307 686	343 685
	Profit (perte)	(15 539)	1 436	(23 759)	12 240

Stephenville

Stephenville is the port in the district with very little activity. The Authority is increasing the tariff by 6% in 2017 and by 6% in 2018, and will be increasing the basic, unit, and minimum charges by the proposed tariffs. These increases are expected to deliver a break-even result in each of these years and put the area on track to achieve an adequate return in 2019 when the surcharge stops.

Stephenville

Dans le district, le port où l'activité est très faible est celui de Stephenville. L'Administration augmente le tarif de 6 % en 2017 et de 6 % en 2018, et augmentera les droits forfaitaires, unitaires et minimaux du montant des tarifs proposés. Grâce à ces augmentations, le port pourrait atteindre un seuil de rentabilité en 2017 et en 2018 ainsi qu'un rendement adéquat en 2019 lors du retrait du droit supplémentaire.

Port tariff statement (Can$)

		2017		2018	
		Without Increase	With Increase	Without Increase	With Increase
Stephenville	Revenues	39,947	42,010	39,947	44,196
	Profit (loss)	(3,519)	(1,456)	(3,567)	682

Énoncé des tarifs du port ($ CA)

		2017		2018	
		Sans augmentation	Avec augmentation	Sans augmentation	Avec augmentation
Stephenville	Revenus	39 947	42 010	39 947	44 196
	Profit (perte)	(3 519)	(1 456)	(3 567)	682

Miramichi

The tariff for the Miramichi district has not been altered in 20 years. The pilots in this area are not employees, and they receive a share of the tariff as payment for their services. Because the rates have been stagnant for 20 years, it is becoming difficult to attract mariners to train as pilots for the compulsory area. Unlike almost every other area, there was never a minimum charge developed for Miramichi. There is currently only one primary customer in the area. The Authority has consulted with this customer and reached an agreement to implement a minimum charge

Miramichi

Le tarif du secteur de Miramichi est demeuré inchangé depuis 20 ans. Les pilotes du secteur ne sont pas des employés et reçoivent plutôt une part du tarif à titre de rémunération pour leurs services. Étant donné que les taux sont demeurés les mêmes pendant 20 ans, il devient difficile d'attirer les marins afin qu'ils suivent une formation de pilote pour la zone de pilotage obligatoire. Contrairement à la plupart des secteurs, aucun droit minimal n'a été établi pour Miramichi. À l'heure actuelle, il existe un seul client principal dans le secteur. L'Administration est

of $2,000 per assignment, beginning in 2017. This is expected to make recruitment of future pilots more effective.

parvenue à une entente avec ce client en vue d'établir un droit minimal de 2 000 $ par affectation à partir de 2017. On estime que cette mesure facilitera l'embauche de nouveaux pilotes.

Port tariff statement (Can$)

		2017		2018	
		Without Increase	With Increase	Without Increase	With Increase
Miramichi	Revenues	15,800	26,717	15,800	26,717
	Profit (loss)	(858)	780	(837)	801

Énoncé des tarifs du port ($ CA)

		2017		2018	
		Sans augmentation	Avec augmentation	Sans augmentation	Avec augmentation
Miramichi	Revenus	15 800	26 717	15 800	26 717
	Profit (perte)	(858)	780	(837)	801

Confederation Bridge

Similar to Miramichi, the Authority is recruiting new pilots to replace a retiring contract pilot for the area. In an attempt to attract additional pilots to train to provide the service in the compulsory area, the Authority is increasing the flat charge meant to cover the cost of the pilot by $100 per assignment. Therefore, the Flat Charge, No Pilot Boat Used, and the Flat Charge, Pilot Boat Used, will both increase by $100 effective in 2017, and by another $100 effective in 2018.

Pont de la Confédération

Tout comme pour Miramichi, l'Administration recrute de nouveaux pilotes pour contrebalancer le départ à la retraite d'un pilote à contrat du secteur. L'Administration augmentera le droit fixe afin de couvrir les coûts associés au pilote de 100 $ par affectation dans le but d'attirer de nouveaux pilotes pour suivre une formation leur permettant de fournir des services dans les zones de pilotage obligatoire. Par conséquent, le droit fixe sans bateau-pilote et le droit fixe avec bateau-pilote augmenteront de 100 $ à partir de 2017 et d'un autre 100 $ à partir de 2018.

Port tariff statement (Can$)

		2017		2018	
		Without Increase	With Increase	Without Increase	With Increase
Confederation Bridge	Revenues	143,720	150,665	143,817	158,053
	Profit (loss)	(9,654)	(8,613)	(10,124)	(7,988)

Énoncé des tarifs du port ($ CA)

		2017		2018	
		Sans augmentation	Avec augmentation	Sans augmentation	Avec augmentation
Pont de la Confédération	Revenus	143 720	150 665	143 817	158 053
	Profit (perte)	(9 654)	(8 613)	(10 124)	(7 988)

Non-compulsory areas

Users in non-compulsory areas are not required to take a pilot, but the Authority attempts to have pilots licensed and available for when they are requested. Pilots in these

Zones de pilotage non obligatoire

Les utilisateurs des zones de pilotage non obligatoire ne sont pas tenus de recourir aux services d'un pilote. Toutefois, l'Administration cherche à ce que des pilotes certifiés

areas are compensated at a percentage of the pilotage revenues. The Authority is increasing these tariffs by 5% in 2017 and by an additional 5% in 2018. The increase will be applied to the minimum, unit, and movage Charges. These increases are intended to ensure that there are pilots willing to do the assignments when desired by a customer.

soient disponibles lorsque requis. Les pilotes de ces zones reçoivent un pourcentage des revenus de pilotage. L'Administration augmente ces tarifs de 5 % en 2017 et d'un autre 5 % en 2018. L'augmentation sera appliquée aux droits minimaux, unitaires et de déplacement. Ces augmentations visent à garantir que des pilotes soient disposés à s'acquitter des affectations à la demande des clients.

Port tariff statement (Can$)

		2017		2018	
		Without Increase	With Increase	Without Increase	With Increase
Non-compulsory	Revenues	265,901	279,196	265,901	293,156
	Profit (loss)	5,203	6,300	5,203	6,700

Énoncé des tarifs du port ($ CA)

		2017		2018	
		Sans augmentation	Avec augmentation	Sans augmentation	Avec augmentation
Non obligatoire	Revenus	265 901	279 196	265 901	293 156
	Profit (perte)	5 203	6 300	5 203	6 700

Summary

The following tables indicate the current charges for a one-way trip and the amendments in the compulsory tariffs. The tables do not include the 1.5% surcharge.

Résumé

Les tableaux qui suivent indiquent les droits en vigueur à l'heure actuelle pour un voyage simple et les modifications aux tarifs de pilotage obligatoire. Les tableaux ne tiennent pas compte du droit supplémentaire de 1,5 %.

Major ports

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Estimated Fuel Charge*	Cost for an Average Size Ship**
Halifax, N.S.	2016	$666	$2.60	$1,479	$666	$91	$2,036
	2017	$699	$2.73	$1,553	$699	$91	$2,133
	2018	$720	$2.81	$1,600	$720	$91	$2,195
	* The fuel charge is based on the latest 2016 average fuel price of $0.698 and 130 litres per trip.						
	** Based on a ship of 492 units for Halifax.						
Strait of Canso, N.S.	2016	$1,153	4.26	$1,580	$900	$187	$3,381
	2017	$1,211	4.47	$1,659	$900	$187	$3,540
	2018	$1,271	4.70	$1,742	$900	$187	$3,708
	* The fuel charge is based on the latest 2016 average fuel price of $0.644 and 290 litres per trip.						
	** Based on a ship of 475 units for the Strait of Canso.						
Placentia Bay, N.L.	2016	$2,315	$5.41	$3,068	$900	$414	$6,294
	2017	$2,408	$5.63	$3,191	$900	$414	$6,529
	2018	$2,480	$5.80	$3,286	$900	$414	$6,713
	* The fuel charge is based on the latest 2016 average fuel price of $0.690 and 600 litres per trip.						
	** Based on a ship of 659 units for Placentia Bay.						

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Estimated Fuel Charge*	Cost for an Average Size Ship**
Saint John, N.B.	2016	$858	$3.98	$1,533	$858	$90	$2,500
	2017	$ 927	$4.30	$1,656	$927	$90	$2,693
	2018	$964	$4.47	$1,722	$964	$90	$2,797
	* The fuel charge is based on the 2016 latest average fuel price of $0.901 and 100 litres per trip.						
	** Based on a ship of 390 units for Saint John.						

Ports principaux

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimum	Frais d'annulation	Estimation des frais de carburant*	Coût pour un bâtiment de taille moyenne**
Halifax (N.-É.)	2016	666 $	2,60 $	1 479 $	666 $	91 $	2 036 $
	2017	699 $	2,73 $	1 553 $	699 $	91 $	2 133 $
	2018	720 $	2,81 $	1 600 $	720 $	91 $	2 195 $
	* Les frais de carburant sont établis en fonction du dernier prix moyen du carburant pour 2016 de 0,698 $ et de 130 litres par voyage.						
	** Établi en fonction d'un bâtiment de 492 unités pour Halifax.						
Détroit de Canso (N.-É.)	2016	1 153 $	4,26 $	1 580 $	900 $	187 $	3 381 $
	2017	1 211 $	4,47 $	1 659 $	900 $	187 $	3 540 $
	2018	1 271 $	4,70 $	1 742 $	900 $	187 $	3 708 $
	* Les frais de carburant sont établis en fonction du dernier prix moyen du carburant pour 2016 de 0,644 $ et de 290 litres par voyage.						
	** Établi en fonction d'un bâtiment de 475 unités pour le détroit de Canso.						
Baie Placentia (T.-N.-L.)	2016	2 315 $	5,41 $	3 068 $	900 $	414 $	6 294 $
	2017	2 408 $	5,63 $	3 191 $	900 $	414 $	6 529 $
	2018	2 480 $	5,80 $	3 286 $	900 $	414 $	6 713 $
	* Les frais de carburant sont établis en fonction du dernier prix moyen du carburant pour 2016 de 0,690 $ et de 600 litres par voyage.						
	** Établi en fonction d'un bâtiment de 659 unités pour la baie Placentia.						
Saint John (N.-B.)	2016	858 $	3,98 $	1 533 $	858 $	90 $	2 500 $
	2017	927 $	4,30 $	1 656 $	927 $	90 $	2 693 $
	2018	964 $	4,47 $	1 722 $	964 $	90 $	2 797 $
	* Les frais de carburant sont établis en fonction du dernier prix moyen du carburant pour 2016 de 0,901 $ et de 100 litres par voyage.						
	** Établi en fonction d'un bâtiment de 390 unités pour Saint John.						

Other ports

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Estimated Fuel Charge*	Cost for an Average Size Ship**
Sydney, N.S.	2016	$1,103	$6.58	$2,263	$900	$ -	$3,149
	2017	$1,136	$6.78	$2,331	$900	$70	$3,314
	2018	$1,170	$6.98	$2,401	$900	$70	$3,411
	* The fuel charge is based on the latest 2016 average fuel price of $0.644 and 108 litres per trip.						
	** Based on a ship of 311 units for Sydney.						
Bras D'Or, N.S.	2016	$1,882	$11.69	$2,641	$900	$ -	$4,606
	2017	$1,976	$12.27	$2,773	$900	$70	$4,906
	2018	$ 2,075	$12.89	$2,912	$900	$70	$5,148
	* The fuel charge is based on the latest 2016 average fuel price of $0.644 and 108 litres per trip.						
	** Based on a ship of 233 units for Bras D'Or.						
St. John's, N.L.	2016	$671	$6.59	$2,081	$671	$ -	$2,081
	2017	$698	$6.85	$2,164	$698	$ -	$2,164
	2018	$719	$7.06	$2,229	$719	$ -	$2,229
	** Based on a ship of 108 units for St. John's.						
Holyrood, N.L.	2016	$671	$6.59	$2,081	$671	$ -	$2,661
	2017	$698	$6.85	$2,164	$698	$ -	$2,768
	2018	$719	$7.06	$2,229	$719	$ -	$2,851
	** Based on a ship of 302 units for Holyrood.						
Bay of Exploits, NL	2016	$1,011	$10.64	$2,074	$900	$ -	$2,384
	2017	$1,072	$11.28	$2,198	$900	$ -	$2,527
	2018	$1,136	$11.96	$2,330	$900	$ -	$2,678
	** Based on a ship of 129 units for the Bay of Exploits.						
Humber Arm, N.L.	2016	$757	$10.26	$1,960	$757	$ -	$2,491
	2017	$1,000	$10.26	$2,200	$900	$ -	$2,734
	2018	$1,200	$10.26	$2,400	$900	$ -	$2,934
	** Based on a ship of 169 units for Humber Arm.						
Stephenville, N.L.	2016	$925	$9.74	$1,898	$900	$ -	$1,889
	2017	$981	$10.32	$2,012	$900	$ -	$2,003
	2018	$1,039	$10.94	$2,133	$900	$ -	$2,123
	** Based on a ship of 99 units for Stephenville.						
Miramichi, N.B.	2016	$543	$6.06	$ -	$543	$ -	$1,040
	2017	$543	$6.06	$2,000	$543	$ -	$2,000
	** Based on a ship of 82 units for Miramichi.						
Other non-compulsory areas	2016	$ -	$4.02	$469	$469	$ -	$1,146
	2017	$ -	$4.22	$492	$492	$ -	$1,203
	2018	$ -	$4.43	$517	$517	$ -	$1,263
	** Based on a ship of 285 units for the non-compulsory areas.						

Autres ports

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimum	Frais d'annulation	Estimation des frais de carburant*	Coût pour un bâtiment de taille moyenne**
Sydney (N.-É.)	2016	1 103 $	6,58 $	2 263 $	900 $	- $	3 149 $
	2017	1 136 $	6,78 $	2 331 $	900 $	70 $	3 314 $
	2018	1 170 $	6,98 $	2 401 $	900 $	70 $	3 411 $
	* Les frais de carburant sont établis en fonction du dernier prix moyen du carburant pour 2016 de 0,644 $ et de 108 litres par voyage.						
	** Établi en fonction d'un bâtiment de 311 unités pour Sydney.						
Bras d'Or (N.-É.)	2016	1 882 $	11,69 $	2 641 $	900 $	- $	4 606 $
	2017	1 976 $	12,27 $	2 773 $	900 $	70 $	4 906 $
	2018	2 075 $	12,89 $	2 912 $	900 $	70 $	5 148 $
	* Les frais de carburant sont établis en fonction du dernier prix moyen du carburant pour 2016 de 0,644 $ et de 108 litres par voyage.						
	** Établi en fonction d'un bâtiment de 233 unités pour le Bras d'Or.						
St. John's (T.-N.-L.)	2016	671 $	6,59 $	2 081 $	671 $	- $	2 081 $
	2017	698 $	6,85 $	2 164 $	698 $	- $	2 164 $
	2018	719 $	7,06 $	2 229 $	719 $	- $	2 229 $
	** Établi en fonction d'un bâtiment de 108 unités pour St. John's.						
Holyrood (T.-N.-L.)	2016	671 $	6,59 $	2 081 $	671 $	- $	2 661 $
	2017	698 $	6,85 $	2 164 $	698 $	- $	2 768 $
	2018	719 $	7,06 $	2 229 $	719 $	- $	2 851 $
	** Établi en fonction d'un bâtiment de 302 unités pour Holyrood.						
Baie des Exploits (T.-N.-L.)	2016	1 011 $	10,64 $	2 074 $	900 $	- $	2 384 $
	2017	1 072 $	11,28 $	2 198 $	900 $	- $	2 527 $
	2018	1 136 $	11,96 $	2 330 $	900 $	- $	2 678 $
	** Établi en fonction d'un bâtiment de 129 unités pour la baie des Exploits.						
Humber Arm (T.-N.-L.)	2016	757 $	10,26 $	1 960 $	757 $	- $	2 491 $
	2017	1 000 $	10,26 $	2 200 $	900 $	- $	2 734 $
	2018	1 200 $	10,26 $	2 400 $	900 $	- $	2 934 $
	** Établi en fonction d'un bâtiment de 169 unités pour Humber Arm.						
Stephenville (T.-N.-L.)	2016	925 $	9,74 $	1 898 $	900 $	- $	1 889 $
	2017	981 $	10,32 $	2 012 $	900 $	- $	2 003 $
	2018	1 039 $	10,94 $	2 133 $	900 $	- $	2 123 $
	** Établi en fonction d'un bâtiment de 99 unités pour Stephenville.						
Miramichi (N.-B.)	2016	543 $	6,06 $	- $	543 $	- $	1 040 $
	2017	543 $	6,06 $	2 000 $	543 $	- $	2 000 $
	** Établi en fonction d'un bâtiment de 82 unités pour Miramichi.						
Autres zones de pilotage non obligatoire	2016	- $	4,02 $	469 $	469 $	- $	1 146 $
	2017	- $	4,22 $	492 $	492 $	- $	1 203 $
	2018	- $	4,43 $	517 $	517 $	- $	1 263 $
	** Établi en fonction d'un bâtiment de 285 unités pour les autres zones de pilotage non obligatoire.						

Confederation Bridge

		Flat Charge No Boat		Flat Charge With Boat	Cancellation Charge		Cost for an Average Size Ship**
Confederation Bridge, P.E.I.	2016	$ 500		$ 1,300	$ 500	$ -	$ 1,300
	2017	$ 600		$ 1,400	$ 600	$ -	$ 1,400
	2018	$ 700		$ 1,500	$ 700	$ -	$ 1,500

Pont de la Confédération

		Droit fixe sans bateau		Droit fixe avec bateau	Frais d'annulation		Coût pour un bâtiment de taille moyenne**
Pont de la Confédération (Î.-P.-É.)	2016	500 $		1 300 $	500 $	- $	1 300 $
	2017	600 $		1 400 $	600 $	- $	1 400 $
	2016	700 $		1 500 $	700 $	- $	1 500 $

Implementation, enforcement and service standards

Section 45 of the *Pilotage Act* provides an enforcement mechanism for these Regulations in that a Pilotage Authority can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid. Section 48 of the *Pilotage Act* stipulates that every person who fails to comply with the Act or regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding $5,000.

Contact

Captain Sean Griffiths
Chief Executive Officer
Atlantic Pilotage Authority
Cogswell Tower, Suite 910
2000 Barrington Street
Halifax, Nova Scotia
B3J 3K1
Telephone: 902-426-2550
Fax: 902-426-4004

Mise en œuvre, application et normes de service

L'article 45 de la *Loi sur le pilotage* prévoit un mécanisme pour l'application de ce Règlement. En effet, l'Administration peut aviser un agent des douanes de service dans un port canadien de ne pas donner congé à un bâtiment lorsque des droits de pilotage exigibles sont impayés. L'article 48 de la *Loi sur le pilotage* prévoit que quiconque contrevient à la Loi ou aux règlements connexes commet une infraction et est exposé à une amende maximale de 5 000 $ par procédure sommaire.

Personne-ressource

Capitaine Sean Griffiths
Premier dirigeant
Administration de pilotage de l'Atlantique
Tour Cogswell, pièce 910
2000, rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3K1
Téléphone : 902-426-2550
Télécopieur : 902-426-4004

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 34(1)[a] of the *Pilotage Act*[b], that the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 33(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 34(1)[a] de la *Loi sur le pilotage*[b], que l'Administration de pilotage de l'Atlantique, en vertu du paragraphe 33(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*, ci-après.

[a] S.C. 1998, c. 10, s. 150
[b] R.S., c. P-14

[a] L.C. 1998, ch. 10, art. 150
[b] L.R., ch. P-14

Interested persons who have reason to believe that any charge in the proposed Regulations is prejudicial to the public interest, including the public interest that is consistent with the national transportation policy set out in section 5[c] of the *Canada Transportation Act*[d] may file a notice of objection setting out the grounds for the objection with the Canadian Transportation Agency within 30 days after the date of publication of this notice. The notice of objection must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Canadian Transportation Agency, Ottawa, Ontario K1A 0N9. The notice of objection must also be filed with the Minister of Transport and the Atlantic Pilotage Authority in accordance with subsection 34(3)[e] of the *Pilotage Act*[b].

Halifax, November 18, 2016

Captain Sean Griffiths
Chief Executive Officer,
Atlantic Pilotage Authority

Les intéressés qui ont des raisons de croire qu'un droit figurant dans le projet de règlement nuit à l'intérêt public, notamment l'intérêt public qui est compatible avec la politique nationale des transports énoncée à l'article 5[c] de la *Loi sur les transports au Canada*[d], peuvent déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada 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 l'Office des transports du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N9. L'avis d'opposition doit également être fourni au ministre des Transports et à l'Administration de pilotage de l'Atlantique, conformément au paragraphe 34(3)[e] de la *Loi sur le pilotage*[b].

Halifax, le 18 novembre 2016

Le premier dirigeant de l'Administration de pilotage de l'Atlantique
Capitaine Sean Griffiths

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996

Amendments

1 The portion of item 1 of Schedule 2 to the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*[1] in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	Minimum Charge ($)
1	2,000.00

2 The portion of items 3 to 12 of Schedule 2 to the Regulations in columns 2 to 6 is replaced by the following:

	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6
Item	Minimum Charge ($)	Unit Charge ($/pilotage unit)	Basic Charge ($)	Pilot Boat Replacement Surcharge ($)	Budgeted Fuel Consumption (litres)
3	2,198.00	11.28	1,072.00	n/a	n/a
4	2,164.00	6.85	698.00	n/a	n/a

[b] R.S., c. P-14
[c] S.C. 2007, c. 19, s. 2
[d] S.C. 1996, c. 10
[e] S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)
[1] SOR/95-586

Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996

Modifications

1 Le passage de l'article 1 de l'annexe 2 du *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*[1] figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	Droit minimum ($)
1	2 000,00

2 Le passage des articles 3 à 12 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 6 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Article	Droit minimum ($)	Droit unitaire ($/unité de pilotage)	Droit de base ($)	Surtaxe pour remplacement du bateau-pilote ($)	Consommation de carburant prévue (litres)
3	2 198,00	11,28	1 072,00	s.o.	s.o.
4	2 164,00	6,85	698,00	s.o.	s.o.

[b] L.R., ch. P-14
[c] L.C. 2007, ch. 19, art. 2
[d] L.C. 1996, ch. 10
[e] L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)
[1] DORS/95-586

Item	Column 2 Minimum Charge ($)	Column 3 Unit Charge ($/pilotage unit)	Column 4 Basic Charge ($)	Column 5 Pilot Boat Replacement Surcharge ($)	Column 6 Budgeted Fuel Consumption (litres)
5	2,200.00	10.26	1,000.00	n/a	n/a
6	3,191.00	5.63	2,408.00	n/a	600
7	2,164.00	6.85	698.00	n/a	n/a
8	2,012.00	10.32	981.00	n/a	n/a
9	2,331.00	6.78	1,136.00	n/a	108
10	2,773.00	12.27	1,976.00	n/a	108
11	1,659.00	4.47	1,211.00	n/a	290
12	1,553.00	2.73	699.00	n/a	130

Article	Colonne 2 Droit minimum ($)	Colonne 3 Droit unitaire ($/unité de pilotage)	Colonne 4 Droit forfaitaire ($)	Colonne 5 Droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote ($)	Colonne 6 Consommation de carburant budgétisée (litres)
3	2 198,00	11,28	1 072,00	S/O	S/O
4	2 164,00	6,85	698,00	S/O	S/O
5	2 200,00	10,26	1 000,00	S/O	S/O
6	3 191,00	5,63	2 408,00	S/O	600
7	2 164,00	6,85	698,00	S/O	S/O
8	2 012,00	10,32	981,00	S/O	S/O
9	2 331,00	6,78	1 136,00	S/O	108
10	2 773,00	12,27	1 976,00	S/O	108
11	1 659,00	4,47	1 211,00	S/O	290
12	1 553,00	2,73	699,00	S/O	130

3 The portion of items 3 to 12 of Schedule 2 to the Regulations in columns 2 to 4 is replaced by the following:

Item	Column 2 Minimum Charge ($)	Column 3 Unit Charge ($/pilotage unit)	Column 4 Basic Charge ($)
3	2,330.00	11.96	1,136.00
4	2,229.00	7.06	719.00
5	2,400.00	10.26	1,200.00
6	3,286.00	5.80	2,480.00
7	2,229.00	7.06	719.00
8	2,133.00	10,94	1,039.00
9	2,401.00	6.98	1,170.00
10	2,912.00	12.89	2,075.00
11	1,742.00	4.70	1,271.00
12	1,600.00	2.81	720.00

3 Le passage des articles 3 à 12 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 4 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 2 Droit minimum ($)	Colonne 3 Droit unitaire ($/unité de pilotage)	Colonne 4 Droit forfaitaire ($)
3	2 330,00	11,96	1 136,00
4	2 229,00	7,06	719,00
5	2 400,00	10,26	1 200,00
6	3 286,00	5,80	2 480,00
7	2 229,00	7,06	719,00
8	2 133,00	10,94	1 039,00
9	2 401,00	6,98	1 170,00
10	2 912,00	12,89	2 075,00
11	1 742,00	4,70	1 271,00
12	1 600,00	2,81	720,00

4 The portion of items 1 to 3 of Schedule 3 to the Regulations in columns 2 to 6 is replaced by the following:

4 Le passage des articles 1 à 3 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 6 est remplacé par ce qui suit :

Item	Column 2 Flat Charge, No Pilot Boat Used ($)	Column 3 Flat Charge, Pilot Boat Used ($)	Column 4 Unit Charge ($/pilotage unit)	Column 5 Basic Charge ($)	Column 6 Budgeted Fuel Consumption (litres)
1	n/a	n/a	10.12	1,629.00	108
2	n/a	1,927.00	n/a	n/a	290
3	600.00	1,400.00	n/a	n/a	n/a

Article	Colonne 2 Droit fixe sans bateau-pilote ($)	Colonne 3 Droit fixe avec bateau-pilote ($)	Colonne 4 Droit unitaire ($/unité de pilotage)	Colonne 5 Droit forfaitaire ($)	Colonne 6 Consommation de carburant budgétisée (litres)
1	S/O	S/O	10,12	1 629,00	108
2	S/O	1 927,00	S/O	S/O	290
3	600,00	1 400,00	S/O	S/O	S/O

5 The portion of items 1 to 3 of Schedule 3 to the Regulations in columns 2 to 5 is replaced by the following:

5 Le passage des articles 1 à 3 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 5 est remplacé par ce qui suit :

Item	Column 2 Flat Charge, No Pilot Boat Used ($)	Column 3 Flat Charge, Pilot Boat Used ($)	Column 4 Unit Charge ($/pilotage unit)	Column 5 Basic Charge ($)
1	n/a	n/a	10.63	1,710.00
2	n/a	2,023.00	n/a	n/a
3	700.00	1,500.00	n/a	n/a

Article	Colonne 2 Droit fixe sans bateau-pilote ($)	Colonne 3 Droit fixe avec bateau-pilote ($)	Colonne 4 Droit unitaire ($/unité de pilotage)	Colonne 5 Droit forfaitaire ($)
1	S/O	S/O	10,63	1 710,00
2	S/O	2 023,00	S/O	S/O
3	700,00	1 500,00	S/O	S/O

6 The portion of items 3 to 12 of Schedule 4 to the Regulations in columns 3 to 9 is replaced by the following:

6 Le passage des articles 3 à 12 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 9 est remplacé par ce qui suit :

Item	Column 3 Minimum Charge ($)	Column 4 Unit Charge, No Pilot Boat Used ($/pilotage unit)	Column 5 Basic Charge, No Pilot Boat Used ($)	Column 6 Unit Charge, Pilot Boat Used ($/pilotage unit)	Column 7 Basic Charge, Pilot Boat Used ($)	Column 8 Pilot Boat Replacement Surcharge ($)	Column 9 Budgeted Fuel Consumption (litres)
3	1,978.00	9.02	858.00	10.15	965.00	n/a	n/a
4	1,948.00	5.48	558.00	6.17	628.00	n/a	n/a
5	1,980.00	8.21	800.00	9.24	900.00	n/a	n/a

Item	Column 3 Minimum Charge ($)	Column 4 Unit Charge, No Pilot Boat Used ($/pilotage unit)	Column 5 Basic Charge, No Pilot Boat Used ($)	Column 6 Unit Charge, Pilot Boat Used ($/pilotage unit)	Column 7 Basic Charge, Pilot Boat Used ($)	Column 8 Pilot Boat Replacement Surcharge ($)	Column 9 Budgeted Fuel Consumption (litres)
6							
	1,596.00	2.82	1,204.00	n/a	n/a	n/a	n/a
	2,872.00	4.50	1,926.00	5.07	2,167.00	n/a	600
7	1,948.00	5.48	558.00	6.17	628.00	n/a	n/a
8	1,811.00	8.26	785.00	9.29	883.00	n/a	n/a
9	2,098.00	5.42	909.00	6.10	1,022.00	n/a	108
10	2,496.00	9.82	1,581.00	11.04	1,778.00	n/a	108
11	1,493.00	3.58	969.00	4.02	1,090.00	n/a	290
12	1,398.00	2.18	559.00	2.46	629.00	n/a	130

Article	Colonne 3 Droit minimum ($)	Colonne 4 Droit unitaire sans bateau-pilote ($/unité de pilotage)	Colonne 5 Droit forfaitaire sans bateau-pilote ($)	Colonne 6 Droit unitaire avec bateau-pilote ($/unité de pilotage)	Colonne 7 Droit forfaitaire avec bateau-pilote ($)	Colonne 8 Droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote ($)	Colonne 9 Consommation de carburant budgétisée (litres)
3	1 978,00	9,02	858,00	10,15	965,00	S/O	S/O
4	1 948,00	5,48	558,00	6,17	628,00	S/O	S/O
5	1 980,00	8,21	800,00	9,24	900,00	S/O	S/O
6							
	1 596,00	2,82	1 204,00	S/O	S/O	S/O	S/O
	2 872,00	4,50	1 926,00	5,07	2 167,00	S/O	600
7	1 948,00	5,48	558,00	6,17	628,00	S/O	S/O
8	1 811,00	8,26	785,00	9,29	883,00	S/O	S/O
9	2 098,00	5,42	909,00	6,10	1 022,00	S/O	108
10	2 496,00	9,82	1 581,00	11,04	1 778,00	S/O	108
11	1 493,00	3,58	969,00	4,02	1 090,00	S/O	290
12	1 398,00	2,18	559,00	2,46	629,00	S/O	130

7 The portion of items 3 to 12 of Schedule 4 to the Regulations in columns 3 to 7 is replaced by the following:

7 Le passage des articles 3 à 12 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 7 est remplacé par ce qui suit :

Item	Column 3 Minimum Charge ($)	Column 4 Unit Charge, No Pilot Boat Used ($/pilotage unit)	Column 5 Basic Charge, No Pilot Boat Used ($)	Column 6 Unit Charge, Pilot Boat Used ($/pilotage unit)	Column 7 Basic Charge, Pilot Boat Used ($)
3	2,097.00	9.57	909.00	10.76	1,022.00
4	2,006.00	5.65	575.00	6.35	647.00
5	2,160.00	8.21	960.00	9.24	1,080.00

Item	Column 3 Minimum Charge ($)	Column 4 Unit Charge, No Pilot Boat Used ($/pilotage unit)	Column 5 Basic Charge, No Pilot Boat Used ($)	Column 6 Unit Charge, Pilot Boat Used ($/pilotage unit)	Column 7 Basic Charge, Pilot Boat Used ($)
6					
	1,643.00	2.90	1,240.00	n/a	n/a
	2,957.00	4.64	1,984.00	5.22	2,232.00
7	2,006.00	5.65	575.00	6.35	647.00
8	1,920.00	8.75	831.00	9.85	935.00
9	2,161.00	5.58	936.00	6.28	1,053.00
10	2,621.00	10.31	1,660.00	11.60	1,868.00
11	1,568.00	3.76	1,017.00	4.23	1,144.00
12	1,440.00	2.25	576.00	2.53	648.00

Article	Colonne 3 Droit minimum ($)	Colonne 4 Droit unitaire sans bateau-pilote ($/unité de pilotage)	Colonne 5 Droit forfaitaire sans bateau-pilote ($)	Colonne 6 Droit unitaire avec bateau-pilote ($/unité de pilotage)	Colonne 7 Droit forfaitaire avec bateau-pilote ($)
3	2 097,00	9,57	909,00	10,76	1 022,00
4	2 006,00	5,65	575,00	6,35	647,00
5	2 160,00	8,21	960,00	9,24	1 080,00
6					
	1 643,00	2,90	1 240,00	S/O	S/O
	2 957,00	4,64	1 984,00	5,22	2 232,00
7	2 006,00	5,65	575,00	6,35	647,00
8	1 920,00	8,75	831,00	9,85	935,00
9	2 161,00	5,58	936,00	6,28	1 053,00
10	2 621,00	10,31	1 660,00	11,60	1 868,00
11	1 568,00	3,76	1 017,00	4,23	1 144,00
12	1 440,00	2,25	576,00	2,53	648,00

8 The portion of items 1 to 4 of Schedule 5 to the Regulations in columns 2 to 5 is replaced by the following:

8 Le passage des articles 1 à 4 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 5 est remplacé par ce qui suit :

Item	Column 2 Flat Charge ($)	Column 3 Minimum Charge ($)	Column 4 Unit Charge ($/pilotage unit)	Column 5 Basic Charge ($)
1	n/a	1,656.00	4.30	927.00
2	n/a	1,490.00	3.87	834.00
3	n/a	1,490.00	3.44	742.00
4	1,248.00	n/a	n/a	n/a

Article	Colonne 2 Droit fixe ($)	Colonne 3 Droit minimum ($)	Colonne 4 Droit unitaire ($/unité de pilotage)	Colonne 5 Droit forfaitaire ($)
1	S/O	1 656,00	4,30	927,00
2	S/O	1 490,00	3,87	834,00
3	S/O	1 490,00	3,44	742,00
4	1 248,00	S/O	S/O	S/O

9 The portion of items 1 to 4 of Schedule 5 to the Regulations in columns 2 to 5 is replaced by the following:

9 Le passage des articles 1 à 4 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 5 est remplacé par ce qui suit :

Item	Column 2 Flat Charge ($)	Column 3 Minimum Charge ($)	Column 4 Unit Charge ($/pilotage unit)	Column 5 Basic Charge ($)
1	n/a	1,722.00	4.47	964.00
2	n/a	1,550.00	4.02	868.00
3	n/a	1,550.00	3.58	771.00
4	1,298.00	n/a	n/a	n/a

Article	Colonne 2 Droit fixe ($)	Colonne 3 Droit minimum ($)	Colonne 4 Droit unitaire ($/unité de pilotage)	Colonne 5 Droit forfaitaire ($)
1	S/O	1 722,00	4,47	964,00
2	S/O	1 550,00	4,02	868,00
3	S/O	1 550,00	3,58	771,00
4	1 298,00	S/O	S/O	S/O

10 The portion of item 1 of Schedule 6 to the Regulations in columns 2 to 4 is replaced by the following:

10 Le passage de l'article 1 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 4 est remplacé par ce qui suit :

Item	Column 2 Minimum Charge, One-way Trip ($)	Column 3 Unit Charge, One-way Trip ($/pilotage unit)	Column 4 Movage Charge ($)
1	492.00	4.22	306.00

Article	Colonne 2 Droit minimum, voyage simple ($)	Colonne 3 Droit unitaire, voyage simple ($/unité de pilotage)	Colonne 4 Droit pour un déplacement ($)
1	492,00	4,22	306,00

11 The portion of item 1 of Schedule 6 to the Regulations in columns 2 to 4 is replaced by the following:

11 Le passage de l'article 1 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 4 est remplacé par ce qui suit :

Item	Column 2 Minimum Charge, One-way Trip ($)	Column 3 Unit Charge, One-way Trip ($/pilotage unit)	Column 4 Movage Charge ($)
1	517.00	4.43	321.00

Article	Colonne 2 Droit minimum, voyage simple ($)	Colonne 3 Droit unitaire, voyage simple ($/unité de pilotage)	Colonne 4 Droit pour un déplacement ($)
1	517,00	4,43	321,00

Coming into Force

12 (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on January 1, 2017, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

(2) Sections 3, 5, 7, 9 and 11 come into force on January 1, 2018.

[49-1-o]

Entrée en vigueur

12 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur le 1er janvier 2017 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

(2) Les articles 3, 5, 7, 9 et 11 entrent en vigueur le 1er janvier 2018.

[49-1-o]

Regulations Amending the Health of Animals Regulations

Statutory authority
Health of Animals Act

Sponsoring agency
Canadian Food Inspection Agency

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations.*)

Executive summary

Issues: The current provisions of the *Health of Animals Regulations* (HAR or the Regulations) dealing with the transportation of animals do not reflect current science regarding the care and handling of animals, do not align with the standards of Canada's international trading partners, and are not aligned with the World Organisation for Animal Health (OIE) welfare standards for animals transported by land, air, and sea. This leads to a continuing risk that animals will suffer during transportation.

Description: The HAR would be amended to

- Provide clarification by adding definitions (for example definitions for compromised and unfit animals) and establishing clear requirements for regulated parties to better understand what is expected of them;
- Improve animal welfare and reduce risk of suffering during transportation by establishing clear and science-informed requirements that better reflect animals' needs and current industry practices;
- Better align with the standards of Canada's international trading partners and the OIE animal welfare standards for animals transported by land, air, and sea; and
- Remove obsolete or unnecessary requirements to reduce the burden on the industry.

Cost-benefit statement: It is anticipated that a small portion of commercial carriers that transport animals

Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux

Fondement législatif
Loi sur la santé des animaux

Organisme responsable
Agence canadienne d'inspection des aliments

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.*)

Résumé

Enjeux : Les dispositions actuelles du *Règlement sur la santé des animaux* (RSA ou le Règlement) traitant du transport des animaux ne sont pas fondées sur les plus récentes données scientifiques concernant les soins et la manipulation des animaux, ne correspondent pas aux normes des partenaires commerciaux internationaux du Canada et ne sont pas compatibles avec les normes de l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE) visant le bien-être des animaux transportés par voie aérienne, maritime ou terrestre. Par conséquent, il existe un risque que les animaux souffrent durant le transport.

Description : Le RSA serait modifié pour :

- Fournir des précisions en ajoutant des définitions (par exemple pour les termes « fragilisé » et « inapte ») et en établissant des exigences précises pour aider les parties réglementées à mieux comprendre ce que l'on attend d'elles;
- Améliorer le bien-être des animaux et réduire le risque de souffrances durant le transport en établissant des exigences précises basées sur l'état de la science qui tiennent compte des besoins des animaux et des pratiques actuelles de l'industrie;
- Mieux harmoniser les dispositions avec les normes des partenaires commerciaux internationaux du Canada et les normes de l'OIE visant le bien-être des animaux transportés par voie aérienne, maritime ou terrestre;
- Supprimer les exigences inutiles ou désuètes afin de réduire le fardeau pour l'industrie.

Énoncé des coûts et avantages : Il est prévu qu'une petite partie des transporteurs commerciaux qui

by land would bear additional costs, as an estimated 98% of all shipments are already in compliance with the proposed amendments. Some processors in the poultry industry may experience incremental costs associated with changes in management practices, but will realize cost savings in relation to the benefits resulting from these changes. The present value of the total industry costs is estimated to be approximately $3.9 million.

In addition to improving animal welfare, the proposed amendments would reduce transport losses and improve marketability and product quality, leading to benefits for consumers.

"One-for-One" Rule and small business lens: The "One-for-One" Rule would apply to the proposed amendments. The total administrative cost increase is estimated to have an annualized value of approximately $320,000. The small business lens would also apply. The total cost savings of the flexible option for small business is estimated to have an annualized value of approximately $87,000.

Domestic and international coordination and co-operation: Protecting animal welfare in Canada is a shared responsibility between federal, provincial and territorial governments, producers, transporters, processors, retailers, and many other stakeholders.

The proposed amendments to the HAR would significantly improve alignment with the OIE animal welfare standards for animals transported by land, air and sea. Furthermore, based on a comparative review conducted by the Canadian Food Inspection Agency (CFIA), the proposals respecting feed, water and rest would align Canada's regulatory outcomes more closely with those of its trading partners, such as New Zealand, Australia, the United States, and the European Union (EU).

transportent des animaux par voie terrestre engagerait des coûts additionnels, puisque environ 98 % de tous les envois sont déjà en conformité avec les modifications proposées. Certains transformateurs dans l'industrie de la volaille pourraient engager des coûts supplémentaires en raison des modifications apportées aux pratiques de gestion, mais réaliser des économies en raison des avantages découlant de ces modifications. La valeur actualisée des coûts totaux pour l'industrie serait d'environ 3,9 millions de dollars.

En plus d'améliorer le bien-être des animaux, les modifications proposées permettraient de réduire les pertes en cours de transport et d'améliorer les possibilités de commercialisation et la qualité marchande des produits, ce qui entraînerait des avantages pour les consommateurs.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » s'appliquerait aux modifications proposées. La valeur annualisée de l'augmentation des coûts administratifs serait d'environ 320 000 $. La lentille des petites entreprises s'appliquerait également. La valeur annualisée des économies de coûts totales pour les petites entreprises découlant de l'option flexible serait d'environ 87 000 $.

Coordination et collaboration à l'échelle nationale et internationale : La protection du bien-être des animaux au Canada est une responsabilité partagée entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, les producteurs, les transporteurs, les transformateurs, les détaillants et de nombreux autres intervenants.

Les modifications proposées au RSA permettraient d'accroître considérablement l'harmonisation avec les normes de l'OIE visant le bien-être des animaux transportés par voie aérienne, maritime ou terrestre. De plus, selon une étude comparative effectuée par l'Association canadienne d'inspection des aliments (ACIA), les propositions relatives à l'alimentation, à l'abreuvement et au repos harmoniseraient davantage les résultats en matière de réglementation du Canada avec ceux des partenaires commerciaux, comme la Nouvelle-Zélande, l'Australie, les États-Unis et l'Union européenne (UE).

Background

Animals are valued by people for social, cultural, economic and emotional reasons. They provide food, fibre, and companionship; are used in sport, recreation, education, and scientific study; and have increasing importance as aesthetic assets in their own right.

Contexte

Les humains apprécient les animaux pour des raisons sociales, culturelles, économiques et émotionnelles. Ils les utilisent comme source de nourriture et de fibres ou comme animaux de compagnie. Ils se servent aussi d'animaux dans les domaines du sport, des loisirs, de l'enseignement et des études scientifiques, et la valeur esthétique intrinsèque des animaux gagne en importance.

Canadians strongly support animal-handling processes that allow animals to express normal behaviours and do not result in animal pain, injury, or ill health.[1] Good animal welfare practices contribute to reduced food safety risks and increased environmental sustainability by reducing the risk of disease.[2] Similarly, poor animal welfare practices can contribute to economic losses.[3]

The transportation of animals in Canada is a complex and wide-ranging activity carried out by a diverse set of stakeholders. Humane transportation of animals is a shared responsibility between several partners, including owners, producers, buyers, sellers, auction markets, assembly points, abattoirs, and transporters. Businesses range from small operators that move one animal to vertically integrated systems that transport multiple animals over short and long distances. It is estimated that 700 million animals are transported per year in Canada.

Transportation is an unfamiliar event for animals that can cause significant anxiety.[4] Poor welfare leads to increased physiological and psychological stress, which in turn can lead to increased susceptibility to disease among animals and increased shedding of pathogens due to increased intestinal motility. This poses a risk to human and animal health.[5]

Animals are transported, sometimes for long distances, for many reasons, including breeding, shows, feeding, sale, and slaughter. The continual consolidation of growing and finishing operations in the Canadian agriculture sector, as well as processing plants, has contributed to an increase in the distances animals are transported to reach production points. For example, the number of federal facilities processing beef decreased from 400 in 1976 to 30 in 2015. Similar consolidation has occurred at the farm

Les Canadiens appuient fortement les processus de manipulation qui permettent aux animaux d'exprimer des comportements naturels et ne causent pas de douleur, de blessures ou de problèmes de santé chez les animaux[1]. Les pratiques favorables au bien-être des animaux contribuent à réduire les risques pour la salubrité des aliments et à augmenter la durabilité de l'environnement en réduisant le risque de maladie[2]. De même, les pratiques déficientes sur le plan du bien-être des animaux peuvent contribuer à des pertes économiques[3].

Au Canada, le transport des animaux est une activité complexe et de grande portée effectuée par un ensemble diversifié d'intervenants. Le transport sans cruauté des animaux est une responsabilité partagée entre plusieurs partenaires, dont les propriétaires, les producteurs, les acheteurs, les vendeurs, les marchés aux enchères, les points de rassemblement, les abattoirs et les transporteurs. Les entreprises vont des petits exploitants qui ne déplacent qu'un seul animal aux systèmes intégrés sur le plan vertical qui déplacent plusieurs animaux sur de courtes et de longues distances. On estime que 700 millions d'animaux sont transportés par année au Canada.

Les animaux ne sont pas habitués au transport, ce qui peut susciter beaucoup d'anxiété[4]. Lorsque le bien-être est compromis, le stress physiologique et psychologique augmente, entraînant ainsi une plus grande vulnérabilité aux maladies ainsi que l'excrétion accrue des agents pathogènes en raison de la motilité intestinale accrue. Cela pose un risque pour la santé des humains et des animaux[5].

Les animaux sont transportés, parfois sur de longues distances, pour de nombreuses raisons, notamment la reproduction, l'exposition, l'engraissement, la vente et l'abattage. Le regroupement continu des activités de croissance et de finition dans le secteur canadien de l'agriculture, ainsi que dans les usines de transformation, a contribué à augmenter les distances sur lesquelles les animaux sont transportés pour atteindre les points de production. Par exemple, le nombre d'installations fédérales transformant

1 Enns, A. J., and Morrow, L. 2015. Mercy for Animals, Fall 2015 National Survey — Report (online). Available from www.mercyforanimals.org/files/Mercy-for-Animals-2015-Survey.pdf (accessed April 7, 2016).
2 Beam, A. L., et al. 2016. Distance to slaughter, markets and feed sources used by small-scale food animal operations in the United States. *Renewable Agriculture and Food Systems* 31: 49–59.
3 Haley, C., et al. 2008. Factors associated with in-transit losses of market hogs in Ontario in 2001. *Canadian Journal of Veterinary Research* 72: 377–384.
4 Broom, D. M. 2014. Welfare of transported animals: Factors influencing welfare and welfare assessment. In: *Livestock Handling and Transport*. 4th ed. Edited by T. Grandin. CABI, Wallingford, Oxfordshire. pp. 23–38.
5 Nielsen, B. L., Dybkjaer, L., and Herskin, M. S. 2011. Road transport of farm animals: Effects of journey duration on animal welfare. *Animal* 5: 415–427.

1 Enns, A. J., et Morrow, L. 2015. Mercy for Animals, Fall 2015 National Survey — Report (en ligne). Disponible au www.mercyforanimals.org/files/Mercy-for-Animals-2015-Survey.pdf (en anglais seulement; consulté le 7 avril 2016).
2 Beam, A. L., *et al.* 2016. Distance to slaughter, markets and feed sources used by small-scale food animal operations in the United States. *Renewable Agriculture and Food Systems* 31: 49-59.
3 Haley, C., *et al.* 2008. Factors associated with in-transit losses of market hogs in Ontario in 2001. *Revue canadienne de recherche vétérinaire* 72: 377-384.
4 Broom, D. M. 2014. Welfare of transported animals: Factors influencing welfare and welfare assessment. In *Livestock Handling and Transport*. 4th ed. Edited by T. Grandin. CABI, Wallingford, Oxfordshire. p. 23-38.
5 Nielsen, B. L., Dybkjaer, L., et Herskin, M. S. 2011. Road transport of farm animals: Effects of journey duration on animal welfare. *Animal* 5: 415-427.

level. For example, the number of farms decreased by 45.8% between 1976 and 2001.[6]

Due to these increased distances, animals may be loaded and unloaded multiple times, over prolonged periods, and can be exposed to adverse environmental conditions such as excessive heat, cold, snow, and rain. The equipment used to transport animals is similarly varied, ranging from home-made trailers to commercial stock liners to containerized jumbo jets and specialized ships.

Part XII (Transportation of Animals) of the *Health of Animals Regulations* (HAR), which was first passed into law in 1977 pursuant to the authorities of the *Health of Animals Act* (the Act), regulates animal transportation, including the loading and unloading of animals within Canada as well as entering into or leaving Canada, by imposing requirements on those individuals involved in the transportation of animals and setting out prohibitions to address the welfare (humane treatment) of animals during transportation.

Issues

Part XII of the HAR was enacted to address animal welfare problems encountered during the long distance transport of cattle by rail. At the time, there was little research or information pertaining to the effects or risks of transportation on the well-being of animals. The provisions of the HAR were consequently written in general terms, using words such as "undue" as it applies to suffering, to qualify prohibitions. This can lead to inappropriate decisions, such as loading animals deemed unfit for transportation or loading compromised animals for transportation over long distances without special measures. This, in turn, may increase the risk of animal welfare issues.

By extrapolating from the rate of compliance in inspection data, it can be estimated that 2% of all shipments of animals being transported in Canada are not in compliance with the current regulatory requirements. This represents an estimated 14 million animals per year that may be suffering during transportation, of which 1.59 million animals per year are reported as dead on arrival at their final destination. Given the strong public support for preventing the suffering of animals, and the risk to human and animal health, this must be addressed.

[6] Sparling, D., Quadri, T., and van Duren, E. 2005. Consolidation in the Canadian Agri-food Sector and the Impact on Farm Incomes (online). Available from http://www.capi-icpa.ca/archives/pdfs/PapID11_DSparling.pdf (accessed July 7, 2016).

le bœuf a diminué de 400 en 1976 à 30 en 2015. Des regroupements semblables ont eu lieu au niveau des exploitations agricoles, leur nombre ayant diminué de 45,8 % entre 1976 et 2001[6].

En raison des longues distances, les animaux peuvent être embarqués et débarqués à plusieurs reprises, sur de longues périodes, et être exposés à des conditions environnementales défavorables, comme la chaleur excessive, le froid, la neige et la pluie. L'équipement utilisé pour transporter les animaux est aussi varié, allant de remorques artisanales à des enclos commerciaux, en passant par des avions gros porteurs conteneurisés et des navires spécialisés.

La partie XII (Transport des animaux) du *Règlement sur la santé des animaux* (RSA), qui a été adopté en 1977 en vertu de la *Loi sur la santé des animaux*, régit le transport des animaux, y compris l'embarquement et le débarquement des animaux au Canada et des animaux provenant de l'étranger ou qui y sont destinés, en imposant des exigences aux personnes qui participent au transport des animaux et en établissant des interdictions pour assurer le bien-être (traitement sans cruauté) des animaux durant le transport.

Enjeux

La partie XII du RSA a été adoptée pour régler les problèmes liés au bien-être des animaux survenus durant le transport de bovins par chemin de fer sur de longues distances. À l'époque, il y avait peu de recherches ou de renseignements sur les effets et les risques du transport sur le bien-être des animaux. Par conséquent, les dispositions du RSA ont été rédigées en termes généraux, comme « souffrir indûment », pour qualifier les interdictions. Ceci peut mener à la prise de décisions inappropriées, comme l'embarquement d'animaux jugés inaptes au transport ou d'animaux fragilisés pour être transportés sur de longues distances sans mesures spéciales. Cela peut augmenter le risque de problèmes liés au bien-être des animaux.

En extrapolant à partir du taux de conformité dans les données d'inspection, on peut estimer que 2 % de tous les envois d'animaux transportés au Canada ne sont pas en conformité avec les exigences réglementaires actuelles. Cela signifie qu'environ 14 millions d'animaux par année sont susceptibles de souffrir durant le transport, dont 1,59 million d'animaux par année déclarés morts à l'arrivée à leur destination finale. Étant donné le solide appui du public pour la prévention de la souffrance des animaux, ainsi que les risques pour la santé humaine et animale, cette question doit être abordée.

[6] Sparling, D., Quadri, T., et van Duren, E. 2005. Consolidation in the Canadian Agri-food Sector and the Impact on Farm Incomes (en ligne). Disponible à l'adresse http://www.capi-icpa.ca/archives/pdfs/PapID11_DSparling.pdf (en anglais seulement) [consulté le 7 juillet 2016].

More recent scientific evidence shows that transportation can be one of the most stressful experiences for animals, when animal welfare is not taken into account and addressed.[7] The HAR do not reflect current science regarding the care and handling of animals, and frequently do not take the physical, behavioural, and physiological needs of animals into consideration. In addition, the HAR do not consistently align with current, generally accepted industry practices. The joint industry–government National Farm Animal Care Council (NFACC) develops codes of practice, which are nationally developed guidelines for the care and handling of farm animals. A code of practice for the transportation of farm animals was released in 2001. While the transportation code of practice considered the current requirements of the HAR when it was drafted, the recommendations in more recent codes of practice for the care and handling of farm animals meet, and in certain circumstances exceed, the requirements of the HAR.

Finally, the HAR do not consistently meet the standards of Canada's international trading partners, such as the United States and the European Union (EU), and are not adequately aligned with the World Organisation for Animal Health (OIE) welfare standards for animals transported by land, air and sea. As a member country of the OIE, Canada is expected to meet or exceed OIE standards. This lack of alignment could compromise market access for Canadian products in the future. For example, a recent European survey concluded that 93% of Europeans agree it is important to establish animal welfare standards that apply to products sourced from within and outside of the EU.[8]

Objectives

The proposed amendments to the HAR would

- Move towards a more outcome-based regulatory framework (for example replacing the requirement for a plane to "provide a change of air not less than once every five minutes" with a requirement to provide "adequate ventilation to prevent injury, suffering or death"), which would give regulated parties greater flexibility to apply technological advances in transportation, while maintaining high standards for animal welfare;

De récentes données scientifiques montrent que le transport peut être l'une des expériences les plus stressantes pour les animaux, lorsque des mesures ne sont pas prises pour tenir compte de leur bien-être[7]. Le RSA n'est pas fondé sur les données scientifiques actuelles relatives aux soins et à la manipulation des animaux et, souvent, ne tient pas compte des besoins physiques, comportementaux et physiologiques des animaux. En outre, le RSA ne s'aligne pas toujours sur les pratiques généralement acceptées de l'industrie. Le Conseil national pour les soins aux animaux d'élevage (CNSAE), un groupe représentant l'industrie et le gouvernement, élabore des codes de pratique, qui sont des lignes directrices élaborées à l'échelle nationale pour les soins et la manipulation des animaux d'élevage. Un code de pratique pour le transport des animaux d'élevage a été publié en 2001. Bien que le code de pratique sur le transport ait été à l'origine fondé sur les exigences actuelles du RSA, les recommandations figurant dans les plus récents codes de pratiques pour les soins et la manipulation des animaux d'élevage s'alignent sur les exigences du RSA et, dans certaines circonstances, les dépassent.

Enfin, le RSA ne respecte pas systématiquement les normes des partenaires commerciaux internationaux du Canada, comme les États-Unis et l'Union européenne (UE), et n'est pas harmonisé avec les normes de l'OIE visant le bien-être des animaux transportés par voie aérienne, maritime ou terrestre. En tant que pays membre de l'OIE, on s'attend à ce que le Canada respecte ou dépasse les normes de l'OIE. Ce manque d'harmonisation pourrait limiter l'accès aux marchés pour les produits canadiens à l'avenir. Par exemple, selon un récent sondage européen, 93 % des Européens reconnaissent l'importance d'établir des normes de bien-être des animaux qui s'appliquent aux produits provenant de l'intérieur et de l'extérieur de l'UE[8].

Objectifs

Les modifications proposées permettraient ce qui suit :

- Faire la transition vers un cadre de réglementation axé sur les résultats (par exemple en remplaçant l'exigence qu'un aéronef assure un « renouvellement d'air au moins une fois toutes les cinq minutes » par la nécessité d'assurer « une ventilation adéquate pour [...] éviter des souffrances, des blessures ou la mort »), ce qui donnerait plus de latitude aux parties réglementées dans l'application des avancées technologiques en matière de transport, tout en continuant de respecter des normes élevées pour le bien-être des animaux;

[7] Minka, N. S., and Ayo, J. O. 2010. Physiological responses of food animals to road transportation stress. *African Journal of Biotechnology* 9: 6601–6613.

[8] European Commission. 2016. Attitudes of Europeans towards Animal Welfare: Special Eurobarometer 442 (online). Available from http://www.eurogroupforanimals.org/wp-content/uploads/2016/02/Eurobarometer-2016-Animal-Welfare.pdf (accessed June 7, 2016).

[7] Minka, N. S., et Ayo, J. O. 2010. Physiological responses of food animals to road transportation stress. *African Journal of Biotechnology* 9: 6601-6613.

[8] European Commission. 2016. Attitudes of Europeans towards Animal Welfare: Special Eurobarometer 442 (en ligne). Disponible à l'adresse http://www.eurogroupforanimals.org/wp-content/uploads/2016/02/Eurobarometer-2016-Animal-Welfare.pdf (en anglais seulement; consulté le 7 juin 2016).

- Clarify expectations and better reflect new science regarding the care and handling of animals, thereby reducing the risk to animal welfare during loading, transportation, and unloading;
- Better align Canada's requirements with those of other jurisdictions (for example the United States, Australia and the EU) and the OIE's animal welfare standards for animals transported by land, air and sea; and
- Satisfy Canadian societal expectations regarding the responsible care of farm animals and the humane treatment of animals during transport, including loading and unloading.

Description

The HAR would be amended to

- Provide clarification by adding definitions (for example definitions of compromised and unfit animals) and establishing clear requirements for regulated parties to better understand what is expected of them;
- Improve animal welfare and reduce the risk of suffering during transportation by establishing clear and science-informed requirements that better reflect animal needs and current industry practices;
- Better align with the standards of Canada's international trading partners and the OIE's animal welfare standards for animals transported by land, air, and sea; and
- Remove obsolete or unnecessary requirements.

Clarifications — definitions and outcomes

The proposed amendments would provide clear requirements for animal transportation to allow regulated parties to better understand what is required of them to be in compliance. The proposed amendments would establish either prescriptive requirements (in which case the process or procedure requirements are defined in regulation) or outcome-based requirements (in which case the required outcome or level of performance is defined in regulation), where appropriate. Prescriptive requirements would be established in cases where any alternative to the prescriptive requirements or ambiguity would predictably result in animal suffering, injury, or death. In other situations, outcome-based amendments were deemed appropriate for obtaining desired results.

(i) Definitions and outcomes for "compromised" and "unfit" animals

Definitions for both "compromised" and "unfit" would clarify whether an animal could be transported with

- Clarifier les attentes et mieux tenir compte des nouvelles données scientifiques concernant les soins et la manipulation des animaux, réduisant ainsi les risques pour le bien-être des animaux durant l'embarquement, le transport et le débarquement;
- Mieux harmoniser les exigences du Canada avec celles d'autres régions (par exemple les États-Unis, l'Australie et l'UE) et les normes de l'OIE visant le bien-être des animaux transportés par voie aérienne, maritime ou terrestre;
- Répondre aux attentes de la société canadienne à l'égard des soins adéquats aux animaux d'élevage et du traitement sans cruauté des animaux durant le transport, y compris l'embarquement et le débarquement.

Description

Le RSA serait modifié pour :

- Fournir des précisions en ajoutant des définitions (par exemple des termes « fragilisé » et « inapte ») et en établissant des exigences claires pour aider les parties réglementées à mieux comprendre ce que l'on attend d'elles;
- Améliorer le bien-être des animaux et réduire le risque de souffrances lors du transport en établissant des exigences précises et basées sur l'état de la science qui tiennent compte des besoins des animaux et des pratiques actuelles de l'industrie;
- Mieux harmoniser les dispositions avec les normes des partenaires commerciaux internationaux du Canada et les normes de l'OIE visant le bien-être des animaux transportés par voie aérienne, maritime ou terrestre;
- Supprimer les exigences inutiles ou désuètes.

Précisions — définitions et résultats

Les modifications proposées établiraient des exigences précises relatives au transport des animaux afin d'aider les parties réglementées à mieux comprendre ce qu'elles doivent faire pour se conformer. Les modifications proposées établiraient des exigences prescriptives (exigences relatives aux processus ou procédures établies dans le Règlement) ou des exigences axées sur les résultats (résultat ou niveau de rendement exigé établi dans le Règlement), s'il y a lieu. Des exigences prescriptives seraient établies dans les cas où toute solution de rechange ou ambiguïté serait susceptible d'entraîner des souffrances, des blessures ou la mort des animaux. Dans d'autres situations, des modifications axées sur les résultats ont été jugées appropriées pour obtenir les résultats souhaités.

(i) Définitions et résultats concernant les animaux fragilisés et inaptes

La définition des termes « fragilisé » et « inapte » permettrait de déterminer si un animal peut être transporté au

special measures (compromised) or not transported at all (unfit).

The proposed amendments state that compromised animals can be transported provided that they are segregated from other animals; that measures are taken to avoid injury, death, or suffering; and that the animals are transported directly to the nearest place, other than an auction market or assembly yard, where they can receive care, receive treatment, or be humanely killed. A compromised animal may be transported with one other animal with which it is familiar. A list of conditions that would mean an animal has an impaired capacity or is in a compromised state would be provided in the amendment as part of the proposed definition.

Unfit animals would only be able to be transported for diagnosis, care or treatment on the advice of a veterinarian. A list of conditions that would mean an animal is unfit would be provided as part of the proposed definition.

To prevent suffering or further injury, the proposal also includes options for how an animal is to be treated, cared for, or humanely killed when it is found to be in a compromised or unfit condition on board a vessel, in a conveyance or in a container during transportation. The options provide for some flexibility when situations arise in which an animal's status changes during transportation.

Provisions are proposed that would clarify when the activities of loading and unloading would be considered to begin and end, which should contribute to defining critical periods when transfer of responsibility for the animal's care occurs between regulated parties.

A definition of confinement is also proposed to support improving animal welfare. The proposed definition would include the period of time an animal is held in a container prior to being placed on a conveyance, the period during transportation, and the period of time after the container is removed from the conveyance.

(ii) Clearer, science-informed standards of conduct

As stated previously, the current HAR are written in general terms, which may lead to misunderstanding of the required conduct for ensuring animal welfare. In order to address this, provisions in the proposed regulatory amendments described below would provide clear standards of conduct for regulated parties.

moyen de mesures spéciales (fragilisé) ou s'il ne peut être transporté du tout (inapte).

Les modifications proposées indiquent que les animaux fragilisés peuvent être transportés à condition qu'ils soient isolés des autres animaux; que des mesures soient prises pour éviter les blessures, la mort et les souffrances; et qu'ils soient transportés directement au lieu le plus proche, autre qu'un marché aux enchères ou un parc de groupage, où ils pourraient recevoir des soins ou des traitements ou être tués sans cruauté. De plus, un animal fragilisé pourrait être transporté avec un animal qui lui est familier. La définition proposée dans les modifications comprendrait la liste des conditions indiquant qu'un animal est à capacité restreinte ou dans un état fragile.

Les animaux inaptes ne pourraient être transportés qu'à des fins de diagnostic, des soins ou de traitement sur recommandation d'un vétérinaire. La liste des conditions indiquant qu'un animal est inapte serait fournie avec la définition proposée.

Lorsque l'animal est jugé fragilisé ou inapte à bord d'un navire, d'un véhicule ou d'une caisse, afin d'éviter les souffrances ou d'autres blessures à l'animal, la proposition comprend également des options que l'animal reçoit des traitements ou des soins ou soit tué. Les options donnent une certaine marge de manœuvre dans les situations où l'état d'un animal change en cours de transport.

Des dispositions sont proposées pour préciser le moment où l'embarquement et le débarquement commencent et se terminent, ce qui devrait contribuer à définir les périodes critiques où le transfert de la responsabilité de la garde des animaux a lieu entre les parties réglementées.

Une définition de confinement est également proposée pour favoriser l'amélioration du bien-être des animaux. La définition proposée comprend la période de temps qu'un animal est maintenu dans une caisse avant qu'elle ne soit placée dans un véhicule, la période de transport et la période de temps après le transport lorsque l'animal est maintenu dans la caisse après qu'elle a été retirée du véhicule.

(ii) Normes de conduite claires et fondées sur la science

Comme on l'a mentionné plus tôt, le libellé du RSA actuel comporte des termes généraux, qui peuvent mener à des incompréhensions quant aux normes de conduites requises aux fins d'assurer le bien-être des animaux. C'est ainsi que les modifications réglementaires proposées décrites ci-dessous fourniraient aux parties réglementées des normes de conduite claires.

Knowledge, skills, and training

The proposed amendments would establish standards of knowledge and of care in the *Health of Animals Regulations* (the Regulations) for any person loading, transporting, or unloading animals.

Commercial carriers would be responsible for training, or ensuring that training is or has been received by, their employees or agents to conduct activities in compliance with Part XII of the HAR. The training would cover animal behaviour, animal handling, restraint, loading densities, and transportation methods for the species being transported, as well as risk factors that can impact animal welfare and contingency plans.

Risk factors and contingency planning

There are a number of interrelated factors that must be included in a regulatory framework if animals are to be transported safely and humanely. Therefore, it is proposed that any person loading, transporting, or unloading animals would be required, prior to loading, transporting, or unloading, to assess risk factors that could reasonably be viewed as having an impact on the animal's capacity to withstand the loading, transportation and unloading (for example foreseeable weather conditions, duration of transportation, loading density).

As a complementary element to this risk factor assessment prior to loading, it is further proposed that every person who transports an animal, or causes one to be transported, establish a contingency plan for unanticipated events, for example what to do in case of a mechanical failure while en route. This contingency plan would need to be communicated to any person involved with the loading, transportation, or unloading of animals.

Having a contingency plan would support mitigating the risk of injury, suffering, or death of an animal on the conveyance should an event occur while in transit that could place the welfare of the animals in the conveyance at risk.

Animal handling

The proposed regulatory amendments would include prohibitions against unacceptable handling practices by persons involved in the loading, transportation, confinement, and unloading of animals. It would be prohibited to handle an animal in any way that would likely result in suffering, injury, or death to the animal.

Connaissances, compétences et formation

Les modifications proposées établiraient dans le *Règlement sur la santé des animaux* (le Règlement) des normes de connaissances et de soins s'appliquant à toute personne responsable de l'embarquement, du transport ou du débarquement des animaux.

Les transporteurs commerciaux seraient responsables de former leurs employés ou agents ou de s'assurer qu'ils reçoivent ou ont reçu la formation pour mener des activités en conformité avec la partie XII du RSA. La formation porterait sur le comportement des animaux, la manutention et la contention des animaux, les densités de chargement et les méthodes de transport eu égard aux espèces d'animaux à transporter, ainsi que les facteurs de risque qui peuvent nuire au bien-être des animaux et les plans d'intervention.

Facteurs de risque et plans d'intervention

Divers facteurs interdépendants doivent être inclus dans le cadre de réglementation pour assurer le transport sécuritaire et sans cruauté des animaux. Ainsi, il est proposé que toute personne embarquant, transportant ou débarquant des animaux doive, avant d'embarquer, de transporter ou de débarquer des animaux, évaluer les facteurs de risque qui pourraient raisonnablement être considérés comme ayant une incidence sur la capacité des animaux à endurer l'embarquement, le transport et le débarquement (par exemple les conditions météorologiques prévues, la durée du transport et la densité de chargement).

En complément à l'évaluation des facteurs de risque avant l'embarquement, il est aussi proposé que quiconque transporte un animal ou le fait transporter établisse un plan d'intervention en cas d'imprévus, par exemple ce qu'il faut faire en cas de défaillance mécanique en cours de route. Ce plan d'intervention devrait être communiqué à toute personne veillant à l'embarquement, au transport, ou au débarquement des animaux.

La mise en place d'un plan d'intervention permettrait d'atténuer le risque de blessure, des souffrances ou de mort chez un animal dans le véhicule si un événement pouvant compromettre le bien-être des animaux se produisait pendant le transport.

Manutention des animaux

Les modifications réglementaires proposées interdiraient les pratiques de manutention inacceptables lors de l'embarquement, du transport, du confinement et du débarquement des animaux. Il serait interdit de manipuler un animal d'une manière qui serait susceptible de lui causer des souffrances ou des blessures ou d'entraîner sa mort.

The regulatory proposal would limit the use of an electric prod during the loading, confinement, transportation, or unloading of an animal. While electric prods are commonly used to encourage animals to move in a required direction (for example to move animals onto a conveyance), the regulatory proposal would prohibit the use of an electric prod on sensitive areas or regions on an animal's body (for example belly, genital, or facial regions) and if animals do not have a clear path to move forward.

Loading density and overcrowding

The proposed requirements related to loading density would establish clear parameters for what conditions would constitute overcrowding in a container or conveyance. Loading, confining, or transporting animals in a conveyance or container that is overcrowded would be prohibited.

Overcrowding would occur when, due to the loading density or the size of the conveyance or container, the animal cannot maintain its preferred position or adjust its body position to protect itself from injuries or from being crushed or trampled; the animal is likely to develop conditions such as hyperthermia, hypothermia, or frostbite; or the animal is likely to suffer, sustain an injury, or die.

Segregation

The prescriptive nature of the current requirements respecting segregation by species, age, and weight would be replaced with an outcome-based provision that would prohibit loading, transporting, or confining animals that are incompatible (by reason of their nature, species, temperament, gender, weight or age, which are likely to result in injury, suffering or death to any animal transported in the same conveyance), unless they are segregated. This outcome-based approach is consistent with OIE standards, and provides the flexibility for animals that prefer travelling together to be kept together; under the current requirements, these animals would need to be segregated irrespective of compatibility.

Guidance would be made available to industry to assist in the determination of compatibility in respect of species, class, size, level of fitness, familiarity with one another, and behaviour. The guidance would be available on the Canadian Food Inspection Agency (CFIA) Web site.

Container or conveyance requirements

These amendments would also provide additional clarity about the preferred position of various species during transportation and propose outcome-based requirements

La proposition réglementaire limiterait l'usage d'aiguillons électriques lors de l'embarquement, du confinement, du transport ou du débarquement d'un animal. Bien que les aiguillons électriques soient couramment utilisés pour inciter les animaux à se déplacer dans une direction voulue (par exemple pour embarquer les animaux dans un véhicule), le projet de règlement interdirait l'application d'un aiguillon électrique sur les régions sensibles du corps de l'animal (par exemple le ventre, la région génitale ou la région faciale) et si les animaux n'ont pas un passage libre pour se déplacer.

Densité de chargement et surchargement

Les exigences proposées relatives à la densité de chargement établiraient des paramètres clairs quant aux conditions constituant une surcharge dans une caisse ou un véhicule. Il serait interdit d'embarquer, de confiner ou de transporter des animaux dans un véhicule ou une caisse où il y a surcharge.

Il y aurait surcharge lorsque la densité de chargement ou la taille du véhicule ou de la caisse sont telles que l'animal ne puisse rester dans sa position préférée ou ajuster la position de son corps pour se protéger de blessures ou pour éviter d'être écrasé ou piétiné; qu'il est possible que l'animal présente un état pathologique comme l'hyperthermie, l'hypothermie ou des engelures; ou qu'il est possible que l'animal souffre, se blesse ou meure.

Isolement

Les exigences prescriptives actuelles relatives à l'isolement selon l'espèce, l'âge et le poids seraient remplacées par une disposition axée sur les résultats qui interdirait d'embarquer, de transporter ou de confiner des animaux incompatibles (c'est-à-dire que, en raison de leur nature, de leur espèce, de leur tempérament, de leur sexe, de leur poids ou de leur âge, il est possible que les animaux se blessent, souffrent ou s'entre-tuent s'ils sont transportés dans le même véhicule), à moins qu'ils ne soient isolés. Cette approche axée sur les résultats est conforme aux normes de l'OIE, et donne la souplesse de garder ensemble les animaux qui préfèrent se déplacer ensemble alors que, en vertu des dispositions actuelles, ils devraient être isolés indépendamment de compatibilité.

Des lignes directrices seraient fournies à l'industrie pour l'aider à déterminer la compatibilité selon les espèces, la catégorie, la taille, l'état physique, la familiarité, et le comportement. Les lignes directrices seraient diffusées sur le site Internet de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA).

Véhicules ou caisses

Ces modifications apporteraient aussi des précisions sur la position préférée de diverses espèces pendant le transport et proposeraient des exigences axées sur les résultats

respecting the height of the roof or top of the conveyance or cover of the container needed to accommodate the animal's natural behaviour. For example, horses may wish to hold their heads straight or hold their heads up, depending on the breed, size and type.

For animals transported by air, the container requirements set out in the International Air Transport Association (IATA) *Live Animals Regulations* (IATA-LAR), as amended from time to time, would be incorporated by reference into Part XII of the HAR. IATA is a trade association for the world's airlines, representing some 240 airlines, or 84% of total air traffic, and is responsible for formulating industry policy on aviation industry issues. The IATA-LAR is a global standard for transporting animals by air in a safe and humane manner and is referenced by the OIE in its animal welfare standards for animal transportation by air. Container requirements in the IATA-LAR are established on a species-by-species basis, and include construction, design, and stocking density guidelines. The IATA-LAR is currently in its 42nd edition, is available as a printed manual and as a software application, and may be purchased online at http://www.iata.org/publications/Pages/live-animals.aspx. The CFIA intends to review the changes made to subsequent editions of the IATA-LAR on an annual basis, to ensure the requirements are still suitable. Stakeholders will be notified each time the IATA-LAR has been updated and reviewed.

Condition, maintenance, and use of conveyances

Requirements respecting the condition, maintenance, and use of conveyances and containers used for transporting animals, including sea vessels and aircraft, would be clarified by these amendments. In addition, requirements that pose an unnecessary regulatory burden would be removed, such as specific ventilation requirements for aircraft or vessels. The proposed amendments would also provide clarity on what conditions would be prohibited due to the potential for an animal to be injured, suffer, or die.

Feed, water, and rest for animals

Recent scientific studies provide more conclusive species-specific guidance than what was available at the time

quant à la hauteur du toit ou le dessus du véhicule ou du couvercle de la caisse nécessaire pour permettre le comportement naturel des animaux. Par exemple, selon la race, la taille et le type, les chevaux peuvent souhaiter maintenir la tête droite ou la tête haute.

En ce qui a trait aux animaux transportés par voie aérienne, les exigences relatives aux caisses prévues dans la *Réglementation du transport des animaux vivants* de l'Association du transport aérien international (IATA), ou la IATA-LAR, avec ses modifications successives, seraient incorporées par renvoi dans la partie XII du RSA. L'IATA est une association commerciale visant les compagnies aériennes du monde entier qui représente quelque 240 transporteurs aériens ou 84 % de la circulation aérienne, et elle est chargée de formuler les politiques de l'industrie aéronautique. La IATA-LAR constitue une norme internationale sur le transport sécuritaire et sans cruauté des animaux par voie aérienne, à laquelle l'OIE fait référence dans ses normes de bien-être des animaux lors du transport aérien des animaux. Les exigences relatives aux caisses prévues dans la IATA-LAR sont établies en fonction de l'espèce, et comprennent des exigences en matière de construction, de conception et des normes relatives aux densités de conteneurisation. La IATA-LAR en est à sa 42e édition, est disponible sous forme de manuel imprimé et d'application logicielle et est vendue en ligne à http://www.iata.org/publications/Pages/live-animals.aspx (en anglais seulement). L'ACIA compte examiner chaque année les changements apportés dans les versions subséquentes de la IATA-LAR, pour s'assurer que les exigences sont encore acceptables. Les intervenants seront informés chaque fois que la IATA-LAR aura été mise à jour et aura fait l'objet d'un examen.

État, entretien et utilisation de véhicules

Les exigences concernant l'état, l'entretien et l'utilisation de véhicules et de caisses pour transporter des animaux, y compris les navires et les aéronefs, seraient clarifiées grâce à ces modifications. En outre, les exigences qui représentent un fardeau réglementaire inutile seraient retirées, comme les exigences de ventilation particulières pour les aéronefs ou les navires. Les modifications proposées préciseraient aussi les conditions qui seraient interdites puisqu'elles pourraient causer des blessures, des souffrances ou la mort chez un animal.

Alimentation, abreuvement et mise au repos des animaux

De récentes études scientifiques fournissent des lignes directrices par espèce plus concluantes que l'information

Part XII of the HAR first came into force.[9, 10, 11, 12] Significant advances have been made in determining animals' needs for feed, water, and rest to prevent suffering from extreme hunger, dehydration, or excessive fatigue.[13] With this new information, there is a basis for redefining time periods during which animals can be without feed, water, or rest to reduce their risk of suffering, injury, or death during transportation. The regulatory proposal establishes new maximum intervals without access to feed and water, which are summarized in Table 1 by species and class.

Once the proposed maximum time intervals without feed and water are reached, a minimum rest period of eight hours, increased from five hours in the current Regulations, would be required during which animals would be provided with access to feed and water. The rest period could be conducted on a stopped conveyance that is suitably equipped to provide space for the animals to lie down at the same time, to eat and to drink, while providing adequate ventilation and other acceptable environmental conditions. Alternatively, animals could be unloaded to a suitable rest area.

In addition to the feed, water, and rest time requirements, the regulatory proposal also includes an outcome-based requirement to provide feed, water, and rest to animals to prevent them from becoming dehydrated, suffering from nutritional metabolic abnormality, or suffering from fatigue during transportation. Both the prescriptive requirements and the outcome-based requirements would need to be met. The combination of prescriptive and outcome-based requirements would provide flexibility and clear expectations to the regulated party without compromising animal welfare.

Interpretive guidance is being developed to accompany the proposal, which would also provide additional information for clarity. For example, the guidance would define when an interval of time is considered to have ended and

disponible au moment de l'entrée en vigueur de la partie XII du RSA[9, 10, 11, 12]. Des progrès considérables ont été réalisés dans la détermination des besoins des animaux en aliments, en eau et en repos pour empêcher qu'ils souffrent de faim extrême, de déshydratation, ou de fatigue excessive[13]. Grâce à ces nouveaux renseignements, il est possible de redéfinir les intervalles pendant lesquels les animaux peuvent être privés d'aliments, d'eau ou de repos afin de réduire le risque de souffrances, de blessures ou de mort des animaux au cours de leur transport. Ainsi, le projet de règlement établit de nouveaux intervalles maximums sans aliments et eau, qui sont résumés au tableau 1 par espèce et catégorie.

Lorsque les intervalles maximums proposés sans aliments, eau et repos seraient atteints, une période de repos d'au moins huit heures, au lieu de cinq heures selon le règlement actuel, serait exigée, pendant laquelle les animaux seraient abreuvés et alimentés. La période de repos pourrait se tenir dans un véhicule arrêté qui offre assez d'espace pour que tous les animaux puissent se mettre en position couchée sans être les uns sur les autres, qui est adéquatement équipé pour les abreuver et les alimenter, et qui offre une ventilation adéquate et d'autres conditions environnementales acceptables. Sinon, les animaux pourraient être débarqués à une aire de repos convenable.

Outre les intervalles visés pour l'alimentation, l'abreuvement et le repos, la proposition réglementaire comporte aussi l'exigence axée sur les résultats qui consiste à ce que les animaux reçoivent les aliments, l'eau et le repos nécessaires pour prévenir la déshydratation, les anomalies métaboliques nutritionnelles ou la fatigue pendant le transport. Les parties réglementées devraient respecter à la fois les exigences prescriptives et les exigences axées sur les résultats. La combinaison d'exigences prescriptives et d'exigences axées sur les résultats donnerait de la souplesse et des attentes claires à la partie réglementée sans compromettre le bien-être des animaux.

Un guide d'interprétation qui accompagnera la proposition réglementaire et apportera d'autres renseignements supplémentaires pour plus de clarté est en cours de rédaction. Le guide d'interprétation indiquerait notamment à

[9] Flint, H. E., et al. 2014. Characteristics of loads of cattle stopping for feed, water and rest during long-distance transport in Canada. Animals 4: 62–81.
[10] Roy, R. C., and Cockram, M. S. 2015. Patterns and durations of journeys by horses transported from the USA to Canada for slaughter. Canadian Veterinary Journal 56: 581–586.
[11] Nielsen, B. L., Dybkjaer, L., and Herskin, M. S. 2011. Road transport of farm animals: effects of journey duration on animal welfare. Animal 5: 415–427.
[12] Knowles, T. G., and Broom, D. M. 1990. The handling and transport of broilers and spent hens. Applied Animal Behaviour Science 28: 75–91.
[13] Smith, G. C., et al. 2004. Effect of transport on meat quality and animal welfare of cattle, pigs, sheep, horses, deer, and poultry (online). Available from http://www.grandin.com/behaviour/effect.of.transport.html (accessed February 26, 2016).

[9] Flint, H. E., *et al.* 2014. Characteristics of loads of cattle stopping for feed, water and rest during long-distance transport in Canada. Animals 4: 62-81.
[10] Roy, R. C., et Cockram, M. S. 2015. Patterns and durations of journeys by horses transported from the USA to Canada for slaughter. Revue canadienne de recherche vétérinaire 56: 581-586.
[11] Nielsen, B. L., Dybkjaer, L., et Herskin, M. S. 2011. Road transport of farm animals: effects of journey duration on animal welfare. Animal 5: 415-427.
[12] Knowles, T. G., et Broom, D. M. 1990. The handling and transport of broilers and spent hens. Applied Animal Behaviour Science 28: 75-91.
[13] Smith, G. C., *et al.* 2004. Effect of transport on meat quality and animal welfare of cattle, pigs, sheep, horses, deer, and poultry (sur Internet). Disponible à partir de http://www.grandin.com/behaviour/effect.of.transport.html (consulté le 26 février 2016).

the next interval begun. This information would assist in improving compliance and would reduce the risk of animals suffering.

Table 1: Proposed maximum intervals for access to feed and water

Species and class	Proposed (hours)	Current (hours)
Compromised animals	12	N/A
Ruminants that are too young to be fed exclusively on hay and grain	12	18
Broiler chickens, spent laying hens and rabbits	24	36
Beef and dairy cattle and other adult ruminants that can be fed exclusively on hay and grain	36	52
Other adult monogastrics	36	36
Equines and pigs	28	36
Day-old birds	72*	72

(iii) Transfer of responsibility

Many people are involved in the transportation of animals. The chain of responsibility for animal welfare during transport begins with the owner or their agent, and extends to the final receiver of the animals. The welfare of animals during loading, transport, and unloading is the joint responsibility of all those involved. Producers, handlers, shippers, drivers, and receivers share important responsibilities, as they ensure animals are transported safely.

According to the proposal, it would be prohibited for any person who transports an animal to leave the animal at a slaughter establishment, auction market, assembly yard, or feedlot without a representative of those locations being present and accepting responsibility for the animal's care upon arrival, in writing. Moreover, the person accepting responsibility for the animal's care at the destination location would be responsible for taking the measures that would be necessary to prevent suffering, injury, or death of the animal, including meeting feeding and watering requirements.

(iv) Record-keeping

Record-keeping is essential to encouraging compliance, ensuring a complete chain of custody for shipments, and further enabling CFIA enforcement activities. All

* From time of hatching.

quel moment se termine un intervalle et à quel moment l'intervalle suivant commence. Ces renseignements aideraient à améliorer la conformité et à réduire le risque de souffrances chez les animaux.

Tableau 1 : Intervalles maximums proposés entre les périodes d'abreuvement et d'alimentation

Espèce et catégorie	Proposés (heures)	Actuels (heures)
Animaux fragilisés	12	s.o.
Ruminants trop jeunes pour être alimenter seulement de foin et de céréales	12	18
Poulets à griller, poules pondeuses de réforme et lapins	24	36
Bovins à viande et bovins laitiers et autres ruminants adultes pouvant être alimentés seulement de foin et de céréales	36	52
Autres animaux adultes monogastriques	36	36
Équidés et porcs	28	36
Oiseaux d'un jour	72*	72

(iii) Transfert de responsabilités

Plusieurs personnes prennent part au transport des animaux. La chaîne de responsabilité du bien-être des animaux pendant le transport commence au niveau du propriétaire ou de son agent, et se poursuit jusqu'au destinataire final des animaux. Le bien-être des animaux pendant l'embarquement, le transport et le débarquement est la responsabilité partagée de toutes les personnes qui y jouent un rôle. Les producteurs, les personnes qui manipulent les animaux, les expéditeurs, les conducteurs et les destinataires se partagent d'importantes responsabilités pour veiller au transport sécuritaire des animaux.

Selon la modification proposée, il serait interdit à quiconque transporte un animal de le laisser à un établissement d'abattage, à un marché de vente aux enchères, ou parc de groupage ou d'engraissement, sauf si un représentant s'y trouve à l'arrivée de l'animal, accepte la responsabilité de la garde de l'animal et consigne l'acceptation par écrit. De plus, la personne qui accepte la responsabilité de la garde de l'animal au lieu de destination devrait prendre les mesures nécessaires pour lui éviter des souffrances, des blessures ou la mort, notamment respecter les exigences relatives à l'alimentation et à l'abreuvement.

(iv) Tenue de registres

La tenue de registres est essentielle pour favoriser la conformité, assurer la chaîne de garde des envois, et appuyer davantage les activités d'application de la loi de

* À compter de l'éclosion.

commercial carriers would be required to maintain records of animal transport for each shipment of animals, including, for example, the amount of floor space in the conveyance available to the animals, the last time the animals were fed and watered prior to loading, the date, time and place the animals were unloaded at destination, and the name of the person who accepted responsibility for their care. Records are currently required for carriers engaged in the inter-provincial or international transportation of livestock, and must be retained for a duration established in Part X of the HAR. The proposed amendments would only constitute a change for commercial carriers either transporting non-livestock animals, such as zoo animals, or operating intra-provincially.

(v) Application of animal welfare transportation requirements to import and export shipments

Currently, all shipments of animals transported into, transported within, or leaving Canada must comply with Part XII of the HAR. In terms of export of animals, this means that the CFIA is unable to take enforcement actions in situations where the shipment is compliant as it leaves Canada, but may not be compliant once it reaches its destination. The proposed amendments prohibit the export of an animal unless the person has reasonable grounds to believe that the animal will be transported in accordance with Part XII of the HAR. Therefore, for example, for animals in a shipment that would require a feed, water, and rest stop during the transport, the person exporting the animals would be required to have reasonable grounds to believe that the feeding, watering and resting requirements could be met for the entire journey. This amendment would better allow the CFIA to take enforcement action in situations where there are reasonable grounds to believe that the animals cannot be, or would not be, transported in compliance with Part XII of the HAR.

Regulatory and non-regulatory options considered

Option 1 — Status quo

Under this option, the CFIA would maintain the regulatory requirements for the transportation of animals as currently prescribed in Part XII of the *Health of Animals Regulations*.

This option would result in a continued risk that animals transported in Canada could be injured, suffer, or die. An estimated 14 million animals are transported every year in a way that is not compliant with Part XII of the HAR, and

l'ACIA. Tous les transporteurs commerciaux devraient tenir des registres de transport d'animaux pour chaque envoi d'animaux, et consigner entre autres la superficie de l'espace dont disposent les animaux à l'intérieur du véhicule, la dernière fois que les animaux ont été alimentés et abreuvés avant l'embarquement, la date, l'heure et le lieu où les animaux ont été débarqués au lieu de destination, ainsi que le nom de la personne qui a accepté la responsabilité de leur garde. Les transporteurs qui transportent des animaux d'élevage d'une province à l'autre ou à l'échelle internationale doivent tenir des registres et les conserver pendant la durée établie dans la partie X du RSA. Les modifications proposées ne constitueraient un changement que pour les transporteurs commerciaux assurant le transport d'animaux autres que du bétail, comme les animaux de zoo, ou pour les transporteurs se déplaçant à l'intérieur d'une même province.

(v) Application des exigences en matière de transport et de protection des animaux aux envois pour l'importation et l'exportation

Actuellement, la partie XII du RSA s'applique à tous les envois d'animaux dans les limites du Canada, ainsi qu'à ceux provenant de l'étranger ou qui y sont destinés. À l'égard de l'exportation, cela signifie que l'ACIA n'est pas en mesure de prendre des mesures d'application de la loi dans les cas où l'envoi est conforme à sa sortie du Canada, mais n'est pas nécessairement conforme à son arrivée à destination. Les modifications proposées interdisent à une personne d'exporter un animal à moins d'avoir des motifs raisonnables de croire que l'animal sera transporté conformément à la partie XII du RSA. Par conséquent, par exemple, dans un envoi d'animaux qui nécessiteraient un arrêt pour s'alimenter, s'abreuver et se reposer au cours du transport, la personne qui exporte les animaux devrait avoir les motifs raisonnables de croire que les exigences relatives à l'alimentation, à l'abreuvement et au repos pourraient être satisfaites pour le trajet entier. Cette modification permettrait davantage à l'ACIA de prendre des mesures d'application de la loi dans les cas où il y a des motifs raisonnables de croire que les animaux ne pourront pas être transportés ou ne seraient pas transportés en conformité avec la partie XII du RSA.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Option 1 — Statu quo

Selon cette option, l'ACIA maintiendrait les exigences réglementaires visant le transport des animaux telles qu'elles sont prévues dans la partie XII du *Règlement sur la santé des animaux*.

Cette option entraînerait le risque continu que des animaux transportés au Canada subissent des blessures, qu'ils souffrent ou qu'ils meurent. Chaque année, il est estimé qu'environ 14 millions d'animaux sont transportés

1.59 million animals each year are reported dead on arrival at their final destination. Continuing with the current humane transport requirements would result in continued use of general terms in the HAR, ineffectiveness in protecting animals often due to the regulated parties' misunderstanding of the required conduct for ensuring animal welfare, gaps in enforceability, lack of relevance regarding current practices, and a continued misalignment with the OIE animal welfare standards for the transport of animals and the animal welfare standards of Canada's international trading partners. While the current code of practice, developed jointly by industry and Government, outlines best practices during transportation, it is not law. Further revisions to the transportation code of practice are pending, and have been delayed for some time in the hopes that amendments to Part XII are made first.

This option would not move towards meeting societal expectations regarding responsible farm animal care and the humane treatment of animals during animal transport, including loading and unloading.

Option 2 — Amend Part XII using a combination of outcome-based and prescriptive requirements

Under this option, Part XII of the HAR would be amended to clarify and modernize requirements, using a combination of outcome-based and prescriptive requirements. Modernized requirements would better reflect the needs of the animals. This option would clearly define prohibitions. Greater clarity would allow regulated parties to better understand the standards of conduct expected of them in order to comply with the requirements and would make the requirements more easily enforceable.

Benefits and costs

It is anticipated that the following stakeholders would be affected by the proposed regulatory amendments:

- Commercial carriers transporting livestock (pigs: 480 businesses, horses: 96 businesses, cattle: 470 businesses, sheep/goat: 71 businesses);
- Commercial carriers transporting poultry (135 businesses);
- Commercial carriers who either transport non-livestock animals or operate intra-provincially;
- Abattoirs (i.e. meat product processors) [348 businesses];

de manière non conforme à la partie XII du RSA, et 1,59 million d'animaux sont déclarés morts à leur arrivée à destination. Le fait de maintenir les exigences actuelles relatives au transport sans cruauté aurait les résultats suivants : le maintien des conditions générales dans le RSA, le manque d'efficacité de la protection des animaux souvent en raison d'une incompréhension par les parties réglementées des normes de conduites requises aux fins d'assurer le bien-être des animaux, les lacunes dans l'application du Règlement, le manque de pertinence par rapport aux pratiques courantes et le manque d'harmonisation avec les normes de bien-être des animaux durant leur transport établies par l'OIE et avec les normes de protection des animaux des partenaires commerciaux internationaux du Canada. Bien que le code de pratique actuel, élaboré conjointement par l'industrie et le gouvernement, présente des pratiques exemplaires pour le transport, il n'a pas force de loi. Des modifications du code de pratique sur le transport sont attendues, et ont été retardées depuis un certain temps dans l'espoir que les modifications de la partie XII seront adoptées en premier.

Cette option ne contribuerait pas à répondre aux attentes de la société à l'égard des soins adéquats aux animaux d'élevage et du traitement sans cruauté des animaux durant le transport, y compris l'embarquement et le débarquement.

Option 2 — Modifier la partie XII en y intégrant une combinaison d'exigences axées sur les résultats et d'exigences prescriptives

Dans le cadre de cette option, la partie XII du RSA serait modifiée pour clarifier et moderniser les exigences, en y intégrant une combinaison d'exigences axées sur les résultats et d'exigences prescriptives. Des exigences modernisées tiendraient mieux compte des besoins des animaux. Cette option permettrait également de définir clairement les interdictions. Une plus grande clarté permettrait aux parties réglementées de mieux comprendre les normes de conduite auxquelles on s'attend d'elles en matière de conformité aux exigences et faciliterait le contrôle du respect des exigences.

Avantages et coûts

On prévoit que les intervenants suivants seront touchés par les modifications réglementaires proposées :

- Transporteurs commerciaux de bétail (porcs : 480 entreprises; chevaux : 96 entreprises; bovins : 470 entreprises, ovins et caprins : 71 entreprises);
- Transporteurs commerciaux de volaille (135 entreprises);
- Transporteurs commerciaux qui transportent des animaux autres que du bétail ou qui exercent leurs activités à l'intérieur des provinces;
- Abattoirs, c'est-à-dire les transformateurs de produits de viande (348 entreprises);

- Livestock and poultry producers (approximately 84 000 businesses);
- Retailers and consumers;
- The Canadian public; and
- The Canadian Food Inspection Agency (CFIA).

The proposed regulatory amendments would reduce the maximum time limits for animals to be without access to feed, water, and rest. Training would also be required for drivers who cannot demonstrate the knowledge and skills needed for transporting animals. Finally, commercial carriers transporting non-livestock animals, or those who operate only intra-provincially, would be required to keep records for each shipment of animals. Commercial carriers transporting animals by land would be expected to carry incremental costs as a result of these proposed requirements.

Commercial air carriers providing air transportation services are not expected to carry additional costs. Commercial air carriers (IATA members and non-members) generally move animals that are more valuable to their owners (e.g. performance horses, breeding animals, pets and endangered species), which are typically well fed and watered. Furthermore, commercial carriers who transport animals by air are also encouraged to comply with the IATA-LAR. It is also assumed that non-IATA members are already following industry's best practices and would not carry additional costs.

The requirements of the proposed amendments to the HAR are consistent with OIE guidelines for animals transported by sea, including record-keeping requirements. It is therefore not expected that the proposed amendments to the HAR would result in incremental costs to sea carriers.

Benefits

The potential benefits associated with the regulatory proposal would be the following.

Increased compliance with regulatory requirements

The amended Regulations would clarify expectations and, in turn, make it easier for industry to comply with the HAR. For example, the record-keeping requirements for commercial carriers who transport non-livestock animals, and those who operate intra-provincially for commercial purposes, would facilitate enforcement by the CFIA. This, in turn, is expected to lead to increased compliance rates,

- Producteurs de bétail et de volaille (environ 84 000 entreprises);
- Détaillants et consommateurs;
- Public canadien;
- Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA).

Les modifications réglementaires proposées réduiraient la durée de temps maximale durant laquelle les animaux ne pourraient pas s'alimenter, s'abreuver et se reposer. De plus, les conducteurs qui ne peuvent démontrer les connaissances et les compétences nécessaires au transport des animaux seraient tenus de suivre une formation. Enfin, les transporteurs commerciaux qui transportent des animaux autres que du bétail ou ceux qui exercent leurs activités à l'intérieur d'une province devraient tenir un registre pour chaque envoi d'animaux. On s'attend à ce que les transporteurs d'animaux qui transportent des animaux par voie terrestre assument des coûts supplémentaires résultant des exigences proposées.

On ne s'attend pas à ce que les transporteurs aériens commerciaux soient tenus d'assumer des coûts supplémentaires. Les transporteurs aériens commerciaux (membres ou non de l'IATA) sont généralement chargés de transporter des animaux qui ont plus de valeur pour leurs propriétaires (par exemple les chevaux de performance, les animaux de reproduction, les animaux de compagnie et les espèces en voie de disparition) et qui sont généralement bien alimentés et abreuvés. De plus, les transporteurs commerciaux qui transportent des animaux par avion sont également encouragés à se conformer à l'IATA-LAR. On présume également que les transporteurs non membres de l'IATA suivent déjà les pratiques exemplaires de l'industrie et n'auraient pas à assumer de coûts supplémentaires.

Les exigences des modifications proposées du RSA sont conformes aux lignes directrices de l'OIE pour les animaux transportés par voie maritime, y compris les exigences relatives à la tenue des registres. Ainsi, on ne prévoit pas que les modifications proposées au RSA entraînent des coûts supplémentaires pour les transporteurs maritimes.

Avantages

Les avantages possibles liés au projet de règlement seraient notamment les suivants.

Conformité accrue aux exigences réglementaires

Le règlement modifié permettrait de préciser les attentes et, en retour, d'aider l'industrie à se conformer au RSA. Par exemple, les exigences en matière de tenue de registres pour les transporteurs commerciaux qui transportent des animaux autres que du bétail et ceux qui exercent leurs activités à l'échelle intraprovinciale à des fins commerciales faciliteraient l'application de la réglementation par

which would improve the welfare of animals and reduce the resources allocated to respond to non-compliance. It is similarly expected that the requirements for regulated parties to assess risk factors and have a contingency plan would also increase compliance.

Furthermore, the move from prescriptive to outcome-based regulatory requirements would provide the industry the flexibility to choose the least costly option to achieve the required outcome under the proposal. This is also expected to contribute to improved compliance with the regulatory requirements. For example, the current segregation requirement of species, age, and size is based on those differences alone, while the proposed amendment would instead focus on incompatibility of the animals in load. A further example is the removal of the specific number of attendants per number of animals transported by sea, to focus instead on the provision of adequate care.

Improved animal welfare and prevention of animal suffering during transportation

The implementation of the proposed regulatory amendments, and the resulting increased compliance, would prevent animal suffering, thus improving animal welfare and ensuring that animals are free of pain. Added clarity, such as defining a compromised or unfit animal, would provide clear expectations for producers and transporters. This, in turn, is expected to reduce the number of compromised and unfit animals loaded and transported.

The implementation of the proposed regulatory amendments would also benefit Canadian livestock and poultry producers by reducing economic losses as a result of animals being injured, dying, or being severely bruised in transport. Bruising and losses due to shrinkage (depletion of body reserves) increase with increased transportation times.[14]

According to the Food and Agriculture Organization (FAO) of the United Nations, the benefits of animal welfare extend to consumers through the availability of a

l'ACIA. En retour, on s'attend à ce que ces exigences contribuent à accroître le taux de conformité, ce qui améliorerait le bien-être des animaux et réduirait les ressources consacrées aux interventions en cas de non-conformité. On s'attend du même coup à ce que les exigences pour les parties réglementées d'évaluer les facteurs de risque et de mettre en place un plan d'intervention augmentent également la conformité.

De plus, le fait de passer d'exigences prescriptives à des exigences réglementaires axées sur les résultats offrirait à l'industrie une certaine souplesse qui lui permettrait de choisir l'option la moins coûteuse pour arriver aux résultats requis aux termes de la proposition. On s'attend également à ce que cette démarche contribue à améliorer la conformité avec les exigences réglementaires. Par exemple, les exigences actuelles en matière d'isolement en fonction de l'espèce, de l'âge et de la taille sont basées sur ces différences uniquement, tandis que selon la modification proposée, elles seraient plutôt axées sur l'incompatibilité des animaux dans le chargement. Un autre exemple est la suppression du nombre spécifique d'agents par nombre d'animaux transportés par voie maritime, pour mettre plutôt l'accent sur la prestation de soins adéquats.

Amélioration du bien-être des animaux et prévention des souffrances des animaux durant le transport

La mise en œuvre des modifications réglementaires proposées, et la conformité accrue qui en résulterait, permettraient d'éviter que les animaux souffrent; on améliorerait ainsi le bien-être des animaux en veillant à ce que les animaux ne souffrent pas. L'amélioration de la clarté, comme la définition d'animal fragilisé ou inapte, engendrerait des attentes claires pour les producteurs et les transformateurs. En retour, on s'attend à ce que cela permette de réduire le nombre d'animaux fragilisés ou inaptes qui sont embarqués et transportés.

La mise en œuvre des modifications réglementaires proposées profitera aussi aux producteurs canadiens de bétail et de volaille en réduisant les pertes économiques liées au nombre d'animaux blessés, mourants ou gravement meurtris durant le transport. Les meurtrissures et les pertes dues à la freinte (épuisement des réserves corporelles) augmentent lorsque le temps de transport se prolonge[14].

D'après l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), les avantages découlant du bien-être des animaux se propagent aux consommateurs

[14] Nielsen, B. L., Dybkjaer, L., and Herskin, M. S. 2011. Road transport of farm animals: effects of journey duration on animal welfare. Animal 5: 415–427.

[14] Nielsen, B. L., Dybkjaer, L., et Herskin, M. S. 2011. Road transport of farm animals: effects of journey duration on animal welfare. Animal 5 : 415–427.

secure and safe food supply.[15] Consuming safe food is important for Canadians. Stressed animals are more likely to shed pathogenic organisms and, as a result, increase the risk to food safety. It is anticipated that the improved animal welfare during transportation resulting from the proposed regulatory amendments would contribute to reducing risks to food safety from animal-based food products.

Improved regulatory alignment

The regulatory proposal would also lead to improved regulatory alignment between Canada and international trading partners (for example the United States and the European Union) and would contribute to improving alignment with the OIE animal welfare standards related to the transport of animals by land, sea, and air. This, in turn, could facilitate or maintain trade and market access for Canadian products, by avoiding trade barriers that could arise due to differences in regulatory requirements.

If amended, the HAR would better reflect current science regarding the care and handling of animals and animal needs. Since the transportation of farm animals code of practice was drafted with consideration of the current Regulations, subsequent updates of this code of practice would be strengthened.

Increased consumer confidence in animal food products

As a result of the previous three benefits — increased compliance, improved animal welfare, and improved regulatory alignment — the proposed regulatory amendments would move towards meeting Canadian societal expectations that animals be free of pain, be healthy, and have the ability to express natural behaviours.[16, 17] Decisions on animal welfare are therefore considered an ethical issue, not just an economic one.[18] Consumers consider animal welfare when making purchasing decisions and assessing the quality of animal products, whether implicitly or

[15] Food and Agriculture Organization. 2013. Gateway to Farm Animal Welfare (online). Available from http://www.fao.org/ag/againfo/themes/animal-welfare/aw-abthegat/aw-whaistgate/en/ (accessed April 7, 2016).

[16] Enns, A. J., and Morrow, L. 2015. Mercy For Animals, Fall 2015 National Survey – Report (online). Available from www.mercyforanimals.org/files/Mercy-for-Animals-2015-Survey.pdf [accessed April 7 2016].

[17] McGlone, J. J. 2002. Training and certification of farm animal care in teaching and research institutions. The Professional Animal Scientist 18: 7–12.

[18] Tannenbaum, J. 1995. Veterinary Ethics. 2nd Edition. Mosby-Year Book Inc., Saint Louis, Missouri.

par le truchement d'un approvisionnement d'aliments salubres et sans danger[15]. La consommation d'aliments salubres est importante pour les Canadiens. Les animaux stressés sont plus susceptibles de propager des organismes pathogènes et ainsi accroître le risque pour la salubrité des aliments. On s'attend à ce que l'amélioration du bien-être des animaux durant le transport découlant des modifications réglementaires proposées contribue à réduire les risques pour la salubrité des aliments provenant de produits alimentaires d'origine animale.

Harmonisation accrue de la réglementation.

Le projet de règlement entraînerait également une plus grande harmonisation entre la réglementation du Canada et de ses partenaires commerciaux internationaux (par exemple les États-Unis et l'Union européenne) et contribuerait à améliorer l'harmonisation avec les normes de l'OIE en matière de bien-être des animaux liés au transport de ceux-ci par voie terrestre, maritime et aérienne. En retour, cela pourrait faciliter ou maintenir le commerce et l'accès aux marchés pour les produits canadiens en évitant les obstacles commerciaux qui pourraient se dresser en raison des écarts entre les exigences réglementaires.

Si le RSA était modifié, il concorderait davantage avec les connaissances scientifiques actuelles en ce qui a trait aux soins et à la manipulation des animaux et aux besoins des animaux. Puisque le code de pratique pour le transport des animaux d'élevage a été rédigé en tenant compte de la réglementation actuelle, les mises à jour subséquentes de ce code de pratique seraient renforcées.

Confiance accrue des consommateurs dans les aliments d'origine animale

Grâce aux trois avantages mentionnés précédemment, soit l'amélioration de la conformité, du bien-être des animaux et de l'harmonisation de la réglementation, les modifications réglementaires proposées contribueraient à répondre aux attentes de la société canadienne voulant que les animaux ne souffrent pas, soient en santé et aient la capacité de manifester des comportements naturels[16, 17]. Par conséquent, les décisions visant le bien-être des animaux sont considérées comme une question d'éthique et non simplement d'économie[18]. Les consommateurs

[15] Food and Agriculture Organization. 2013. Gateway to Farm Animal Welfare (sur Internet). Disponible à partir de http://www.fao.org/ag/againfo/themes/animal-welfare/aw-abthegat/aw-whaistgate/en/ (en anglais seulement) [consulté le 7 avril 2016].

[16] Enns, A. J., et Morrow, L. 2015. Mercy For Animals, automne 2015 National Survey – Report (sur Internet). Disponible à partir de www.mercyforanimals.org/files/Mercy-for-Animals-2015-Survey.pdf (consulté le 7 avril 2016).

[17] McGlone, J. J. 2002. Training and certification of farm animal care in teaching and research institutions. The Professional Animal Scientist 18: 7-12.

[18] Tannenbaum, J. 1995. Veterinary Ethics. 2e édition. Mosby-Year Book Inc., Saint Louis, Missouri.

explicitly,[19] and improved management practices during transportation would help ensure that those consumers have the assurances they need to make those decisions.[20]

Since the regulatory proposal is designed to improve animal welfare conditions that are of importance to consumers, such as transportation and maximum intervals without feed, water, and rest, it is expected that the proposed amendments would contribute to increased consumer confidence in animal food products purchased.

Costs

Costs associated with feed, water, and rest

The CFIA conducted a survey of businesses that would be potentially affected by the proposed regulatory change to feed, water, and rest provisions. Based on survey results and CFIA inspection data collected at federally registered abattoirs, it was concluded that, overall, 98% of current shipments would not be affected by the proposed requirements, as the shipments already meet the proposed maximum intervals. This percentage varies across commercial carriers depending upon the animal being transported.

The proposed maximum interval for access to feed and water for pigs is 28 hours, compared to the 36 hours under the baseline scenario (i.e. in the current regulation). With the shorter time interval, some commercial carriers transporting pigs currently exceed the proposed time limits. These carriers, representing approximately 1% of all commercial pig carriers, would assume additional upfront costs associated with potentially retrofitting or installing feed and water systems in the conveyances and ongoing costs associated with maintaining the feed and water systems in the retrofitted conveyances in order to comply with the proposed requirement. These upfront costs are estimated to be $5,000 per retrofit with annual maintenance costs of $1,000.

tiennent compte du bien-être des animaux lorsqu'ils prennent des décisions d'achat et évaluent la qualité des produits animaux, que ce soit de façon implicite ou explicite[19], et l'amélioration des pratiques de gestion durant le transport ferait en sorte que ces consommateurs aient l'assurance dont ils ont besoin pour prendre ces décisions[20].

Puisque la proposition réglementaire est conçue pour améliorer les conditions de bien-être des animaux qui sont importantes pour les consommateurs, comme le transport et les durées maximales sans alimentation, sans abreuvement et sans repos, on s'attend à ce que les modifications proposées contribuent à accroître la confiance des consommateurs dans les produits alimentaires d'origine animale qu'ils achètent.

Coûts

Coûts associés à l'alimentation, à l'abreuvement et au repos

L'ACIA a mené un sondage auprès des entreprises qui pourraient être touchées par les modifications réglementaires proposées des dispositions visant l'alimentation, l'abreuvement et le repos. Selon les résultats du sondage et les données d'inspection recueillies dans les abattoirs agréés par le gouvernement fédéral, on a conclu que, dans l'ensemble, 98 % des envois actuels ne seraient pas touchés par les exigences proposées, puisque les envois respectent déjà les durées maximales proposées. Ce pourcentage varie entre les transporteurs commerciaux selon l'animal transporté.

La durée maximale proposée pour l'accès à des aliments et de l'eau pour les porcs est de 28 heures, comparativement à la durée de 36 heures du scénario de base (c'est-à-dire celui de la réglementation actuelle). Si l'on raccourcit cette durée, certains transporteurs commerciaux qui transportent des porcs dépassent actuellement les limites de temps proposées. Ces transporteurs, qui représentent environ 1 % de tous les transporteurs commerciaux de porcs, devraient assumer les coûts initiaux supplémentaires liés à la modernisation ou à l'installation de systèmes d'alimentation et d'abreuvement dans les véhicules et les coûts permanents liés à l'entretien des systèmes d'alimentation et d'abreuvement dans les véhicules adaptés afin de se conformer aux exigences proposées. Les coûts initiaux sont estimés à 5 000 $ pour la modernisation, et les coûts d'entretien annuels à 1 000 $.

[19] Millman, S. T., Mench, J. A., and Malleau, A. E. 2010. The future of poultry welfare. In The welfare of domestic fowl and other captive birds. Edited by I. J. H. Duncan and P. Hawkins. Springer Netherlands, Dordrecht, Netherlands. pp. 279–302.

[20] Mench, J. A., and Duncan, I. J. H. 1998. Poultry welfare in North America: opportunities and challenges. Poultry Science 77: 1763–1765.

[19] Millman, S. T., Mench, J. A., et Malleau, A. E. 2010. The future of poultry welfare. In The welfare of domestic fowl and other captive birds. Edited by I. J. H. Duncan et P. Hawkins. Springer Netherlands, Dordrecht, Netherlands. pp. 279-302.

[20] Mench, J. A., et Duncan, I. J. H. 1998. Poultry welfare in North America: opportunities and challenges. Poultry Science 77: 1763-1765.

Also, based on current industry practice, pigs are not off-loaded during rest periods. These conveyances would also require sufficient space for all animals to lie down at the same time, and to be fitted with equipment which would allow animals to eat and drink while providing adequate ventilation and protection. The costs of these measures were also estimated to be $5,000 per retrofit with annual maintenance costs of $1,000.

For some commercial carriers transporting slaughter and feeder horses that would exceed the time limit, there would be a need to off-load the animals at stations (off-loading is an industry practice), to allow them to rest and be provided with feed and water. Approximately 14% of all commercial horse carriers would assume the incremental cost of the amount paid to the owners of rest stations for the entire duration of the stay of the animals. This amount was estimated to be $200 per 8–10 hour stay.

For commercial poultry processors, less than 1% would assume the incremental costs of changing the management of their operation to reduce the lairage times, that is, the length of time that poultry are kept in containers at processing establishments waiting to be slaughtered. This would be required to comply with the proposed maximum intervals for access to feed and water. The costs associated with change would be the time and salary required for a scheduling expert to make adjustments to their standard operating procedures in order to comply with the requirements. This reduction in lairage time could benefit some businesses, due to the reduced costs associated with keeping the lairage area lit, cooled, and heated. The rest of the poultry processors are already in compliance with the proposed feed, water, and rest requirement.

Provincial and federal regulations have been enacted that outline driver hours of service and rest requirements during long-haul transportation. These requirements were taken into consideration when analyzing the impact of the proposed regulatory amendment. It is anticipated that animal and driver rest stops can be managed to occur at the same time and, as a result, the affected commercial carriers would not expect to carry additional feed, water, and rest costs due to additional stops.

En outre, selon les pratiques actuelles de l'industrie, les porcs ne sont pas déchargés durant les périodes de repos. Ces véhicules devront également offrir un espace suffisant pour permettre à tous les animaux de se coucher en même temps et être dotés de l'équipement approprié pour permettre aux animaux de manger et de boire tout en offrant une ventilation et une protection adéquates. Les coûts initiaux de ces mesures ont aussi été estimés à 5 000 $ pour la modernisation, et les coûts d'entretien annuels à 1 000 $.

Pour certains transporteurs commerciaux transportant des chevaux destinés à l'abattage et à l'engraissement qui dépasseraient la limite de temps, il faudrait débarquer les animaux aux stations de repos (le débarquement est une pratique de l'industrie), pour leur permettre de se reposer, de s'alimenter et de s'abreuver. Environ 14 % de tous les transporteurs commerciaux de chevaux devraient assumer des coûts supplémentaires correspondant au montant payé aux propriétaires des stations de repos pour la durée totale de l'escale des animaux. Ce montant a été estimé à 200 $ par escale de 8 à 10 heures.

En ce qui concerne les transformateurs commerciaux de volaille, moins de 1 % d'entre eux devraient assumer des coûts supplémentaires pour modifier la gestion de leurs activités dans le but de réduire le temps d'attente, c'est-à-dire la période durant laquelle les volailles sont maintenues dans des caisses aux établissements de transformation, en attendant d'être abattues. Cela est rendu nécessaire si l'on veut respecter les exigences quant à la durée maximale proposée pour l'accès à des aliments et à de l'eau. Les coûts liés à ce changement seraient attribuables au temps et au salaire d'un expert de l'ordonnancement pour apporter des changements aux procédures normalisées d'exploitation afin de se conformer aux exigences. Cette réduction du temps d'attente pourrait être avantageuse pour certaines entreprises en raison de la réduction des coûts liés à la période durant laquelle la zone doit être gardée éclairée, climatisée et chauffée. Les autres transformateurs de volaille respectent déjà les exigences proposées en ce qui a trait à l'alimentation, à l'abreuvement et au repos.

Des règlements provinciaux et fédéraux ont déjà été promulgués pour définir les exigences relatives aux heures de service et de repos des conducteurs durant les transports sur de longues distances. Ces exigences ont été prises en considération au moment de l'analyse des impacts des modifications réglementaires proposées. On s'attend à ce que les arrêts de repos des animaux et des conducteurs soient gérés de façon à coïncider et que, en fin de compte, les transporteurs commerciaux touchés n'aient pas à assumer des coûts supplémentaires pour l'alimentation, l'abreuvement et le repos engendrés par des arrêts supplémentaires.

Costs associated with training

The proposed regulatory amendments would require the training of those drivers who operate under a commercial carrier. Some commercial carriers would assume training costs for their drivers who have not received training. It was estimated that approximately 1.45% of commercial carriers transporting pigs, horses, cattle and sheep/goat and 2.45% of commercial carriers transporting poultry would be impacted.

Due to a lack of data and information, the CFIA estimated the number of drivers who would require training by analyzing CFIA inspection data for the rate of shipments that were not compliant with the current regulatory requirements for animal transport. Non-compliant shipments can be considered evidence that those drivers require training or retraining.

The Canadian Livestock Training (CLT) program is considered to provide drivers all the required competencies referred to in this amendment. It is therefore used as a reference for estimating training costs.

The livestock transportation industries have been proactively making livestock transport training mandatory for drivers. As a result, the training costs attributable to the proposed regulatory requirements would be expected to decrease over time, and to be negligible within five years, as this training will be the livestock transportation industry standard.

Costs associated with record keeping

There would be incremental costs associated with record-keeping requirements assumed by all commercial carriers who transport non-livestock animals and those who operate for commercial purposes intra-provincially. Costing assumptions for these incremental costs can be found in the "One-for-One" Rule section below. Note that commercial carriers of poultry would not assume incremental costs in this respect, since they are already required to maintain records for inter-provincial and international movements, and flock-based records for all loads of commercial poultry irrespective of destination. In addition, the proposed Regulations would not specify technical formats for record keeping, which would allow commercial carriers to select the method that involves the least cost or greatest efficiency to them.

Coûts associés à la formation

Les modifications réglementaires proposées exigeraient que les conducteurs qui travaillent pour un transporteur commercial suivent une formation. Certains transporteurs commerciaux devraient assumer des coûts de formation pour les conducteurs qui n'ont pas encore reçu de formation. On estime qu'environ 1,45 % des transporteurs commerciaux qui transportent des porcs, des chevaux, des bovins et des ovins ou des caprins seraient touchés par cette disposition, de même que 2,45 % des transporteurs commerciaux de volaille.

Devant le manque de données et de renseignements, l'ACIA a estimé le nombre de conducteurs qui devraient suivre une formation en analysant les données d'inspection de l'ACIA pour connaître de taux d'envois qui n'étaient pas conformes aux exigences réglementaires actuelles pour le transport des animaux. Les envois non conformes peuvent servir à prouver que ces conducteurs ont besoin d'une formation ou d'une formation d'appoint.

On considère que le programme sur le transport canadien d'animaux d'élevage (TCAE) offre aux conducteurs toutes les compétences nécessaires dont il est question dans ces modifications. Par conséquent, il est utilisé comme référence pour estimer les coûts de formation.

L'industrie du transport du bétail travaille de façon proactive pour rendre la formation sur le transport du bétail obligatoire pour les conducteurs. Par conséquent, on s'attend à ce que les coûts de formation attribuables aux exigences réglementaires proposées diminuent avec le temps et que, d'ici cinq ans, ils deviennent négligeables, puisque cette formation deviendra une norme de l'industrie du transport du bétail.

Coûts liés à la tenue de registres

Des coûts additionnels liés aux exigences en matière de tenue de registres seraient engagés par tous les transporteurs commerciaux qui transportent des animaux autres que des animaux d'élevage et ceux qui travaillent à des fins commerciales à l'échelle intraprovinciale. Les hypothèses d'établissement de coûts pour ces coûts additionnels se trouvent à la section Règle du « un pour un » ci-après. Il convient de noter que les transporteurs commerciaux de volaille n'assumeraient pas de coûts additionnels à cet égard, puisqu'ils doivent déjà tenir des registres concernant les déplacements interprovinciaux et internationaux, ainsi que des registres sur les troupeaux concernant tous les chargements de volaille commerciale, peu importe leur destination. De plus, les modifications proposées au Règlement ne préciseraient aucun format technique pour la tenue de registres, ce qui permettrait aux transporteurs commerciaux de choisir la méthode la plus rentable ou la plus efficace pour eux.

Methodology

All of the identified costs have been monetized in the analysis, while all of the identified benefits are described qualitatively. The standard cost model was used to estimate incremental costs associated with feed, water, and rest; training; and administration. The standard cost model takes into account the time required for individuals to perform a task, the individuals' wage rate and how often the task must be performed. Data sources used for the analysis include industry survey data, the CFIA's Compliance Verification System (CVS) database, the input of program subject matter experts, and published data. The assumptions used in the cost estimation were made based on the best available information.

Méthodologie

Tous les coûts établis ont été monétisés dans l'analyse, et tous les avantages relevés sont décrits de façon qualitative. Le modèle des coûts standard vise à estimer les coûts additionnels liés à l'alimentation, à l'abreuvement et au repos; à la formation; à l'administration. Il tient compte du temps requis par une personne pour accomplir une tâche, du taux salarial d'une personne et de la fréquence de la tâche à accomplir. Parmi les sources de données utilisées pour l'analyse, mentionnons les données d'un sondage auprès de l'industrie, la base de données du Système de vérification de la conformité (SVC) de l'ACIA, la rétroaction de spécialistes des programmes et les données publiées. Les hypothèses ayant servi à l'estimation des coûts ont été formulées en fonction des meilleurs renseignements disponibles.

Results

- The total incremental costs for all affected stakeholders are estimated to have an annualized value of $556,217. This equates to a cost of approximately $444 per business.
- The total incremental costs associated with the proposed feed, water, and rest requirement for all affected stakeholders are estimated to have an annualized value of $80,452. This equates to a cost of approximately $64 per business.
- The driver's training course costs $235. The total incremental costs associated with the proposed training requirement for affected stakeholders are estimated to have an annualized value of $26,953. The total incremental costs associated with the proposed record-keeping requirement for all affected stakeholders are estimated to have an annualized value of $448,812.

Résultats

- Le total des coûts additionnels pour tous les intervenants touchés est estimé à une valeur annualisée de 556 217 $, ce qui équivaut à environ 444 $ par entreprise.
- Le total des coûts additionnels liés à l'exigence proposée concernant l'alimentation, l'abreuvement et le repos pour tous les intervenants touchés est estimé à une valeur annualisée de 80 452 $, ce qui équivaut à environ 64 $ par entreprise.
- Le cours de formation des conducteurs coûte 235 $. Le total des coûts additionnels liés à l'exigence proposée concernant la formation pour les intervenants touchés est estimé à une valeur annualisée de 26 953 $. Le total des coûts additionnels liés à l'exigence proposée concernant la tenue de registres pour tous les intervenants touchés est estimé à une valeur annualisée de 448 812 $.

Cost-benefit statement

	2017	2018	...	2026	Total (Present Value)	Annualized Average
A. Quantified impacts (in Canadian dollars [CAD], constant 2012 prices)						
Feed, water and rest costs						
Commercial carriers transporting livestock and poultry	$30,616	$79,279		$46,141	$565,966	$80,452
Training costs						
Commercial carriers transporting livestock and poultry	0	$104,350		0	$189,304	$26,953
Record-keeping costs						
Commercial carriers who transport non-livestock animals or those who operate intra-provincially	0	$467,737		$272,227	$3,152,265	$448,812
Total costs	**$30,616**	**$651,366**		**$318,368**	**$3,906,635**	**$556,217**
B. Qualitative impacts						
Canadians • Improved compliance and enforcement of regulations leads to better animal welfare and prevention of animal suffering during transportation, consistent with societal expectations.						

B. Qualitative impacts — *Continued*
Industry
• Clarified regulatory expectations and increased flexibility for industry to choose the least-cost option to best meet outcome-based requirements.
• Reduced economic losses and improved international reputation for Canadian industry following regulatory alignment.
Consumers
• A safer food supply for Canadian consumers and increased confidence in purchased animal food products.

Notes:

The analysis covered a 10-year time period (2017–2026), using a 7% discount rate.
Numbers may not add up due to rounding.
Feed, water and rest compliance costs in 2017 are associated with the costs of retrofitting existing transportation vehicles.
Costs are not reported by type of livestock to protect confidential business information.

Énoncé des coûts et avantages

	2017	**2018**	**…**	**2026**	**Total (valeur actuelle)**	**Moyenne annualisée**
A. Répercussions quantitatives (en dollars canadiens, en prix constants de 2012)						
Coûts liés à l'alimentation, à l'abreuvement et au repos						
Transporteurs commerciaux qui transportent des animaux d'élevage et de la volaille	30 616 $	79 279 $		46 141 $	565 966 $	80 452 $
Coûts liés à la formation						
Transporteurs commerciaux qui transportent des animaux d'élevage et de la volaille	0	104 350 $		0	189 304 $	26 953 $
Coûts liés à la tenue de registres						
Transporteurs commerciaux qui transportent des animaux autres que des animaux d'élevage ou ceux qui travaillent à l'échelle intraprovinciale	0	467 737 $		272 227 $	3 152 265 $	448 812 $
Total des coûts	**30 616 $**	**651 366 $**		**318 368 $**	**3 906 635 $**	**556 217 $**

B. Répercussions qualitatives
Canadiens
• Amélioration de la conformité et de l'application de la réglementation menant à un plus grand souci du bien-être des animaux et à la prévention de la souffrance des animaux durant le transport, conformément aux attentes de la société.
Industrie
• Clarification des attentes en matière de réglementation et souplesse accrue accordée à l'industrie pour choisir l'option la plus rentable afin de mieux respecter les exigences axées sur les résultats.
• Réduction des pertes économiques et amélioration de la réputation internationale de l'industrie canadienne découlant de l'harmonisation réglementaire.
Consommateurs
• Amélioration de la sécurité de l'approvisionnement alimentaire pour les consommateurs canadiens et augmentation de la confiance envers les produits alimentaires d'origine animale achetés.

Notes :

L'analyse couvre une période de 10 ans (2017-2026) et utilise un taux d'actualisation de 7 %.
Les chiffres étant arrondis, leur somme ne correspond pas nécessairement au total indiqué.
Les coûts liés à la conformité concernant l'AAR en 2017 sont associés aux coûts de modernisation des véhicules de transport existants.
Les coûts ne sont pas présentés par type d'animaux d'élevage à des fins de protection des renseignements commerciaux confidentiels.

Cost impacts per business

Costs per business (in CAD, constant 2012 prices)						
	2017	**2018**	**…**	**2026**	**Total (Present Value)**	**Annualized Average**
FWR	$24	$63		$37	$452	$64
Training	$0	$83		$0	$151	$22
Sub-total (Compliance costs)	$24	$146		$37	$603	$86
Administrative costs (Record-keeping costs)	$0	$374		$217	$2,518	$358
Total (Compliance and administrative costs)	**$24**	**$520**		**$254**	**$3,121**	**$444**

Répercussions des coûts par entreprise

Coûts par entreprise (en dollars canadiens, en prix constants de 2012)						
	2017	**2018**	**…**	**2026**	**Total (valeur actuelle)**	**Moyenne annualisée**
AAR	24 $	63 $		37 $	452 $	64 $
Formation	0 $	83 $		0 $	151 $	22 $
Sous-total (coûts liés à la conformité)	24 $	146 $		37 $	603 $	86 $
Coûts administratifs (coûts liés à la tenue de registres)	0 $	374 $		217 $	2 518 $	358 $
Total (coûts liés à la conformité et coûts administratifs)	**24 $**	**520 $**		**254 $**	**3 121 $**	**444 $**

"One-for-One" Rule

The proposed regulatory amendments would impose incremental administrative costs associated with the proposed record-keeping requirement for affected commercial carriers who transport animals intra-provincially for commercial purposes. Therefore, the "One-for-One" Rule applies. The total annualized administrative cost increase for all businesses would be approximately $319,996. The annualized administrative cost increase per affected business would be approximately $286.

These results are based on the following assumptions that are based on the data sources listed in the methodology:

- it would take an additional five minutes to complete a record that includes the new requirements;
- the wage of the individual taking the record is equal to the Canadian average wage rate for a transport and equipment operator; and
- the average affected business would have to keep 176 records per year.

Businesses have been consulted on the potential administrative burden as a result of the proposed amendments

Règle du « un pour un »

Les modifications réglementaires proposées imposeraient des coûts administratifs additionnels en ce qui a trait à la tenue de registres pour les transporteurs commerciaux touchés qui transportent des animaux à l'échelle intraprovinciale à des fins commerciales. C'est pourquoi la règle du « un pour un » s'applique. L'augmentation annualisée totale des coûts administratifs serait d'environ 319 996 $ pour toutes les entreprises et d'environ 286 $ par entreprise.

Ces résultats se basent sur les hypothèses suivantes qui sont fondées sur les sources de données inscrites dans la méthodologie :

- il faudrait cinq minutes de plus pour remplir un dossier qui comprend les nouvelles exigences;
- le taux salarial de la personne qui prend le dossier équivaut au taux salarial moyen au Canada pour un transporteur ou un conducteur d'équipement;
- l'entreprise touchée moyenne devrait conserver 176 dossiers par année.

Les entreprises ont été consultées dans le cadre d'un sondage auprès de l'industrie à propos du fardeau

through an industry survey. The surveyed businesses were requested to provide their estimated time to complete a record in complying with the proposal. Once the survey data analysis was completed, the industry was consulted again through a validation survey, which found that the majority of businesses were in agreement with the estimated time based on their previous responses.

administratif potentiel découlant des modifications proposées. On a demandé aux entreprises sondées de fournir leur délai prévu pour remplir un dossier conformément aux modifications proposées. Une fois l'analyse des données du sondage terminée, l'industrie a été consultée à nouveau dans le cadre d'un sondage de validation, lequel a permis d'établir que la majorité des entreprises étaient d'accord avec le délai estimé en fonction de leurs réponses précédentes.

Small business lens

Based on an analysis of the North American Industry Classification System (NAICS) codes 484110 (general freight trucking, local), 484121 (general freight trucking, long distance, truck-load) and 484122 (general freight trucking, long distance, less than truck-load), 1 239 businesses, or approximately 99% of the 1 252 affected businesses, in the commercial animal carrier industry are classified as "small business" by the Treasury Board of Canada Secretariat definition. Therefore, the small business lens would apply because these small businesses would face incremental compliance and administrative costs as a result of the regulatory proposal.

Lentille des petites entreprises

Selon une analyse des codes 484110 (Transport local par camion de marchandises diverses), 484121 (Transport par camion de marchandises diverses sur de longues distances, charge complète) et 484122 (Transport par camion de marchandises diverses sur de longues distances, charge partielle) du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), 1 239 entreprises, ou environ 99 % des 1 252 entreprises touchées, de l'industrie des transporteurs commerciaux d'animaux sont classées comme étant des « petites entreprises » selon la définition du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. Par conséquent, la lentille des petites entreprises s'appliquerait, puisque ces petites entreprises feraient face à des coûts administratifs additionnels et à des coûts liés à la conformité additionnels découlant des modifications proposées.

Small businesses were consulted on the potential economic impacts as a result of the regulatory proposal through three surveys conducted by the CFIA between November 2013 and May 2015. The initial survey was sent to 30 transporters, who were then asked to distribute it further. The survey was designed to collect information and data. The CFIA received 10 responses to the first survey. A follow-up survey was sent to 1 130 stakeholders, including (but not limited to) processors, transporters, and auction markets. The second survey was designed to validate the findings and conclusions. The CFIA received 70 responses to the second survey. Respondents to the second survey were contacted to validate the responses received. The CFIA received 10 responses to the validation survey. The majority of respondents agreed with the data and conclusions as they relate to the economic impacts of the proposed amendments.

Les petites entreprises ont été consultées sur les répercussions économiques potentielles découlant des modifications proposées dans le cadre de trois sondages menés par l'ACIA entre novembre 2013 et mai 2015. Le premier sondage a été envoyé à 30 transporteurs, à qui on a ensuite demandé de transmettre le sondage à d'autres intervenants. Le sondage a été conçu pour recueillir des renseignements et des données. L'ACIA a reçu 10 réponses au premier sondage. Un sondage de suivi a été envoyé à 1 130 intervenants, notamment des transformateurs, des transporteurs et des exploitants de marchés aux enchères. Le deuxième sondage a été conçu pour valider les constatations et les conclusions. L'ACIA a reçu 70 réponses au deuxième sondage. On a communiqué avec les répondants au deuxième sondage pour valider les réponses reçues. L'ACIA a reçu 10 réponses au sondage de validation. La majorité des répondants sont d'accord avec les données et les conclusions qui concernent les répercussions économiques des modifications proposées.

Based on the survey findings, the affected small commercial animal carriers would expect to carry incremental compliance costs associated with (i) training for those employees and agents who have not been trained, (ii) potentially retrofitting or installing feed and water systems in the conveyances (trailers), and (iii) animal rest stations for animals to feed, drink and rest. Those carriers who transport animals intra-provincially for commercial purposes would also carry incremental administrative costs associated with the record-keeping requirements.

D'après les constatations du sondage, les petits transporteurs commerciaux d'animaux touchés s'attendraient à engager des coûts additionnels liés à la conformité concernant : (i) la formation des employés et des agents qui n'ont pas été formés; (ii) la modernisation ou l'installation possibles de systèmes d'alimentation et d'abreuvement dans les véhicules (remorques); (iii) les stations de repos des animaux pour l'alimentation, l'abreuvement et le repos. Les transporteurs qui transportent des animaux à l'échelle intraprovinciale à des fins commerciales auraient aussi des coûts administratifs additionnels à engager concernant l'exigence liée à la tenue de registres.

For the small business lens analysis, the initial option would be to set the coming-into-force date of the regulatory proposal on the date when it is registered. The flexible option would be to set the coming-into-force date of the regulatory proposal to be 12 months from the date when it is registered, in order to allow time for transition. This option would be available to all businesses.

For the flexible option of delaying the coming into force 12 months after registration, the incremental compliance costs (annualized average) would be approximately $71,970 for all small businesses. The incremental administrative costs (annualized average) would be approximately $444,070 for all small businesses. The total annualized average costs would be approximately $516,040 for all small businesses and $416 per small business.

Pour ce qui est de l'analyse de la lentille des petites entreprises, l'option initiale serait d'établir la date d'entrée en vigueur des modifications au Règlement à la date d'enregistrement. L'option souple serait d'établir la date d'entrée en vigueur des modifications au Règlement 12 mois après la date d'enregistrement afin d'accorder une période de transition. Cette option serait offerte à toutes les entreprises.

En ce qui concerne l'option souple de retarder l'entrée en vigueur de 12 mois après l'enregistrement, les coûts additionnels liés à la conformité (moyenne annualisée) seraient d'environ 71 970 $ pour toutes les petites entreprises. Les coûts administratifs additionnels (moyenne annualisée) seraient d'environ 444 070 $ pour toutes les petites entreprises. Le total des coûts moyens annualisés serait d'environ 516 040 $ pour toutes les petites entreprises et de 416 $ par petite entreprise.

Regulatory flexibility analysis statement

	Initial Option		**Flexible Option**	
Short description	• The proposed Regulations come into force on the date they are registered		• The proposed Regulations come into force 12 months from the date they are registered	
Number of small businesses impacted	1 239		1 239	
	Annualized Value	Present Value	Annualized Value	Present Value
Feed, water, and rest costs	$51,603	$362,434	$45,298	$318,157
Feed, water, and rest costs per small business	$42	$293	$37	$257
Training costs	$39,467	$277,196	$26,672	$187,333
Training costs per small business	$32	$224	$22	$151
Total compliance costs	**$91,070**	**$639,630**	**$71,970**	**$505,490**
Total compliance costs per small business	**$74**	**$516**	**$58**	**$408**
Record-keeping costs	$512,270	$3,597,940	$444,070	$3,118,980
Record-keeping costs per small business	$413	$2,904	$358	$2,517
Record-keeping costs per shipment per small business	$2	$17	$2	$14
Total administrative costs	**$512,270**	**$3,597,940**	**$444,070**	**$3,118,980**
Total administrative costs per small business	**$413**	**$2,904**	**$358**	**$2,517**
Total costs (all small businesses)	**$603,330**	**$4,237,570**	**$516,040**	**$3,624,480**
Total cost per small business	**$487**	**$3,420**	**$416**	**$2,925**
Risk considerations	Having the proposed Regulations coming into force on the registration date would make it more difficult for small businesses to comply.		The 12-month delay in the coming into force of the proposed Regulations would provide small businesses with time to make the required changes.	

Notes:

The analysis covered a 10-year period (2017–2026), using a 7% discount rate, with a constant 2012 dollar.

Numbers may not add up due to rounding.

Costs have been estimated using the standard cost model. A detailed calculation is available upon request.

Énoncé d'analyse de flexibilité réglementaire

	Option initiale		**Option souple**	
Brève description	• Les modifications au Règlement entrent en vigueur à la date d'enregistrement		• Les modifications au Règlement entrent en vigueur 12 mois après la date d'enregistrement	
Nombre de petites entreprises touchées	1 239		1 239	
	Valeur annualisée	Valeur actuelle	Valeur annualisée	Valeur actuelle
Coûts liés à l'AAR	51 603 $	362 434 $	45 298 $	318 157 $
Coûts liés à l'AAR par petite entreprise	42 $	293 $	37 $	257 $
Coûts liés à la formation	39 467 $	277 196 $	26 672 $	187 333 $
Coûts liés à la formation par petite entreprise	32 $	224 $	22 $	151 $
Total des coûts liés à la conformité	**91 070 $**	**639 630 $**	**71 970 $**	**505 490 $**
Total des coûts liés à la conformité par petite entreprise	**74 $**	**516 $**	**58 $**	**408 $**
Coûts liés à la tenue de registres	512 270 $	3 597 940 $	444 070 $	3 118 980 $
Coûts liés à la tenue de registres par petite entreprise	413 $	2 904 $	358 $	2 517 $
Coûts liés à la tenue de registres par envoi par petite entreprise	2 $	17 $	2 $	14 $
Total des coûts administratifs	**512 270 $**	**3 597 940 $**	**444 070 $**	**3 118 980 $**
Total des coûts administratifs par petite entreprise	**413 $**	**2 904 $**	**358 $**	**2 517 $**
Total des coûts (toutes les petites entreprises)	**603 330 $**	**4 237 570 $**	**516 040 $**	**3 624 480 $**
Total des coûts par petite entreprise	**487 $**	**3 420 $**	**416 $**	**2 925 $**
Considérations liées aux risques	L'entrée en vigueur des modifications au Règlement à la date d'enregistrement augmenterait la difficulté des petites entreprises de se conformer.		Le délai de 12 mois pour l'entrée en vigueur des modifications au Règlement donnerait aux petites entreprises le temps d'apporter les changements requis.	

Notes :

L'analyse couvre une période de 10 ans (2017-2026) et utilise un taux d'actualisation de 7 %, avec une année en dollars constants de 2012.
Les chiffres étant arrondis, leur somme ne correspond pas nécessairement au total indiqué.
Les coûts ont été estimés à l'aide du modèle des coûts standard. Un calcul détaillé est disponible sur demande.

The flexible option is recommended, where the requirements would come into force 12 months following registration. The total cost savings for all small businesses as a result of the flexible option provided by the CFIA versus immediate coming into force is estimated to have an annualized value of $87,290, equating to $71 per small business.

L'option souple est recommandée, soit l'entrée en vigueur des exigences au Règlement 12 mois après l'enregistrement. Le total des économies pour toutes les petites entreprises découlant de l'option souple présentée par l'ACIA comparativement à l'entrée en vigueur immédiate des modifications est estimé à une valeur annualisée de 87 290 $, équivalant à 71 $ par petite entreprise.

Consultation

The CFIA has consulted with stakeholders on this initiative, in both broad and targeted consultations, starting with informal consultations in the early 2000s, a Web consultation in 2006, and one-on-one meetings with industry

Consultation

L'ACIA a consulté les intervenants au sujet de cette initiative dans le cadre de séances générales et ciblées. L'ACIA a commencé par des séances de consultation informelles au début des années 2000, puis a tenu une consultation

stakeholders from 2006 to 2016. Taken together, a broad cross-section of Canadians has been consulted, including representatives from each of the affected industry groups, veterinarians, animal welfare advocates, federal and provincial governments, researchers, and the general public.

Most stakeholders agree that regulatory amendments are needed, and support the need for them. Opinions, however, are polarized. For example, with respect to the changes to feed, water, and rest periods, animal welfare groups believe that the proposed maximum periods without access to feed and water are too long, and the rest periods too short, which would in turn impact the animal's well-being. In order to address the concerns raised by animal welfare groups, the CFIA is proposing to include an outcome-based requirement in addition to the proposed reduced maximum intervals without feed, water and rest. This outcome-based requirement will ensure that animals' needs are met at all times to prevent the animals from suffering from dehydration, nutritional metabolic abnormalities or exhaustion, irrespective of the proposed durations. Conversely, some industry representatives believe that the proposed maximum durations are too short and would impact the profitability of their businesses.

Examples of concerns that were raised and taken into account by the CFIA in preparing the proposed regulatory amendments include feed, water, and rest provisions for spent laying hens. Spent laying hens, meaning egg-laying chickens that have passed their peak in the production cycle, are an economical source of lean protein for use in poultry products like chicken soup and chicken nuggets. Due to their fragility, spent laying hens are particularly vulnerable to injury during transport.[21] Some members of the poultry industry have expressed concerns regarding the reduced transport times proposed in the amendments, indicating that it is impractical to provide feed and water to the birds while in transportation. In cases where the shipments of spent hens would exceed the proposed maximum times without access to feed, water, and rest, the industry would not be able to ship those birds. This would have direct impacts on the profitability of those processors, who lose an economical source of lean protein, and indirect impacts on the profitability of producers, who would have to pay to have the hens humanely killed and either composted on-site or transported to be rendered.

Web en 2006 et des réunions individuelles avec les intervenants de l'industrie de 2006 à 2016. Un grand éventail de Canadiens a été consulté, notamment des représentants de chaque groupe touché de l'industrie, des vétérinaires, des défenseurs du bien-être animal, les gouvernements fédéral et provinciaux, des chercheurs et la population en général.

La plupart des intervenants conviennent que des modifications réglementaires sont nécessaires et sont favorables à ce qu'on modifie le Règlement. Les opinions sont néanmoins polarisées. Par exemple, en ce qui concerne les modifications liées aux périodes d'alimentation, d'abreuvement et de repos, les groupes soucieux du bien-être animal estiment que les durées maximales proposées sans accès aux aliments et à de l'eau sont trop longues et que les périodes de repos sont trop courtes, ce qui en retour nuirait au bien-être de l'animal. Afin d'atténuer les préoccupations soulevées par ces groupes, l'ACIA propose d'inclure une exigence axée sur les résultats en plus des intervalles maximaux réduits proposés sans aliments, eau et repos. Par l'entremise de cette exigence axée sur les résultats, les besoins des animaux seront comblés en tout temps afin qu'ils ne souffrent pas de déshydratation, d'anomalies métaboliques et nutritionnelles ou d'épuisement, peu importe les durées proposées. À l'inverse, certains représentants de l'industrie estiment que les durées maximales proposées sont trop courtes et auraient une incidence sur la rentabilité de leurs entreprises.

Parmi les préoccupations soulevées et prises en compte par l'ACIA lors de la préparation des modifications réglementaires proposées, mentionnons les dispositions sur l'alimentation, l'abreuvement et le repos des poules pondeuses réformées. Les poules pondeuses réformées, soit les poules pondeuses d'œufs qui ne sont plus au sommet du cycle de production, sont une source économique de protéine maigre qui est utilisée dans les produits de volaille comme la soupe au poulet et les croquettes de poulet. En raison de leur fragilité, les poules pondeuses réformées sont particulièrement vulnérables aux blessures durant le transport[21]. Certains membres de l'industrie avicole ont exprimé des préoccupations liées au temps de transport réduit dans les modifications proposées, soulevant qu'il n'est pas pratique d'alimenter et d'abreuver les oiseaux durant le transport. Dans les cas où les envois de poules réformées dépasseraient les intervalles maximaux proposés sans alimentation, eau et repos, l'industrie ne serait pas en mesure d'expédier ces oiseaux. Cela aurait des répercussions directes sur la rentabilité des transformateurs, qui perdent une source économique de protéine maigre, et des répercussions indirectes sur la rentabilité des producteurs, qui auraient à payer pour abattre les poules sans cruauté et les composter sur place ou les transporter à l'usine d'équarrissage.

[21] Newberry, R. C., et al. 1999. Management of spent hens. *Journal of Applied Animal Welfare Science* 2: 13–29.

[21] Newberry, R. C., *et al.* 1999. Management of spent hens. *Journal of Applied Animal Welfare Science* 2: 13-29.

The CFIA met with poultry industry representatives to discuss compliance options for reducing the economic impact of the proposed maximum times. In response to stakeholder concerns, and taking into consideration available scientific evidence,[22] the CFIA proposed that the maximum interval for spent laying hens be revised to 24 hours from the originally proposed 12 hours. Data provided by poultry industry representatives indicate that the majority of spent laying hen shipments are already compliant with this interval, and the CFIA believes that changes to management practices of abattoir and loading operations can be made to accommodate the majority of those that currently do not. For example, time spent in lairage could be reduced at the abattoir, or feed withdrawal times at the time of loading could be reduced on the farm. Moreover, the maximum interval of 24 hours is aligned with current U.S. practices. While the United States do not formally regulate poultry transport, rigorous industry practices that establish requirements for feed, water and rest are in place. Approximately 95%, or 276 million, of all laying hens in the United States are raised by members of the United Egg Producers (UEP). UEP producers are audited by the United States Department of Agriculture's Agricultural Marketing Service, together with a third-party certification and auditing group. The UEP certification standard includes a maximum interval of 24 hours for feed and water. As a result, the proposed regulatory amendments would not be more restrictive than current U.S. practices.

L'ACIA a rencontré des représentants de l'industrie avicole pour discuter des options de conformité visant à réduire l'incidence économique des intervalles maximaux proposés. En réponse aux préoccupations des intervenants et en considérant les preuves scientifiques disponibles[22], l'ACIA a proposé que l'intervalle maximal pour les poules pondeuses réformées passe à 24 heures, comparativement à la période de 12 heures originellement proposée. Les données fournies par les représentants de l'industrie avicole indiquent que la majorité des envois de poules pondeuses réformées respectent déjà cet intervalle, et l'ACIA estime que des changements aux pratiques de gestion des abattoirs et des exploitations de chargement peuvent être apportés pour aider la majorité des intervenants qui ne sont pas conformes à l'heure actuelle. Par exemple, le temps passé dans les aires d'attente pourrait être réduit à l'abattoir, ou les périodes de retrait des aliments avant l'embarquement pourraient être réduites à la ferme. De plus, l'intervalle maximal de 24 heures est conforme aux pratiques actuelles des États-Unis. Bien que les États-Unis ne réglementent pas officiellement le transport des volailles, de rigoureuses pratiques sont en place au sein de l'industrie qui établissent les exigences relatives à l'alimentation, à l'abreuvement et au repos. Environ 95 %, ou 276 millions, de toutes les poules pondeuses aux États-Unis sont élevées par des membres de la United Egg Producers (UEP). Les producteurs membres de l'UEP sont vérifiés par l'Agricultural Marketing Service du Deparment of Agriculture des États-Unis, de concert avec une tierce partie de certification et de vérification. La norme de certification de l'UEP prévoit un intervalle maximal de 24 heures pour l'alimentation et l'abreuvement. Par conséquent, les modifications réglementaires proposées ne seraient pas plus restrictives que les pratiques actuelles des États-Unis.

Regulatory cooperation

Protecting animal welfare in Canada is a shared responsibility between federal, provincial, and territorial governments; producers; transporters; processors; retailers; and many other stakeholders. The CFIA enforces Part XII of the HAR with the assistance of the Canada Border Services Agency. Provincial police, the Royal Canadian Mounted Police and other peace officers may also be called to provide assistance. The *Criminal Code* can also be applied in situations where animal abuse occurs. The CFIA regulates the welfare of animals during transport under the HAR, as well as the welfare of animals in federally registered slaughter establishments under the *Meat Inspection Regulations, 1990*.

Coopération en matière de réglementation

Au Canada, la protection des animaux relève de la responsabilité conjointe des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux; des producteurs; des transporteurs; des transformateurs; des détaillants; de nombreux autres intervenants. L'ACIA est chargée de contrôler l'application de la partie XII du RSA avec l'aide de l'Agence des services frontaliers du Canada. La police provinciale, la Gendarmerie royale du Canada et d'autres agents de la paix peuvent aussi être appelés à fournir de l'aide. Le *Code criminel* peut aussi s'appliquer dans des situations où des animaux sont maltraités. L'ACIA régit le bien-être des animaux durant le transport en vertu du *Règlement sur la santé des animaux* et dans les abattoirs agréés par le gouvernement fédéral en vertu du *Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes*.

[22] Weeks, C. A. 2014. Poultry handling and transport. In: *Livestock Handling and Transport*. 4th ed. Edited by T. Grandin. CABI, Wallingford, Oxfordshire. pp. 378–398.

[22] Weeks, C. A. 2014. Poultry handling and transport. Dans : *Livestock Handling and Transport*. 4th ed. Edited by T. Grandin. CABI, Wallingford, Oxfordshire. pp. 378-398.

Canadian provinces and territories have the primary responsibility for protecting the welfare of animals, including farm animals, by enforcing provincial and territorial acts and regulations that pertain to animal welfare. All provinces and territories have legislation regarding animal welfare. Some provinces and territories have recently strengthened their animal welfare regulatory frameworks, including Quebec in 2015, Nova Scotia in 2013, Newfoundland and Labrador in 2012, and Ontario in 2009. Provincial, territorial and federal regulations are mutually supportive in protecting the welfare of animals.

The proposed amendments would more closely align Canada's requirements with the OIE animal welfare standards respecting animals transported by land, sea, and air. In May 2005, the OIE International Committee adopted five animal welfare standards for the OIE Terrestrial Animal Health Code (the Code), which included the humane transport of animals by land, sea, and air.

Table 2 presents an overview of how the proposed amendments to the HAR relate to Chapter 7 of the Code, pertaining to animal welfare standards during transportation (http://www.oie.int/index.php?id=169&L=0&htmfile=titre_1.7.htm).

Table 2

Proposed HAR amendment	Relevant Terrestrial Animal Health Code article
Knowledge, skills, and training	7.3.2: Animal behaviour 7.3.4: Competence
Overcrowding and space requirements	7.3.5.6: Space allowance
Assessment of risk factors	7.3.3: Responsibilities
Contingency planning	7.3.5: Planning the journey
Feed, water, and rest requirements	7.3.5.3: Nature and duration of the journey 7.3.5.7: Rest, water and feed

Based on a comparative review conducted by the CFIA, the proposals respecting feed, water, and rest would align Canada's regulatory requirements more closely with those of New Zealand, Australia, the United States, and the EU. Table 3 compares the respective regulatory requirements of Canada with each of these countries.

Les provinces et les territoires du Canada sont les premiers responsables de la protection et du bien-être des animaux, notamment des animaux d'élevage, en contrôlant l'application des lois et des règlements provinciaux et territoriaux à l'égard du bien-être animal. Les provinces et les territoires prévoient tous des lois sur le bien-être animal. Certaines provinces et certains territoires ont récemment renforcé leur cadre de réglementation sur le bien-être animal, dont le Québec en 2015, la Nouvelle-Écosse en 2013, Terre-Neuve-et-Labrador en 2012 et l'Ontario en 2009. Les règlements provinciaux, territoriaux et fédéraux assurent mutuellement le bien-être des animaux.

Les modifications proposées harmoniseraient davantage les exigences du Canada avec les normes de l'OIE sur le bien-être animal en ce qui a trait aux animaux transportés par voie terrestre, maritime et aérienne. En mai 2005, le Comité international de l'OIE a adopté cinq normes sur le bien-être animal pour le Code sanitaire pour les animaux terrestres de l'OIE (le Code) portant notamment sur le transport sans cruauté des animaux par voie terrestre, maritime et aérienne.

Le tableau 2 présente un aperçu du lien entre les modifications proposées au RSA et le chapitre 7 du Code concernant les normes sur le bien-être animal durant le transport (http://www.oie.int/fr/normes-internationales/code-terrestre/acces-en-ligne/?htmfile=titre_1.7.htm).

Tableau 2

Modification proposée au RSA	Disposition pertinente du Code sanitaire pour les animaux terrestres
Connaissances, compétences et formation	7.3.2 : Comportement des animaux 7.3.4 : Compétences
Exigences liées au surchargement et à l'espace requis	7.3.5.6 : Espace alloué
Évaluation des facteurs de risque	7.3.3 : Responsabilités
Planification des mesures d'intervention	7.3.5 : Planification du voyage
Exigences liées à l'alimentation, à l'abreuvement et au repos	7.3.5.3 : Nature et durée du voyage prévu 7.3.5.7 : Repos, abreuvement et alimentation

Selon un examen comparatif réalisé par l'ACIA, les modifications proposées concernant l'alimentation, l'abreuvement et le repos harmoniseraient davantage les exigences réglementaires du Canada avec celles de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie, des États-Unis et de l'Union européenne. Le tableau 3 compare les exigences réglementaires respectives du Canada avec celles de chacun de ces pays.

Table 3: Comparison between the requirements of Canada with New Zealand, Australia, the United States, and the European Union

	Species	New Zealand	Australia	United States	European Union	Canada (Current)
Ruminants	Cattle, sheep, goats, etc.	• Adult cattle, sheep, goats: no more than 12 hours without water and 24 hours without food. • Lactating cows: no more than 8 hours without water. • Calves: no more than 12 hours of transport from pick up of first calf. Clauses stipulate that individual circumstances (ability to cope, age, previous transport experience) may warrant a shorter time.	• Calves less than 5 days old: no more than 6 hours of transport. • Calves 5–30 days old: no more than 12 hours of transport. • Cattle 1 to 6 months old: access to water every 24 hours. • Cattle older than 6 months old (not pregnant nor lactating): access to water, feed and rest every 48 hours.	• All: no more than 28 hours of transport, then unloaded for feed, water and rest but can be extended to 36 hours with permission by phone.	• no more than 8 hours of transport but can be extended if vehicles are designed to provide water at all times, are insulated, and have special partitions and mechanical ventilation. Journeys greater than 100 km: ban on transporting very young animals (i.e. calves less than 10 days old and lambs less than 1 week old).	• Cattle, sheep, goats and other ruminants: no more than 48 hours without feed, water and rest but can be increased to 52 hours without feed, water and rest if the animals reach their final destination within 52 hours. • Calves: no more than 18 hours without feed and water.
Monogastrics	Pigs, birds, equines, etc.	• Adult pigs: no more than 8 hours without water and 24 hours without food. • Birds: no more than 12 hours of transport. • Chicks: must reach the destination within 72 hours after hatching. Clauses stipulate that individual circumstances (ability to cope, age, previous transport experience) may warrant a shorter time.	• Pigs: feed and water every 24 hours. • Piglets: no more than 12 hours without feed and water. • Poultry: no more than 24 hours without water. • Chicks: no more than 72 hours without water from time of hatching if provided with hydrating material in transport container.	• Commercially transported slaughter and feeder horses: no more than 28 hours of transport then unloaded for feed, water and rest. NOTE: There is no regulatory provision for poultry in the United States. However, the United Egg Producers clearly indicate that "catching and transport must be planned so that feed is withdrawn no more than 24 hours prior to slaughter and that water must not be withdrawn prior to catching."	• no more than 8 hours of transport but can be extended if vehicles are designed to provide water at all times, are insulated, and have special partitions and mechanical ventilation. • Birds and rabbits: no more than 12 hours of transport. Journeys greater than 100 km: ban on transporting very young animals (i.e. pigs less than 3 weeks old).	• Equines, swine or other monogastric animals: no more than 36 hours without feed, water and rest. • Chicks: no more than 72 hours of transport after hatching.
Rest time after maximum feed and water time		8 hours	12–36 hours, species and condition dependent.	5 hours	24 hours	5 hours

Tableau 3 : Comparaison des exigences du Canada avec celles de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie, des États-Unis et de l'Union européenne

	Espèces	**Nouvelle-Zélande**	**Australie**	**États-Unis**	**Union européenne**	**Canada (actuellement)**
Ruminants	Bovins, ovins, caprins, etc.	• Bovins, ovins et caprins adultes : pas plus de 12 heures sans eau et de 24 heures sans nourriture. • Vaches en lactation : pas plus de 8 heures sans eau. • Veaux : pas plus de 12 heures de transport suivant le chargement du premier veau. Des dispositions stipulent que des circonstances particulières (capacité d'adaptation, âge, expérience de transport antérieure) peuvent justifier une période plus courte.	• Veaux âgés de moins de 5 jours : pas plus de 6 heures de transport. • Veaux âgés de 5 à 30 jours : pas plus de 12 heures de transport. • Bovins âgés de 1 à 6 mois : accès à de l'eau toutes les 24 heures. • Bovins âgés de plus de 6 mois (pas en gestation ni en lactation) : alimentation, abreuvement et repos toutes les 48 heures.	• Tous : pas plus de 28 heures de transport, puis déchargement pour alimentation, abreuvement et repos — prolongation possible à 36 heures avec permission reçue par téléphone.	• pas plus de 8 heures de transport — prolongation possible si les véhicules sont conçus pour fournir de l'eau en tout temps, sont isolés et ont des séparateurs spéciaux et une ventilation mécanique. Voyages de plus de 100 km : interdiction visant le transport de très jeunes animaux (c'est-à-dire veaux âgés de moins de 10 jours et agneaux âgés de moins de 1 semaine).	• Bovins, ovins, caprins et autres ruminants : pas plus de 48 heures sans nourriture, eau et repos — prolongation possible à 52 heures sans nourriture, eau et repos si les animaux se rendent à destination dans un délai de 52 heures. • Veaux : pas plus de 18 heures sans nourriture et eau.

	Espèces	Nouvelle-Zélande	Australie	États-Unis	Union européenne	Canada (actuellement)
Animaux monogastriques	Porcs, oiseaux, équidés, etc.	• Porcs adultes : pas plus de 8 heures sans eau et de 24 heures sans nourriture. • Oiseaux : pas plus de 12 heures de transport. • Poussins : doivent se rendre à destination dans les 72 heures suivant l'éclosion. Des dispositions stipulent que des circonstances particulières (capacité d'adaptation, âge, expérience de transport antérieure) peuvent justifier une période plus courte.	• Porcs : alimentation et abreuvement toutes les 24 heures. • Porcelets : pas plus de 12 heures sans nourriture et eau. • Volaille : pas plus de 24 heures sans eau. • Poussins : pas plus de 72 heures sans eau suivant l'éclosion, si le véhicule de transport dispose de matériel d'hydratation.	• Chevaux destinés à l'engraissement et à l'abattage au niveau commercial : pas plus de 28 heures de transport, puis déchargement pour alimentation, abreuvement et repos. REMARQUE : Il n'y a aucune disposition réglementaire sur la volaille aux États-Unis. Cependant, la United Egg Producers indique clairement que « le chargement et le transport doivent être planifiés afin que la nourriture soit retirée pas plus de 24 heures avant l'abattage et que l'eau ne soit pas retirée avant le chargement ».	• pas plus de 8 heures de transport — prolongation possible si les véhicules sont conçus pour fournir de l'eau en tout temps, sont isolés et ont des séparateurs spéciaux et une ventilation mécanique. • Oiseaux et lapins : pas plus de 12 heures de transport. Voyages de plus de 100 km : interdiction visant le transport de très jeunes animaux (c'est-à-dire porcelets âgés de moins de 3 semaines).	• Équidés, porcs ou autres animaux monogastriques : pas plus de 36 heures sans nourriture, eau et repos. • Poussins : pas plus de 72 heures de transport suivant l'éclosion.
Temps de repos après le temps maximal d'alimentation et d'abreuvement		8 heures	Entre 12 et 36 heures, selon les espèces et les conditions.	5 heures	24 heures	5 heures

Rationale

There is clear scientific evidence that shows that improved animal welfare results in improved animal health and, indirectly, contributes to reducing food safety risks. Stress factors and poor welfare can lead to increased susceptibility to disease among animals, and animals experiencing stress that negatively impacts animal welfare may shed more pathogenic organisms.[23] Animals can be transported more effectively and with lower risk to welfare if

- the preparation of the animals before transport is adequate for the intended transport;
- fitness for transport of the animals is assessed before loading;
- contingency plans are in place to deal with unforeseen circumstances which may impact the welfare of the animals;

[23] Rostagno, M. H. 2009. Can stress in farm animals increase food safety risk? *Foodborne Pathogens and Disease* 6: 767–776.

Justification

Des preuves scientifiques probantes démontrent que l'amélioration du bien-être des animaux améliore la santé de ces derniers et contribue indirectement à réduire les risques pour la salubrité des aliments. Les facteurs de stress et le bien-être compromis des animaux peuvent accroître la vulnérabilité de ces derniers aux maladies. Les animaux qui ressentent du stress qui nuit à leur bien-être pourraient excréter plus d'organismes pathogéniques[23]. Les animaux peuvent être transportés de manière plus efficace et moins risquée pour leur bien-être si :

- la préparation des animaux avant le transport est adéquate pour le transport prévu;
- l'aptitude au transport des animaux est évaluée avant l'embarquement;
- des plans d'intervention sont en place pour composer avec les circonstances imprévues qui pourraient avoir une incidence sur le bien-être des animaux;

[23] Rostagno, M. H. 2009. Can stress in farm animals increase food safety risk? *Foodborne Pathogens and Disease* 6: 767-776.

- animals are handled appropriately at all times using well-designed and maintained equipment;
- animals are managed and handled by competent handlers;
- the transportation is planned to ensure prompt delivery of the animals, and undertaken to ensure appropriate timing of arrival with consideration of situations that may affect the welfare of the animals; and
- consideration is given to feed, water, and rest requirements; provision of adequate shelter; and protection from, or treatment of, injury.

Many animal welfare problems — such as stress, lameness, infectious disease, and a lack of physical and thermal comfort — translate into economic losses. The proposed amendments establish minimum handling and transportation conditions, which would contribute to reducing transport losses, improving marketability and product quality, and improving food safety. Furthermore, a robust regulatory framework also contributes to a level playing field between regulated parties, insofar as no financial advantage can be gained by a business employing suboptimal animal welfare practices, particularly when low-value animals such as spent laying hens are transported. These amendments would respond to the requests made by many regulated parties already in compliance with the proposed humane transportation requirements.

While the industry generally demonstrates good compliance with the present regulatory requirements, new science-based information that provides greater insights into animals' needs is available. This information makes it possible to amend the HAR to reduce burden, in some cases, while promoting improved animal welfare during transportation. Improved clarity in the HAR would also likely result in improved regulatory compliance as the regulated parties' understanding of what is expected of them would improve. As a result of clearer expectations and requirements, the CFIA's ability to enforce the requirements for those who are non-compliant would be improved and more consistent.

On the whole, the proposed amendments would achieve the objective of an outcome-based regulatory framework that provides flexibility and clear, science-based expectations, which in turn would lead to improved animal welfare and a reduced risk of animal suffering during transportation.

Canada exports animals and meat products to many countries around the world every year, and is a member of the

- les animaux sont manipulés de façon adéquate en tout temps à l'aide d'équipement bien conçu et bien entretenu;
- les animaux sont gérés et manipulés par des personnes compétentes;
- le transport est planifié de façon à assurer le transport rapide des animaux et est entrepris pour que le moment d'arrivée soit approprié et tienne compte des situations qui pourraient avoir une incidence sur le bien-être des animaux;
- la fourniture d'un abri adéquat, la prévention ou le traitement des blessures et les besoins liés à l'alimentation, à l'abreuvement et au repos sont pris en compte.

De nombreux problèmes de bien-être animal, comme le stress, la boiterie, les maladies infectieuses et un manque de confort physique et thermique, se traduisent par des pertes économiques. Les modifications proposées établissent des conditions minimales en matière de manipulation et de transport qui pourraient contribuer à réduire les pertes liées au transport ainsi qu'à améliorer la possibilité de commercialisation, la qualité des produits et la salubrité des aliments. De plus, un cadre de réglementation solide contribue à favoriser des règles du jeu équitables entre les parties réglementées, dans la mesure où aucun avantage financier ne peut être acquis par une entreprise employant des pratiques sous-optimales en matière de bien-être animal, en particulier lorsque des animaux de faible valeur comme des poules pondeuses réformées sont transportés. Ces modifications répondraient aux demandes de nombreuses parties réglementées déjà conformes aux exigences proposées relativement au transport sans cruauté.

L'industrie démontre de façon générale une bonne conformité avec les exigences réglementaires actuelles, mais de nouvelles données scientifiques sont disponibles et donnent un meilleur aperçu des besoins des animaux. Ces données rendent possible la modification du RSA pour réduire le fardeau, dans certains cas, tout en prônant le bien-être accru des animaux durant le transport. Une précision accrue des exigences du RSA mènerait aussi probablement à une meilleure conformité réglementaire, puisque les parties réglementées comprendraient mieux ce qui est attendu d'elles. Avec des attentes et des exigences plus précises, l'ACIA serait plus apte à faire respecter les exigences par les personnes non conformes de façon plus uniforme.

Dans leur ensemble, les modifications proposées permettraient d'atteindre l'objectif d'un cadre de réglementation axée sur les résultats qui prévoit de la souplesse et des attentes précises basées sur l'état de la science, ce qui améliorerait le bien-être animal et réduirait les risques de souffrances des animaux au cours du transport.

Le Canada, qui est membre de l'OIE, exporte des animaux et des produits de viande vers de nombreux pays dans le

OIE. Animal welfare was first identified as a priority by the OIE in its 2002 Strategic Plan. The proposed amendments would bring Canadian requirements in line with those of trading partners and with the OIE animal welfare standards. Healthy animals and high quality meat products, resulting from improved animal welfare during transportation, can strengthen Canadian international trade status and facilitate market access. As a result, the proposed amendments would achieve the objective of better aligning Canada's requirements with those of other jurisdictions, including trading partners and the OIE.

The proposed regulatory amendments are generally consistent with current, accepted industry practices. Despite this, a large number of animals suffer and die during transportation every year in Canada due to stakeholders with non-compliant business practices. The proposed regulatory amendments are therefore needed to prohibit practices by some businesses that are deemed unacceptable by the CFIA, by animal welfare groups, or by other livestock producers.

Public attention to the welfare of farm animals has been increasing for the past half century in the industrialized countries and worldwide, especially during the past decade. This has resulted from cultural changes that have caused animals to be more valued, from economic pressures that have required producers to limit production costs, and from the practical recognition that attention to animal welfare often leads to improved animal health and productivity. A result of these and other developments is an increasing expectation, both domestically and internationally, that animals will be raised, transported, and slaughtered humanely, and that suppliers will be able to demonstrate adherence to appropriate animal welfare standards.[24] As a result, the proposed amendments would achieve the objective of satisfying these expectations.

Implementation, enforcement and service standards

To provide the industry with time to adjust to the amended Regulations, the CFIA is proposing a delayed coming into force as part of implementation. The Regulations would come into force on the first anniversary of the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

monde chaque année. Le bien-être des animaux a d'abord été jugé prioritaire par l'OIE dans son Plan stratégique de 2002. Les modifications proposées harmoniseraient les exigences canadiennes avec celles des partenaires commerciaux et avec les normes sur le bien-être animal de l'OIE. Les animaux en santé et les produits de viande de qualité supérieure, qui sont le résultat d'un bien-être animal accru lors du transport, peuvent renforcer le statut du Canada sur la scène commerciale internationale et faciliter l'accès aux marchés. C'est pourquoi les modifications proposées permettraient d'atteindre l'objectif de mieux harmoniser les exigences du Canada avec celles des autres autorités, dont les partenaires commerciaux et l'OIE.

De façon générale, les modifications réglementaires proposées cadrent avec les pratiques actuellement acceptées par l'industrie. Malgré cela, un grand nombre d'animaux souffrent et meurent durant le transport chaque année au Canada à cause d'intervenants qui appliquent des pratiques opérationnelles non conformes. Les modifications réglementaires proposées sont donc nécessaires pour interdire les pratiques appliquées par certaines entreprises qui sont jugées inacceptables par l'ACIA, par les groupes soucieux du bien-être animal et par d'autres éleveurs d'animaux d'élevage.

La sensibilisation du public au bien-être des animaux d'élevage a augmenté depuis les cinquante dernières années dans les pays industrialisés et partout dans le monde, en particulier durant la dernière décennie. Cette sensibilisation est le produit de changements culturels ayant donné une plus grande valeur aux animaux, de pressions économiques ayant obligé les producteurs à limiter leurs coûts de production et de la reconnaissance pratique que la sensibilisation au bien-être des animaux améliore souvent la santé des animaux et la productivité. Cette sensibilisation et d'autres développements ont fait en sorte que l'on s'attend de plus en plus, sur la scène nationale et internationale, à ce que les animaux soient élevés, transportés et abattus sans cruauté et que les fournisseurs soient en mesure de démontrer leur conformité aux normes appropriées sur le bien-être animal[24]. C'est pourquoi les modifications proposées permettraient d'atteindre l'objectif de répondre à ces attentes.

Mise en œuvre, application et normes de service

Afin de donner à l'industrie le temps de s'ajuster aux modifications réglementaires, l'ACIA propose de retarder l'entrée en vigueur dans le cadre de la mise en œuvre. Le Règlement entrerait en vigueur au premier anniversaire de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

[24] National Farmed Animal Health and Welfare Council. 2012. A National Farm Animal Welfare System for Canada (online). Available from http://www.ahwcouncil.ca/pdfs/animal-welfare-statement/NFAHWC%20animal%20welfare%20vision_cover%20page_2012.pdf (accessed April 18, 2016).

[24] Conseil national sur la santé et le bien-être des animaux d'élevage. 2012. Un système national pour le bien-être des animaux d'élevage au Canada [en ligne]. Disponible à partir de http://www.ahwcouncil.ca/pdfs/animal-welfare-statement/NFAHWC%20animal%20welfare%20vision_2012_cover%20page_logo_FR.pdf (consulté le 18 avril 2016).

To enforce the proposed Regulations, the CFIA would continue its monitoring activities and would enforce animal transportation requirements by observing the transportation of animals at strategic locations, including, but not limited to, federally and provincially registered abattoirs, assembly yards, airports, border crossings, randomized roadside inspections, and auction markets. The CFIA would continue conducting inspections of conveyance operators' records.

The CFIA has the mandate and a program in place to enforce the requirements of Part XII of the HAR, and operational resources are committed to enforce them. The CFIA has developed a specialized training module for inspection staff designated to monitor compliance with the animal transportation regulations. With this training, inspection staff would be well qualified to enforce the proposed Regulations.

A proactive communications plan is in place to inform stakeholders of the proposed HAR and the associated implications. The CFIA would provide information and interpretive guidance to those involved in the transportation of animals, would investigate suspected non-compliance in accordance with the CFIA national enforcement policy, and apply appropriate enforcement actions when non-compliance is confirmed. The interpretive guidance document will be available on the CFIA's Internet site.

There is little tolerance for situations where non-compliance results in an animal being injured, suffering, or dying during transportation. In instances where non-compliance is determined, appropriate enforcement action is pursued.

Non-compliance to most provisions of Part XII of the HAR would continue to be subject to the administrative monetary penalties regime, namely Part 1 of Schedule 1 to the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Regulations*. As a result, violations of these HAR provisions may result in a warning or a penalty. The maximum penalty for a violation is set out in the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act*. Should the amendments to Part XII be approved, consequential amendments to Part 1 of Schedule 1 would be required to align the violations with the amended HAR. Stakeholders were informed of the need for consequential amendments in March 2016.

The Act provides that contraventions of the HAR are punishable in the case of a summary conviction by a fine of up to $50,000, by imprisonment for up to six months, or both,

Afin de faire appliquer les modifications réglementaires proposées, l'ACIA poursuivrait la surveillance et ferait appliquer les exigences liées au transport d'animaux en observant le transport des animaux vers des lieux stratégiques, notamment des abattoirs agréés par les gouvernements fédéral et provinciaux, des parcs de groupage, des aéroports, des postes frontaliers, des contrôles routiers aléatoires et des marchés aux enchères. L'ACIA continuerait d'inspecter les registres des exploitants de véhicules.

L'ACIA est chargée de contrôler l'application des exigences de la partie XII du RSA, a mis en place un programme à cet effet et compte des ressources opérationnelles responsables à cet égard. L'ACIA a élaboré un module de formation spécialisée pour le personnel d'inspection conçu pour surveiller la conformité avec la réglementation sur le transport des animaux. Grâce à cette formation, le personnel d'inspection serait en bonne position pour appliquer les modifications réglementaires proposées.

Un plan de communication proactif est en place pour informer les intervenants des modifications proposées au RSA et des répercussions s'y rattachant. L'ACIA fournirait de l'information et des directives d'interprétation aux personnes qui interviennent dans le transport des animaux et, conformément à sa politique nationale sur l'application de la loi, enquêterait sur les cas soupçonnés de non-conformité et prendrait les mesures d'application de la loi qui s'imposent lorsque les cas de non-conformité seraient confirmés. Les directives d'interprétation seront disponibles sur le site Internet de l'ACIA.

On tolère peu les cas de non-conformité causant des blessures ou des souffrances à un animal, voire son décès, durant le transport. Lorsque des cas de non-conformité sont relevés, les mesures d'application de la loi qui s'imposent sont prises.

Le non-respect de la plupart des dispositions de la partie XII du RSA continuerait d'être assujetti au régime des sanctions administratives pécuniaires, notamment la partie 1 de l'annexe 1 du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*. Par conséquent, la violation de ces dispositions du RSA pourrait mener à un avertissement ou à une sanction. La sanction maximale pour une violation est établie dans la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire*. Si les modifications à la partie XII sont approuvées, des modifications corrélatives à la partie 1 de l'annexe 1 seraient requises pour harmoniser les violations avec le RSA modifié. Les intervenants ont été informés de la nécessité des modifications corrélatives en mars 2016.

La Loi prévoit que quiconque enfreint le RSA encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 50 000 $ et un emprisonnement

and in the case of an indictable offence by a fine of up to $250,000, by imprisonment for up to two years, or both.

Section 51 of the Act allows the Minister of Agriculture and Agri-Food to order compensation for the market value of animals ordered to be destroyed. In the instance where animals would be ordered to be destroyed by the CFIA to prevent further suffering, if they were transported in contravention of the HAR, compensation pursuant to section 51 of the Act would not be awarded.

The proposed amendments would operate under existing complaint and appeal mechanisms. The CFIA uses an incremental process to manage complaints and appeals, which range from discussions with the CFIA employee to the submission of a formal complaint to the CFIA Complaints and Appeals Office.

maximal de six mois, ou l'une de ces peines, et sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, une amende maximale de 250 000 $ et un emprisonnement maximal de deux ans, ou l'une de ces peines.

L'article 51 de la *Loi sur la santé des animaux* permet au ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire d'ordonner le versement d'une indemnité égale à la valeur marchande des animaux détruits. Par contre, lorsque la destruction d'animaux est ordonnée par l'ACIA pour éviter des souffrances inutiles, si le transport de ceux-ci contrevenait au RSA, l'indemnité en vertu de l'article 51 de la Loi ne serait pas versée.

Les modifications proposées s'appliqueraient en vertu des mécanismes de plaintes et d'appels existants. L'ACIA gère les plaintes et les appels au moyen d'une démarche par étape, allant de discussions menées avec l'employé de l'ACIA à la présentation d'une plainte officielle au Bureau des plaintes et des appels de l'ACIA.

Contact

Please direct all questions and enquiries to

Dr. Cornelius F. Kiley
National Manager
Animal Welfare, Biosecurity and Assurance Programs Section
Canadian Food Inspection Agency
59 Camelot Drive
3rd Floor West, Room 231
Ottawa, Ontario
K1A 0Y9
Telephone: 613-773-7028
Fax: 613-773-7567
Email: animaltransportanimaux@inspection.gc.ca

Personne-ressource

Veuillez adresser toutes vos questions et vos demandes de renseignements à :

Dr Cornelius F. Kiley
Gestionnaire national
Programmes de bien-être animal, de biosécurité et d'assurance
Agence canadienne d'inspection des aliments
59, promenade Camelot
3e étage Ouest, pièce 231
Ottawa (Ontario)
K1A 0Y9
Téléphone : 613-773-7028
Télécopieur : 613-773-7567
Courriel : animaltransportanimaux@inspection.gc.ca

Small Business Lens Checklist

1. Name of the sponsoring regulatory organization:

Canadian Food Inspection Agency

2. Title of the regulatory proposal:

Regulations Amending the Health of Animals Regulations

3. Is the checklist submitted with a RIAS for the *Canada Gazette*, Part I or Part II?

☑ *Canada Gazette*, Part I ☐ *Canada Gazette*, Part II

A. Small business regulatory design

I	**Communication and transparency**	**Yes**	**No**	**N/A**
1.	Are the proposed Regulations or requirements easily understandable in everyday language?	☑	☐	☐
2.	Is there a clear connection between the requirements and the purpose (or intent) of the proposed Regulations?	☑	☐	☐
3.	Will there be an implementation plan that includes communications and compliance promotion activities, that informs small business of a regulatory change and guides them on how to comply with it (e.g. information sessions, sample assessments, toolkits, Web sites)?	☑	☐	☐
4.	If new forms, reports or processes are introduced, are they consistent in appearance and format with other relevant government forms, reports or processes?	☐	☐	☑
	No new forms, reports or processes would be introduced as a result of the regulatory proposal.			
II	**Simplification and streamlining**	**Yes**	**No**	**N/A**
1.	Will streamlined processes be put in place (e.g. through BizPaL, Canada Border Services Agency single window) to collect information from small businesses where possible?	☐	☐	☑
	No information in respect of the humane transportation of animals would be collected from regulated parties.			
2.	Have opportunities to align with other obligations imposed on business by federal, provincial, municipal or international or multinational regulatory bodies been assessed?	☑	☐	☐
3.	Has the impact of the proposed Regulations on international or interprovincial trade been assessed?	☑	☐	☐
4.	If the data or information, other than personal information, required to comply with the proposed Regulations is already collected by another department or jurisdiction, will this information be obtained from that department or jurisdiction instead of requesting the same information from small businesses or other stakeholders? (The collection, retention, use, disclosure and disposal of personal information are all subject to the requirements of the *Privacy Act*. Any questions with respect to compliance with the *Privacy Act* should be referred to the department's or agency's ATIP office or legal services unit.)	☐	☐	☑
	No data or information would be required.			
5.	Will forms be pre-populated with information or data already available to the department to reduce the time and cost necessary to complete them? (Example: When a business completes an online application for a licence, upon entering an identifier or a name, the system pre-populates the application with the applicant's personal particulars such as contact information, date, etc. when that information is already available to the department.)	☐	☐	☑
	Regulated parties would not be required to submit forms or complete online applications with respect to this regulatory proposal.			
6.	Will electronic reporting and data collection be used, including electronic validation and confirmation of receipt of reports where appropriate?	☐	☑	☐
	Regulated parties are free to choose any method for data collection. However, no reporting of the data collected would be required. The data would need to be accessible at the time of inspection, as required.			
7.	Will reporting, if required by the proposed Regulations, be aligned with generally used business processes or international standards if possible?	☐	☐	☑
	Reporting would not be required by the proposed Regulations.			
8.	If additional forms are required, can they be streamlined with existing forms that must be completed for other government information requirements?	☐	☐	☑
	No additional forms would be required by the proposed Regulations.			
III	**Implementation, compliance and service standards**	**Yes**	**No**	**N/A**
1.	Has consideration been given to small businesses in remote areas, with special consideration to those that do not have access to high-speed (broadband) Internet?	☑	☐	☐

III	**Implementation, compliance and service standards — *Continued***	**Yes**	**No**	**N/A**
2.	If regulatory authorizations (e.g. licences, permits or certifications) are introduced, will service standards addressing timeliness of decision making be developed that are inclusive of complaints about poor service?	☐	☐	☑
	The regulatory proposal would not require regulatory authorizations. Regulated parties are able to register complaints or appeals with the Canadian Food Inspection Agency's Office of Complaints and Appeals.			
3.	Is there a clearly identified contact point or help desk for small businesses and other stakeholders?	☑	☐	☐

B. Regulatory flexibility analysis and reverse onus

IV	**Regulatory flexibility analysis**	**Yes**	**No**	**N/A**
1.	Does the RIAS identify at least one flexible option that has lower compliance or administrative costs for small businesses in the small business lens section? Examples of flexible options to minimize costs are as follows: • Longer time periods to comply with the requirements, longer transition periods or temporary exemptions; • Performance-based standards; • Partial or complete exemptions from compliance, especially for firms that have good track records (legal advice should be sought when considering such an option); • Reduced compliance costs; • Reduced fees or other charges or penalties; • Use of market incentives; • A range of options to comply with requirements, including lower-cost options; • Simplified and less frequent reporting obligations and inspections; and • Licences granted on a permanent basis or renewed less frequently.	☑	☐	☐
2.	Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, quantified and monetized compliance and administrative costs for small businesses associated with the initial option assessed, as well as the flexible, lower-cost option?	☑	☐	☐
3.	Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, a consideration of the risks associated with the flexible option? (Minimizing administrative or compliance costs for small business cannot be at the expense of greater health, security or safety or create environmental risks for Canadians.)	☑	☐	☐
4.	Does the RIAS include a summary of feedback provided by small business during consultations?	☑	☐	☐
V	**Reverse onus**	**Yes**	**No**	**N/A**
1.	If the recommended option is not the lower-cost option for small business in terms of administrative or compliance costs, is a reasonable justification provided in the RIAS?	☐	☐	☑
	The recommended option for this regulatory proposal is the lower-cost option for small business.			

Liste de vérification de la lentille des petites entreprises

1. Nom de l'organisme de réglementation responsable :

Agence canadienne d'inspection des aliments

2. Titre de la proposition de réglementation :

Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux

3. La liste de vérification est-elle soumise avec le RÉIR de la Partie I ou de la Partie II de la *Gazette du Canada*?

☑ *Gazette du Canada*, Partie I ☐ *Gazette du Canada*, Partie II

A. Conception de la réglementation pour les petites entreprises

I	**Communication et transparence**	**Oui**	**Non**	**S.O.**
1.	La réglementation ou les exigences proposées sont-elles faciles à comprendre et rédigées dans un langage simple?	☑	☐	☐
2.	Y a-t-il un lien clair entre les exigences et l'objet principal (ou l'intention) de la réglementation proposée?	☑	☐	☐
3.	A-t-on prévu un plan de mise en œuvre incluant des activités de communications et de promotion de la conformité destinées à informer les petites entreprises sur les changements intervenus dans la réglementation, d'une part, et à les guider sur la manière de s'y conformer, d'autre part (par exemple séances d'information, évaluations types, boîtes à outils, sites Web)?	☑	☐	☐
4.	Si la proposition implique l'utilisation de nouveaux formulaires, rapports ou processus, la présentation et le format de ces derniers correspondent-ils aux autres formulaires, rapports ou processus pertinents du gouvernement?	☐	☐	☑
	La proposition réglementaire n'entraîne pas l'introduction de nouveaux formulaires, rapports ou processus.			
II	**Simplification et rationalisation**	**Oui**	**Non**	**S.O.**
1.	Des processus simplifiés seront-ils mis en place (en recourant par exemple au service PerLE, au guichet unique de l'Agence des services frontaliers du Canada) afin d'obtenir les données requises des petites entreprises si possible?	☐	☐	☑
	Aucune information en matière de transport sans cruauté des animaux ne serait recueillie auprès des entreprises réglementées.			
2.	Est-ce que les possibilités d'harmonisation avec les autres obligations imposées aux entreprises par les organismes de réglementation fédéraux, provinciaux, municipaux ou multilatéraux ou internationaux ont été évaluées?	☑	☐	☐
3.	Est-ce que l'impact de la réglementation proposée sur le commerce international ou interprovincial a été évalué?	☑	☐	☐
4.	Si les données ou les renseignements — autres que les renseignements personnels — nécessaires pour le respect de la réglementation proposée ont déjà été recueillis par un autre ministère ou une autre administration, obtiendra-t-on ces informations auprès de ces derniers, plutôt que de demander à nouveau cette même information aux petites entreprises ou aux autres intervenants? (La collecte, la conservation, l'utilisation, la divulgation et l'élimination des renseignements personnels sont toutes assujetties aux exigences de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Toute question relative au respect de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* devrait être renvoyée au bureau de l'AIPRP ou aux services juridiques du ministère ou de l'organisme concerné.)	☐	☐	☑
	L'obtention de données ou d'information ne serait pas nécessaire.			
5.	Les formulaires seront-ils pré-remplis avec les renseignements ou les données déjà disponibles au ministère en vue de réduire le temps et les coûts nécessaires pour les remplir? (Par exemple, quand une entreprise remplit une demande en ligne pour un permis, en entrant un identifiant ou un nom, le système pré-remplit le formulaire avec les données personnelles telles que les coordonnées du demandeur, la date, etc. lorsque cette information est déjà disponible au ministère.)	☐	☐	☑
	Les parties réglementées ne seraient pas tenus de soumettre des formulaires ou de compléter des applications en ligne par rapport à cette proposition réglementaire.			

II	**Simplification et rationalisation (*suite*)**	**Oui**	**Non**	**S.O.**
6.	Est-ce que les rapports et la collecte de données électroniques, notamment la validation et la confirmation électroniques de la réception de rapports, seront utilisés?	☐	☑	☐
	Les parties réglementées sont libres de choisir la méthode pour la collecte de données. Toutefois, aucun rapport sur les données recueillies ne serait nécessaire. Les données devront être accessibles au moment de l'inspection, selon les besoins.			
7.	Si la réglementation proposée l'exige, est-ce que les rapports seront harmonisés selon les processus opérationnels généralement utilisés par les entreprises ou les normes internationales lorsque cela est possible?	☐	☐	☑
	Des rapports ne seraient pas exigés par le règlement proposé.			
8.	Si d'autres formulaires sont requis, peut-on les rationaliser en les combinant à d'autres formulaires de renseignements exigés par le gouvernement?	☐	☐	☑
	Aucun formulaire supplémentaire ne serait requis par le règlement proposé.			
III	**Mise en œuvre, conformité et normes de service**	**Oui**	**Non**	**S.O.**
1.	A-t-on pris en compte les petites entreprises dans les régions éloignées, en particulier celles qui n'ont pas accès à Internet haute vitesse (large bande)?	☑	☐	☐
2.	Si des autorisations réglementaires (par exemple licences, permis, certificats) sont instaurées, des normes de service seront-elles établies concernant la prise de décisions en temps opportun, y compris pour ce qui est des plaintes portant sur le caractère inadéquat du service?	☐	☐	☑
	La proposition réglementaire ne nécessiterait pas d'autorisations réglementaires. Les parties réglementées sont en mesure d'enregistrer des plaintes ou des appels auprès du Bureau des plaintes et des appels de l'Agence canadienne d'inspection des aliments.			
3.	Un point de contact ou un bureau de dépannage a-t-il été clairement identifié pour les petites entreprises et les autres intervenants?	☑	☐	☐

B. Analyse de flexibilité réglementaire et inversion de la charge de la preuve

IV	**Analyse de flexibilité réglementaire**	**Oui**	**Non**	**S.O.**
1.	Est-ce que le RÉIR comporte, dans la section relative à la lentille des petites entreprises, au moins une option flexible permettant de réduire les coûts de conformité ou les coûts administratifs assumés par les petites entreprises? Exemples d'options flexibles pour réduire les coûts : • Allongement du délai pour se conformer aux exigences, extension des périodes de transition ou attribution d'exemptions temporaires; • Recours à des normes axées sur le rendement; • Octroi d'exemptions partielles ou totales de conformité, surtout pour les entreprises ayant de bons antécédents (remarque : on devrait demander un avis juridique lorsqu'on envisage une telle option); • Réduction des coûts de conformité; • Réduction des frais ou des autres droits ou pénalités; • Utilisation d'incitatifs du marché; • Recours à un éventail d'options pour se conformer aux exigences, notamment des options de réduction des coûts; • Simplification des obligations de présentation de rapports et des inspections ainsi que la réduction de leur nombre; • Des licences permanentes ou renouvelables moins fréquemment.	☑	☐	☐
2.	Le RÉIR renferme-t-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, les coûts administratifs et de conformité quantifiés et exprimés en valeur monétaire, auxquels feront face les petites entreprises pour l'option initiale évaluée, de même que l'option flexible (dont les coûts sont moins élevés)?	☑	☐	☐
3.	Le RÉIR comprend-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, une discussion des risques associés à la mise en œuvre de l'option flexible? (La minimisation des coûts administratifs et des coûts de conformité ne doit pas se faire au détriment de la santé des Canadiens, de la sécurité ou de l'environnement du Canada.)	☑	☐	☐

IV	**Analyse de flexibilité réglementaire (*suite*)**	**Oui**	**Non**	**S.O.**
4.	Le RÉIR comprend-il un sommaire de la rétroaction fournie par les petites entreprises pendant les consultations?	☑	☐	☐
V	**Inversion de la charge de la preuve**	**Oui**	**Non**	**S.O.**
1.	Si l'option recommandée n'est pas l'option représentant les coûts les plus faibles pour les petites entreprises (par rapport aux coûts administratifs ou aux coûts de conformité), le RÉIR comprend-il une justification raisonnable?	☐	☐	☑
	L'option recommandée pour cette proposition réglementaire est l'option représentant les coûts les plus faibles pour les petites entreprises.			

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 64(1)[a] of the *Health of Animals Act*[b], proposes to make the annexed *Regulations Amending the Health of Animals Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 75 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 Dr. Cornelius F. Kiley, National Manager, Animal Welfare, Biosecurity and Assurance Programs Section, Canadian Food Inspection Agency, 59 Camelot Drive, 3rd Floor East, Room 231, Ottawa, Ontario K1A 0Y9 (tel.: 613-773-7028; fax: 613-773-7567; email: animaltransportanimaux@inspection.gc.ca).

By submitting representations, interested persons consent to having their representations posted on the Canadian Food Inspection Agency's website.

Ottawa, November 24, 2016

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 64(1)[a] de la *Loi sur la santé des animaux*[b], se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze 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 au Dr Cornelius F. Kiley, gestionnaire national, Section du bien-être animal, de la biosécurité et des programmes de l'assurance des animaux, Agence canadienne d'inspection des aliments, 59, promenade Camelot, 3e étage est, bureau 231, Ottawa (Ontario) K1A 0Y9 (tél. : 613-773-7028; téléc. : 613-773-7567; courriel : animaltransportanimaux@inspection.gc.ca).

Par la présentation d'observations, les intéressés consentent à la publication de celles-ci sur le site Web de l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

Ottawa, le 24 novembre 2016

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

[a] S.C. 2015, c. 2, ss. 95(1) to (6)
[b] S.C. 1990, c. 21

[a] L.C. 2015, ch. 2, par. 95(1) à (6)
[b] L.C. 1990, ch. 21

Regulations Amending the Health of Animals Regulations

Amendments

1 The definition *transporteur maritime* in section 2 of the French version of the *Health of Animals Regulations*[1] is replaced by the following:

transporteur maritime Propriétaire ou exploitant d'un navire qui se livre au transport des animaux par voie maritime. (*sea carrier*)

2 Part XII of the Regulations is replaced by the following:

PART XII

Transport of Animals

Interpretation

136 (1) The following definitions apply in this Part.

commercial carrier means

(a) the owner of a motor vehicle who is engaged in the business of transporting animals by land for financial benefit;

(b) the owner of an aircraft who is engaged in the business of transporting animals by air for financial benefit;

(c) the owner of a vessel who is engaged in the business of transporting animals by water for financial benefit; or

(d) a railway company. (*transporteur commercial*)

compromised, in respect of an animal, means an animal that

(a) is bloated;

(b) has laboured breathing;

(c) has acute frostbite;

(d) is totally blind in one or both eyes;

(e) has not fully healed after an operation, including dehorning or castration;

(f) is slightly lame in one or more limbs with slightly imperfect locomotion;

(g) has difficulty climbing a ramp or rising;

[1] C.R.C., c. 296; SOR/91-525, s. 2

Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux

Modifications

1 La définition de *transporteur maritime*, à l'article 2 de la version française du *Règlement sur la santé des animaux*[1], est remplacée par ce qui suit :

transporteur maritime Propriétaire ou exploitant d'un navire qui se livre au transport des animaux par voie maritime. (*sea carrier*)

2 La partie XII du même règlement est remplacée par ce qui suit :

PARTIE XII

Transport des animaux

Définitions et interprétation

136 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

assommer sans cruauté Rendre inconscient de façon irréversible, le plus rapidement possible et en causant le moins de souffrances, de peur et d'anxiété possible. (*humanely stun*)

caisse Structure qui peut être déplacée, qui a des côtés et un fond, qui peut être munie d'un couvercle et qui est utilisée pour confiner un animal, notamment tout conteneur et cageot. (*container*)

confiner Le maintien d'un animal :

a) dans une caisse avant qu'elle ne soit placée dans un véhicule dans le but d'être transportée;

b) lors du transport, dans un véhicule ou une caisse;

c) après le transport, dans une caisse après qu'elle a été retirée du véhicule. (*confine*)

eau salubre Eau potable ou qui ne pose pas de risque pour la santé de l'animal qui la boit et, dans le cas d'un animal embarqué ou transporté pour être abattu et préparé comme aliment pour consommation humaine, qui ne risque pas de contaminer l'aliment. (*safe water*)

fragilisé Se dit d'un animal qui, selon le cas :

a) est ballonné;

b) a une respiration laborieuse;

[1] C.R.C., ch. 296; DORS/91-525, art. 2

(h) is in heavy lactation;

(i) has an unhealed or acutely injured penis;

(j) has a rectal or vaginal prolapse;

(k) has its mobility limited by a device applied to its body, with the exception of hobbles that are applied to aid in treatment of an injury;

(l) is a wet bird; or

(m) has an impaired capacity to withstand transportation because of infirmity, illness, injury, fatigue or any other condition intrinsic to the animal, other than a condition set out in any of paragraphs (a) to (l). (*fragilisé*)

confine means to hold an animal

(a) in a container before it is placed in a conveyance for the purpose of transportation;

(b) in a conveyance or container during transportation; or

(c) in a container after the container is removed from a conveyance after transportation. (*confiner*)

container means a structure that is moveable, that has sides and a bottom and may have a cover and that is used to confine an animal, and includes a cargo container and a crate. (*caisse*)

humanely kill means to kill as rapidly as possible with the least possible suffering, fear and anxiety. (*tuer sans cruauté*)

humanely stun means to render irreversibly unconscious as rapidly as possible with the least possible suffering, fear and anxiety. (*assommer sans cruauté*)

safe water means potable water, or water that does not pose a risk to the health of the animal drinking it and, in the case of an animal that is being loaded or transported to be slaughtered and prepared as food for human consumption, that does not pose a risk of contamination of that food. (*eau salubre*)

unfit, in respect of an animal, means an animal that

(a) is non-ambulatory;

(b) has a fractured limb or pelvis;

(c) has any other fracture that impedes its movement or causes suffering;

(d) is lame in one or more limbs to the extent that it is reluctant to walk and exhibits halted movements;

(e) is lame to the extent that it cannot bear any weight on one limb;

(f) has sustained an injury and is hobbled to aid in treatment;

(g) is in shock or is dying;

c) a des engelures aiguës;

d) est atteint de cécité totale d'un oeil ou des deux yeux;

e) n'a pas complètement guéri après une opération, y compris un écornage ou une castration;

f) boite légèrement d'au moins un membre et a un léger problème de mobilité;

g) a de la difficulté à se lever ou à monter sur les rampes;

h) est en période de lactation abondante;

i) a une blessure non guérie ou aiguë au pénis;

j) a un prolapsus rectal ou vaginal;

k) porte un dispositif qui réduit sa mobilité, autre qu'une entrave pour soigner une blessure;

l) est un oiseau mouillé;

m) a une capacité réduite à endurer le transport en raison d'une infirmité, d'une maladie, d'une blessure, de fatigue ou de toute autre condition qui lui est propre, autre que celles prévues aux alinéas a) à l). (*compromised*)

inapte Se dit d'un animal qui, selon le cas :

a) est non ambulatoire;

b) a un membre ou le bassin fracturé;

c) a une fracture de toute autre nature que celle prévue à l'alinéa b) qui gêne sa mobilité ou le fait souffrir;

d) boîte d'au moins un membre à tel point qu'il hésite à marcher et a des mouvements saccadés;

e) boîte à un tel point qu'il est incapable de mettre du poids sur un membre;

f) a une blessure et est entravé pour aider son traitement;

g) est en état de choc ou mourant;

h) a un prolapsus utérin;

i) a une plaie ouverte grave ou une lacération grave;

j) est extrêmement maigre;

k) est déshydraté;

l) est en hypothermie ou en hyperthermie;

m) est atteint d'un trouble du système nerveux ou en montre les signes;

n) a de la fièvre;

o) a une hernie qui, selon le cas :

(i) gêne ses mouvements, notamment en entrant en contact avec un membre arrière lorsqu'il marche,

(ii) se traduit par des signes de douleur lors de la palpation,

(h) has a prolapsed uterus;

(i) has a severe open wound or a severe laceration;

(j) is extremely thin;

(k) is dehydrated;

(l) is hypothermic or hyperthermic;

(m) has a nervous system disorder or is showing signs of one;

(n) has a fever;

(o) has a hernia that

(i) impedes its movement, including when a hind limb of the animal touches the hernia as the animal is walking,

(ii) causes the animal to exhibit signs of pain on palpation,

(iii) touches the ground when the animal is standing in its natural position, or

(iv) has an open wound, ulceration or obvious infection;

(p) is in the last ten percent of its gestation period or has given birth during the preceding 48 hours;

(q) is a porcine that is trembling, has difficulty breathing and has discoloured skin; or

(r) cannot be transported without suffering because of infirmity, illness, injury, fatigue or any other condition intrinsic to the animal other than those set out in any of paragraphs (a) to (q). (*inapte*)

(2) For the application of this Part, loading begins when an animal is handled, moved or caught for the purpose of placing it in a conveyance or container and

(a) in the case of an animal that is transported in a conveyance, unloading begins when the animal is handled or moved for the purpose of removing it from the conveyance and ends when the animal is removed from the conveyance or from any ramp, gangway, chute, box or other apparatus that was used for unloading; and

(b) in the case of an animal that is transported in a container, regardless of whether the container is placed in a conveyance, unloading begins when the container is handled or moved for the purpose of removing the animal from the container and ends when the animal is removed from the container.

(3) An animal is considered unfit for the purposes of this Part if it is both compromised and unfit.

Import

136.1 No person shall import an animal unless the animal is transported in accordance with this Part.

(iii) touche le sol lorsqu'il se tient debout dans sa position naturelle,

(iv) présente une plaie ouverte, un ulcère ou une infection apparente;

p) en est au dernier dix pour cent de sa gestation ou a donné naissance au cours des dernières quarante-huit heures;

q) est un porcin qui tremble, qui a de la difficulté à respirer et qui a la peau décolorée;

r) ne peut être transporté sans souffrir en raison d'une infirmité, d'une maladie, d'une blessure, de fatigue ou de toute autre condition qui lui est propre, autre que celles prévues aux alinéas a) à q). (*unfit*)

transporteur commercial Selon le cas :

a) le propriétaire d'un véhicule à moteur qui exploite, à des fins lucratives, une entreprise de transport d'animaux par voie terrestre;

b) le propriétaire d'un aéronef qui exploite, à des fins lucratives, une entreprise de transport d'animaux par voie aérienne;

c) le propriétaire d'un navire qui exploite, à des fins lucratives, une entreprise de transport d'animaux par voie maritime;

d) une compagnie de chemin de fer. (*commercial carrier*)

tuer sans cruauté Tuer le plus rapidement possible en causant le moins de souffrances, de peur et d'anxiété possible. (*humanely kill*)

(2) Pour l'application de la présente partie, l'embarquement débute lorsque l'animal est manipulé, déplacé ou attrapé pour être placé dans un véhicule ou une caisse et :

a) dans le cas d'un animal qui est transporté dans un véhicule, le débarquement débute lorsque l'animal est manipulé ou déplacé pour en être retiré et se termine lorsque l'animal est retiré du véhicule ou d'une rampe, d'une passerelle, d'une glissière, d'une boîte ou de tout autre dispositif utilisé pour le débarquement;

b) dans le cas d'un animal qui est transporté dans une caisse placée ou non dans un véhicule, le débarquement débute lorsque la caisse est manipulée ou déplacée pour en retirer l'animal et se termine lorsque l'animal en est retiré.

(3) L'animal qui est fragilisé et inapte est considéré comme inapte pour l'application de la présente partie.

Importation

136.1 Il est interdit d'importer un animal, à moins qu'il ne soit transporté conformément à la présente partie.

Export

136.2 No person shall export an animal unless that person has reasonable grounds to believe that the animal will be transported in accordance with this Part.

Knowledge and Skills

137 Every person who loads, transports or unloads animals, or causes them to be loaded, transported or unloaded, shall have the necessary knowledge and skills to conduct those activities in compliance with this Part.

Training

138 (1) Every commercial carrier shall train, or ensure that training is received by, its employees and agents or mandataries who take part directly in the loading, transportation or unloading of animals or who take part in decision making or advising the person operating the conveyance in respect of the loading, transportation or unloading of animals, so that they have the necessary knowledge and skills to conduct those activities in compliance with this Part.

(2) The training must cover the following subjects in respect of the species of animals being transported:

(a) animal behaviour;

(b) animal handling, restraint, loading densities and transportation methods;

(c) the contingency plans referred to in section 139; and

(d) the risk factors set out in section 140.

(3) Training of an employee or an agent or mandatary is not required if the commercial carrier verifies that the person already has the necessary knowledge and skills.

Contingency Plans

139 (1) Every person who transports an animal, or causes one to be transported, shall have a contingency plan that establishes effective measures that are to be taken in the case where

(a) unforeseen delays or other circumstances could result in the animal's suffering, injury or death; or

(b) the animal becomes compromised or unfit during transport.

(2) Every person who transports an animal, or causes one to be transported, shall ensure that their employees and agents or mandataries who take part directly in the

Exportation

136.2 Il est interdit à quiconque d'exporter un animal, à moins d'avoir des motifs raisonnables de croire que l'animal sera transporté conformément à la présente partie.

Connaissances et compétences

137 Quiconque embarque, transporte ou débarque, ou fait embarquer, transporter ou débarquer, des animaux doit avoir les connaissances et les compétences nécessaires pour effectuer ces activités conformément à la présente partie.

Formation

138 (1) Le transporteur commercial forme ou veille à ce que soient formés ses employés et mandataires qui prennent directement part à l'embarquement, au transport ou au débarquement d'animaux, ou qui prennent part à la prise des décisions relativement à l'embarquement, au transport ou au débarquement des animaux, ou qui conseillent les conducteurs des véhicules à ce sujet, afin qu'ils aient les connaissances et les compétences nécessaires pour effectuer ces activités conformément à la présente partie.

(2) La formation porte sur les sujets ci-après eu égard aux espèces d'animaux à transporter :

a) le comportement animal;

b) la manutention, la contention, la densité de chargement et les méthodes de transport des animaux;

c) le plan d'intervention prévu à l'article 139;

d) les facteurs de risques prévus à l'article 140.

(3) La formation n'est pas nécessaire si le transporteur commercial s'assure que l'employé et le mandataire ont les connaissances et compétences nécessaires.

Plans d'intervention

139 (1) Quiconque transporte ou fait transporter un animal doit avoir un plan d'intervention qui prévoit des mesures efficaces à prendre dans les cas suivants :

a) des retards ou des circonstances imprévisibles pourraient occasionner des souffrances ou des blessures à l'animal ou entraîner sa mort;

b) l'animal devient fragilisé ou inapte durant le transport.

(2) Quiconque transporte ou fait transporter un animal veille à ce que ses employés et mandataires qui prennent directement part à l'embarquement, au transport ou au

loading, transportation or unloading of animals or who take part in decision making or advising the person operating the conveyance in respect of the loading, transportation or unloading of animals are informed of all applicable contingency plans.

Assessment of Risk Factors Related to Transport

140 Every person who intends to load or transport an animal in — or unload an animal from — a conveyance or container, or to cause one to be so loaded, transported or unloaded, shall, before loading, transporting or unloading the animal, assess its capacity to withstand the loading, transportation and unloading taking into account the prohibitions set out in, and the obligations imposed by, this Part as well as any other factors that could reasonably be viewed as having an impact on the animal's capacity to withstand the loading, transportation and unloading, including

(a) the current condition of the animal;

(b) any pre-existing disease, injury or condition of the animal;

(c) the loading density and the compatibility of the animals to be transported taking into consideration the nature, species, temperament, gender, weight and age of the animals;

(d) animal handling and restraint methods;

(e) the duration of the transport and confinement in the conveyance or container;

(f) the foreseeable delays during transport and at destination;

(g) the foreseeable weather conditions during transport;

(h) the foreseeable conditions that may be encountered during transport that could result in sharp inclines and declines, vibration and shifting of the container or swaying of the conveyance;

(i) the type and condition of the conveyance, container and equipment; and

(j) the possible breakdown of the conveyance, container or equipment.

Transport of Unfit Animals

141 (1) Subject to subsections (2) to (4), no person shall load or transport an animal that is unfit, or cause one to be loaded or transported, in a conveyance or container.

(2) An unfit animal may, on a veterinarian's advice, be loaded and transported directly for diagnosis, care or

débarquement d'animaux, ou qui prennent part à la prise des décisions relativement à l'embarquement, au transport ou au débarquement, ou qui conseillent les conducteurs des véhicules à ce sujet, soient informés de tous les plans d'intervention applicables.

Évaluation des facteurs de risque relatifs au transport

140 Quiconque a l'intention d'embarquer ou de transporter, ou de faire embarquer ou transporter, un animal dans un véhicule ou une caisse, ou de le débarquer ou de le faire débarquer d'un véhicule ou d'une caisse, doit, avant l'embarquement, le transport ou le débarquement, évaluer la capacité de l'animal à supporter ces activités, compte tenu des interdictions et des obligations prévues par la présente partie et de tout autre facteur qui peut raisonnablement être considéré comme ayant une incidence sur la capacité de l'animal à endurer ces activités, notamment :

a) l'état actuel de l'animal;

b) une maladie, une blessure ou un état préexistants;

c) la densité de chargement et, compte tenu de la nature, de l'espèce, du tempérament, du sexe, du poids et de l'âge des animaux à transporter, leur compatibilité;

d) la manutention et les méthodes de contention des animaux;

e) la durée du transport et du confinement dans le véhicule ou la caisse;

f) les retards prévisibles durant le transport et à destination;

g) les conditions météorologiques prévisibles durant le transport;

h) les situations prévisibles pouvant survenir durant le transport qui pourraient occasionner des inclinaisons ou des déclinaisons prononcées, la vibration et le déplacement de la caisse ou le balancement du véhicule;

i) le type et l'état du véhicule, de la caisse et de l'équipement;

j) le bris possible du véhicule, de la caisse ou de l'équipement.

Transport d'animaux inaptes

141 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), il est interdit d'embarquer ou de transporter, ou de faire embarquer ou transporter, un animal inapte dans un véhicule ou une caisse.

(2) Un animal inapte peut, sur recommandation d'un vétérinaire, être embarqué et directement transporté pour

treatment at a place other than a slaughter establishment, auction market or assembly yard, if the measures that are necessary to minimize the animal's suffering during loading, transportation and unloading are taken.

(3) If an animal becomes unfit during transport while on board a conveyance or in a container, no person shall continue to transport the animal or cause it to continue to be transported unless, without delay,

(a) reasonable measures are taken to minimize the animal's suffering and it is transported directly to the nearest place where it can

(i) receive care or treatment on a veterinarian's advice, or

(ii) be humanely stunned or humanely killed; or

(b) the animal is humanely killed on board the conveyance or, if the animal is in a container, in the container.

(4) If an animal becomes unfit during transport while on board a vessel, the vessel master or a veterinarian shall, without delay, take reasonable measures to minimize the animal's suffering and

(a) provide care and treatment to the animal or cause care and treatment to be provided to the animal by a person referred to in subsection 157(1); or

(b) cause the animal to be humanely killed by the person referred to in paragraph 155(b).

(5) No person shall unload an animal, or cause one to be unloaded, if it is unfit as described in any of paragraphs (a) to (h) and (q) of the definition *unfit* in subsection 136(1), unless

(a) the animal is being unloaded for diagnosis or care or treatment on a veterinarian's advice;

(b) in the case of a small animal that can be easily and manually lifted out of the container in which it is being transported, it is removed without delay from the container and humanely killed; or

(c) the animal is humanely stunned.

(6) A veterinary inspector may, if they have reasonable grounds to believe that an animal is being or has been loaded, transported or unloaded in contravention of any of subsections (1) to (5), order that the animal

(a) be humanely killed; or

(b) be transported directly to the nearest place to receive care or treatment or to be humanely killed.

recevoir un diagnostic, des soins ou des traitements à un lieu autre qu'un établissement d'abattage, qu'un marché de vente aux enchères ou qu'un parc de groupage, si les mesures nécessaires sont prises pour minimiser ses souffrances durant l'embarquement, le transport et le débarquement.

(3) Si un animal devient inapte durant son transport à bord d'un véhicule ou dans une caisse, il est interdit de continuer à le transporter ou à le faire transporter sauf si, sans délai :

a) soit des mesures raisonnables sont prises pour minimiser ses souffrances et il est transporté directement au lieu le plus proche où il peut, selon le cas :

(i) recevoir des soins ou des traitements recommandés par un vétérinaire,

(ii) être assommé sans cruauté ou tué sans cruauté;

b) soit il est tué sans cruauté dans le véhicule ou, s'il est dans une caisse, dans la caisse.

(4) Si un animal devient inapte durant son transport à bord d'un navire, le capitaine du navire ou un vétérinaire prend sans délai des mesures raisonnables pour minimiser ses souffrances et :

a) soit lui fournit des soins et des traitements ou lui en fait prodiguer par une personne visée au paragraphe 157(1);

b) soit le fait tuer sans cruauté par la personne visée à l'alinéa 155b).

(5) Il est interdit de débarquer ou de faire débarquer un animal qui est inapte au sens de l'un des alinéas a) à h) et q) de la définition de ce terme au paragraphe 136(1), sauf dans les cas suivants :

a) l'animal est débarqué pour recevoir un diagnostic ou pour recevoir des soins ou des traitements recommandés par un vétérinaire;

b) dans le cas d'un petit animal qui peut facilement et manuellement être retiré de la caisse dans laquelle il est transporté, il en est retiré sans délai et tué sans cruauté;

c) l'animal est assommé sans cruauté.

(6) Le vétérinaire-inspecteur qui a des motifs raisonnables de croire qu'un animal est embarqué, transporté ou débarqué, ou l'a été, en contravention de l'un des paragraphes (1) à (5) peut ordonner :

a) soit qu'il soit tué sans cruauté;

b) soit qu'il soit transporté directement au lieu le plus proche où il peut recevoir des soins ou des traitements ou être tué sans cruauté.

Transport of Compromised Animals

142 (1) Subject to subsections (2) to (5), no person shall load or transport a compromised animal, or cause one to be loaded or transported, in a conveyance or container unless

(a) the animal is segregated;

(b) the animal is loaded last and unloaded first;

(c) the measures that are necessary to prevent the animal's suffering, injury or death during loading, transportation and unloading are taken; and

(d) the animal is transported directly to the nearest place, other than an auction market or assembly yard, to receive care or treatment or to be humanely killed.

(2) Paragraphs (1)(a) and (b) do not apply to poultry or rabbits.

(3) A compromised animal may be loaded and transported unsegregated in a conveyance or container with one other animal with which it is familiar, if to do so is unlikely to cause either animal suffering, injury or death.

(4) If an animal becomes compromised during transport on board a conveyance or in a container, no person shall continue to transport the animal or cause it to continue to be transported unless, without delay,

(a) reasonable measures are taken to minimize the animal's suffering; and

(b) it is transported directly to the nearest place to receive care or treatment or to be humanely killed.

(5) If an animal becomes compromised during transport on board a vessel, the vessel master or a veterinarian shall, without delay, take reasonable measures to minimize the animal's suffering and

(a) provide care and treatment to the animal or cause care and treatment to be provided to the animal by a person referred to in subsection 157(1); or

(b) cause the animal to be humanely killed by the person referred to in paragraph 155(b).

(6) An inspector may, if they have reasonable grounds to believe that a compromised animal is being or has been loaded or transported in contravention of any of subsections (1) to (5), order that the animal be transported directly to the nearest place to receive care or treatment or to be humanely killed.

Transport d'animaux fragilisés

142 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (5), il est interdit d'embarquer ou de transporter, ou de faire embarquer ou transporter, un animal fragilisé dans un véhicule ou une caisse sauf si, à la fois :

a) l'animal est isolé;

b) il est embarqué le dernier et débarqué le premier;

c) les mesures nécessaires sont prises pour lui éviter des souffrances, des blessures ou la mort pendant l'embarquement, le transport et le débarquement;

d) il est transporté directement au lieu le plus proche, autre qu'un marché de vente aux enchères ou qu'un parc de groupage, où il peut recevoir des soins ou des traitements ou être tué sans cruauté.

(2) Les alinéas (1)a) et b) ne s'appliquent pas à la volaille ou aux lapins.

(3) Tout animal fragilisé peut être embarqué et transporté dans un véhicule ou une caisse avec un seul autre animal qui lui est familier, sans en être isolé, si cela n'est pas susceptible de causer des souffrances ou des blessures à l'un ou l'autre ou d'entraîner la mort de l'un d'eux.

(4) Si un animal devient fragilisé durant son transport à bord d'un véhicule ou dans une caisse, il est interdit de continuer à le transporter ou à le faire transporter sauf si, sans délai, à la fois :

a) des mesures raisonnables sont prises pour minimiser ses souffrances;

b) il est transporté directement au lieu le plus proche où il peut recevoir des soins ou des traitements ou être tué sans cruauté.

(5) Si un animal devient fragilisé durant son transport à bord d'un navire, le capitaine du navire ou un vétérinaire prend sans délai des mesures raisonnables pour minimiser ses souffrances et :

a) soit lui fournit des soins et des traitements ou lui en fait prodiguer par une personne visée au paragraphe 157(1);

b) soit le fait tuer sans cruauté par la personne visée à l'alinéa 155b).

(6) L'inspecteur qui a des motifs raisonnables de croire qu'un animal fragilisé est embarqué ou transporté, ou l'a été, en contravention de l'un des paragraphes (1) à (5) peut ordonner qu'il soit directement transporté au lieu le plus proche où il peut recevoir des soins ou des traitements ou être tué sans cruauté.

Transport of Livestock, Camelids or Cervids of Eight Days of Age or Less

142.1 (1) No person shall load or transport livestock, camelids or cervids of eight days of age or less, or cause one to be loaded or transported, in a conveyance or container unless

(a) the animal is loaded last and unloaded first;

(b) the measures that are necessary to prevent the animal's suffering, injury or death during loading, transportation and unloading are taken;

(c) the animal is transported in less than 12 hours directly to a final destination other than an auction market or assembly yard and stops are made only to embark other livestock, camelids or cervids of eight days of age or less; and

(d) subject to subsection (2), the animal is segregated from animals that are not livestock, camelids or cervids of eight days of age or less.

(2) Livestock, camelids or cervids of eight days of age or less may be loaded and transported in a conveyance or container with their dam if to do so is unlikely to cause either animal suffering, injury or death.

Transport of Lactating Dairy Animals

143 (1) No person shall load or transport a dairy animal in heavy lactation, or cause one to be loaded or transported, without its suckling offspring unless the animal is fully milked at intervals not exceeding 12 hours.

(2) No person shall load or transport a dairy animal in heavy lactation, or cause one to be loaded or transported, without its suckling offspring unless they determine when the animal was last fully milked.

(3) For the purposes of subsection (1), an interval ends and the next interval begins each time the animal is fully milked.

Animal Handling

144 (1) No person shall, during the confinement, loading, transportation or unloading of an animal,

(a) beat the animal;

Transport d'animaux de ferme, de camélidés ou de cervidés d'au plus huit jours

142.1 (1) Il est interdit d'embarquer ou de transporter, ou de faire embarquer ou transporter, un animal de ferme, un camélidé ou un cervidé âgé d'au plus huit jours dans un véhicule ou une caisse sauf si, à la fois :

a) il est embarqué le dernier et débarqué le premier;

b) les mesures nécessaires sont prises pour lui éviter des souffrances, des blessures ou la mort pendant l'embarquement, le transport et le débarquement;

c) il est transporté en moins de douze heures directement à sa destination finale, autre qu'un marché de vente aux enchères ou qu'un parc de groupage, et seuls des arrêts pour embarquer d'autres animaux de ferme, camélidés ou cervidés âgés d'au plus huit jours sont effectués, le cas échéant;

d) sous réserve du paragraphe (2), il est isolé des animaux qui ne sont pas des animaux de ferme, des camélidés ou des cervidés âgés d'au plus huit jours.

(2) L'animal de ferme, le camélidé ou le cervidé âgé d'au plus huit jours peut être embarqué et transporté dans un véhicule ou une caisse avec sa mère si cela n'est pas susceptible de causer des souffrances ou des blessures à l'un ou à l'autre ou d'entraîner la mort de l'un d'eux.

Transport d'animaux laitiers en lactation

143 (1) Il est interdit d'embarquer ou de transporter, ou de faire embarquer ou transporter, sans ses petits un animal laitier allaitant qui est en période de lactation abondante, sauf s'il est complètement trait à intervalles d'au plus douze heures.

(2) Il est interdit d'embarquer ou de transporter, ou de faire embarquer ou transporter, sans ses petits un animal laitier allaitant qui est en période de lactation abondante sans déterminer à quel moment il a été complètement trait pour la dernière fois.

(3) Pour l'application du paragraphe (1), un intervalle se termine et le suivant débute au moment où l'animal est complètement trait.

Manutention des animaux

144 (1) Durant le confinement, l'embarquement, le transport ou le débarquement d'un animal, il est interdit :

a) de battre l'animal;

(b) prod, whip or use any driving device on the animal in a manner that is likely to cause the animal's suffering, injury or death;

(c) prod, whip or use any driving device on the animal if it does not have a clear path to move;

(d) apply an electric prod to sensitive areas of the animal including the belly and the anal, genital and facial regions of the animal, or to any region of the animal if it is three months of age or less or is a horse, goat or sheep;

(e) drag the animal;

(f) lift the animal by its fleece, fur, feathers or ears;

(g) lift the animal by its tail; or

(h) handle the animal in any other way that is likely to result in the animal's suffering, injury or death.

(2) Paragraph (1)(g) does not apply in respect of mice or other small rodents, or in respect of animals of other species that are commonly handled by their tails, if the handling does not cause the animal's suffering or injury and is consistent with generally accepted practices.

(3) No person shall, when an animal is in a container,

(a) drop, kick or throw the container; or

(b) handle the container in any manner that is likely to cause the animal's suffering, injury or death.

145 (1) No person shall load or unload an animal, or cause one to be loaded or unloaded, using a ramp, gangway, chute, box or other apparatus unless it

(a) can bear the weight to which it is subjected without collapsing, twisting, breaking or bending;

(b) has side rails of sufficient strength and height to prevent the animal from falling off;

(c) has a secure surface that prevents the animal from tripping, slipping, falling or sustaining an injury;

(d) is placed so that there is no unprotected gap through which the animal could trip, slip, fall or escape or that could cause the animal's suffering or injury;

(e) has steps of a height and design that are suitable for the species to prevent the animal from suffering or injury; and

(f) is constructed, maintained and used in a manner that prevents the animal from suffering or injury.

b) afin de le diriger, de l'aiguillonner, de le frapper avec un fouet ou d'utiliser tout autre dispositif d'une manière qui est susceptible de lui causer des souffrances ou des blessures ou d'entraîner sa mort;

c) afin de le diriger, de l'aiguillonner, de le frapper avec un fouet ou d'utiliser tout autre dispositif s'il n'a pas un passage libre pour se déplacer;

d) de lui appliquer un aiguillon électrique sur une région sensible, notamment le ventre, la région anale, génitale ou faciale, ou, s'il s'agit d'un animal âgé d'au plus trois mois ou d'un cheval, d'une chèvre ou d'un mouton, à un quelconque endroit;

e) de le traîner;

f) de le soulever par le pelage, la fourrure, les plumes ou les oreilles;

g) de le soulever par la queue;

h) de le manipuler d'une manière qui est susceptible de lui causer des souffrances ou des blessures ou d'entraîner sa mort.

(2) L'alinéa (1)g) ne s'applique pas aux souris ou aux autres petits rongeurs, ou aux animaux d'autres espèces qui sont habituellement manipulés par la queue, lorsqu'une telle manipulation ne leur cause aucune souffrance ou aucune blessure et est conforme aux pratiques généralement acceptées.

(3) Lorsqu'un animal se trouve dans une caisse, il est interdit :

a) de laisser tomber la caisse, de lui donner des coups de pieds ou de la jeter;

b) de manipuler la caisse d'une manière qui est susceptible de causer des souffrances ou des blessures à l'animal ou d'entraîner sa mort.

145 (1) Il est interdit d'embarquer ou de débarquer, ou de faire embarquer ou débarquer, un animal en utilisant des rampes, des passerelles, des glissières, des boîtes ou d'autres dispositifs, sauf dans les cas suivants :

a) ils peuvent supporter le poids auquel ils sont soumis sans s'effondrer, se tordre, se briser ou se plier;

b) ils sont munis de garde-fous latéraux suffisamment hauts et solides pour empêcher l'animal d'en tomber;

c) ils offrent une surface sécuritaire qui empêche l'animal de trébucher, de glisser, de tomber ou de se blesser;

d) ils sont disposés de manière à éviter qu'il y ait un espace non protégé par lequel l'animal pourrait trébucher, glisser, tomber ou s'enfuir ou qui pourrait causer des souffrances ou des blessures à l'animal;

e) leurs marches ont une hauteur et une conception appropriées à l'espèce en cause pour éviter des souffrances ou des blessures à l'animal;

(2) No person shall load or unload livestock or cervids — or cause them to loaded or unloaded — using a ramp, gangway, chute, box or other apparatus that has a slope of

(a) more than 35° from horizontal in the case of a cervid, goat or sheep;

(b) more than 30° from horizontal in the case of a bovine or horse; and

(c) more than 25° from horizontal in the case of a porcine.

Weather Protection and Ventilation

146 No person shall confine, load, transport or unload an animal, or cause one to be confined, loaded, transported or unloaded, in a conveyance or container if the animal is likely to suffer, sustain injury or die by being exposed to meteorological or environmental conditions, humidity or inadequate ventilation.

Overcrowding and Space Requirements

147 (1) No person shall confine, load or transport an animal, or cause one to be confined, loaded or transported, in a conveyance or container that is overcrowded.

(2) For the purposes of subsection (1), overcrowding occurs when, due to the loading density or the size of the conveyance or container,

(a) the animal cannot maintain its preferred position or adjust its body position in order to protect itself from injuries or avoid being crushed or trampled;

(b) the animal is likely to develop a pathological condition such as hyperthermia, hypothermia or frostbite; or

(c) the animal is likely to suffer, sustain an injury or die.

(3) No person shall transport an animal by air, or cause one to be transported by air, except in accordance with the floor space standards described as stocking density guidelines for the species that are set out in the *Live Animals Regulations*, 42nd edition, published by the International Air Transport Association, as amended from time to time.

f) ils sont fabriqués, entretenus et utilisés de manière à éviter des souffrances ou des blessures à l'animal.

(2) Il est interdit d'embarquer ou de débarquer, ou de faire embarquer ou débarquer, des animaux de ferme ou des cervidés en utilisant des rampes, des passerelles, des glissières, des boîtes ou d'autres dispositifs, dont l'inclinaison par rapport à l'axe horizontal excède :

a) dans le cas des cervidés, des chèvres et des moutons, 35°;

b) dans le cas des bovins et des chevaux, 30°;

c) dans le cas des porcins, 25°.

Protection contre les intempéries et ventilation

146 Il est interdit de confiner, d'embarquer ou de transporter, ou de faire confiner, embarquer ou transporter, un animal dans un véhicule ou une caisse, ou de l'en débarquer ou de l'en faire débarquer, s'il est possible que l'animal souffre, se blesse ou meure à cause de son exposition aux conditions météorologiques ou environnementales, de l'humidité ou d'une ventilation inadéquate.

Surchargement et espace requis

147 (1) Il est interdit de confiner, d'embarquer ou de transporter, ou de faire confiner, embarquer ou transporter, un animal dans un véhicule ou une caisse surchargé.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), il y a surcharge lorsque la densité de chargement ou la taille du véhicule ou de la caisse sont telles que, selon le cas :

a) l'animal ne peut rester dans sa position préférée ou ajuster la position de son corps pour se protéger de blessures ou pour éviter d'être écrasé ou piétiné;

b) il est possible qu'il présente un état pathologique comme l'hyperthermie, l'hypothermie ou des engelures;

c) il est possible qu'il souffre, se blesse ou meure.

(3) Il est interdit de transporter ou de faire transporter un animal par voie aérienne, sauf en conformité avec les normes concernant la superficie de plancher, désignées comme densité de conteneurisation applicable à l'espèce, qui sont prévues dans la *Réglementation du transport des animaux vivants*, 42e édition, publiée par l'Association du transport aérien international, avec ses modifications successives.

148 (1) No person shall confine, load or transport an animal, or cause one to be confined, loaded or transported, in a conveyance or container unless

(a) in the case of livestock, cervids, canines, felines and ratites, the animal is able to stand at all times within the conveyance or container with all feet on the floor, with head elevated, with sufficient headroom to permit a full range of head movement and without any part of its body coming into contact with a deck, roof or top of the conveyance or cover of the container;

(b) in the case of chickens, turkeys, ducks, geese, quail and pigeons, the animal is able to maintain a squatting or sitting position without coming into contact with the cover of the container; and

(c) in the case of all other species, the animal is able to maintain its preferred position with sufficient headroom to permit a full range of head movement.

(2) No person shall transport an equine, or cause one to be transported, by land in a conveyance with more than one deck.

Segregation

149 (1) No person shall confine, load or transport, or cause to be confined, loaded or transported, in the same conveyance or container, animals that are incompatible with one another unless they are segregated.

(2) For the purposes of subsection (1), an animal is incompatible with another animal if, by reason of its nature, species, temperament, gender, weight or age, it is likely to cause injury, suffering or death to the other animal.

Conveyances and Containers

150 (1) No person shall confine, load or transport an animal, or cause one to be confined, loaded or transported, in a conveyance or container that

(a) is unsuitable for the species being transported;

(b) is not constructed, equipped, maintained or used in a manner that prevents injury to the animal or the animal's escape;

(c) does not provide a secure surface to prevent the animal from tripping, slipping, falling or sustaining an injury;

(d) is likely to collapse;

(e) has exposed bolt heads, angles or other projections that are likely to cause the animal's suffering, injury or death;

148 (1) Il est interdit de confiner, d'embarquer ou de transporter, ou de faire confiner, embarquer ou transporter, un animal dans un véhicule ou une caisse, sauf s'il peut :

a) dans le cas d'un animal de ferme, d'un cervidé, d'un animal d'une espèce canine ou féline ou d'un ratite, en tout temps, s'y tenir en position debout, les pieds sur le plancher, la tête relevée avec suffisamment d'espace pour pouvoir la bouger dans toutes les directions, sans qu'aucune partie de son corps n'entre en contact avec un pont, le toit ou le dessus du véhicule ou le couvercle de la caisse;

b) dans le cas d'un poulet, d'une dinde, d'un canard, d'une oie, d'une caille et d'un pigeon, demeurer en position accroupie ou assise sans toucher au couvercle de la caisse;

c) dans le cas de toute autre espèce, rester dans sa position préférée avec suffisamment d'espace pour bouger librement la tête dans toutes les directions.

(2) Il est interdit de transporter ou de faire transporter par voie terrestre un équidé dans un véhicule ayant plus d'un pont.

Isolement

149 (1) Il est interdit de confiner, d'embarquer ou de transporter, ou de faire confiner, embarquer ou transporter, dans le même véhicule ou la même caisse des animaux incompatibles, sauf s'ils sont isolés les uns des autres.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), un animal est incompatible avec un autre si, en raison de sa nature, de son espèce, de son tempérament, de son sexe, de son poids ou de son âge, il est possible qu'il cause des blessures ou des souffrances à l'autre animal ou le tue.

Véhicules et caisses

150 (1) Il est interdit de confiner, d'embarquer ou de transporter, ou de faire confiner, embarquer ou transporter, un animal dans un véhicule ou une caisse qui :

a) ne convient pas à l'espèce à transporter;

b) n'est pas fabriqué, équipé, entretenu ou utilisé pour éviter des blessures à l'animal ou l'empêcher de sortir;

c) n'offre pas à l'animal une surface sécuritaire pour l'empêcher de trébucher, de glisser, de tomber ou de se blesser;

d) est susceptible de s'effondrer;

e) a des têtes de boulons, des angles ou d'autres saillies exposées susceptibles de causer des souffrances ou des blessures à l'animal ou d'entraîner sa mort;

f) contient des objets qui ne sont pas fixés;

(f) contains objects that are not secured;

(g) has insecure fittings;

(h) cannot be cleaned;

(i) in the case of the transport or confinement of livestock, cervids, camelids or ratites, has a floor that is not strewn with sand, straw, wood shavings or other bedding material sufficient to absorb, and prevent the pooling or escape of, water, urine and liquid manure; and

(j) in the case where a conveyance is used for the confinement of animals for feeding, water and rest, the conveyance is constructed or maintained in a manner that does not permit the animals to be fed, watered and rested in accordance with section 159.2 without being removed from it.

(2) No person shall confine, load or transport an animal in — or unload an animal from — a conveyance or container, or cause one to be so confined, loaded, transported or unloaded, if the animal is exposed, or is likely to be exposed to any thing, including exhaust from the conveyance, that is toxic or noxious or that is likely to cause the animal's suffering, injury or death.

(3) No person shall transport an animal by air, or cause an animal to be transported by air, unless it is transported in a container that meets the design and construction requirements for the species that are set out in the *Live Animals Regulations*, 42nd edition, published by the International Air Transport Association, as amended from time to time.

151 (1) No person shall confine or transport an animal, or cause one to be confined or transported, in a container unless

(a) the animal is visible from outside the container, or at least two of the container's outer sides have a readily visible sign or symbol indicating the presence within of a live animal and a readily visible sign or symbol indicating the upright position of the container; and

(b) the container is constructed and maintained so that

(i) the animal may be fed and watered in compliance with this Part without being removed from it,

(ii) except in the case of poultry and rabbits transported by land, the escape of any urine or manure from it is prevented, and

(iii) in the case of an animal being transported by land, other than poultry and rabbits, its floor can be cleaned and strewn with fresh bedding material in compliance with this Part.

g) a des attaches mal assurées;

h) ne peut être nettoyé;

i) dans le cas du transport ou du confinement d'animaux de ferme, de cervidés, de camélidés ou de ratites, n'a pas un plancher recouvert d'une épaisseur suffisante de sable, de paille, de copeaux de bois ou de tout autre matériau de litière suffisant pour absorber l'eau, l'urine et le fumier liquide et en empêcher l'accumulation ou la fuite;

j) dans le cas où les animaux sont confinés dans le véhicule pour y être alimentés, abreuvés et mis au repos, le véhicule n'est pas fabriqué et entretenu afin de leur permettre de l'être, conformément à l'article 159.2, sans en être retiré.

(2) Il est interdit de confiner, d'embarquer ou de transporter, ou de faire confiner, embarquer ou transporter, un animal dans un véhicule ou une caisse, ou de l'en débarquer ou de l'en faire débarquer, s'il est exposé ou s'il est susceptible d'être exposé à toute chose, y compris les gaz d'échappement du véhicule, toxique ou nocive ou susceptible de lui causer des souffrances ou des blessures ou d'entraîner sa mort.

(3) Il est interdit de transporter ou de faire transporter un animal par voie aérienne, sauf s'il est transporté dans une caisse qui est conforme aux exigences de conception et de construction pour l'espèce prévues dans la *Réglementation du transport des animaux vivants*, 42e édition, publiées par l'Association du transport aérien international, avec ses modifications successives.

151 (1) Il est interdit de confiner ou de transporter, ou de faire confiner ou transporter, un animal dans une caisse, sauf si les conditions suivantes sont réunies :

a) l'animal est visible de l'extérieur de la caisse ou deux des côtés de la caisse sont pourvus sur leur face externe d'un signe ou d'un symbole facilement visible indiquant la présence d'un animal vivant et d'un signe ou d'un symbole facilement visible indiquant le sens de la caisse;

b) la caisse est fabriquée et entretenue de sorte que :

(i) l'animal puisse y être alimenté et abreuvé, conformément à la présente partie, sans en être retiré,

(ii) l'urine et le fumier ne peuvent s'en échapper, sauf ceux de volailles ou de lapins transportés par voie terrestre,

(iii) dans le cas d'un animal, autre qu'une volaille ou un lapin, transporté par voie terrestre, le plancher peut être nettoyé et recouvert de matériau de litière frais, conformément à la présente partie.

(2) No person shall use a container for the transportation of an animal unless the container is secured to the conveyance in a manner that prevents it from being displaced during transportation.

Vessels

152 Every sea carrier shall provide passageways to permit the feeding, watering and care of livestock and poultry on the vessel.

153 Every sea carrier shall provide an enclosed area or pen to accommodate livestock and poultry on the vessel that are injured or become ill, compromised or unfit.

154 Every sea carrier shall have lighting equipment — including emergency lighting — that is sufficient to permit the feeding, watering and caring for the livestock and poultry on the vessel, and the necessary portable lighting equipment to enable clinical examination of the livestock and poultry.

155 Every sea carrier shall

(a) provide humane killing devices that are in good working order and are an appropriate type for the species, age and weight of the livestock and poultry on the vessel; and

(b) ensure that there is a person who is trained to use the humane killing devices.

156 Every sea carrier shall have a sufficient quantity and type of supplies on the vessel, including medication, to treat the livestock and poultry on the vessel having regard to such factors as the species of the livestock or poultry and the duration of the transport.

157 (1) Every sea carrier shall have an appropriate number of trained persons on the vessel to provide for the livestock's and poultry's health and welfare and daily care, including feeding, watering and waste removal.

(2) If the vessel's journey is expected to exceed six hours, the sea carrier or vessel master shall, at least 24 hours before the departure, provide a veterinary inspector with the following information:

(a) the planned date and time of departure and arrival at the destination;

(b) the name of the person who will be in charge of caring for the livestock and poultry; and

(2) Il est interdit d'utiliser une caisse pour le transport d'animaux, sauf si elle est arrimée au véhicule de manière à empêcher son déplacement durant le transport.

Navires

152 Tout transporteur maritime est tenu d'aménager, sur le navire, des passages permettant d'alimenter, d'abreuver et de soigner les animaux de ferme et la volaille.

153 Tout transporteur maritime est tenu de fournir, sur le navire, un espace clos ou un enclos pouvant loger tout animal de ferme et toute volaille qui est blessé ou qui devient malade, fragilisé ou inapte.

154 Tout transporteur maritime est tenu d'avoir de l'équipement d'éclairage, y compris l'éclairage de secours, qui est suffisant pour permettre d'alimenter, d'abreuver et de soigner les animaux de ferme et la volaille à bord du navire, et des appareils d'éclairage portatifs nécessaires pour en permettre l'examen clinique.

155 Tout transporteur maritime est tenu :

a) de fournir des dispositifs d'abattage sans cruauté en bon état de marche et appropriés aux espèces, aux poids et à l'âge des animaux de ferme et de la volaille sur le navire;

b) de veiller à ce qu'une personne ayant reçu la formation requise pour utiliser le dispositif se trouve à bord du navire.

156 Tout transporteur maritime est tenu d'approvisionner en fournitures suffisante et appropriée, notamment de médicaments, chaque navire de manière à pouvoir traiter les animaux de ferme et la volaille à bord du navire, en tenant notamment compte de leur espèce et de la durée du transport.

157 (1) Tout transporteur maritime est tenu d'avoir à bord du navire un nombre approprié de personnes formées permettant d'assurer la santé et le bien-être des animaux de ferme et de la volaille et de leur prodiguer les soins quotidiens, y compris les alimenter, les abreuver et éliminer leurs déchets.

(2) Dans le cas où il est prévu que le transport par navire durera plus de six heures, le transporteur maritime ou le capitaine du navire sont tenus, au moins vingt-quatre heures avant le départ, de fournir les renseignements ci-après au vétérinaire-inspecteur :

a) les dates et heures prévues de départ et d'arrivée à destination;

b) le nom de la personne qui sera chargée des soins aux animaux de ferme et à la volaille;

(c) the arrangements for communication between the sea carrier or vessel master and the shipper that allow the person who is in charge of caring for the livestock and poultry to obtain veterinary advice as required during transport.

158 No person shall transport livestock or poultry, or cause them to be transported, on a vessel close enough to the engine casing or any boiler room casing to cause the livestock's or poultry's suffering, injury or death unless the casing is covered and insulated to prevent that suffering, injury or death.

Feed, Water and Rest

159 No person shall confine, load or transport an animal, or cause one to be confined, loaded or transported, unless the person determines when it was last fed, watered and rested.

159.1 (1) No person shall confine or transport an animal, or cause one to be confined or transported, in a conveyance or container unless the animal

(a) is provided with

(i) safe water in amounts and at intervals that are sufficient to prevent the animal from becoming dehydrated, and

(ii) feed of an appropriate type for the species and in amounts and at intervals that are sufficient to prevent nutritional metabolic abnormality; and

(b) is rested in accordance with the animal's needs and at intervals that are sufficient to prevent the animal from suffering due to fatigue.

(2) The intervals without feed, safe water and rest shall not exceed the following:

(a) 12 hours for ruminants that are too young to be fed exclusively on hay and grain, for any compromised animal and for livestock, a camelid or a cervid of eight days of age or less;

(b) 24 hours for broiler chickens, spent laying hens and rabbits;

(c) 28 hours for equine and porcine;

(d) 72 hours from the time of hatching for birds; and

(e) 36 hours for any other animal.

(3) In the event that more than one of the periods in subsection (2) applies, the shortest interval governs.

c) les arrangements de communication entre le transporteur maritime ou le capitaine du navire et l'expéditeur permettant à la personne responsable des soins d'obtenir, lorsqu'ils sont requis, des conseils vétérinaires durant le transport.

158 Il est interdit de transporter ou de faire transporter à bord d'un navire un animal de ferme ou une volaille assez près de l'enveloppe du moteur ou d'une chaufferie pour lui causer des souffrances ou des blessures ou entraîner sa mort, sauf si l'enveloppe est recouverte et isolée de façon à les éviter.

Aliments, eau et repos

159 Il est interdit de confiner, d'embarquer ou de transporter, ou de faire confiner, embarquer ou transporter, un animal sans avoir établi quand, pour la dernière fois, il a été alimenté, abreuvé et mis au repos.

159.1 (1) Il est interdit de confiner ou de transporter, ou de faire confiner ou transporter, un animal dans un véhicule ou une caisse, à moins que les conditions suivantes ne soient remplies :

a) l'animal reçoit :

(i) de l'eau salubre en quantité et à intervalles suffisants pour prévenir sa déshydratation,

(ii) des aliments convenant à son espèce en quantité et à intervalles suffisants pour prévenir les anomalies métaboliques nutritionnelles;

b) l'animal est mis au repos selon ses besoins et à intervalles suffisants pour éviter qu'il ne souffre de la fatigue.

(2) Les intervalles sans aliments, eau salubre et repos ne peuvent excéder les périodes suivantes :

a) pour tout ruminant trop jeune pour s'alimenter seulement de foin et de céréales, pour tout animal de ferme, camélidé ou cervidé âgé d'au plus huit jours et pour tout animal fragilisé, douze heures;

b) pour les poulets à griller, les poules pondeuses de réforme et les lapins, vingt-quatre heures;

c) pour les équidés et les porcins, vingt-huit heures;

d) pour les oiseaux, soixante-douze heures après leur éclosion;

e) pour les autres animaux, trente-six heures.

(3) Dans le cas où plus d'une des périodes prévues au paragraphe (2) s'appliquent, l'intervalle à ne pas excéder est le plus court.

(4) For the purposes of this section, an interval ends and the next interval begins,

(a) in the case of water, when the animal has taken sufficient safe water to prevent dehydration;

(b) in the case of feed, when the animal has taken sufficient feed to prevent nutritional metabolic abnormalities; and

(c) in the case of rest, when the animal has rested for at least eight hours.

159.2 (1) Every person feeding, watering and resting animals shall, at that time, provide

(a) sufficient space to allow the animals to lie down without lying on top of each other;

(b) equipment designed for feeding and watering the animals;

(c) well-drained and clean floors that provide a secure surface to prevent the animals from tripping, slipping, falling or sustaining an injury;

(d) sufficient straw or other bedding to protect the animals from suffering or injury;

(e) sufficient straw or other bedding to keep the animals clean and dry;

(f) protection from meteorological or environmental conditions or humidity in order to prevent suffering, injury or death; and

(g) adequate ventilation to prevent suffering, injury or death.

(2) Animals being transported in a conveyance on land may be fed, watered and rested in the conveyance if it is stopped and the requirements of subsection (1) are met.

(3) Every sea carrier shall, before departure, have on the vessel

(a) a sufficient amount of feed and safe water for each animal to be transported, having regard to the expected duration of the transport, to prevent each animal from suffering, dehydration, nutritional metabolic abnormality and death; and

(b) an additional one-day supply of feed and safe water for every period of four days or less of the expected duration of the transport.

(4) The sea carrier shall

(a) have storage on the vessel for the feed and safe water in a place and in a manner that will prevent them from posing a risk to the animal's health and from otherwise becoming unsuitable for animal consumption; and

(4) Pour l'application du présent article, un intervalle se termine et le suivant commence :

a) en ce qui concerne l'abreuvement, au moment où l'animal s'est abreuvé suffisamment d'eau salubre pour prévenir sa déshydratation;

b) en ce qui concerne l'alimentation, au moment où l'animal s'est alimenté suffisamment pour prévenir les anomalies métaboliques nutritionnelles;

c) en ce qui concerne le repos, au moment où l'animal s'est reposé pendant au moins huit heures.

159.2 (1) Quiconque alimente, abreuve ou met au repos des animaux leur fournit, à ce moment :

a) assez d'espace pour qu'ils puissent se mettre en position couchée sans être les uns sur les autres;

b) de l'équipement conçu pour les alimenter et les abreuver;

c) des planchers propres et bien drainés qui offrent une surface sécuritaire pour les empêcher de trébucher, de glisser, de tomber ou de se blesser;

d) suffisamment de paille ou d'autre matériau de litière pour leur éviter des souffrances ou des blessures;

e) suffisamment de paille ou d'autre matériau de litière pour les garder propres et secs;

f) une protection contre les conditions météorologiques ou environnementales ou l'humidité pour leur éviter des souffrances, des blessures ou la mort;

g) une ventilation adéquate pour leur éviter des souffrances, des blessures ou la mort.

(2) Dans le cas du transport dans un véhicule par voie terrestre, les animaux peuvent être alimentés, abreuvés et mis au repos dans le véhicule si celui-ci est arrêté et si les exigences du paragraphe (1) sont respectées.

(3) Le transporteur maritime est tenu, avant le départ, d'avoir à bord du navire :

a) une quantité suffisante d'eau salubre et d'aliments pour chaque animal à transporter, eu égard à la durée prévue du transport, pour les protéger contre la souffrance, la déshydratation, les anomalies métaboliques nutritionnelles et la mort;

b) pour chaque tranche de quatre jours ou moins de transport prévu, des provisions supplémentaires en aliments et en eau salubre pour une journée.

(4) Tout transporteur maritime est tenu d'avoir à bord du navire :

a) un espace pour stocker les aliments et l'eau salubre dans un lieu et de manière à ce qu'ils ne posent pas de risque pour la santé de l'animal et ne deviennent pas autrement impropres à la consommation animale;

(b) have dispensing systems for the feed and safe water on the vessel.

Transfer of Responsibility

159.3 (1) No person who transports an animal shall leave the animal at a slaughter establishment, auction market, assembly yard or feedlot unless

(a) the consignee or their representative is physically present on the animal's arrival, accepts responsibility for the animal's care and records the acceptance in writing; and

(b) the person who transports the animal provides the consignee or their representative with information on when the animal was last fed, watered and rested.

(2) The person who accepts responsibility for the animal's care shall, without delay, take the measures that are necessary to prevent its suffering, injury or death.

Records

159.4 (1) Every commercial carrier shall, for each shipment of animals, make a record in writing at the time of loading that includes the following information:

(a) the name and address of the shipper, consignee and person operating the conveyance in which the animals are transported;

(b) the identifying number or registration number of the conveyance;

(c) the number of square metres or square feet of floor area available to the animals in the conveyance or, if the animals are in a container, in the container;

(d) the date on which and place where that the conveyance or container was last cleaned and disinfected;

(e) the date on which, time when and place where the animals came into the carrier's custody;

(f) the number, description and gross weight of the animals;

(g) the date on which and time when the animals were last fed, watered and rested prior to loading and, in the case of animals in heavy lactation, when they were last fully milked prior to loading; and

(h) if the animals are to be transported to a slaughter establishment, an auction market, an assembly yard or a feedlot, its name and address.

b) des systèmes de distribution pour l'eau salubre et les aliments.

Transfert de responsabilité

159.3 (1) Il est interdit à tout personne qui transporte un animal de le laisser à un établissement d'abattage, à un marché de vente aux enchères ou à un parc de groupage ou d'engraissement, sauf si les conditions suivantes sont réunies :

a) le destinataire ou son représentant s'y trouve à l'arrivée de l'animal, accepte la responsabilité de la garde de l'animal et consigne l'acceptation par écrit;

b) la personne qui transporte l'animal informe le destinataire ou son représentant de l'heure à laquelle l'animal a été alimenté, abreuvé et mis au repos pour la dernière fois.

(2) La personne qui accepte la responsabilité de la garde de l'animal est tenue de prendre sans délai les mesures nécessaires pour lui éviter des souffrances, des blessures ou la mort.

Registre

159.4 (1) Tout transporteur commercial est tenu, pour chaque envoi d'animaux, de tenir un registre dans lequel sont consignés, au moment de l'embarquement, les renseignements suivants :

a) les nom et adresse de l'expéditeur, du destinataire et du conducteur du véhicule utilisé pour le transport des animaux;

b) le numéro d'identification ou d'immatriculation du véhicule;

c) la superficie, en pieds ou en mètres carrés, de l'espace dont disposent les animaux à l'intérieur du véhicule ou, s'ils sont placés dans une caisse, de la caisse;

d) les date et lieu où le véhicule ou la caisse a été nettoyé et désinfecté la dernière fois;

e) les date, heure et lieu où la garde des animaux a été confiée au transporteur;

f) le nombre, la description et le poids brut des animaux;

g) les dates et heures où les animaux ont été, pour la dernière fois avant l'embarquement, alimentés, abreuvés et mis au repos et, dans le cas d'un animal en période de lactation abondante, complètement traits;

h) dans le cas ou les animaux sont transportés à un établissement d'abattage, à un marché de vente aux enchères ou à un parc de groupage ou d'engraissement, les nom et adresse de l'établissement, du marché ou du parc.

(2) Every commercial carrier shall add the following information to the record as it becomes available:

(a) the date on which, time when and place where the animals are fed, watered and rested while in the carrier's custody; and

(b) the date on which, time when and place where the animals are unloaded at the destination and the name of the person who accepted responsibility for their care.

(3) The owner of the animals shall, at the time of loading, give to the commercial carrier that is to transport the animals a signed declaration that states the date on which, time when and place where the animals were last fed, watered and rested and if lactating, fully milked.

(4) The person operating the conveyance shall, with each shipment of animals being transported, keep on board the original or a copy of the record and the declaration.

Coming Into Force

3 These Regulations come into force on the first anniversary of the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

[49-1-o]

(2) Tout transporteur commercial consigne dans le registre les renseignements ci-après dès qu'ils sont connus :

a) les dates, heures et lieux des périodes d'alimentation, d'abreuvement et de repos des animaux lorsqu'ils étaient sous sa garde;

b) les date, heure et lieu où les animaux ont été débarqués à destination, ainsi que le nom de la personne qui en a accepté la responsabilité de la garde.

(3) Au moment de l'embarquement, le propriétaire des animaux est tenu de remettre au transporteur commercial qui doit les transporter une déclaration signée qui indique les dates, heures et lieux où les animaux ont été pour la dernière fois alimentés, abreuvés, mis au repos et, dans le cas d'animaux en période de lactation, complètement traits.

(4) Le conducteur du véhicule conserve à bord de celui-ci, avec chaque envoi d'animaux, l'original ou une copie du registre et de la déclaration.

Entrée en vigueur

3 Le présent règlement entre en vigueur au premier anniversaire de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

[49-1-o]

Children's Jewellery Regulations

Statutory authority
Canada Consumer Product Safety Act

Sponsoring department
Department of Health

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations.*)

Executive summary

Issues: The adverse health effects of lead on young children have been documented in numerous studies. Children absorb a much greater percentage of ingested lead than adults do, and their developing organs and body systems are more susceptible to the toxic effects of lead. Cadmium is also a very toxic metal. High levels of cadmium have been found in children's jewellery on the Canadian marketplace within the last five years.

Young children are much more likely to be exposed to lead and cadmium in children's jewellery because of their natural habit of mouthing objects. Numerous incidents of children mouthing or swallowing jewellery have been recorded.

Description: This proposal would amend the *Children's Jewellery Regulations* under the *Canada Consumer Product Safety Act* to (1) add a 130 milligram per kilogram (mg/kg) total cadmium limit for children's jewellery items small enough to be swallowed by a child; and (2) replace the current 600 mg/kg total lead limit and 90 mg/kg migratable lead limit with a single 90 mg/kg total lead limit for all children's jewellery items.

Cost-benefit statement: A cost-benefit analysis for this regulatory proposal was completed in March 2014. Qualitative benefits identified included avoidance of fatalities, illnesses and consequent medical costs, loss

Règlement sur les bijoux pour enfants

Fondement législatif
Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation

Ministère responsable
Ministère de la Santé

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.*)

Résumé

Enjeux : Les effets indésirables sur la santé associés au plomb chez les jeunes enfants ont été décrits dans plusieurs études. Les enfants absorbent un plus haut pourcentage du plomb qu'ils ingèrent que les adultes, et leurs organes et systèmes en développement sont plus vulnérables aux effets toxiques du plomb. Le cadmium est également un métal très toxique. Des teneurs élevées en cadmium ont été mesurées dans des bijoux pour enfants vendus au Canada au cours des cinq dernières années.

Les jeunes enfants sont beaucoup plus susceptibles d'être exposés au plomb et au cadmium se retrouvant dans les bijoux pour enfants en raison de leur penchant naturel à porter les objets à leur bouche. De nombreux incidents où les enfants ont mis dans leur bouche ou ont avalé un bijou ont été signalés.

Description : La présente proposition modifierait le *Règlement sur les bijoux pour enfants* pris en vertu de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* afin (1) d'établir une limite de 130 milligrammes par kilogramme (mg/kg) pour la teneur totale en cadmium des bijoux pour enfants suffisamment petits pour être avalés par ces derniers; (2) de remplacer l'actuelle limite de 600 mg/kg pour la teneur totale en plomb et de 90 mg/kg pour la teneur en plomb lixiviable par une seule limite de 90 mg/kg pour la teneur totale en plomb dans tous les bijoux pour enfants.

Énoncé des coûts et avantages : Une analyse coûts-avantages a été réalisée dans le cadre de la proposition réglementaire en mars 2014. Certains avantages qualitatifs ont été cernés, comme le fait d'éviter les pertes

of lifetime earnings, and costs for special education, justice and corrections. Total industry costs were estimated at $4.5 million ($4.6 million in 2016 dollars) over 20 years when discounted at 7%. A break-even analysis indicated that benefits would outweigh costs if one fatality was avoided within approximately six years of adopting the proposed limits.

"One-for-One" Rule and small business lens: The "One-for-One" Rule does not apply, since the Regulations do not impose any administrative costs on industry. The small business lens also does not apply because the estimated nationwide cost impact is less than $1 million per year.

Domestic and international coordination and cooperation: The lead content limit of the proposed amendments is consistent with the international health and safety objective of reducing the intentional use of lead as much as possible, although the actual lead limits may differ slightly from one jurisdiction to another. The regulatory proposal also ensures that the lead limits are consistent across the Canadian regulatory regime.

The proposed cadmium limit is comparable to the European Union (EU) limit of 100 mg/kg total cadmium for costume jewellery. The United States does not have federal cadmium limits for children's jewellery.

humaines et les maladies ainsi que des coûts médicaux connexes, la perte de gains au cours de la vie et les coûts associés à l'éducation spéciale, à la justice et aux services correctionnels. Les coûts totaux de l'industrie ont été estimés à 4,5 millions de dollars (4,6 millions en dollars de 2016) sur 20 ans, à un taux d'actualisation de 7 %. Une analyse du seuil de rentabilité indique que les avantages l'emporteraient sur les coûts si un décès était évité dans les six années suivant l'adoption de la limite proposée.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » ne s'applique pas, puisque aucun changement ne sera apporté aux coûts administratifs des entreprises. La lentille des petites entreprises ne s'applique pas non plus, puisque le coût à l'échelle nationale du projet de règlement est estimé à moins de 1 million de dollars par année.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : La limite de la teneur en plomb totale établie dans les modifications proposées cadre avec l'objectif international en matière de santé et de sécurité visant à réduire l'utilisation intentionnelle de plomb autant que possible, bien que les limites actuelles de la teneur en plomb puissent varier légèrement d'une administration à l'autre. Le projet de règlement vise également à assurer l'uniformité des limites de la teneur en plomb dans l'ensemble du régime de réglementation canadien.

La limite de la teneur en cadmium proposée est comparable à la limite de l'Union européenne (UE) de 100 mg/kg pour la teneur totale en cadmium dans les bijoux de fantaisie. Aucune limite fédérale de la teneur en cadmium visant les bijoux pour enfants n'a été établie aux États-Unis.

Background

Lead is a heavy metal that is very toxic,[1,2] especially to children. Young children are also more likely to be exposed to lead because of their natural habit of mouthing objects. Lead has historically been used in children's jewellery because it is inexpensive and easily molded. A number of lead poisoning cases in children, including one fatality in the United States, have been associated with the chewing, sucking or swallowing of jewellery with high lead content.

Contexte

Le plomb est un métal lourd très toxique[1,2], particulièrement pour les enfants. Les jeunes enfants sont également plus susceptibles d'être exposés au plomb en raison de leur penchant naturel qui les pousse à porter les objets à leur bouche. Le plomb est utilisé depuis longtemps dans les bijoux pour enfants parce qu'il est bon marché et facile à façonner. Un certain nombre de cas d'empoisonnement au plomb chez les enfants, y compris un cas ayant entraîné le décès aux États-Unis, ont été associés au fait de mâchouiller, de sucer ou d'avaler un bijou à forte teneur en plomb.

[1] Health Canada, 2013. *Final Human Health State of the Science Report on Lead*: http://hc-sc.gc.ca/ewh-semt/alt_formats/pdf/pubs/contaminants/dhhssrl-rpecscepsh/dhhssrl-rpecscepsh-eng.pdf.

[2] U.S. Environmental Protection Agency, 2012. *Integrated Science Assessment for Lead*: https://cfpub.epa.gov/ncea/risk/recordisplay.cfm?deid=255721&CFID=76612276&CFTOKEN=22537684.

[1] Santé Canada, 2013. *Rapport final sur l'état des connaissances scientifiques concernant les effets du plomb sur la santé humaine* : http://hc-sc.gc.ca/ewh-semt/alt_formats/pdf/pubs/contaminants/dhhssrl-rpecscepsh/dhhssrl-rpecscepsh-fra.pdf.

[2] Environmental Protection Agency des États-Unis, 2012. *Integrated Science Assessment for Lead* : https://cfpub.epa.gov/ncea/risk/recordisplay.cfm?deid=255721&CFID=76612276&CFTOKEN=22537684.

The *Children's Jewellery Regulations* (CJR), which came into force in 2005, currently restrict the use of lead in jewellery items intended for children under the age of 15 years to 600 mg/kg total lead and 90 mg/kg migratable[3] lead.

Cadmium is also a highly toxic heavy metal. Unlike lead, which has a sweet taste, cadmium tastes very bitter and it is unlikely that children would regularly chew or suck cadmium-containing jewellery. However, Health Canada scientists have concluded that there is potential for serious health effects in children who swallow jewellery items made with cadmium. Ingested cadmium has been associated with adverse effects on the kidneys, liver, heart, blood system, nervous system, reproductive system and immune system.

There is no risk to human health from simply wearing children's jewellery containing high levels of lead and/or cadmium; however, Health Canada has reason to believe that the unintentional ingestion of jewellery by children occurs frequently. The United States Consumer Product Safety Commission (U.S. CPSC) reported in 2006 that from 2000 to 2005, there were more than 300 000 emergency room visits in the United States by children 18 years of age or below because of foreign object ingestion. It was estimated that 80% of these children were below 7 years of age and that approximately 20 000 of the swallowed objects were jewellery items.

In 2009–2010, Health Canada carried out a survey of children's jewellery products to determine the level of marketplace compliance with the lead content limits of the CJR. Because of concerns that manufacturers may have been increasingly substituting scrap cadmium for lead in children's jewellery, all 103 survey samples were also tested for cadmium. Very high cadmium levels, up to 93% (930 000 mg/kg), were found in some of the samples. Health Canada issued a consumer advisory on lead and cadmium in children's jewellery on January 10, 2010.[4]

Children's jewellery items with high cadmium content were also found at the same time on the American market. In 2010, the U.S. CPSC announced a number of recalls of children's jewellery items because of high levels of cadmium.

Le *Règlement sur les bijoux pour enfants* (RBE), qui est entré en vigueur en 2005, limite actuellement l'utilisation du plomb dans les bijoux destinés aux enfants âgés de moins de 15 ans à 600 mg/kg de plomb total et à 90 mg/kg de plomb lixiviable[3].

Le cadmium est également un métal lourd très toxique. Contrairement au plomb, qui a un goût sucré, le cadmium est très amer et il est peu probable qu'un enfant mâchouille ou suce régulièrement des bijoux en contenant. Toutefois, les scientifiques de Santé Canada ont conclu que de graves effets sur la santé étaient observés chez les enfants qui avaient avalé des bijoux contenant du cadmium. Le cadmium ingéré a été associé à divers effets indésirables touchant les reins, le foie, le cœur, le système sanguin, le système nerveux, le système reproducteur et le système immunitaire.

Il faut noter que le simple fait de porter des bijoux pour enfants contenant de fortes teneurs en plomb ou en cadmium ne présente pas de risque pour la santé humaine. Toutefois, Santé Canada a des raisons de croire qu'une ingestion accidentelle de bijoux se produit régulièrement chez les enfants. La Consumer Product Safety Commission des États-Unis (CPSC des États-Unis) a déclaré en 2006 qu'entre les années 2000 et 2005, plus de 300 000 visites à la salle d'urgence aux États-Unis étaient associées à l'ingestion d'un corps étranger par des enfants de 18 ans et moins. Il a été estimé que 80 % de ces enfants étaient âgés de moins de 7 ans et qu'environ 20 000 objets avalés étaient des bijoux.

En 2009-2010, Santé Canada a réalisé une étude sur les bijoux pour enfants afin de déterminer le niveau de conformité sur le marché avec les limites de la teneur en plomb établies dans le RBE. En raison de préoccupations selon lesquelles les fabricants remplaçaient de plus en plus le plomb par du cadmium de récupération dans les bijoux pour enfants, les 103 échantillons recueillis dans le cadre de l'étude ont également été analysés afin de détecter la présence de cadmium. De très hautes teneurs en cadmium, jusqu'à 93 % (930 000 mg/kg), ont été observées dans certains échantillons. Le 10 janvier 2010[4], Santé Canada a publié un avis aux consommateurs au sujet de la présence de plomb et de cadmium dans les bijoux pour enfants.

Des bijoux pour enfants dont la teneur en cadmium était très élevée ont également été trouvés sur le marché américain pendant la même période. En 2010, la CPSC des États-Unis a annoncé un certain nombre de rappels de bijoux pour enfants en raison de teneurs élevées en cadmium.

---

[3] Migratable lead is the amount of lead that is released from a product when it is brought into contact with a liquid solvent, such as digestive juices.

[4] http://www.healthycanadians.gc.ca/recall-alert-rappel-avis/hc-sc/2010/13396a-eng.php

[3] Le plomb lixiviable est la quantité de plomb qui est libérée d'un produit lorsqu'il entre en contact avec un solvant liquide, comme les sucs digestifs.

[4] http://canadiensensante.gc.ca/recall-alert-rappel-avis/hc-sc/2010/13396a-fra.php

Issues

Children who chew, suck or swallow children's jewellery containing lead and/or cadmium are at serious risk of adverse, even fatal, health effects. It is difficult for parents and caregivers to protect children against lead or cadmium in children's jewellery because it is not possible to accurately determine whether an item contains lead or cadmium without tests, which cannot feasibly be carried out by the general public.

Lead

Since 2005, Health Canada has reduced existing total lead content limits for products such as consumer paints and other surface coating materials, toys for children under three years of age, and applied surface coatings on children's articles to the more stringent level of 90 mg/kg. However, for children's jewellery, the total lead content limit remains at 600 mg/kg. This limit is not consistent with the 90 mg/kg total lead limit in effect or proposed under the *Canada Consumer Product Safety Act* (CCPSA) for other products posing a similar risk.

Calculations by Health Canada based on the World Health Organization provisional tolerable daily intake of 3.75 micrograms of lead per kilogram of body weight (established in 1987 and reconfirmed in 2002) showed that a 600 mg/kg total lead limit could expose children to harmful amounts of lead and that a 90 mg/kg total lead limit would provide adequate protection to children against lead exposure through affected products.

Since no "safe" level of lead in the blood has been identified by scientists, the potential for exposure to lead through consumer products such as children's jewellery should be reduced to the maximum extent possible.

Cadmium

Historically, the use of cadmium in consumer products has been limited to a few special applications. However, following the introduction of stringent lead limits, suppliers apparently began substituting cadmium for lead in children's jewellery.

As a result of the discovery of children's jewellery items with very high cadmium content on the Canadian marketplace during Health Canada's 2009–2010 survey, the Minister of Health called on industry, in October 2010, to voluntarily stop the production, import, and sale of children's

Enjeux

Les enfants qui mâchouillent, sucent ou avalent des bijoux pour enfants contenant du plomb ou du cadmium sont susceptibles de ressentir des effets indésirables graves sur la santé, voire des effets pouvant entraîner la mort. Il est difficile pour les parents et les gardiens de protéger les enfants contre le plomb et le cadmium présents dans les bijoux pour enfants puisqu'il n'est pas possible de confirmer la présence de ces substances sans réaliser d'essais, essais que le grand public ne peut effectuer lui-même.

Plomb

Depuis 2005, Santé Canada a réduit les limites existantes de la teneur totale en plomb visant certains produits, comme les peintures de consommation et les autres revêtements, les jouets destinés aux enfants âgés de moins de trois ans et les revêtements recouvrant les produits pour enfants, afin d'établir une limite plus stricte de 90 mg/kg. Toutefois, pour ce qui est des bijoux pour enfants, la limite de la teneur totale en plomb est toujours fixée à 600 mg/kg. Cette limite ne cadre pas avec la limite de 90 mg/kg pour la teneur totale en plomb en vigueur ou proposée aux termes de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* (LCSPC) pour les autres produits présentant un risque similaire.

Les calculs réalisés par Santé Canada, qui se fondent sur la dose quotidienne admissible provisoire de 3,75 microgrammes de plomb par kilogramme de masse corporelle (établie en 1987 et reconfirmée en 2002) fixée par l'Organisation mondiale de la Santé, indiquent qu'une limite de 600 mg/kg pour la teneur totale en plomb pourrait exposer les enfants à des quantités dangereuses de plomb et qu'une limite de 90 mg/kg permettrait de protéger adéquatement les enfants contre les risques d'exposition au plomb découlant de ces produits.

Puisque aucun niveau de plombémie « sécuritaire » n'a été établi par les scientifiques, le risque d'exposition au plomb par l'entremise des produits de consommation, comme les bijoux pour enfants, devrait être atténué autant que possible.

Cadmium

Par le passé, l'utilisation du cadmium dans les produits de consommation se limitait à quelques applications spéciales. Toutefois, après l'établissement de normes plus strictes à l'égard du plomb, des fournisseurs ont apparemment commencé à remplacer le plomb par du cadmium dans les bijoux pour enfants.

Après la découverte sur le marché canadien de bijoux pour enfants à de très hautes teneurs en cadmium dans le cadre de l'étude menée par Santé Canada en 2009-2010, la ministre de la Santé a appelé l'industrie, en octobre 2010, à cesser volontairement la production, l'importation et la

jewellery items containing cadmium. The Minister also indicated that if there were no improvement, regulatory measures might be put in place. The results of follow-up marketplace surveys by Health Canada in 2011, 2012 and 2013 showed that children's jewellery items containing high cadmium levels were still available on the Canadian marketplace.

Health Canada toxicologists carried out a risk assessment[5] in 2011 to identify a cadmium limit for children's jewellery that would sufficiently protect children against cadmium exposure if they swallowed a children's jewellery item. A limit of 130 mg/kg total cadmium was identified as being sufficiently protective of children under the worst-case exposure scenario, in which a child may swallow a children's jewellery item that then becomes lodged in the stomach over an extended period.

Currently, there are no regulatory limits in Canada for cadmium in children's jewellery. Health Canada can take action against children's jewellery containing cadmium only by use of the general prohibitions (GPs) in the CCPSA, which prohibit the manufacture, import, advertisement or sale of consumer products that are a danger to human health or safety.

Objectives

The objective of the proposed amendments to the CJR is to help protect children against serious risks to health from chewing, sucking or swallowing children's jewellery containing lead or cadmium by introducing a limit on total cadmium content and further restricting total lead levels in children's jewellery products to levels more protective than current requirements.

Description

The proposed amendments to the CJR would

(1) replace the current 600 mg/kg total lead limit and 90 mg/kg migratable lead limit with a 90 mg/kg total lead limit for all children's jewellery items; and

(2) add a limit of 130 mg/kg total cadmium for children's jewellery items that are small enough to be totally enclosed in a small parts cylinder (the small parts cylinder is an internationally recognized gauge used to determine whether an item can be swallowed by a child).

[5] http://www.hc-sc.gc.ca/cps-spc/legislation/consultation/_2011cadmium/draft-ebauche-eng.php

vente de bijoux pour enfants contenant du cadmium. La ministre a également annoncé qu'en l'absence d'améliorations, des mesures réglementaires pourraient être mises en place. Les résultats des études sur le marché réalisées par Santé Canada en 2011, 2012 et 2013 indiquent que les bijoux pour enfants contenant des teneurs élevées en cadmium étaient toujours disponibles sur le marché canadien.

Les toxicologues de Santé Canada ont également mené une évaluation des risques[5] en 2011 afin d'établir les limites de cadmium présent dans les bijoux pour enfants qui permettraient de protéger les enfants contre l'exposition à cette substance s'ils venaient à avaler un tel bijou. Il a été déterminé qu'une limite de 130 mg/kg pour le cadmium total était suffisante pour protéger les enfants contre le pire scénario d'exposition, soit qu'un enfant avale un bijou, qui se logerait ensuite dans l'estomac pendant une longue période.

À l'heure actuelle, aucune limite réglementaire pour le cadmium présent dans les bijoux pour enfants n'a été établie au Canada. Santé Canada peut prendre des mesures à l'égard des bijoux pour enfants contenant du cadmium uniquement en invoquant les interdictions générales établies dans la LCSPC, qui interdisent la fabrication, l'importation, l'annonce ou la vente de produits de consommation présentant un danger pour la santé et la sécurité des humains.

Objectifs

L'objectif des modifications à apporter au RBE est de protéger les enfants contre les risques graves pour la santé associés au fait de mâchouiller, de sucer ou d'avaler des bijoux pour enfants contenant du plomb ou du cadmium. Pour ce faire, une limite de la teneur totale en cadmium serait établie et les teneurs totales en plomb dans les bijoux pour enfants seraient encore plus restreintes que les exigences actuelles, afin d'atteindre des niveaux permettant de mieux protéger les enfants.

Description

Les modifications proposées au RBE vont comme suit :

(1) remplacer l'actuelle limite de 600 mg/kg pour le plomb total et de 90 mg/kg pour le plomb lixiviable par une limite de 90 mg/kg pour le plomb total visant tous les bijoux pour enfants;

(2) fixer une limite de 130 mg/kg pour le cadmium total qui viserait les bijoux pour enfants suffisamment petits pour entrer complètement dans le cylindre pour petites pièces (le cylindre pour petites pièces est un gabarit standard accepté à l'échelle internationale utilisé afin de déterminer si un article peut être avalé par un enfant).

[5] http://www.hc-sc.gc.ca/cps-spc/legislation/consultation/_2011cadmium/draft-ebauche-fra.php

Regulatory and non-regulatory options considered

Option 1: Status quo

Cadmium — Health Canada could continue to take action against cadmium in children's jewellery by invoking the GP in the CCPSA on the manufacture, import, advertisement or sale of consumer products that are a danger to the health or safety of Canadians. Although this approach has been taken with other consumer products/hazards, and has successfully demonstrated a key aspect of the modern tools and authorities afforded by the CCPSA, invoking the GP requires the extra burden of a risk assessment to support compliance actions. Establishing a fixed total cadmium limit in regulations would allow Health Canada to take swifter action on non-compliant products and provides greater clarity for industry regarding the acceptable limit.

Lead — The current limits of 600 mg/kg total lead and 90 mg/kg migratable lead do not reflect the fact that no threshold of safety for lead exposure has been identified and that harmful health effects, especially to children, may occur at very low levels of lead exposure. They are also inconsistent with current lead limits under the CCPSA for products posing a similar exposure risk to children.

The existence of a migratable limit in addition to a total lead limit also creates potential for additional industry costs, since migratable lead testing is required if the total lead content is between 90 mg/kg and 600 mg/kg.

This option was rejected because it would result in the continuation of an unnecessary cadmium and lead exposure risk from children's jewellery, would provide insufficient clarity on acceptable cadmium limits, and is not consistent with lead limits currently in effect or proposed for other products that pose a similar lead exposure risk.

Option 2: Voluntary industry standards for cadmium and retention of the current lead limits in the CJR

Despite the Minister of Health's October 2010 challenge to industry to voluntarily discontinue the use of cadmium in children's jewellery, follow-up surveys carried out by Health Canada in 2011, 2012, and 2013 determined that children's jewellery with high cadmium levels were still

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Option 1 : Statu quo

Cadmium — Santé Canada peut continuer à prendre des mesures à l'égard du cadmium présent dans les bijoux pour enfants en invoquant les interdictions générales établies dans la LCSPC, qui interdit la fabrication, l'importation, l'annonce ou la vente de produits de consommation présentant un danger pour la santé et la sécurité des Canadiens. Bien que cette approche ait été adoptée pour d'autres produits de consommation et dangers et s'est avérée un aspect clé des outils et des pouvoirs modernes établis dans la LCSPC, le fait d'invoquer les interdictions générales pourrait entraîner un fardeau supplémentaire, soit la réalisation d'une évaluation des risques afin d'appuyer les mesures de conformité. L'établissement dans la réglementation d'une limite fixe de la teneur totale en cadmium permettrait à Santé Canada de prendre plus rapidement des mesures à l'égard des produits non conformes et fournirait des renseignements plus clairs à l'industrie en ce qui a trait à la limite acceptable.

Plomb — Les limites actuelles de 600 mg/kg pour le plomb total et de 90 mg/kg pour le plomb lixiviable ne reflètent pas le fait qu'aucun seuil de sécurité quant à l'exposition au plomb n'a été fixé et que les effets néfastes pour la santé, particulièrement chez les enfants, peuvent se produire à de très faibles niveaux d'exposition au plomb. De plus, ces limites ne cadrent pas avec les limites actuelles de plomb établies dans la LCSPC pour les produits qui présentent un risque d'exposition similaire pour les enfants.

L'existence d'une limite du plomb lixiviable en plus d'une limite du plomb total est également susceptible d'entraîner des coûts supplémentaires pour l'industrie, des essais de lixiviation doivent être réalisés si la teneur en plomb totale s'inscrit dans la plage allant de 90 à 600 mg/kg.

Cette option a été rejetée puisqu'elle entraînerait la continuité d'un risque inutile d'exposition au cadmium et au plomb associé aux bijoux pour enfants, ne clarifierait pas suffisamment les limites acceptables de cadmium et ne cadrerait pas avec les limites de plomb actuellement en vigueur ou proposées pour d'autres produits présentant un risque d'exposition similaire.

Option 2 : Normes volontaires pour l'industrie en matière de cadmium et maintien des limites actuelles de plomb dans le RBE

Malgré l'appel de la ministre de la Santé en octobre 2010 afin que l'industrie cesse volontairement d'utiliser du cadmium dans les bijoux pour enfants, les enquêtes de suivi réalisées par Santé Canada en 2011, 2012 et 2013 ont permis de conclure que des bijoux pour enfants contenant

being sold in Canada. These results showed that the request for voluntary action had been ineffective in removing children's jewellery with dangerous levels of cadmium from the marketplace.

Similarly, in 1999 and again in 2000, Health Canada requested industry to voluntarily refrain from selling children's jewellery made with lead. Follow-up surveys in 1999 and 2001 showed that the voluntary request had been ineffective and items with high lead content were still being marketed in Canada.

Voluntary standards are generally effective only when endorsed and enforced by industry. The children's jewellery industry in Canada is fragmented and constantly changing, with many distribution channels and retail outlets. Almost all the manufacturers and suppliers marketing children's jewellery in Canada are based in other countries, mainly in Asia. As a result, it would be difficult to obtain commitment or effective enforcement from industry for a voluntary Canadian standard.

This option was rejected because it would mean retention of the current lead content limits under the CJR, which are inconsistent with current limits for other products with similar lead exposure risks and with the current lack of an identified "safe" lower limit for lead exposure. It would also create an incompatibility between the way lead exposure risks and cadmium exposure risks from children's jewellery are managed since the risk of exposure to lead in children's jewellery is currently managed through specific regulatory limits on lead content.

Option 3: Addition of option of the cadmium requirements of ASTM F2923-14 Standard Specification for Consumer Product Safety for Children's Jewelry and retention of the current lead limits in the CJR

The United States does not have a federal regulatory limit for cadmium in children's jewellery. In 2011, the U.S. ASTM standards organization published a voluntary standard, F2923-11 Standard Specification for Consumer Product Safety for Children's Jewelry, which includes cadmium limits. It does not have any total cadmium limit but requires migratable cadmium testing if total cadmium is greater than 300 mg/kg. The migratable cadmium limits vary depending on the material being tested and the size of the jewellery.

Scientific data on the toxicity of ingested cadmium to humans is very limited. Health Canada has conducted

d'importantes quantités de cadmium étaient toujours vendus au Canada. Les résultats de ces enquêtes montrent que la demande de mesures volontaires n'a pas été suffisante pour retirer du marché les bijoux pour enfants dont la teneur en cadmium est dangereuse.

Par ailleurs, en 1999 et en 2000, Santé Canada a demandé à l'industrie de volontairement éviter de vendre des bijoux pour enfants faits de plomb. Des enquêtes de suivi réalisées en 1999 et en 2001 indiquent que cette demande n'a pas permis d'éliminer les articles contenant de grandes quantités de plomb et que ceux-ci étaient toujours vendus au Canada.

Les normes volontaires sont généralement efficaces lorsqu'elles sont adoptées et appliquées par l'industrie. L'industrie des bijoux pour enfants au Canada est fragmentée et change continuellement. Elle compte plusieurs modes de distribution et points de vente au détail. Presque tous les fabricants et les fournisseurs de bijoux pour enfants au Canada sont situés à l'étranger, principalement en Asie. En raison de ces facteurs, il serait difficile d'obtenir l'engagement de l'industrie ou d'assurer l'application efficace d'une norme volontaire canadienne.

Cette option a été rejetée puisqu'il faudrait conserver les limites actuelles de la teneur en plomb établies dans le RBE, limites qui ne cadrent pas avec les limites des autres produits présentant des risques d'exposition au plomb similaires et avec l'absence actuelle d'une limite inférieure « sécuritaire » d'exposition au plomb. Elle créerait également une incompatibilité entre la façon dont les risques d'exposition au plomb et les risques d'exposition au cadmium associés aux bijoux pour enfants sont gérés, puisque le risque d'exposition au plomb associé à ces produits est actuellement géré par l'entremise de limites réglementaires propres aux teneurs en plomb.

Option 3 : Ajout d'une option relative aux exigences en matière de cadmium établies dans la norme ASTM F2923-14 Standard Specification for Consumer Product Safety for Children's Jewelry et maintien des limites actuelles de la teneur en plomb établies dans le RBE

Les États-Unis n'ont pas établi de limite réglementaire fédérale pour le cadmium se retrouvant dans les bijoux pour enfants. En 2011, l'organisation de normalisation ASTM des États-Unis a publié la norme volontaire intitulée F2923-11 Standard Specification for Consumer Product Safety for Children's Jewelry, qui établit des limites pour le cadmium. Elle n'inclut aucune limite du cadmium total, mais exige que des essais de lixiviation du cadmium soient réalisés si la teneur totale en cadmium est supérieure à 300 mg/kg. Les limites de cadmium lixiviable varient selon le matériel analysé et la taille du bijou.

Les données scientifiques sur la toxicité pour les humains associée au cadmium ingéré sont très limitées. Santé

studies on the migration of cadmium from children's jewellery over extended time periods, and the results indicate that limits based on migratable content alone do not offer sufficient protection to children. Migration tests for periods of 24 hours or less (as defined by the ASTM standard) do not reflect the most likely exposure scenario in which a child swallows a piece of jewellery that subsequently becomes lodged in the child's stomach, continually releasing cadmium.

Migration testing by Health Canada also found that there was no consistent relationship between the total cadmium content of a jewellery sample and the amount of cadmium that might be released from it in the simulated environment of the stomach over an extended period of time. Since standardized migration testing does not accurately predict the amount of cadmium that might be leached out of a swallowed children's jewellery item, use of a total cadmium limit is considered the most health-protective approach.

It should be noted that products compliant with the preferred option (option 4) would also be compliant with this option. Compliance with the 130 mg/kg total cadmium limit would also ensure compliance with the ASTM F2923-14 standard, without the need for industry to carry out costly tests for migratable cadmium.

Under this option, the current lead limits under the CJR would be retained. This option was rejected because these limits are inconsistent with current or proposed lead limits for other products posing similar lead exposure risks and with the fact that no threshold of safety for lead exposure has been identified.

Option 4: Adoption of the 130 mg/kg total cadmium limit for items small enough to be swallowed by a child and replacement of the current 600 mg/kg total and 90 mg/kg migratable lead limits for children's jewellery with a single limit of 90 mg/kg total lead in the CJR

This is the option represented by the current regulatory proposal and was chosen for the following reasons:

1. The proposed limit of 130 mg/kg total cadmium includes a margin of safety that helps to provide protection for children.
2. Specific regulatory requirements for cadmium in children's jewellery would provide certainty and predictability to industry and facilitate compliance and enforcement action when required. They would allow

Canada a mené des études sur la migration du cadmium contenu dans les bijoux pour enfants pendant de longues périodes. Les résultats indiquent que les limites fondées uniquement sur la teneur en cadmium lixiviable ne permettent pas de protéger adéquatement les enfants. Les essais de lixiviation pour une période de 24 heures ou moins (tel qu'il est indiqué dans la norme ASTM) ne reflètent pas le scénario d'exposition le plus probable, soit qu'un enfant avale une pièce de bijou, que celle-ci se coince dans son estomac, puis que du cadmium soit libéré de façon continue.

Les essais de lixiviation réalisés par Santé Canada ont également révélé qu'il n'existe pas de relation constante entre la teneur totale en cadmium d'un échantillon de bijou et la quantité de cadmium qui peut être libérée dans estomac pendant une longue période. Comme les essais de lixiviation standardisés ne permettent pas de prédire avec exactitude la quantité de cadmium pouvant se libérer d'un échantillon dans ce type de milieu, l'utilisation de la teneur totale en cadmium pour établir une ligne directrice est considérée comme la meilleure approche pour la protection de la santé.

Il est à noter que les produits conformes avec l'option privilégiée (option 4) seraient aussi conformes avec cette option. La conformité à la limite de 130 mg/kg pour la teneur en cadmium totale permettrait également d'indiquer la conformité à la norme ASTM F2923-14 sans que l'industrie soit tenue de réaliser des essais de lixiviation coûteux.

Dans le cadre de cette option, les limites actuelles de plomb établies dans le RBE seraient maintenues. Cette option a été rejetée parce que ces limites ne cadrent pas avec les limites actuelles ou proposées pour les autres produits présentant un risque d'exposition au plomb similaire et avec le fait qu'aucun seuil de sécurité pour l'exposition au plomb n'a été fixé.

Option 4 : Adoption d'une limite de 130 mg/kg pour la teneur en cadmium totale des articles suffisamment petits pour être avalés par un enfant et remplacement de l'actuelle limite de 600 mg/kg pour le plomb total et de 90 mg/kg pour le plomb lixiviable des bijoux pour enfants par une seule limite de 90 mg/kg pour la teneur totale en plomb dans le RBE

Cette option a été choisie dans le cadre de la présente proposition et a été retenue en raison de ce qui suit :

1. la limite proposée de 130 mg/kg pour la teneur totale en cadmium comprend une marge de sécurité et permet de mieux protéger les enfants;
2. les exigences réglementaires en matière de cadmium qui se retrouvent dans les bijoux pour enfants permettraient d'offrir une plus grande certitude et prévisibilité à l'industrie et faciliteraient la prise de mesures de

Health Canada to take immediate compliance and enforcement action without having to demonstrate on a case-by-case basis that a specific product posed a "danger to human health and safety";

3. The proposed cadmium requirements focus on items small enough to be swallowed because the main cadmium exposure risk is from swallowed items. Because cadmium tastes very bitter, children are not likely to suck or chew on items made with cadmium.
4. Introduction of a specific cadmium limit for children's jewellery in regulations is consistent with the way risks from lead in children's jewellery are currently managed.
5. Replacement of the 600 mg/kg total lead limit and 90 mg/kg migratable lead limit with a 90 mg/kg total lead limit would align lead limits for children's jewellery with limits currently in effect or proposed under the CCPSA for other products posing a similar lead exposure risk.
6. Since total cadmium and lead tests are less costly than migratable tests, introduction of total lead and cadmium limits would reduce industry costs for testing children's jewellery.

conformité et d'application de la loi, au besoin. Elles permettraient à Santé Canada de prendre rapidement des mesures d'application de la loi et de conformité sans avoir à démontrer, au cas par cas, qu'un produit présente un « danger pour la santé et la sécurité humaines »;

3. les exigences proposées en matière de cadmium mettent l'accent sur les articles suffisamment petits pour être avalés, puisque le principal risque d'exposition au cadmium découle de l'ingestion de ces articles. Puisque le cadmium a un goût très amer, les enfants sont peu susceptibles de sucer ou de mâchouiller les produits qui en contiennent;
4. l'établissement dans la réglementation d'une limite pour le cadmium se retrouvant dans les bijoux pour enfants cadre avec la façon dont les risques associés au plomb dans les bijoux pour enfants sont actuellement gérés;
5. le remplacement de la limite de 600 mg/kg pour la teneur totale en plomb et de 90 mg/kg pour la teneur totale en plomb lixiviable par une limite de 90 mg/kg pour la teneur totale en plomb harmoniserait les limites de plomb établies pour les bijoux pour enfants avec les limites en vigueur ou proposées aux termes de la LCSPC pour les autres produits présentant un risque similaire d'exposition au plomb;
6. puisque les essais visant à mesurer les teneurs totales en cadmium et en plomb sont moins coûteux que les essais de lixiviation, l'établissement de limites pour la teneur totale en plomb et en cadmium diminuerait les coûts de l'industrie associés aux essais réalisés pour les bijoux pour enfants.

Benefits and costs

A cost-benefit analysis of this proposal was carried out between November 2013 and March 2014. A survey questionnaire was distributed to 27 industry stakeholders, including one Canadian manufacturer, 12 wholesalers/retailers, 10 retailers, 2 industry associations, including an association representing small business, one regulatory agency in the United States, and a supplier of metal-testing equipment. Responses were received from 8 companies and one U.S.-based industry association.

Seven of the companies indicated that they did not expect any significant costs from the amendments. The remaining company indicated that it would incur significant compliance costs. Industry respondents in general expressed the view that regulatory requirements for children's jewellery should be harmonized with those of the United States.

The study estimated that the market for children's jewellery in Canada was in the range of $35 million per year at retail.

Avantages et coûts

Une analyse des coûts-avantages a été réalisée de novembre 2013 à mars 2014. Un questionnaire a été distribué à 27 intervenants de l'industrie (un fabricant canadien, 12 grossistes et détaillants, 10 détaillants, 2 associations de l'industrie [dont une représentant les petites entreprises], un organisme de réglementation aux États-Unis et un fournisseur d'équipement d'essais des métaux). Huit entreprises ont fourni des réponses ainsi qu'une association de l'industrie américaine.

Sept entreprises ont indiqué qu'elles ne prévoyaient aucun coût important pouvant découler de ces modifications. L'autre entreprise a indiqué qu'elle devrait assumer des coûts importants relatifs à la conformité. En règle générale, les intervenants de l'industrie ont indiqué que les exigences réglementaires visant les bijoux pour enfants devraient être harmonisées avec celles des États-Unis.

L'étude réalisée indique que le marché des bijoux pour enfants au Canada totalise 35 millions de dollars par année.

Table 1: Summary of economic impacts of proposed regulatory amendments

Quantified impacts in CAN$, in millions, August 2016 price level / constant dollars				
		Base Year	**Total (PV)[6]**	**Annualized Average**
Negative impacts	**By stakeholder**	2016		
Compliance costs	Industry		4.6	0.44
Qualitative impacts				
Consumer (negative) • Additional industry costs are likely to be passed to consumers; the average retail price increase to meet increased industry costs was estimated at $0.10 per item. Consumer (positive) • Decreased risk to the health of children from exposure to lead and cadmium in children's jewellery, with a corresponding decrease in costs and other negative effects arising from harm to health, including illness, fatalities, loss of earnings, and special education costs. • Decrease in the societal burden of lead and cadmium by discouraging their use. Industry (positive) • A specific cadmium limit for children's jewellery would provide increased clarity on Health Canada's requirements for children's jewellery, simplifying compliance efforts and removing any uncertainty associated with the use of the GP. • Removal of a migratable lead limit will eliminate any need for industry to conduct migratable lead tests. Government (positive) • Decreased potential for additional health care, education and justice/correctional costs arising from exposure to lead and cadmium in children's jewellery.				

Tableau 1 : Résumé des effets économiques découlant des modifications réglementaires

Effets quantifiés en $ CAN, en millions, niveaux des prix d'août 2016 / en dollars constants				
		Année de base	**Total (VA)[6]**	**Moyenne actualisée**
Effets négatifs	**Par intervenant**	2016		
Coûts de conformité	Industrie		4,6	0,44
Effets qualitatifs				
Consommateurs (effets négatifs) • La facture de tout coût additionnel pour l'industrie sera probablement passée aux consommateurs; la hausse moyenne du prix au détail afin de répondre aux coûts accrus de l'industrie a été estimée à 0,10 $ par article. Consommateurs (effets positifs) • Une diminution du risque pour la santé des enfants associé à l'exposition au plomb et au cadmium découlant des bijoux pour enfants, avec une diminution correspondante des coûts et des autres effets négatifs découlant des préjudices à la santé, comme les maladies, les décès, les pertes de revenus et les coûts d'éducation spéciaux. • Une diminution du fardeau social associé au plomb et au cadmium en décourageant leur utilisation. Industrie (effets positifs) • Une limite de la teneur en cadmium visant les bijoux pour enfants permettrait de clarifier les exigences de Santé Canada en matière de bijoux pour enfants et simplifierait les efforts de conformité tout en éliminant toute incertitude associée à l'utilisation de l'interdiction générale. • Le retrait de la limite du plomb lixiviable éliminerait le besoin pour l'industrie de mener des essais de lixiviation du plomb. Gouvernement (effets positifs) • Une diminution du potentiel de devoir assumer des coûts associés aux soins de santé, à l'éducation et à la justice découlant de l'exposition au plomb et au cadmium se trouvant dans les bijoux pour enfants.				

[6] The present value of a dollar amount to be realized in the future may be expressed as of an earlier date (the present) by discounting it backward through time using a discount (interest) rate. For this study, a real discount rate of 7% over 20 years was used.

[6] La valeur actuelle d'un montant futur peut être exprimée en date d'une date antérieure (le présent) en la réduisant de façon rétroactive à l'aide d'un taux d'actualisation (intérêt). Pour cette étude, un taux d'actualisation réel de 7 % sur 20 ans a été utilisé.

Costs to industry

The 2013–14 cost-benefit analysis identified estimated industry costs in undiscounted 2016 Canadian dollars over 20 years. Discounted at 7%, the total costs would be $4.6 million over 20 years. Industry costs included an average of $0.25 per non-compliant piece to procure compliant metals and metal mixes, and an average of $0.25 per piece for additional testing and certification costs, assumed to apply to all pieces of children's jewellery sold in Canada. The costs were assumed to be similar for all companies.

These costs would initially be borne by (predominantly foreign) children's jewellery manufacturers and are expected to be passed through the supply chain to consumers.

Costs to consumers

The cost-benefit analysis assumed that nearly all costs to industry would ultimately be borne by Canadian buyers of children's jewellery and that the average price increase per piece of jewellery would be in the range of $0.10.

The proposed amendments may also potentially result in reduced consumer choice, since some companies chose to stop marketing children's jewellery after lead content limits were introduced in 2005. It is likely that other companies may choose to stop marketing children's jewellery rather than incur additional costs to meet the new limits.

Costs to Government

Health Canada would be responsible for the implementation of the proposed amendments and for related compliance and enforcement activities. These activities would be a part of Health Canada's regular compliance and enforcement program for consumer products. The Department would not incur any incremental capital or operating costs due to the proposed amendments.

Benefits to Canadians

The 2014 cost-benefit study for this regulatory proposal identified a number of major gaps in the data necessary to estimate the benefits of this proposal. Data gaps included

- the share of children's jewellery on store shelves that has a total lead concentration between 90 and 600 mg/kg and a cadmium concentration above 130 mg/kg;
- the probability that a fatality would occur arising from a piece of children's jewellery with a total lead

Coûts pour l'industrie

L'analyse des coûts-avantages 2013-2014 a établi les coûts estimatifs de l'industrie en dollars canadiens de 2016 non actualisés sur 20 ans. Actualisés à 7 %, les coûts totaux s'élèveraient à 4,6 millions de dollars sur 20 ans. Les coûts de l'industrie comprenaient une moyenne de 0,25 $ par pièce non conforme afin de se procurer des métaux et des mélanges de métaux conformes ainsi qu'une moyenne de 0,25 $ par pièce pour les coûts supplémentaires associés aux essais et à la certification, qui sont susceptibles de s'appliquer à toutes les pièces des bijoux pour enfants vendus au Canada. Les coûts devraient être semblables pour toutes les entreprises.

Ces coûts seraient d'abord assumés par les fabricants de bijoux pour enfants (principalement des fabricants étrangers) et seraient passés aux consommateurs par l'entremise de la chaîne d'approvisionnement.

Coûts pour les consommateurs

L'analyse des coûts-avantages présumait que presque tous les coûts assumés par l'industrie seraient éventuellement passés aux acheteurs canadiens de bijoux pour enfants et que l'augmentation moyenne du prix par pièce de bijou serait d'environ 0,10 $.

Les modifications proposées pourraient également diminuer l'éventail de choix des consommateurs, puisque certaines entreprises ont décidé de cesser de commercialiser des bijoux pour enfants après l'établissement des limites de la teneur en plomb en 2005. Il se peut que d'autres entreprises décident de cesser de commercialiser des bijoux pour enfants plutôt que d'assumer les coûts supplémentaires découlant des nouvelles limites.

Coûts pour le gouvernement

Santé Canada serait responsable de la mise en œuvre des modifications proposées et des activités de conformité et d'application de la loi connexes. Ces activités s'inscriraient dans le programme régulier de conformité et d'application de la loi du Ministère visant les produits de consommation. Santé Canada n'aurait pas à assumer les coûts de fonctionnement ou de capital marginal découlant des modifications proposées.

Avantages pour les Canadiens

L'analyse des coûts-avantages 2014 réalisée pour la présente proposition a cerné un certain nombre de lacunes majeures en matière de données nécessaires pour estimer les avantages découlant du projet. Les lacunes en matière de données vont comme suit :

- la part des bijoux pour les enfants se trouvant sur les tablettes des magasins dont la concentration en plomb totale se situe entre 90 et 600 mg/kg et dont la concentration en cadmium s'élève à plus de 130 mg/kg;

concentration between 90 and 600 mg/kg and a cadmium concentration above 130 mg/kg;

- the probability that non-fatal health effects would occur from exposure to children's jewellery with a total lead concentration between 90 and 600 mg/kg and a cadmium concentration above 130 mg/kg; and
- the extent to which those non-fatal health effects would lead to other economic impacts.

Because information in these core areas is lacking and cannot feasibly be obtained, it was not possible to make a quantitative estimate of benefits from the proposal.

Qualitative benefits included avoidance of fatalities, illnesses and consequent medical costs, loss of lifetime earnings, and costs for special education, justice and corrections related to lead or cadmium poisoning. A break-even analysis suggested that benefits would outweigh costs if one fatality was avoided within approximately six years of adopting the proposed limits.

Benefits to industry

Removal of the migratable limit would simplify compliance testing for industry by eliminating any need to test for migratable lead. Currently, migratable testing is required if total lead content is between 90 and 600 mg/kg. Total lead content tests are less expensive than migratable lead tests. Thus business (including small business) compliance costs may be reduced as a result of the proposed amendments. However, the size of this reduction is not directly measurable because under the current lead limits, migratable lead tests are required only if the total lead content is between 90 and 600 mg/kg, and the percentage of children's jewellery currently marketed in Canada that contains lead within this range is unknown.

Benefits to Government

Replacement of the current lead limits with a single total lead limit would also simplify testing for Health Canada and eliminate costs associated with migratable lead testing. The introduction of a specific cadmium limit would simplify compliance and enforcement activities relating to cadmium in children's jewellery and eliminate the need to assess samples on a product-by-product basis to

- la probabilité qu'un décès survienne découlant d'une pièce de bijou pour enfants dont la concentration totale en plomb se situe entre 90 et 600 mg/kg et dont la concentration en cadmium s'élève à plus de 130 mg/kg;
- la probabilité que des effets sur la santé non mortels découlent de l'exposition à des bijoux pour enfants dont la concentration en plomb totale se situe entre 90 et 600 mg/kg et dont la concentration en cadmium s'élève à plus de 130 mg/kg;
- la mesure dans laquelle ces effets pour la santé non intentionnels entraîneraient d'autres répercussions économiques.

Puisque les renseignements au sujet de ces domaines clés sont absents et ne peuvent pas être obtenus facilement, il n'a pas été possible d'établir une estimation quantitative des avantages découlant de la proposition.

Les avantages qualitatifs comprennent le fait d'éviter les pertes humaines, les maladies et les coûts médicaux connexes, la perte de revenus au cours de la vie et les coûts associés à l'éducation spéciale, à la justice et aux services correctionnels liés à un empoisonnement au plomb ou au cadmium. Une analyse du seuil de rentabilité suggère que les avantages l'emporteraient sur les coûts si un décès était évité dans les six années suivant l'adoption des limites proposées.

Avantages pour l'industrie

Le retrait de la limite de lixiviation simplifierait les essais de conformité pour l'industrie en éliminant la nécessité de réaliser des essais visant à mesurer le plomb lixiviable. À l'heure actuelle, des essais de lixiviation doivent être réalisés si la teneur en plomb totale se situe entre 90 et 600 mg/kg. Les essais visant à mesurer la teneur en plomb totale sont moins dispendieux que les essais de lixiviation. Par conséquent, les coûts de conformité des entreprises (y compris des petites entreprises) pourraient être réduits grâce aux modifications proposées. Toutefois, la taille de cette réduction ne peut être directement mesurée, puisqu'en vertu des limites actuelles de la teneur en plomb, des essais de lixiviation du plomb doivent uniquement être réalisés si la teneur totale en plomb se situe entre 90 et 600 mg/kg, et le pourcentage des bijoux pour enfants actuellement commercialisés au Canada qui contiennent une quantité de plomb s'inscrivant dans cette plage est inconnu.

Avantages pour le gouvernement

Le remplacement des actuelles limites de plomb par une limite unique simplifierait également les essais que doit réaliser Santé Canada et éliminerait les coûts associés aux essais de lixiviation. L'établissement d'une limite du cadmium simplifierait les activités de conformité et d'application de la loi liées au cadmium se retrouvant dans les bijoux pour enfants et éliminerait le besoin d'évaluer les

determine if the cadmium content poses a danger to human health or safety.

"One-for-One" Rule

The "One-for-One" Rule does not apply, since the Regulations do not impose any administrative burden on industry.

Small business lens

The small business lens does not apply because the estimated nationwide cost impact is less than $1 million per year.

Consultation

A consultation document, the "Draft Proposal for Cadmium Guidelines in Children's Jewellery," was posted on the Health Canada website from July to November 2011 for stakeholder comment.[7] The document proposed 130 mg/kg total cadmium as a guideline limit for children's jewellery and requested industry feedback on this limit. Only one response was received, from an American industry association that called on Canada to adopt the cadmium requirements of the voluntary ASTM F2923-11, Standard Specification for Consumer Product Safety for Children's Jewelry.

An economic cost-benefit analysis of the proposed amendments was completed in March 2014. A survey questionnaire was distributed to 27 industry stakeholders, including one Canadian manufacturer, 12 wholesalers/retailers, 10 retailers, 2 industry associations, including an association representing small business, one regulatory agency in the United States, and a supplier of metal-testing equipment. Responses were received from 8 companies and one U.S.-based industry association.

Seven of the companies indicated that they did not expect any significant costs from the amendments. The remaining company indicated that it would carry significant compliance costs. Industry respondents in general expressed the view that regulatory requirements for children's jewellery should be harmonized with those of the United States.

échantillons au cas par cas afin de déterminer si la teneur en cadmium présente un danger pour la santé ou la sécurité humaines.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à la présente proposition, puisque le fardeau administratif imposé aux entreprises demeure inchangé.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à la proposition, parce que les coûts estimés à l'échelle du pays sont inférieurs à un million de dollars par année.

Consultation

Un document de consultation intitulé « Ébauche de la proposition concernant les lignes directrices sur le cadmium dans les bijoux pour enfants » a été publié sur le site Web de Santé Canada de juillet à novembre 2011 afin de recueillir les commentaires des intervenants[7]. Dans le document, une limite de 130 mg/kg pour la teneur totale en cadmium était proposée en tant que ligne directrice pour les bijoux pour enfants et l'industrie était invitée à formuler des commentaires sur cette limite. Seule une association américaine de l'industrie a envoyé une réponse, soit que le Canada devrait adopter les exigences relatives au cadmium qui sont établies dans la norme volontaire ASTM F2923-11, Standard Specification for Consumer Product Safety for Children's Jewelry.

Une analyse économique des coûts et des avantages des modifications proposées a été réalisée en mars 2014. Un questionnaire a été distribué à 27 intervenants de l'industrie, y compris un fabricant canadien, 12 grossistes et détaillants, 10 détaillants, 2 associations de l'industrie (dont une association représentant les petites entreprises), un organisme de réglementation aux États-Unis et un fournisseur d'équipement d'essais des métaux. Huit entreprises ont fourni une réponse ainsi qu'une association de l'industrie américaine.

Sept entreprises ont indiqué qu'elles ne prévoyaient aucun coût important pouvant découler de ces modifications. L'autre entreprise a indiqué qu'elle devrait assumer des coûts importants relatifs à la conformité. En règle générale, les intervenants de l'industrie ont indiqué que les exigences réglementaires visant les bijoux pour enfants devraient être harmonisées avec celles des États-Unis.

[7] http://www.hc-sc.gc.ca/cps-spc/legislation/consultation/_2011cadmium/draft-ebauche-eng.php

[7] http://www.hc-sc.gc.ca/cps-spc/legislation/consultation/_2011cadmium/draft-ebauche-fra.php

Regulatory cooperation

Lead

Under the U.S. *Consumer Product Safety Improvement Act* (CPSIA), the lead limit for children's jewellery and other children's products is currently 100 mg/kg total lead, except for applied surface coatings on children's products, which have a 90 mg/kg total lead limit. The lead limits apply to all jewellery items intended for children aged 12 years or under.

The proposed amendments introduce requirements for affected products that are generally aligned with requirements in the United States. While the proposed amendments would result in slight differences between Canadian and U.S. requirements for lead, these differences are being maintained because they would either (i) ensure consistency for lead limits across the Canadian regulatory regime, (ii) be more protective of health, or (iii) ensure consistency with the common objective held by Health Canada and consumer product safety regimes in other jurisdictions to reduce the intentional use of lead to the greatest extent feasible.

Unlike the U.S. requirement, the CJR apply to all jewellery items intended primarily for children under 15 years of age. Health Canada chose the broader age limit because it is more reflective of industry marketing practices, which target the 10–14-year "tweens-young teens" age range as a single group.

While the proposed amendments would preserve a slight difference between Canadian and U.S. lead limits for certain products, they would ensure consistency for lead limits across the Canadian regulatory regime. There is currently a 90 mg/kg total lead limit under the CCPSA for all other regulated products that pose a similar lead exposure risk to children.

The proposed total lead limit of 90 mg/kg is only slightly different from the current U.S. limit of 100 mg/kg. A 10 mg/kg difference in lead limits would likely have no demonstrable impact on health. Either value (U.S. or Canadian limit) would preclude the intentional use of lead. In the past, industry has expressed concern that the different total lead limits for children's products in Canada and the United States have the potential to add unnecessary complexity and confusion for its members and to increase product testing costs. Industry has not provided any economic or other data as evidence of adverse impacts from the 10 mg/kg difference. Furthermore, there is no practical difference to industry for compliance testing purposes. A single total lead test would be sufficient to determine compliance with either limit.

Coopération en matière de réglementation

Plomb

Aux termes de la *Consumer Product Safety Improvement Act* (CPSIA) des États-Unis, la limite de plomb pour les bijoux pour enfants est actuellement fixée à 100 mg/kg pour le plomb total, à l'exception des revêtements des produits pour enfants, qui doivent respecter une limite de 90 mg/kg. Les limites de plomb s'appliquent à tous les bijoux destinés aux enfants âgés de 12 ans ou moins.

Les modifications proposées établissent des exigences visant les produits touchés qui s'harmonisent généralement avec les exigences des États-Unis. Bien que les modifications proposées soient susceptibles d'entraîner de légers écarts entre les exigences canadiennes et américaines en matière de plomb, ces écarts sont maintenus puisque : (i) ils assurent l'uniformité des limites de plomb dans l'ensemble du régime de réglementation canadien, (ii) ils protègent mieux la santé ou (iii) ils assurent l'uniformité de l'objectif commun de Santé Canada et des régimes de sécurité des produits de consommation des autres administrations visant à réduire l'utilisation intentionnelle du plomb autant que possible.

Contrairement aux exigences américaines, le RBE s'applique à tous les bijoux principalement destinés aux enfants âgés de moins de 15 ans. Santé Canada a choisi une limite d'âge plus vaste puisqu'elle reflète mieux les pratiques de commercialisation de l'industrie, qui ciblent les jeunes âgés de 10 à 14 ans.

Bien que les modifications proposées permettent de conserver le léger écart entre les limites de plomb canadiennes et américaines pour certains produits, elles assureraient l'uniformité des limites de plomb dans l'ensemble du régime de réglementation canadien. Cette limite est actuellement fixée à 90 mg/kg pour la teneur en plomb totale aux termes de la LCSPC pour tous les autres produits réglementés qui présentent un risque similaire d'exposition au plomb pour les enfants.

La limite totale de plomb proposée de 90 mg/kg ne diffère que légèrement de la limite américaine fixée à 100 mg/kg. Un écart de 10 mg/kg entre les limites de plomb n'aurait probablement aucune incidence observable sur la santé. Les deux valeurs (américaine ou canadienne) découragent l'utilisation intentionnelle du plomb. Par le passé, l'industrie a exprimé des préoccupations quant à l'écart entre les limites de plomb total pour les produits pour enfants établies au Canada et aux États-Unis. Cet écart est, selon l'industrie, susceptible de confondre encore davantage ses membres et d'augmenter les coûts associés aux essais réalisés sur les produits. L'industrie n'a pas fourni de données économiques ou d'autres données sur les effets négatifs associés à l'écart de 10 mg/kg. De plus, cet écart n'entraîne aucune différence pratique en ce qui a trait aux

Jewellery items that are compliant with the U.S. limit of 100 mg/kg total lead limit (but not the proposed 90 mg/kg limit) would not always result in recall action by Health Canada. Decisions are made on a case-by-case basis, taking into consideration various factors, such as past compliance history, type of product, availability on the market, previous amounts sold to consumers, and level of risk posed by the product.

The differences in lead content limits between this regulatory proposal and limits in other jurisdictions reflect the need to achieve internal regulatory consistency by aligning the lead limit for children's jewellery with the existing measures in place under the CCPSA to protect children against lead in other product categories that present a similar lead exposure risk.

Health Canada supports the Government of Canada's efforts to work towards greater alignment with American regulatory requirements in order to provide greater consistency for industry. The Department will continue to work with the U.S. CPSC and other international and industry partners to ensure children's products do not contain lead at levels that could harm children's health. However, Health Canada has decided not to align lead requirements for children's jewellery with a limit that is higher than Canada's existing limit for similar products.

Cadmium

The proposed addition of a 130 mg/kg total cadmium level to the CJR is not aligned with the U.S. measure, as there is no U.S. federal limit for cadmium in children's jewellery. Instead, a voluntary national standard, ASTM F2923-14, Standard Specification for Consumer Product Safety for Children's Jewelry, developed in 2011 and updated in 2014, is in place. The ASTM standard is applicable to jewellery items intended for children aged 12 years and under. It does not include any total cadmium limit, but requires migratable cadmium testing if total cadmium is greater than 300 mg/kg. The migratable cadmium limits vary depending on the material being tested and the size of the jewellery.

Health Canada does not consider the migratable cadmium limits in the ASTM standard to be sufficiently protective under the likely exposure situation in which an item becomes lodged in the digestive system over an extended period of time.

essais de conformité qui doivent être réalisés. L'analyse du plomb total serait suffisante pour déterminer la conformité aux limites.

Les bijoux qui sont conformes à la limite américaine de 100 mg/kg de plomb total (mais pas à la limite proposée de 90 mg/kg) ne seraient pas nécessairement rappelés par Santé Canada. Les décisions sont prises au cas par cas, en tenant compte de divers facteurs, comme les antécédents de conformité, le type de produit, la disponibilité sur le marché, les quantités précédemment vendues aux consommateurs, ou le niveau de risque associé à ce produit.

Les écarts entre les limites de la teneur en plomb proposées dans le projet de règlement et les limites établies dans d'autres administrations reflètent la nécessité d'atteindre une uniformité réglementaire interne, et ce, en harmonisant la limite de plomb dans les bijoux pour enfants avec les mesures actuelles établies dans la LCSPC afin de protéger les enfants contre le plomb présent dans d'autres catégories de produits présentant un risque similaire d'exposition.

Santé Canada appuie les efforts du gouvernement du Canada visant à s'harmoniser davantage avec les exigences réglementaires américaines afin d'assurer une plus grande uniformité pour l'industrie. Il continuera de travailler avec la CPSC des États-Unis et d'autres partenaires internationaux et de l'industrie afin de s'assurer que les produits pour enfants ne contiennent pas de quantités de plomb pouvant être néfastes. Toutefois, Santé Canada a décidé de ne pas harmoniser les exigences en matière de plomb dans les bijoux pour enfants avec une limite plus élevée que celle qui existe actuellement au Canada pour d'autres produits similaires.

Cadmium

L'ajout proposé d'une limite de 130 mg/kg pour le cadmium total dans le RBE ne cadre pas avec la mesure des États-Unis, puisque aucune limite fédérale américaine pour le cadmium n'a été établie pour les bijoux pour enfants. Une norme nationale volontaire élaborée en 2011 et mise à jour en 2014, la norme ASTM F2923-14, Standard Specification for Consumer Product Safety for Children's Jewelry, a plutôt été mise en place. La norme ASTM s'applique aux bijoux destinés aux enfants âgés de 12 ans et moins. Elle n'inclut aucune limite du cadmium total, mais exige que des essais de lixiviation du cadmium soient réalisés si la teneur totale en cadmium est supérieure à 300 mg/kg. Les limites de cadmium lixiviable varient selon le matériel analysé et la taille du bijou.

Santé Canada ne considère pas que les limites de cadmium lixiviable établies dans la norme ASTM soient suffisantes pour assurer une protection dans le cadre des scénarios d'exposition probables, soit qu'un article se loge dans le système digestif pendant une longue période.

Compliance with the proposed limit of 130 mg/kg total cadmium content for children's jewellery in Canada would also mean compliance with the ASTM standard. As well, the 130 mg/kg limit is within the acceptable range currently in place in the EU. The EU currently imposes a total cadmium limit of 0.01% by weight (100 mg/kg ±50) for both adult and children's fashion jewellery.

Rationale

The lead or cadmium content of a product cannot be determined through visual inspection, and consumers and caregivers cannot effectively avoid exposure risks from children's jewellery items by their own actions. Regulatory intervention is needed to help manage the risk of lead and cadmium exposure. The results of stakeholder consultations indicate that costs to industry would be outweighed by the societal benefits of reduced lead and cadmium exposure to children.

The proposed amendments would protect children under the age of 14 years against adverse health risks posed by lead and cadmium in children's jewellery. However, the risks are most pronounced for children 4 years old or younger because of their normal mouthing behaviour. Children in this age group routinely place objects in their mouths and may repeatedly chew, suck or even accidentally swallow small items they find. Thus, children who are 4 years old and younger face a disproportionate level of risk and would be the age group likely to benefit the most from the current proposal.

The proposal would also protect the broader Canadian population against exposure to toxic metals, and reduce the amount of lead and cadmium in the human environment by discouraging its non-essential use in children's jewellery.

Specific total cadmium and lead limits would provide a clear compliance goal for industry and would give Health Canada the authority to take immediate enforcement action against any children's jewellery items that are not in compliance with the CJR.

Since 2011, Health Canada has had strengthened authority to request recalls of children's jewellery that exceeded the 130 mg/kg guideline limit on cadmium because the Department has the ability to invoke the CCPSA's GP provisions and orders regime in the event that a voluntary recall was not posted. Although this approach has been adopted for other issues and has successfully demonstrated a key aspect of the modern tools and authorities afforded by the CCPSA, invoking the provisions requires the extra burden of a risk assessment to support compliance actions. Establishing cadmium limits in regulations would allow Health Canada to take swifter action on

La conformité avec la limite proposée de 130 mg/kg pour le cadmium total des bijoux pour enfants au Canada sous-entendrait également la conformité avec la norme ASTM. De plus, la limite de 130 mg/kg s'inscrit dans la plage actuellement en place au sein de l'Union européenne. Cette dernière impose une limite du cadmium total de 0,01 % par masse corporelle (100 mg/kg ±50) pour les bijoux pour adultes et enfants.

Justification

La teneur en plomb ou en cadmium ne peut être déterminée lors d'une inspection visuelle, et les consommateurs et les gardiens ne peuvent éviter d'eux-mêmes de façon efficace les risques d'exposition associés aux bijoux pour enfants. Une intervention réglementaire est nécessaire afin de gérer le risque d'exposition au plomb et au cadmium. Les résultats des consultations des intervenants indiquent que les coûts de l'industrie seraient compensés par les avantages sociaux découlant d'une exposition réduite au plomb et au cadmium.

Les modifications proposées protégeraient les enfants âgés de moins de 14 ans contre les effets néfastes sur la santé que présentent le plomb et le cadmium se retrouvant dans les bijoux pour enfants. Toutefois, les risques sont plus prononcés pour les enfants âgés de 4 ans et moins en raison de leur penchant à porter les objets à leur bouche. Les enfants de ce groupe d'âge placent régulièrement des objets dans leur bouche et peuvent les mâchouiller ou les sucer et avaler accidentellement les petites pièces qu'ils trouvent. Les enfants âgés de 4 ans et moins font donc face à un niveau disproportionné de risque et profiteraient le plus de la proposition actuelle.

La proposition protégerait également la population canadienne en général contre l'exposition aux métaux toxiques et réduirait la quantité de plomb et de cadmium dans l'environnement humain en décourageant une utilisation non essentielle dans les bijoux pour enfants.

Des limites de cadmium et de plomb totaux permettraient d'établir un objectif clair de conformité et offrirait à Santé Canada la possibilité de prendre des mesures d'application de la loi à l'encontre des bijoux pour enfants qui ne se conforment pas au RBE.

Depuis 2011, Santé Canada a eu un pouvoir accru de demander le rappel des bijoux pour enfants dont la teneur en cadmium dépasse la limite de 130 mg/kg parce que le Ministère a le pouvoir d'invoquer les interdictions générales de la LCSPC et le régime des ordres dans l'éventualité qu'un rappel volontaire ne soit pas publié. Bien que cette approche ait été adoptée pour d'autres enjeux et s'est avérée un aspect clé des outils et des pouvoirs modernes établis dans la LCSPC, le fait d'invoquer les interdictions générales pourrait entraîner un fardeau supplémentaire, soit la réalisation d'une évaluation des risques afin d'appuyer les mesures de conformité. L'établissement de

non-compliant products and provides greater clarity for industry regarding acceptable limits.

Adoption of a 90 mg/kg total lead limit under the CJR would ensure a lower lead content in children's jewellery and promote internal alignment with lead content limits for other products regulated under the CCPSA. The 90 mg/kg total lead limit is considered health-protective and is consistent with the objective of reducing the potential for lead exposure as much as possible, since no "safe" level of lead exposure has been scientifically identified.

Implementation, enforcement and service standards

The proposed amendments would come into effect six months after the date of publication in the *Canada Gazette*, Part II. In the interim, Health Canada would continue to take corrective measures using the GP provisions and orders regime if children's jewellery containing high cadmium levels was found on the Canadian marketplace.

Compliance and enforcement of the proposed regulatory amendments would follow established departmental policy and procedures. Health Canada's cyclical enforcement (CE) approach for consumer products requires planned monitoring and enforcement surveys of all regulated products at regular intervals. The CE Program proactively monitors industry compliance with the CCPSA and its regulations through planned marketplace surveillance surveys within a recurring time frame. The frequency of CE surveys is based on the degree of risk and hazard associated with the regulated products.

Enforcement activities under the proposed amendments would be targeted towards products that pose the highest potential risk. Immediate and appropriate enforcement actions, such as removal from sale and recall of products already sold, would be taken against any non-compliant products.

A CE survey for children's jewellery may be carried out within six months of the coming into force of the amended CJR. The timing and scope of follow-up surveys would be determined by the results of this initial survey.

limites de cadmium dans la réglementation permettrait à Santé Canada de prendre plus rapidement des mesures à l'égard des produits non conformes et clarifierait davantage les limites acceptables pour l'industrie.

L'adoption d'une limite de 90 mg/kg pour le plomb total dans le RBE permettrait d'assurer une teneur en plomb plus faible dans les bijoux pour enfants et de promouvoir l'harmonisation interne des limites de la teneur en plomb avec les autres produits réglementés aux termes de la LCSPC. La limite de 90 mg/kg pour le plomb total est considérée comme une mesure de protection de la santé et cadre avec l'objectif de réduire l'exposition potentielle au plomb autant que possible, puisqu'un niveau « sécuritaire » d'exposition au plomb n'a pas été scientifiquement établi.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les modifications proposées entreraient en vigueur six mois après la date de publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Entre-temps, Santé Canada pourrait prendre des mesures correctives en utilisant les interdictions générales et le régime des ordres si des bijoux pour enfants contenant une teneur élevée en cadmium sont trouvés sur le marché canadien.

La conformité et l'application du règlement proposé seront conformes aux procédures et aux politiques ministérielles établies. L'approche de l'application cyclique (AC) de Santé Canada destinée aux produits de consommation exige la réalisation d'enquêtes de suivi et de contrôle planifiés de tous les produits réglementés à intervalles réguliers. Le Programme d'AC permet d'effectuer une surveillance proactive de la conformité de l'industrie à la LCSPC et à ses règlements d'application au moyen d'enquêtes cycliques prévues de surveillance du marché. La fréquence des enquêtes dépend du niveau de risque et des dangers associés aux produits réglementés.

Les activités d'application prévues dans le règlement proposé sont axées sur les produits touchés présentant le risque potentiel le plus élevé. Des mesures immédiates et appropriées pourront être prises dans le cas de produits non conformes, comme l'arrêt de la vente et le rappel de produits déjà vendus.

La première enquête d'AC relative aux bijoux pour enfants pourrait être effectuée dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du RBE modifié. Le moment et la portée des enquêtes de suivi dépendraient des résultats de la première enquête.

Contact

Sarah Sheffield
Project Officer
Risk Management Bureau
Product Safety Directorate
Healthy Environments and Consumer Safety Branch
Health Canada
123 Slater Street, 3504D
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Fax: 613-952-9138
Email: Sarah.Sheffield@hc-sc.gc.ca

Personne-ressource

Sarah Sheffield
Agente de projet
Bureau de la gestion du risque
Direction de la sécurité des produits de consommation
Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs
Santé Canada
123, rue Slater, 3504D
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Télécopieur : 613-952-9138
Courriel : Sarah.Sheffield@hc-sc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 37 of the *Canada Consumer Product Safety Act*[a], proposes to make the annexed *Children's Jewellery Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 75 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 Sarah Sheffield, Project Officer, Risk Management Bureau, Consumer Product Safety Directorate, Healthy Environments and Consumer Safety Branch, Department of Health, Address Locator 4908B, 269 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario K1A 0K9 (fax: 613-952-2551; email: sarah.sheffield@hc-sc.gc.ca).

Ottawa, November 24, 2016

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 37 de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*[a], se propose de prendre le *Règlement sur les bijoux pour enfants*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze 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 Sarah Sheffield, agente de projet, Bureau de la gestion du risque, Direction de la sécurité des produits de consommation, Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs, ministère de la Santé, indice de l'adresse 4908B, 269, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (téléc. : 613-952-2551; courriel : sarah.sheffield@hc-sc.gc.ca).

Ottawa, le 24 novembre 2016

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

[a] S.C. 2010, c. 21

[a] L.C. 2010, ch. 21

Children's Jewellery Regulations

Interpretation

Definitions

1 The following definitions apply in these Regulations.

children's jewellery means jewellery that is manufactured, sized, decorated, packaged, advertised or sold in a manner that appeals primarily to children under 15 years of age but does not include merit badges, medals for achievement or other similar objects normally worn only occasionally. (*bijoux pour enfants*)

good laboratory practices means practices that are in accordance with the principles set out in the Organisation for Economic Co-operation and Development document entitled *OECD Principles of Good Laboratory Practice*, Number 1 of the *OECD Series on Principles of Good Laboratory Practice and Compliance Monitoring*, ENV/MC/CHEM(98)17, the English version of which is dated January 21, 1998 and the French version of which is dated March 6, 1998. (*bonnes pratiques de laboratoire*)

Requirements

Lead content

2 Children's jewellery, when tested using good laboratory practices, must not contain more than 90 mg/kg of lead.

Cadmium content

3 Children's jewellery, when tested using good laboratory practices, must not contain more than 130 mg/kg of cadmium if the jewellery item is small enough to be totally enclosed in the small parts cylinder illustrated in the schedule when a force of not more than 4.45 N is applied.

Repeal

4 The *Children's Jewellery Regulations*[1] are repealed.

[1] SOR/2016-168

Règlement sur les bijoux pour enfants

Définitions

Définitions

1 Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

bijoux pour enfants Bijoux qui, du fait de leur mode de fabrication, grosseur, ornementation, emballage, publicité ou mode de vente, plaisent principalement à des enfants de moins de quinze ans. Sont exclus de la présente définition les insignes de mérite, les médailles d'accomplissement et autres objets similaires qui, en général, ne sont portés qu'occasionnellement. (*children's jewellery*)

bonnes pratiques de laboratoire Pratiques conformes aux principes énoncés dans le document de l'Organisation de coopération et de développement économiques intitulé *Les Principes de l'OCDE de Bonnes pratiques de laboratoire*, numéro 1 de la *Série sur les Principes de Bonnes pratiques de laboratoire et vérification du respect de ces Principes*, ENV/MC/CHEM(98)17, daté du 6 mars 1998 dans sa version française et du 21 janvier 1998 dans sa version anglaise. (*good laboratory practices*)

Exigences

Teneur en plomb

2 Les bijoux pour enfants ne peuvent, lors de leur mise à l'essai faite conformément aux bonnes pratiques de laboratoire, contenir plus de 90 mg/kg de plomb.

Teneur en cadmium

3 Les bijoux pour enfants qui, sous l'effet d'une force maximale de 4,45 N, sont suffisamment petits pour être insérés complètement dans le cylindre pour petites pièces illustré à l'annexe ne peuvent, lors de leur mise à l'essai faite conformément aux bonnes pratiques de laboratoire, contenir plus de 130 mg/kg de cadmium.

Abrogation

4 Le *Règlement sur les bijoux pour enfants*[1] est abrogé.

[1] DORS/2016-168

Coming into Force

Six months after publication

5 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.

Entrée en vigueur

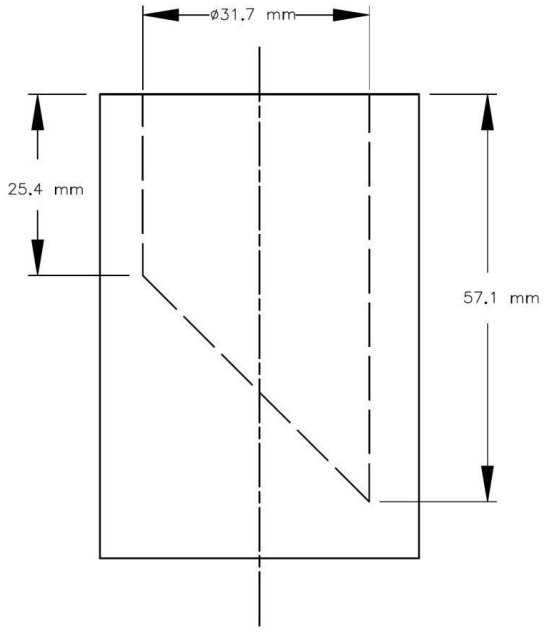
Six mois après la publication

5 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.

SCHEDULE

(Section 3)

Small Parts Cylinder

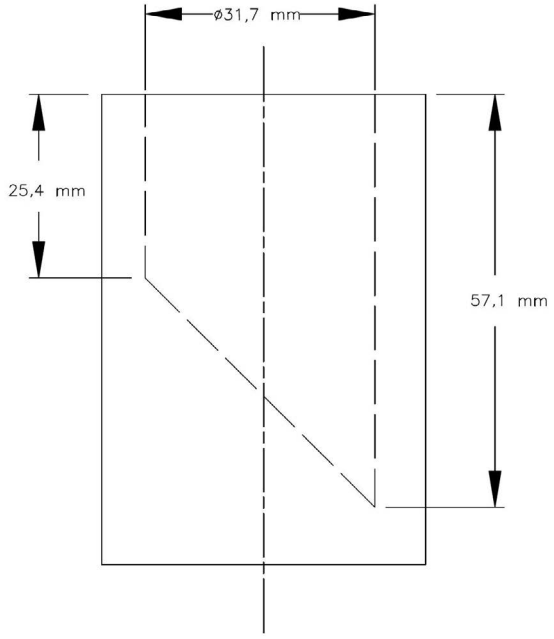


[49-1-o]

ANNEXE

(article 3)

Cylindre pour petites pièces



[49-1-o]

Consumer Products Containing Lead Regulations

Statutory authority
Canada Consumer Product Safety Act

Sponsoring department
Department of Health

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations.*)

Executive summary

Issues: Exposure to lead poses a health risk to humans, especially young children. Current science indicates that even very low levels of lead exposure may be harmful to children. Health Canada continues to reduce risks of exposure to lead by implementing its Lead Risk Reduction Strategy for Consumer Products (LRRS), which aims to address the risk of childhood lead exposure by reducing the lead content of consumer products, especially children's products, to the lowest feasible level.

Currently there are no specific regulatory lead content limits for

- products intended for use in learning or play (toys) intended for children between the ages of 3 years and under 14 years;
- children's clothing and accessories; and
- products whose primary purpose is to facilitate the relaxation, sleep, hygiene, carrying or transportation of a child under 4 years of age.

For the remainder of this document, these three product groups will be referred to as Group 2 products.

Various regulations under the *Canada Consumer Product Safety Act* (CCPSA) set out a total lead limit of 90 milligrams of lead per kilogram of product (90 mg/kg) for applied surface coatings on toys, children's articles, carriages and strollers, and cribs, cradles and

Règlement sur les produits de consommation contenant du plomb

Fondement législatif
Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation

Ministère responsable
Ministère de la Santé

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.*)

Résumé

Enjeux : L'exposition au plomb présente des risques pour la santé humaine, particulièrement pour les jeunes enfants. Les données scientifiques actuelles indiquent que même de très faibles niveaux d'exposition au plomb peuvent être néfastes pour les enfants en développement. Santé Canada continue de réduire les risques associés à l'exposition au plomb en mettant en œuvre la Stratégie de réduction des risques liés au plomb pour les produits de consommation (SRRP), qui vise à atténuer le risque d'exposition au plomb chez les enfants en réduisant, au plus bas niveau possible, la teneur de cette substance dans les produits de consommation, particulièrement les produits pour enfants.

À l'heure actuelle, il n'existe aucune limite réglementaire de la teneur maximale en plomb pour les produits suivants :

- les produits qui sont destinés à être utilisés par un enfant âgé de 3 ans à moins de 14 ans lors d'activités éducatives et récréatives (jouets);
- les vêtements et accessoires pour enfants;
- les produits dont le but premier est de faciliter la détente, le sommeil, l'hygiène ou le transport d'un enfant âgé de moins de 4 ans.

Pour la suite du présent document, ces trois groupes de produits seront désignés comme les produits du groupe 2.

Divers règlements pris en vertu de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* (LCSPC) établissent à 90 milligrammes par kilogramme (90 mg/kg) de produit la limite de la teneur totale en plomb des revêtements de jouets, des articles pour enfants, des

bassinets, as well as Group 1 products under the LRRS, which include all toys for children under three years of age. Products in Group 2 that contain more than 90 mg/kg total lead have been found on the North American market.

Description: As part of Health Canada's LRRS, the *Consumer Products Containing Lead Regulations* (the proposed Regulations) would help improve the safety of children by expanding the scope of the current *Consumer Products Containing Lead (Contact with Mouth) Regulations* to include a total lead limit of 90 mg/kg for Group 2 products under the LRRS.

Cost-benefit statement: Given that the anticipated economic costs are low and that, over time, health benefits may reasonably be expected to result from limiting the lead content of Group 2 products, the economic benefits of the proposed Regulations outweigh the economic costs.

"One-for-One" Rule and small business lens: The "One-for-One" Rule does not apply as there is no change in administrative costs to business. The small business lens does not apply because estimated nationwide costs of the proposal are less than $1 million per year.

Domestic and international coordination and cooperation: The total lead content limit of these proposed Regulations is in alignment with the international health and safety objective of reducing intentional use of lead as much as possible, although the actual lead limits may differ slightly from one jurisdiction to another. The proposed Regulations also ensure consistency for lead limits across the Canadian regulatory regime.

Some industry associations indicated that they would like Health Canada to align the limit with the United States' limit of 100 mg/kg for toys and children's clothing and accessories. Despite repeated requests from Health Canada, industry has not identified any products that would be affected by the slight difference in lead limits, or any associated costs. No adverse trade impacts are anticipated.

porte-bébés et des poussettes, et des lits d'enfant, des berceaux et des moïses, ainsi que des produits du groupe 1 visés par la SRRP, ce qui comprend tous les jouets destinés aux enfants âgés de moins de trois ans. Des produits du groupe 2 contenant plus de 90 mg/kg de plomb sont vendus sur le marché nord-américain.

Description : Dans le cadre de la SRRP de Santé Canada, le *Règlement sur les produits de consommation contenant du plomb* (le règlement proposé) permettrait d'accroître le niveau de sécurité des enfants grâce à l'élargissement de la portée de l'actuel *Règlement sur les produits de consommation contenant du plomb (contact avec la bouche)*, afin de fixer à 90 mg/kg la limite de la teneur maximale en plomb pour les produits du groupe 2 de la SRRP.

Énoncé des coûts et avantages : Puisque les coûts économiques prévus sont faibles et que l'imposition d'une limite de la teneur en plomb pour les produits du groupe 2 se révélera vraisemblablement bénéfique pour la santé avec le temps, les avantages économiques du projet de règlement l'emporteront sur ses coûts.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » ne s'applique pas puisqu'aucun changement ne sera apporté aux coûts administratifs des entreprises. La lentille des petites entreprises ne s'applique pas non plus puisque le coût à l'échelle nationale du projet de règlement est estimé à moins de un million de dollars par année.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : La limite de la teneur totale en plomb établie dans le projet de règlement cadre avec l'objectif international en matière de santé et de sécurité visant à réduire l'utilisation intentionnelle de plomb autant que possible, bien que les limites actuelles de la teneur en plomb puissent varier légèrement d'une région à l'autre. Le projet de règlement vise également à assurer l'uniformité des limites de la teneur en plomb dans l'ensemble du régime de réglementation canadien.

Certaines associations industrielles ont indiqué qu'elles souhaitaient que Santé Canada harmonise la limite avec celle des États-Unis de 100 mg/kg pour les jouets et les vêtements et les accessoires pour enfants. Malgré les demandes répétées de Santé Canada, l'industrie n'a pas dressé la liste des produits qui seraient touchés par le petit écart entre les limites de la teneur en plomb ni indiqué les coûts associés à cet écart. Aucun effet indésirable sur le commerce n'a été cerné.

Background

Health effects of lead

Lead is a very toxic metal, especially to children, and its adverse effects on this population have been documented in numerous studies.[1, 2]

Children absorb a higher percentage of the lead they ingest than adults do, and their developing body organs and systems are more susceptible to the toxic effects of lead. Lead builds up in the body, so that ongoing exposure to even low levels of lead may result in harmful effects on the growth and intellectual development of children.

The Health Canada *Final Human Health State of the Science Report on Lead* found that developmental neurotoxicity in children has been associated with even very low blood lead levels (i.e. below 5 micrograms/decilitre). At this time, there is no established threshold blood lead level below which harmful health effects do not occur. The report confirms the need to reduce childhood lead exposure to the lowest feasible level, and reinforces the goal of the LRRS for stringent lead limits in affected consumer products to effectively prohibit the intentional use of lead.

Young children also have a higher probability of lead exposure because of their natural exploratory behaviour, which leads them to chew or suck on any objects within their reach. Lead has a sweet taste that encourages children to lick, chew or suck on items containing it. This mouthing behaviour could result in ingestion of lead by children.

Regulation of lead in consumer products in Canada

Health Canada sets stringent lead content limits for regulated products under the *Canada Consumer Product Safety Act* (CCPSA) and its regulations, including products intended for use in learning or play (toys) for children under three years of age, children's jewellery, consumer paints and other surface coatings, products whose normal use involves mouth contact, kettles, corded window coverings, and glazed ceramic and glass foodware, as well as for

[1] Health Canada, 2013. *Final Human Health State of the Science Report on Lead*: http://hc-sc.gc.ca/ewh-semt/alt_formats/pdf/pubs/contaminants/dhhssrl-rpecscepsh/dhhssrl-rpecscepsh-eng.pdf.

[2] U.S. Environmental Protection Agency, 2012. *Integrated Science Assessment for Lead*: https://cfpub.epa.gov/ncea/risk/recordisplay.cfm?deid=255721&CFID=76612276&CFTOKEN=22537684.

Contexte

Effets du plomb sur la santé

Le plomb est un métal très toxique, particulièrement pour les enfants, et ses effets indésirables sur cette population ont été décrits dans plusieurs études[1, 2].

Les enfants absorbent un plus haut pourcentage du plomb qu'ils ingèrent que les adultes, et leurs organes et systèmes en développement sont plus vulnérables aux effets toxiques du plomb. Comme le plomb s'accumule dans l'organisme, une exposition prolongée, même à de très faibles concentrations, peut se traduire par des effets nuisibles sur la croissance et le développement intellectuel de l'enfant.

Les auteurs du *Rapport final sur l'état des connaissances scientifiques concernant les effets du plomb sur la santé humaine* ont conclu que la neurotoxicité sur le plan du développement chez les enfants pouvait être associée à de très faibles niveaux de plombémie (c'est-à-dire moins de 5 microgrammes/décilitre). À l'heure actuelle, il n'existe pas de seuil de plombémie sous lequel aucun effet indésirable pour la santé n'est observé. Les auteurs confirment le besoin de réduire le niveau d'exposition au plomb chez les enfants au plus bas niveau possible et de renforcer l'objectif de la SRRP, soit d'établir des limites plus strictes quant à la teneur en plomb dans les produits touchés afin d'interdire effectivement l'utilisation intentionnelle de cette substance.

Les jeunes enfants sont également plus susceptibles d'être exposés au plomb en raison de leur penchant naturel pour l'exploration qui les pousse à mâchouiller ou à sucer les objets à leur portée. Le plomb a un goût sucré, ce qui encourage les enfants à lécher, mâchouiller ou sucer les objets qui en contiennent. Ce comportement peut entraîner l'ingestion de plomb par l'enfant.

Réglementation du plomb dans les produits de consommation au Canada

Santé Canada établit des limites strictes de la teneur en plomb auxquelles sont assujetties les produits réglementés aux termes de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* (LCSPC) et de ses règlements connexes, y compris les produits destinés aux enfants âgés de moins de trois ans dans le cadre d'activités éducatives et récréatives (jouets), les bijoux pour enfants, les peintures de consommation et les autres revêtements, les

[1] Santé Canada, 2013. *Rapport final sur l'état des connaissances scientifiques concernant les effets du plomb sur la santé humaine* : http://hc-sc.gc.ca/ewh-semt/alt_formats/pdf/pubs/contaminants/dhhssrl-rpecscepsh/dhhssrl-rpecscepsh-fra.pdf.

[2] Environmental Protection Agency des États-Unis, 2012. *Integrated Science Assessment for Lead* (en anglais seulement) : https://cfpub.epa.gov/ncea/risk/recordisplay.cfm?deid=255721&CFID=76612276&CFTOKEN=22537684.

applied surface coatings on toys, children's furniture and other articles, cribs, cradles, bassinets, carriages, strollers, pencils, and artists' brushes.

The LRRS was developed to identify proposed lead content limits for specific consumer products to which children are most likely to be exposed. The LRRS aims to address the risk of childhood lead exposure by reducing the lead content of consumer products, especially children's products, to the lowest feasible level.

Health Canada introduced the *Consumer Products Containing Lead (Contact with Mouth) Regulations* (CPCLCMR) in 2010 to restrict lead in the following products, described as Group 1 products under the LRRS:

(i) products, other than kitchen utensils, that are brought into contact with the user's mouth in the course of normal use, such as beverage straws, drinking spouts, sports mouthpieces, and mouthpieces of musical instruments; and

(ii) products intended for use in learning or play (toys) by children under three years of age.

The CPCLCMR impose a total lead limit of 90 mg/kg for Group 1 products.

Calculations by Health Canada scientists, based on the World Health Organization provisional tolerable daily intake of 3.75 micrograms of lead per kilogram of body weight, showed that a 600 mg/kg total lead limit could potentially expose children to harmful amounts of lead and that a 90 mg/kg total lead limit would provide adequate protection to children against lead exposure from Group 1 products. A total lead limit was chosen rather than a migratable limit because total lead is a fixed value, while the amount of lead that will move out of an item is dependent on factors such as the presence or absence of coatings, temperature, the duration of exposure to a solvent, and the strength of the solvent, and is therefore variable.

Regulation of lead content in the United States and the European Union

In the United States, the lead content of children's products is regulated under the 2008 *Consumer Product Safety Improvement Act* (CPSIA). Under the CPSIA, the total lead limit for products intended primarily for children

produits dont l'utilisation courante inclut un contact avec la bouche, les bouilloires, les couvre-fenêtres à cordon et les articles de vaisselle en céramique et en verre émaillés, ainsi que les revêtements appliqués sur les jouets, les meubles et les autres articles pour enfants, les lits d'enfants, les berceaux, les moïses, les porte-bébés, les poussettes, les crayons et les pinceaux d'artiste.

La SRRP a été élaborée afin d'établir des limites de la teneur en plomb dans certains produits de consommation auxquels les enfants sont plus susceptibles d'être exposés. La SRRP vise à atténuer le risque d'exposition au plomb chez les enfants en réduisant, au plus bas niveau possible, la teneur de cette substance dans les produits de consommation, particulièrement les produits pour enfants.

Santé Canada a élaboré le *Règlement sur les produits de consommation contenant du plomb (contact avec la bouche)* [RPCCP-CB] en 2010 afin de limiter la quantité de plomb se retrouvant dans les produits ci-après, désignés comme les produits du groupe 1 aux termes de la SRRP :

(i) les produits, sauf les ustensiles de cuisine, qui sont portés à la bouche lors d'une utilisation normale, comme les pailles, les becs verseurs, les embouts d'équipement de sport et les embouchures d'instruments de musique;

(ii) les produits destinés à être utilisés par un enfant de moins de trois ans lors d'activités éducatives ou récréatives (jouets).

Aux termes du RPCCP-CB, la teneur maximale en plomb des produits du groupe 1 ne doit pas dépasser 90 mg/kg.

Les scientifiques de Santé Canada ont réalisé des calculs, lesquels sont fondés sur la dose quotidienne admissible provisoire de 3,75 microgrammes de plomb par kilogramme de masse corporelle fixée par l'Organisation mondiale de la Santé, qui montrent qu'une limite de la teneur maximale en plomb de 600 mg/kg pourrait potentiellement exposer les enfants à des quantités dangereuses de plomb et qu'une limite de 90 mg/kg pourrait protéger adéquatement les enfants contre le plomb se trouvant dans les produits du groupe 1. Une limite de la teneur totale en plomb a été établie plutôt qu'une limite de la teneur en plomb lixiviable puisque la teneur totale en plomb est une valeur fixe, tandis que le plomb qui se libérera d'un objet varie selon divers facteurs, comme la présence ou l'absence d'un revêtement, la température, la durée de l'exposition à un solvant et la force du solvant, et est par conséquent assez variable.

Règlement de la teneur en plomb aux États-Unis et dans l'Union européenne

Aux États-Unis, la teneur en plomb des produits pour enfants est réglementée aux termes de la *Consumer Product Safety Improvement Act* (CPSIA) de 2008. Conformément à la CPSIA, la limite de la teneur en plomb totale

aged 12 and under was reduced from 600 mg/kg in 2008 to 300 mg/kg in 2010, and then to 100 mg/kg in 2011. The CPSIA has a provision that requires a review of the lead limit for children's products every five years and further reductions in the lead limit to the lowest amount of lead that is technologically feasible to achieve.

Under the CPSIA, the total lead limit for all applied paints and other surface coatings on all children's products is 90 mg/kg. In addition, there is a limit of 90 mg/kg migratable lead for children's modelling clays and for toys and toy parts that are likely to be mouthed, including all toys for children less than six years of age.

In April 2015, the European Union (EU) adopted a total lead limit of 0.05% by weight (equivalent to 500 mg/kg) for a broad range of "articles or accessible parts thereof [that] may, during normal or reasonably foreseeable conditions of use, be placed in the mouth by children." The requirement applies to children's clothing and accessories, and to accessible parts of childcare articles. Toys are excluded from the application of this legislation because they are covered under the EU's 2009 *Toy Safety Directive*. This Directive includes migratable lead limits of 160 mg/kg for scraped-off toy materials, including polymers, glass, ceramics, metals, and surface coatings; 13.5 mg/kg for dry, brittle, powder-like or pliable toy materials, such as chalks and modelling clays; and 3.4 mg/kg for liquid or sticky toy materials such as inks, paints, and glues.

More detailed information on lead limits for affected products in the United States and the EU can be found in Appendix 1.

Issues

Under normal and reasonably foreseeable conditions of use, children are in frequent and extended contact with Group 2 products. These products have the potential to expose children to unsafe levels of lead, if they contain lead, and the absence of lead content limits for affected products creates a preventable risk of lead exposure for children.

Health Canada has identified Group 2 products with lead in excess of 90 mg/kg on the North American marketplace. In the past 10 years, there have been recalls due to high lead levels in some of these products, particularly children's clothing and accessories.

pour les produits destinés principalement aux enfants âgés de 12 ans et moins est passée de 600 mg/kg en 2008 à 300 mg/kg en 2010 et ensuite à 100 mg/kg en 2011. Une disposition de la CPSIA prévoit un examen de la teneur maximale en plomb pour les produits pour enfants tous les cinq ans ainsi que la réduction des limites à la plus petite quantité possible réalisable sur le plan technologique.

Aux termes de la CPSIA, la teneur en plomb totale pour toutes les peintures appliquées et les autres revêtements des produits pour enfants a été fixée à 90 mg/kg. De plus, une limite de la teneur totale en plomb lixiviable de 90 mg/kg a été établie pour les argiles à modeler pour enfants et les jouets et les pièces de jouets susceptibles d'entrer en contact avec la bouche, y compris tous les jouets destinés aux enfants âgés de moins de six ans.

En avril 2015, l'Union européenne (UE) a établi une limite totale en plomb de 0,05 % par poids (ce qui équivaut à 500 mg/kg) pour tout un éventail d'articles ou de pièces qui, dans le cadre de conditions d'utilisation normales ou raisonnablement prévisibles, peuvent se retrouver dans la bouche d'un enfant. L'exigence s'applique aux vêtements et aux accessoires pour enfants et aux pièces accessibles des produits de soins pour enfants. Les jouets sont exclus de la portée de ce règlement puisqu'ils sont assujettis à la *Directive relative à la sécurité des jouets* de 2009 de l'UE. Cette directive contient des limites de plomb lixiviables de 160 mg/kg pour les matières grattées du jouet, ce qui comprend les polymères, le verre, la céramique, les métaux et les revêtements; de 13,5 mg/kg pour les matières de jouet sèches, friables, poudreuses ou souples, comme les craies et les argiles à modeler; de 3,4 mg/kg pour les matières de jouet liquides ou collantes, comme les encres, les peintures et les colles.

De plus amples renseignements sur les limites de plomb établies aux États-Unis et dans l'UE pour les produits touchés sont présentés à l'annexe 1.

Enjeux

Dans le cadre de conditions d'utilisation normales ou raisonnablement prévisibles, les enfants entrent en contact fréquemment et de façon prolongée avec des produits du groupe 2. Ces produits sont susceptibles d'exposer les enfants à des niveaux dangereux de plomb, s'ils en contiennent, et l'absence de limites de plomb pour les produits touchés crée un risque évitable d'exposition chez les enfants.

Santé Canada a identifié sur le marché nord-américain des produits du groupe 2 dont la teneur en plomb dépasse 90 mg/kg. Au cours des 10 dernières années, des rappels ont été réalisés en raison de hauts niveaux de plomb dans certains de ces produits, particulièrement dans les vêtements et les accessoires pour enfants.

In July 2008,[3] children's pyjama sets were recalled in the United States because of excess lead in screen prints on the tops, while in April 2011, dresses and tops were recalled in the United States because beads and trim on the garments were found to contain high levels of lead,[4] and in April 2012, a clothing company voluntarily recalled various garments offered for sale in Canada and the United States due to the presence of lead in ornamentation and trim.[5] In 2001, children's wallets were recalled in the United States because of lead in the zipper pulls.[6]

Because the lead content of an item cannot be determined through visual inspection, it is difficult for consumers and caregivers to avoid lead exposure risks from products.

Currently, there are no specific limits in Canada for lead in Group 2 products. Health Canada can take regulatory action against lead in Group 2 products by using the general prohibitions (GP) in the CCPSA that prohibit the manufacture, import, advertisement or sale of consumer products that are a danger to human health or safety.

The introduction of a total lead limit for Group 2 products would result in greater predictability for industry and a clear line for the purposes of inspection and enforcement, and would support greater consumer confidence.

Objectives

The objective of these proposed Regulations is to help protect children against potential exposure to lead by expanding the requirements of the CPCLCMR to include Group 2 products.

Description

The current CPCLCMR came into effect on November 26, 2010, and set a total lead limit of 90 mg/kg for Group 1 products under the LRRS. The current regulatory proposal would extend the requirements of the CPCLCMR to Group 2 products, which include the following:

1. Products intended for use in learning or play (toys) by children from the ages of 3 to under 14;

[3] http://www.cpsc.gov/en/Recalls/2008/The-Childrens-Place-Recalls-Camouflage-Pajama-Sets-Due-to-Excessive-Lead/
[4] http://www.cpsc.gov/en/Recalls/2011/Girls-Clothing-Recalled-by-My-Michelle-Due-to-Risk-of-Lead-Exposure/
[5] http://www.healthycanadians.gc.ca/recall-alert-rappel-avis/hc-sc/2012/15127r-eng.php
[6] http://www.cpsc.gov/en/recalls/2001/cpsc-raymond-geddes--co-inc-announce-recall-of-velcro-wallets

En juillet 2008[3], des ensembles de pyjama pour enfants ont été rappelés aux États-Unis en raison de la teneur en plomb trop élevée des motifs imprimés par sérigraphie sur le chandail, alors qu'en avril 2011, des robes et des hauts ont été rappelés aux États-Unis en raison de billes et de garnitures de vêtements à teneur élevée en plomb[4]. De plus, en avril 2012, une entreprise a volontairement rappelé divers vêtements offerts au Canada et aux États-Unis en raison de la présence de plomb dans les garnitures et les ornements[5]. Finalement, en 2001, des portefeuilles pour enfant ont été rappelés aux États-Unis en raison de la présence de plomb dans les tirettes de fermeture éclair[6].

Puisque la teneur en plomb d'un article ne peut être déterminée par l'entremise d'une inspection visuelle, il est difficile pour les consommateurs et les gardiens d'éviter les risques d'exposition au plomb découlant de ces produits.

À l'heure actuelle, aucune limite précise n'a été établie au Canada quant au plomb se retrouvant dans les produits du groupe 2. Santé Canada peut prendre des mesures à l'égard des produits du groupe 2 uniquement en invoquant les interdictions générales établies dans la LCSPC, qui interdisent la fabrication, l'importation, l'annonce ou la vente de produits de consommation présentant un danger pour la santé et la sécurité des humains.

L'établissement d'une limite de la teneur totale en plomb pour les produits du groupe 2 garantirait une plus grande prévisibilité à l'industrie et lui offrirait des directives claires pour l'inspection et l'application de la loi. Cette limite renforcerait également la confiance des consommateurs.

Objectifs

L'objectif de la proposition est d'aider à protéger les enfants contre l'exposition potentielle au plomb en élargissant la portée des exigences du RPCCP-CB afin d'inclure les produits du groupe 2.

Description

Le RPCCP-CB actuel est entré en vigueur le 26 novembre 2010. Une limite de 90 mg/kg de la teneur totale en plomb pour les produits du groupe 1 visés par la SRRP a été établie dans le Règlement. Le projet de règlement élargirait les exigences du RPCCP-CB afin d'inclure les produits du groupe 2, c'est-à-dire :

1. produits destinés aux enfants âgés de 3 ans à moins de 14 ans lors d'activités éducatives ou récréatives (jouets);

[3] http://www.cpsc.gov/en/Recalls/2008/The-Childrens-Place-Recalls-Camouflage-Pajama-Sets-Due-to-Excessive-Lead/
[4] http://www.cpsc.gov/en/Recalls/2011/Girls-Clothing-Recalled-by-My-Michelle-Due-to-Risk-of-Lead-Exposure/
[5] http://canadiensensante.gc.ca/recall-alert-rappel-avis/hc-sc/2012/15127r-fra.php
[6] http://www.cpsc.gov/en/recalls/2001/cpsc-raymond-geddes--co-inc-announce-recall-of-velcro-wallets

2. Children's clothing and accessories;[7] and
3. Products whose primary purpose is to facilitate the relaxation, sleep, hygiene, carrying or transportation of a child under 4 years of age.

Under the proposal, the existing CPCLCMR would be repealed and replaced with the *Consumer Products Containing Lead Regulations* (CPCLR) to reflect the increased scope of consumer products covered.

Both the current CPCLCMR and the proposed CPCLR include an exemption from the 90 mg/kg total lead limit for parts of affected products if lead is necessary to produce an essential characteristic of the part. Parts exempt from the total lead limit are subject to a 90 mg/kg migratable lead limit. The CPCLCMR specify that the EN 71-3:1994 Safety of toys — Migration of certain elements test method must be used for determining migratable lead content. The proposed CPCLR would replace this provision with a more general requirement that good laboratory practices, as defined in the proposed Regulations, must be used when testing to determine migratable lead content. This change would provide industry with more flexibility since it would permit both the continued use of the EN71-3 test method and the use of alternative test methods for migratable lead that meet good laboratory practices.

Regulatory and non-regulatory options considered

Option 1: Status quo

The current regulatory regime, which imposes a 90 mg/kg total lead limit under the CPCLCMR for toys intended primarily for children under the age of three, and products whose normal use involves mouth contact, would be retained. There would be no specific lead limits in place for Group 2 products (except for a limit of 90 mg/kg total lead under the *Toys Regulations* for applied surface coatings).

This option was considered and rejected because it would result in the continuation of an unnecessary lead exposure risk from affected products for children of all ages. Although less common than in children under 3 years of age, mouthing behaviours do occur in the 3 to under 14 years age group. Also, children under the age of 3 very

[7] For regulatory purposes, jewellery is not considered a clothing accessory. The lead content of children's jewellery is regulated under the *Children's Jewellery Regulations*.

2. vêtements et accessoires pour enfants[7];
3. produits dont le but premier est de faciliter la détente, le sommeil, l'hygiène ou le transport d'un enfant âgé de moins de 4 ans.

Dans le cadre de la proposition, l'actuel RPCCP-CB serait abrogé, puis remplacé par le *Règlement sur les produits de consommation contenant du plomb* (RPCCP) afin de refléter la liste allongée des produits de consommation visés.

La version actuelle du RPCCP-CB et le RPCCP proposé prévoient une exemption de l'application de la limite de la teneur maximale en plomb à 90 mg/kg pour certaines parties des produits touchés, si le plomb est nécessaire pour conférer à la partie sa caractéristique essentielle. Les parties visées par cette exemption sont tout de même assujetties à la limite de la teneur en plomb lixiviable à 90 mg/kg. Le RPCCP-CB précise que la mise à l'essai conformément à la norme EN 71-3:1994 Sécurité des jouets — migration de certains éléments est obligatoire pour déterminer la teneur en plomb lixiviable. Le RPCCP proposé remplacerait cette disposition par une exigence plus générale quant au respect des bonnes pratiques de laboratoire, telles qu'elles sont définies dans la réglementation proposée. Cette modification offrirait une plus grande marge de manœuvre à l'industrie car cela permettrait à la fois l'utilisation continue de la méthode d'essai selon la norme EN 71-3 et l'utilisation d'autres méthodes d'essai pour le plomb lixiviable qui répondent aux bonnes pratiques de laboratoire.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Option 1 : Statu quo

L'actuel régime de réglementation, qui impose une limite maximale de la teneur en plomb de 90 mg/kg (aux termes du RPCCP-CB) pour les jouets destinés principalement aux enfants âgés de moins de trois ans, et pour les produits dont l'utilisation normale comporte un contact avec la bouche, serait maintenu. Aucune limite spécifique de la teneur en plomb ne serait mise en place pour les produits du groupe 2 (à l'exception d'une limite de 90 mg/kg de la teneur en plomb totale aux termes du *Règlement sur les jouets* s'appliquant aux revêtements).

Cette option a été étudiée, puis rejetée, puisqu'elle maintiendrait le risque inutile d'exposition au plomb associé aux produits touchés destinés aux enfants de tous les âges. Bien qu'elle soit moins courante que chez les enfants âgés de moins de 3 ans, l'habitude de porter les objets à la bouche peut tout de même être présente chez les enfants

[7] Aux fins de réglementation, les bijoux ne sont pas considérés comme un accessoire pour vêtements. La teneur en plomb des bijoux pour enfants est déjà réglementée aux termes du *Règlement sur les bijoux pour enfants*.

often have access to toys, clothing and accessories purchased for older children.

Under this option, Health Canada could take action against lead in Group 2 products by invoking the GP in the CCPSA on the manufacture, importation, sale or advertisement of consumer products that are a danger to the health or safety of Canadians. Although this approach has been taken with other consumer products and hazards, and has successfully demonstrated a key aspect of the modern tools and authorities afforded by the CCPSA, invoking the GP presents the extra burden of a risk assessment to support compliance actions. Establishing a total lead limit for Group 2 products in regulations would allow Health Canada to take swifter action on non-compliant products and would provide greater clarity to industry regarding the acceptable limit.

Option 2: Voluntary standards

The majority of Canadian manufacturers voluntarily comply with international standards for products intended for children, which stipulate that there must be no intentional addition of lead. This option would allow industry to continue this voluntary compliance with respect to Group 2 products.

Although voluntary measures impose no regulatory burden on industry, there is a large number of manufacturers, distributors, and retailers of Group 2 products, most of which are based outside Canada, and it would be difficult to obtain the commitment of the entire industry to a voluntary approach.

Under this option, Health Canada could take action against lead in Group 2 products by invoking the GP in the CCPSA on the manufacture, importation, sale or advertisement of consumer products that pose a danger to the health or safety of Canadians. Although this approach has been taken with other issues, and has successfully demonstrated a key aspect of the modern tools and authorities afforded by the CCPSA, invoking the GP presents the extra burden of a risk assessment to support compliance actions. Establishing a total lead limit for Group 2 products in regulations would allow Health Canada to take swifter action on non-compliant products and would provide greater clarity to industry regarding the acceptable limit.

âgés de 3 ans à moins de 14 ans. De plus, les enfants de moins de 3 ans ont souvent accès à des jouets, à des vêtements et à des accessoires achetés pour des enfants plus âgés.

Sous cette option, Santé Canada pourrait prendre des mesures à l'égard du plomb présent dans les produits du groupe 2 en invoquant les interdictions générales prévues dans la LCSPC quant à la fabrication, à l'importation, à la vente ou à l'annonce de produits de consommation qui présentent un risque pour la santé ou la sécurité des Canadiens. Bien que cette approche ait été adoptée pour d'autres produits de consommation et risques, et qu'elle s'est révélée être un aspect clé des outils et des pouvoirs modernes établis dans la LCSPC, le fait d'invoquer les interdictions générales pourrait entraîner un fardeau supplémentaire, soit la réalisation d'une évaluation des risques afin d'appuyer les mesures de conformité. L'établissement d'une limite de la teneur en plomb totale pour les produits du groupe 2 dans la réglementation permettrait à Santé Canada de prendre plus rapidement des mesures à l'égard des produits non conformes et de fournir des renseignements plus clairs à l'industrie en ce qui a trait de la limite acceptable.

Option 2 : Mesures volontaires

La majorité des fabricants canadiens se conforment volontairement aux normes internationales visant les produits pour enfants, qui interdisent l'ajout intentionnel de plomb. Cette option permettrait à l'industrie de continuer à se conformer de façon volontaire aux normes sur les produits du groupe 2.

Bien que les mesures volontaires n'imposent aucun fardeau réglementaire à l'industrie, il existe un grand nombre de fabricants, de distributeurs et de détaillants de produits du groupe 2 qui sont situés à l'extérieur du Canada : il serait difficile d'obtenir l'engagement de l'ensemble de l'industrie à l'égard d'une approche volontaire.

Cette option permettrait à Santé Canada de prendre des mesures à l'égard du plomb présent dans les produits du groupe 2 par l'invocation des interdictions générales prévues dans la LCSPC quant à la fabrication, à l'importation, à la vente ou à l'annonce des produits de consommation qui présentent un risque pour la santé ou la sécurité des Canadiens. Bien que cette approche ait été adoptée pour d'autres enjeux et qu'elle s'est révélée être un aspect clé des outils et des pouvoirs modernes établis dans la LCSPC, le fait d'invoquer les interdictions générales pourrait entraîner un fardeau supplémentaire, soit la réalisation d'une évaluation des risques afin d'appuyer les mesures de conformité. L'établissement d'une limite de la teneur en plomb totale dans la réglementation permettrait à Santé Canada de prendre plus rapidement des mesures à l'égard des produits non conformes et de fournir des renseignements plus clairs à l'industrie en ce qui a trait à la limite acceptable.

This option was rejected because it would result in the continuation of an unnecessary lead exposure risk to children.

Option 3: Introduction of a mandatory 100 mg/kg lead limit for affected products under the *Consumer Products Containing Lead Regulations*

This option was considered as a way to address comments from some industry sectors that the 10 mg/kg difference between the proposed 90 mg/kg total lead limit and the 100 mg/kg total lead limit currently in effect in the United States under the CPSIA could result in additional costs for Canadian importers and manufacturers. To date, industry has not provided evidence that the proposed Regulations would adversely affect international trade or increase industry costs and/or retail prices.

This option was rejected for the following reasons:

1. A total lead limit of 100 mg/kg would create regulatory inconsistency within Canada by introducing a lead content limit that is different from the current 90 mg/kg total lead limit for products posing similar lead exposure risks to Canadians, particularly children.
2. A 90 mg/kg total lead limit is consistent with Health Canada's objective of reducing potential exposure to lead, especially for children, as much as possible.

Option 4: Introduction of a mandatory 90 mg/kg total lead limit for Group 2 products under the *Consumer Products Containing Lead Regulations*

This is the preferred option and is represented by the current regulatory proposal to introduce a 90 mg/kg total lead limit for Group 2 products.

This option is recommended because it is consistent with the way other products posing similar lead exposure risks are regulated under the CCPSA, including toys for children under three years of age, products whose normal pattern of use involves mouth contact, consumer paints and other surface coating materials, and applied paints and other surface coating materials on children's products.

The total lead limit of 90 mg/kg provides a margin of safety to children in regular and prolonged contact with one or more affected products. It is a stringent limit that is adequately protective of children under the worst-case exposure scenario, in which a Group 2 product containing

Cette option a donc été rejetée puisqu'elle maintiendrait le risque inutile d'exposition au plomb chez les enfants.

Option 3 : Établissement d'une limite obligatoire de 100 mg/kg de plomb pour les produits visés par le *Règlement sur les produits de consommation contenant du plomb*

Cette option a été étudiée afin de tenir compte des commentaires provenant de certains secteurs de l'industrie indiquant que l'écart de 10 mg/kg entre la limite de 90 mg/kg et la limite de 100 mg/kg actuellement en vigueur aux États-Unis aux termes de la CPSIA pourrait entraîner des coûts supplémentaires pour les importateurs et les fabricants canadiens. Jusqu'à présent, l'industrie n'a pas fourni de données probantes indiquant que le projet de règlement aurait une incidence négative sur le commerce international ou augmenterait les coûts de l'industrie ou les prix au détail.

Cette option a été rejetée pour les raisons suivantes.

1. Une limite de 100 mg/kg de plomb totale entraînerait un manque d'uniformité réglementaire au sein du Canada en raison de l'établissement d'une limite de la teneur en plomb qui diffère de la limite actuelle de 90 mg/kg pour les produits présentant des risques similaires d'exposition des Canadiens au plomb, particulièrement les enfants.
2. Une limite de 90 mg/kg de plomb totale cadre avec l'objectif de Santé Canada visant à réduire autant que possible l'exposition potentielle au plomb, particulièrement des enfants.

Option 4 : Établissement d'une limite obligatoire de 90 mg/kg de plomb pour les produits du groupe 2 visés par le *Règlement sur les produits de consommation contenant du plomb*

Il s'agit de l'option privilégiée et se reflète dans le projet de règlement actuel qui vise à établir une limite de 90 mg/kg de plomb totale pour les produits du groupe 2.

Cette option a été choisie puisqu'elle cadre avec la façon dont les autres produits qui présentent un risque d'exposition au plomb similaire sont réglementés aux termes de la LCSPC, y compris les jouets pour enfants âgés de trois ans et moins, les produits dont les conditions d'utilisation normale comportent un contact avec la bouche, les peintures de consommation et les autres revêtements et les peintures appliquées et les autres revêtements de produits pour enfants.

La limite de 90 mg/kg de plomb totale offre une marge de sécurité pour les enfants en cas d'exposition régulière et prolongée avec un ou plusieurs produits touchés. Il s'agit d'une limite stricte qui protège bien les enfants dans le cadre des pires scénarios d'exposition, soit qu'un produit

lead, for example a toy component, is swallowed and becomes lodged in the digestive system for an extended period.

The choice of a 90 mg/kg limit is also consistent with the objective of Health Canada's LRRS and its 2013 *Risk Management Strategy for Lead*[8] to reduce exposure to lead to the greatest extent practicable. The LRRS is based on the findings of Health Canada's 2013 *Final Human Health State of the Science Report on Lead,* which recommended additional measures to protect Canadians against lead exposure. Introducing the lowest feasible limits for lead in Group 2 products will support this objective by protecting children against lead exposure risks from chewing, sucking or swallowing Group 2 products containing lead.

This preferred option specifies a total lead limit rather than a migratable lead limit, because a total lead limit is considered a more reliable measure of maximum exposure risks. Unlike total lead content, migratable lead content is not a fixed value. Factors such as duration of exposure, temperature, and condition of the item may greatly influence migration rates. If an item containing lead is swallowed and remains in the digestive tract for an extended period, virtually all the lead in the item may migrate into the body. However, migratable lead can never be greater than the total lead content of an item.

Furthermore, since total lead tests are less costly than migratable lead tests, industry costs to test affected products will be reduced.

Benefits and costs

An economic analysis was carried out in 2007 to determine the economic benefits of introducing a 600 mg/kg total lead limit and a 90 mg/kg migratable lead limit for Group 2 products.

An economic cost analysis to determine the impact of a 90 mg/kg total lead limit for Group 2 products was carried out in 2009. A questionnaire was distributed to 319 Canadian manufacturers, importers and distributors, and retailers of affected products, as well as 6 industry associations. Eleven responses were received, from two industry associations, five retailers, and four manufacturers. The response rate was too low to permit quantitative estimation of the economic impact of the proposal. However,

[8] http://www.hc-sc.gc.ca/ewh-semt/pubs/contaminants/prms_lead-psgr_plomb/index-eng.php

du groupe 2 contenant du plomb, par exemple un morceau de jouet avalé qui se loge dans le système digestif pendant une longue période de temps.

Le choix d'une limite de 90 mg/kg cadre également avec l'objectif établi dans la SRRP de Santé Canada et la *Stratégie de gestion des risques pour le plomb* de 2013[8], soit de réduire l'exposition au plomb autant que possible. La stratégie de 2013 se fonde sur le *Rapport final sur l'état des connaissances scientifiques concernant les effets du plomb sur la santé humaine* de 2013, dans lequel il est recommandé d'adopter des mesures additionnelles pour protéger les Canadiens contre l'exposition au plomb. L'établissement des limites les plus faibles possible pour les produits du groupe 2 appuiera cet objectif et protégera les enfants contre l'exposition au plomb lorsqu'ils mâchouillent, sucent ou avalent des produits du groupe 2 contenant du plomb.

Cette option privilégiée établit une limite de la teneur en plomb totale plutôt qu'une limite de la teneur en plomb lixiviable, car une limite du plomb totale est considérée comme une mesure plus fiable des risques d'exposition maximale. Contrairement à la teneur en plomb totale, la teneur en plomb lixiviable n'est pas une valeur fixe. Des facteurs comme la durée de l'exposition, la température et l'état de l'article peuvent avoir une grande incidence sur le taux de migration. Si un article contenant du plomb est avalé et demeure dans le système digestif pendant une longue période, pratiquement tout le plomb contenu dans le produit est susceptible d'être absorbé par le corps. Par contre, la teneur en plomb lixiviable ne peut être supérieure à la teneur en plomb totale d'un article.

De plus, puisque les analyses visant à mesurer la teneur en plomb totale sont moins coûteuses que les analyses mesurant le taux de plomb lixiviable, les coûts pour analyser les produits seront réduits pour l'industrie.

Avantages et coûts

Une analyse économique a été réalisée en 2007 afin de déterminer les avantages économiques associés à l'établissement d'une limite de 600 mg/kg de plomb totale et de 90 mg/kg de plomb lixiviable dans les produits du groupe 2.

Une analyse économique des coûts a été effectuée en 2009 afin de déterminer les effets de l'imposition d'une limite de 90 mg/kg quant à la teneur totale en plomb pour les produits du groupe 2. Un questionnaire a été envoyé à 319 fabricants, importateurs, distributeurs et détaillants canadiens de produits touchés ainsi qu'à 6 associations de l'industrie. Onze d'entre eux ont répondu aux questions : deux associations de l'industrie, cinq détaillants et quatre fabricants. Le taux de réponse était insuffisant

[8] http://www.hc-sc.gc.ca/ewh-semt/pubs/contaminants/prms_lead-psgr_plomb/index-fra.php

given the more stringent lead level, the economic benefits of the current proposal would be equal to or greater than those identified in the 2007 benefits study.

An electronic copy of the 2009 study in English and an executive summary in French are available upon request.

Costs to industry

Compliance costs for most companies are expected to be minimal because intentional use of lead in Group 2 products is contrary to current industry standards and is not common practice. Third-party lead testing and certification for children's products have been mandatory in the United States since the CPSIA came into effect in 2008. The vast majority of suppliers to the North American market test for lead to ensure compliance with U.S. requirements as part of their normal practices; therefore, a mandatory limit of 90 mg/kg is not expected to result in significant additional testing costs.

Several respondents to the 2009 questionnaire indicated that incremental costs would be mainly for testing and would depend on the regulatory testing and certification requirements. The U.S. CPSIA has mandatory third-party testing and certification requirements that created a considerable economic burden for U.S. industry, and some industry respondents expressed concern that similar requirements could be put in place in Canada. The proposed amendments do not include any specific testing and certification requirements.

Concerns were expressed over the potential impact of increased compliance costs on small businesses, mainly related to product testing. A six-month transition period following registration is included in the regulatory proposal and would give small businesses additional time to comply with the new requirements.

Costs to consumers

Costs to industry to comply with this regulatory proposal are likely to be passed on to the consumer. Since industry costs are expected to be minimal, no significant economic costs to the consumer are anticipated.

pour réaliser une estimation quantitative de l'effet économique de la proposition. Toutefois, compte tenu de la limite plus stricte quant à la teneur en plomb, les avantages économiques de la proposition actuelle devraient être égaux ou supérieurs à ceux déterminés dans l'étude sur les avantages menée en 2007.

Il est possible d'obtenir, sur demande, une copie électronique de la version intégrale anglaise ou du compte rendu sommaire en français de l'étude de 2009.

Coûts pour l'industrie

Les coûts liés à la conformité devraient être minimes pour la plupart des entreprises, car l'utilisation intentionnelle de plomb dans les produits du groupe 2 va à l'encontre des normes actuelles de l'industrie et n'est pas une pratique courante. De plus, l'analyse de plomb par un tiers et la certification des produits pour enfants sont obligatoires aux États-Unis depuis l'entrée en vigueur de la CPSIA en 2008. La plupart des fournisseurs du marché nord-américain vérifient la teneur en plomb des produits dans le cadre de leurs pratiques courantes afin d'assurer que ceux-ci respectent les exigences américaines. Par conséquent, l'imposition d'une limite de 90 mg/kg ne devrait pas entraîner de coûts d'analyse additionnels importants.

Plusieurs répondants au questionnaire de 2009 ont indiqué que les coûts additionnels se rapporteraient principalement aux analyses et dépendraient des exigences en matière d'analyse et de certification. La CPSIA des États-Unis impose des exigences en matière d'analyse et de certification par un tiers, ce qui a entraîné un fardeau économique considérable pour l'industrie américaine. Certains répondants de l'industrie craignent que des exigences semblables soient instaurées au Canada. Aucune exigence en matière d'analyse ou de certification ne figure dans les modifications proposées.

Certains s'inquiètent des effets possibles d'une augmentation des coûts liés à la conformité sur les petites entreprises, principalement en raison de l'analyse des produits. Le règlement proposé prévoit une période de transition de six mois après l'entrée en vigueur et un délai supplémentaire pour permettre aux petites entreprises de se conformer aux exigences.

Coûts pour les consommateurs

Il y a lieu de croire que les consommateurs écoperaient de la facture des coûts engagés par l'industrie pour assurer la conformité. Toutefois, étant donné que ces coûts devraient être minimes pour l'industrie, il ne devrait pas y avoir de conséquence économique notable pour les consommateurs.

Costs to Government

Health Canada would be responsible for the implementation of the proposed Regulations and for related compliance and enforcement activities. These activities would be a part of Health Canada's regular compliance and enforcement program for consumer products and the Department would not incur any incremental capital or operating costs due to the proposed Regulations.

Benefits to Canadians

The benefits of the proposal arise from the reduced risk of lead exposure when children chew, suck or swallow an affected product containing lead. Lead can affect all body systems, but is particularly harmful to the nervous system. Ongoing exposure to even small amounts of lead can have adverse effects on the cognitive development and behaviour of children.

A 2007 economic benefits analysis estimated the benefits of introducing a 600 mg/kg total lead limit and a 90 mg/kg migratable lead limit for Group 2 products at $1.732 million over 10 years when discounted at a rate of 5% (approximately $2.002 million adjusted for 2016 dollars).[9] Nearly 90% of the benefits were attributed to avoided losses of lifetime earnings. Other benefits identified included avoided direct medical costs, avoided juvenile justice expenditures, avoided special education costs and avoided mortalities.

The 2009 economic cost study for the proposed 90 mg/kg total lead limit determined that if changing the proposed total lead limit from 600 mg/kg to 90 mg/kg resulted in an additional 25% reduction in the contribution of Group 2 products to the blood lead burden, the discounted benefits would increase by an additional $779,000 over the 10-year period (approximately $880,000 adjusted for 2016 dollars) beyond the total benefits identified in the 2007 benefits study. This would increase the value of discounted benefits from $1.7 million (approximately $1.92 million adjusted for 2016 dollars) to at least $2.5 million over 10 years (approximately $2.82 million adjusted for 2016 dollars).

Coûts pour le gouvernement

Santé Canada serait responsable de la mise en œuvre du règlement proposé et des activités connexes liées à la conformité et à l'application de la loi. Ces activités feraient partie du programme régulier de Santé Canada en matière de vérification de la conformité et d'application de la loi relatif aux produits de consommation. Le règlement proposé ne devrait pas entraîner de coûts différentiels en capital ni de coûts différentiels de fonctionnement pour le Ministère.

Avantages pour les Canadiens

Les avantages de la proposition se rapportent à un risque réduit d'exposition au plomb si un enfant mâchouille, suce ou avale un produit visé contenant du plomb. Le plomb peut avoir des effets sur tous les systèmes du corps, mais il est particulièrement dommageable pour le système nerveux. Une exposition constante au plomb, même à de faibles concentrations, peut avoir des effets néfastes sur le développement cognitif et comportemental des enfants.

Selon une analyse des avantages économiques menée en 2007, les avantages de fixer à 600 mg/kg la limite de la teneur totale en plomb et à 90 mg/kg la limite de la teneur en plomb lixiviable pour les produits du groupe 2 seraient de l'ordre de 1,732 million de dollars sur 10 ans à un taux d'actualisation de 5 % (soit environ 2,002 millions de dollars en dollars de 2016)[9]. Près de 90 % des avantages sont associés à la perte évitée des revenus gagnés tout au long de la vie. Parmi les autres avantages déterminés, mentionnons les coûts directs des soins médicaux évités, les dépenses associées au recours aux tribunaux de la jeunesse évitées, les coûts de services d'éducation spécialisée évités et les décès évités.

Selon l'étude des coûts économiques de 2009 sur la proposition de fixer à 90 mg/kg la limite de la teneur totale en plomb, il serait possible de réduire de 25 % supplémentaire la contribution des produits du groupe 2 au fardeau de la plombémie en faisant passer la limite de la teneur totale en plomb de 600 mg/kg à 90 mg/kg. Il en résulterait des avantages actualisés additionnels de 779 000 $ sur 10 ans (environ 880 000 $ en dollars de 2016) par rapport aux avantages totaux déterminés dans l'étude de 2007. Ainsi, les avantages actualisés passeraient de 1,7 million de dollars (environ 1,92 million de dollars en dollars de 2016) à au moins 2,5 millions de dollars sur 10 ans (environ 2,82 millions de dollars en dollars de 2016).

Table 1: Summary of economic impacts of proposed Regulations

Quantified impacts in Can$, August 2016 price level / constant dollars				
		Base Year	**Total (PV)[9]**	**Annualized Average**
Positive impacts	**By stakeholder**	2016		
Avoided direct medical expenses, costs of mortalities, special education costs, juvenile justice costs, and loss of lifetime earnings	Affected individuals, society		2,820,000	365,202
Total benefits			2,820,000	365,202
Qualitative impacts				
Consumer (negative) • Any additional industry costs are likely to be passed to the consumer; however, these costs are expected to be insignificant. Industry (negative) • Some companies may face additional costs related to sourcing of compliant materials and testing affected products to ensure compliance with the lead limit; however, these costs are expected to be insignificant. Government (positive) • Reduction in medical, education, and juvenile justice costs.				

Tableau 1 : Résumé des effets économiques du règlement proposé

Effets quantifiés en $ CA, niveau des prix d'août 2016 / en dollars constants				
		Année de base	**Total (VA)[9]**	**Moyenne actualisée**
Effets positifs	**Par intervenant**	2016		
Coûts médicaux directs évités; coûts associés à la mortalité évités; coûts de formation spéciale évités; dépenses associées au recours aux tribunaux de la jeunesse évitées; perte de gains au cours de la vie évitée	Personnes touchées, société		2 820 000	365 202
Total des avantages			2 820 000	365 202
Effets qualitatifs				
Consommateurs (effets négatifs) • La facture de tout coût additionnel pour l'industrie sera probablement passée aux consommateurs; toutefois, ces coûts devraient être négligeables. Industrie (effets négatifs) • Certaines entreprises pourraient devoir assumer des coûts additionnels liés à l'approvisionnement en matériaux conformes et à la mise à l'essai des produits touchés afin de veiller à ce qu'ils respectent la limite quant à la teneur en plomb. Toutefois, ces coûts devraient être négligeables. Gouvernement (effets positifs) • La réduction des coûts associés aux soins médicaux, à la formation et au recours aux tribunaux de la jeunesse.				

"One-for-One" Rule

The "One-for-One" Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative burden to business.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à la présente proposition, puisque le fardeau administratif imposé aux entreprises demeure inchangé.

[9] The present value of a dollar amount to be realized in the future may be expressed as of an earlier date (the present) by discounting it backward through time using a discount (interest) rate. For this study, a real discount rate of 5% over 10 years was used.

[9] La valeur actuelle d'un montant futur peut être exprimée en date d'une date antérieure (le présent) en la réduisant de façon rétroactive à l'aide d'un taux d'actualisation (intérêt). Pour cette étude, un taux d'actualisation réel de 5 % sur dix ans a été utilisé.

Small business lens

The small business lens does not apply because estimated nationwide costs of the proposal are less than $1 million per year.

Consultation

A pre-*Canada Gazette* consultation on the current regulatory proposal was completed in February 2012. Responses were received from 13 stakeholders, including 7 industry associations, 2 companies, and 4 public health NGOs. There was no opposition in principle to regulating the lead content of the three affected product categories. Industry respondents expressed a variety of specific concerns related to scope, timing of coming into force, testing and certification, and harmonization with international standards. Public health NGOs strongly supported the proposed total lead limit of 90 mg/kg and favoured the most stringent requirements.

Specific issues raised by industry included the following:

1. The scope of the Group 2 category — "products whose primary purpose is to facilitate the relaxation, sleep, hygiene, carrying or transportation of a child under four years of age" — under the proposal should be the same as the definition of "child care article" in the *Phthalates Regulations* or in the U.S. CPSIA.

   Health Canada has reviewed the proposed scope for this product category and determined that it is appropriate. There are some Group 2 products, such as baby backpacks, slings, and similar items, that are not covered by the definition of child care article in the *Phthalates Regulations* or the definition in the CPSIA, but could involve reasonably foreseeable, sustained contact with the mouth of a child during use.

2. The upper age limit of 13 years for children's clothing and accessories and for products intended for use by children in learning or play should be reduced to 12 years, so the limit is aligned with that of the U.S. definition of children's product.

   Health Canada believes that the upper age limit of under 14 years is appropriate and is aligned with international standards. It is consistent with the limit specified in well-recognized international toy safety standards such as ISO 8124-1, EN71-1 and ASTM F963, and with the 2009 EU Toy Directive.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à la proposition, parce que les coûts estimés à l'échelle du pays sont inférieurs à un million de dollars par année.

Consultation

Une consultation préalable à la publication dans la *Gazette du Canada* a été menée en février 2012. Treize intervenants, soit sept associations de l'industrie, deux entreprises et quatre ONG de la santé publique ont envoyé des commentaires. Il n'y a eu aucune opposition de principe à la réglementation de la teneur en plomb des trois catégories de produits visées. Les répondants de l'industrie ont fait part de diverses préoccupations quant à la portée, au moment de l'entrée en vigueur, à la mise à l'essai et à la certification, ainsi qu'à l'harmonisation avec les normes internationales. Les ONG de la santé publique ont appuyé fermement la proposition de limiter à 90 mg/kg la teneur totale en plomb et ont privilégié les exigences les plus strictes.

Voici des points précis soulevés par l'industrie.

1. La portée de la catégorie du groupe 2 — « produit destiné à faciliter le transport, la relaxation, le sommeil ou l'hygiène d'un enfant de moins de quatre ans » — devrait être identique à la définition d'« article de puériculture » (child care article) du *Règlement sur les phtalates* ou de la CPSIA des États-Unis.

   Santé Canada a examiné la portée proposée pour cette catégorie de produits et a déterminé qu'elle est appropriée. Certains produits du groupe 2, comme les porte-bébés de type sac à dos, les porte-bébés en bandoulière et autres produits semblables, qui ne sont pas visés par la définition d'article de puériculture dans le *Règlement sur les phtalates* ni par celle de la CPSIA, mais pourraient facilement entrer en contact soutenu avec la bouche d'un enfant pendant l'utilisation.

2. La limite d'âge de 13 ans établie pour les vêtements et accessoires pour enfants et pour les produits destinés à être utilisés par les enfants devrait être réduite à 12 ans afin que cette limite concorde avec celle contenue dans la définition de produits pour enfants utilisée aux États-Unis.

   Santé Canada croit que la limite d'âge de moins de 14 ans est appropriée et qu'elle correspond aux normes internationales. Elle concorde avec les limites fixées dans des normes internationales reconnues en matière de sécurité des jouets, comme les normes ISO 8124-1, EN71-1 et ASTM F963, et la directive relative à la sécurité des jouets 2009 de l'Union européenne.

3. Members of the printing industry requested an exemption from the proposed amendments for children's books and other similar printed materials.

   Health Canada did not intend for books and similar products to be covered by this regulatory proposal and has added a clause specifically excluding them from its application.

4. A number of industry respondents recommended adoption of the U.S. limit of 100 mg/kg total lead under the CPSIA.

   Health Canada has retained the proposed 90 mg/kg total lead limit. The rationale for this decision is outlined under Option 3 in the "Regulatory and non-regulatory options considered" section and in the "Regulatory cooperation" section.

5. Some industry respondents recommended that the proposal apply only to products manufactured or imported after the date of coming into force.

   Regulations under the CCPSA are not applied retroactively. Group 2 products would be subject to the proposed Regulations only if they were manufactured, imported or sold after the coming-into-force date.

   Furthermore, the proposed six-month interval between publication of the proposed Regulations and their coming into force would give industry additional time to adapt their product lines to meet the new requirements.

6. Some industry respondents asked for clarification of the testing and certification requirements for affected products.

   The proposal does not include any specific requirements for product testing and certification, other than testing in accordance with good laboratory practices. Companies may choose any commonly accepted, appropriate test method to verify compliance with the total lead limit under the proposed Regulations.

3. Les membres du secteur de l'imprimerie ont demandé à ce que les livres pour enfants et autres matériels imprimés semblables destinés aux enfants soient exclus des modifications proposées.

   Santé Canada n'a pas envisagé d'inclure les livres et les produits semblables dans la proposition de réglementation et a même ajouté une disposition pour les soustraire à l'application de la loi.

4. Un certain nombre de répondants de l'industrie ont recommandé l'adoption de la limite de 100 mg/kg quant à la teneur totale en plomb fixée dans la CPSIA des États-Unis.

   Santé Canada a décidé de conserver la limite proposée de 90 mg/kg quant à la teneur totale en plomb. La justification de cette décision se trouve dans l'option 3 de la section « Options réglementaires et non réglementaires considérées » et dans la section « Coopération en matière de réglementation ».

5. Certains répondants de l'industrie ont recommandé que la proposition ne s'applique qu'aux produits fabriqués ou importés après la date d'entrée en vigueur.

   Les règlements pris en vertu de la LCSPC ne s'appliquent pas rétroactivement. Le règlement proposé s'appliquerait uniquement aux produits du groupe 2 fabriqués, importés ou vendus après la date d'entrée en vigueur.

   De plus, un délai proposé de six mois entre la publication du règlement proposé et l'entrée en vigueur des dispositions réglementaires donnerait le temps nécessaire aux membres de l'industrie pour adapter leurs gammes de produits et respecter les nouvelles exigences.

6. Certains répondants de l'industrie ont demandé des précisions sur les exigences de mise à l'essai et de certification relatives aux produits touchés.

   La proposition ne comporte aucune exigence particulière en matière de mise à l'essai et de certification autre que les essais utilisant les bonnes pratiques de laboratoire. Les entreprises peuvent utiliser n'importe quelle méthode d'essai appropriée généralement acceptée pour vérifier la conformité à la limite de la teneur totale en plomb en vertu du règlement proposé.

Regulatory cooperation

The proposed Regulations introduce Canadian requirements for affected products that generally align with requirements in the United States. While the proposed amendments would result in slight differences between Canadian and U.S. requirements, these differences are being maintained because they would either (i) ensure consistency for lead limits across the Canadian regulatory regime, (ii) be more protective of health, and/or (iii) ensure consistency with the common objective held by Health Canada and consumer product safety regimes in other

Coopération en matière de réglementation

La proposition de règlement vise à établir de nouvelles exigences canadiennes pour certains produits qui respectent généralement les exigences des États-Unis. De légères différences entre les exigences canadiennes et américaines devraient résulter des modifications proposées; toutefois, celles-ci sont voulues et visent (i) à assurer l'uniformité des limites quant à la teneur en plomb dans l'ensemble du régime réglementaire canadien, (ii) à mieux protéger la santé ou (iii) à assurer le respect de l'objectif commun de Santé Canada et des régimes de sécurité des

jurisdictions to reduce intentional use of lead to the greatest extent feasible.

The U.S. limit applies to products intended for children aged 12 years or under. The current proposal, which applies to toys and children's clothing and accessories intended for children under 14 years of age, is consistent with the application of the *Toys Regulations* under the CCPSA, which define a child as someone under the age of 14 years, and with the U.S. ASTM F963-11 Toy Safety Standard, international toy safety standards, and the EU Toy Safety Directive.

The "products whose primary purpose is to facilitate the relaxation, sleep, hygiene, carrying or transportation of a child under four years of age," a category of products affected by this proposal, differs from "child care article," defined by the United States as "a consumer product designed or intended by the manufacturer to facilitate sleep or the feeding of children aged three and younger, or to help such children with sucking or teething." Articles to facilitate feeding are already subject to a 90 mg/kg total lead limit under the current CPCLCMR. Conversely the U.S. definition does not cover products such as baby baths, backpacks, slings, and carriers. These products are included in the proposed Regulations, as their normal use involves reasonably foreseeable contact with the mouth of a child, and may therefore pose a lead exposure risk.

The proposed total lead limit of 90 mg/kg is only slightly different from the current U.S. limit of 100 mg/kg total lead for children's products. A 10 mg/kg difference in lead limits would have no demonstrable impact on health. Either value (U.S. or Canadian limit) would preclude the intentional use of lead. In the past, industry has expressed concern that the different total lead limits for children's products in Canada and the United States have the potential to add unnecessary complexity and confusion for its members and to increase product testing costs. Industry has not provided any economic or other data as evidence of adverse impacts from the 10 mg/kg difference. Furthermore, there is no practical difference to industry for compliance testing purposes. A single total lead test would be sufficient to determine compliance with either limit.

Products that are compliant with the U.S. 100 mg/kg total lead limit (but not the proposed 90 mg/kg limit) would not

produits de consommation d'autres juridictions, soit réduire autant que possible l'utilisation intentionnelle du plomb.

Aux États-Unis, la limite vise les produits destinés aux enfants de 12 ans et moins. Le règlement proposé, qui vise les jouets ainsi que les vêtements et accessoires destinés aux enfants de moins de 14 ans, concorde avec le *Règlement sur les jouets* pris en vertu de la LCSPC, dans lequel un enfant est défini comme une personne de moins de 14 ans, et avec la norme sur la sécurité des jouets ASTM F963-11 des États-Unis, les normes internationales sur la sécurité des jouets et la directive relative à la sécurité des jouets de l'Union européenne.

La catégorie de produits visée dans la proposition, soit « produit destiné à faciliter le transport, la relaxation, le sommeil ou l'hygiène d'un enfant de moins de quatre ans », diffère de ce que l'on entend aux États-Unis par article de puériculture (child care article), où il s'agit d'un produit de consommation conçu ou dont l'intention du fabricant vise à faciliter le sommeil, l'alimentation, la succion ou la dentition d'un enfant de trois ans ou moins. Les articles destinés à faciliter l'alimentation ne sont pas inclus dans la proposition, car ils sont déjà assujettis à la limite de 90 mg/kg quant à la teneur totale en plomb en vertu du RPCCP-CB. Inversement, la définition des États-Unis n'englobe pas des produits comme les baignoires pour bébés, les sacs à dos, les porte-bébés en bandoulière et autres types de porte-bébés. Ces produits sont toutefois inclus dans le règlement proposé, car il est raisonnable de croire que ceux-ci peuvent entrer en contact avec la bouche d'un enfant au cours d'une utilisation normale, ce qui pourrait représenter un risque d'exposition au plomb pour l'enfant.

Il n'y a qu'une légère différence entre la limite de 90 mg/kg pour la teneur totale en plomb proposée pour les produits pour enfants et celle de 100 mg/kg fixée aux États-Unis. Une différence de 10 mg/kg quant à la limite pour la teneur totale en plomb n'aurait probablement aucune répercussion évidente sur la santé. Quelle que soit la limite établie (celle des États-Unis ou du Canada), elle empêcherait l'utilisation intentionnelle de plomb. Par le passé, l'industrie a dit craindre que des différences quant à la teneur totale en plomb maximale permise au Canada et aux États-Unis pour les produits pour enfants rendent la situation plus complexe, sèment la confusion chez les membres et donnent lieu à une augmentation des coûts de mise à l'essai. Cependant, l'industrie n'a pas fourni de données économiques ou autres démontrant les effets négatifs qu'entraînerait une différence de 10 mg/kg. De plus, d'un point de vue pratique, il n'y a aucune différence en ce qui a trait aux essais de conformité. Une simple analyse de la teneur totale en plomb suffit à déterminer la conformité à l'une ou l'autre des limites.

Dans le cas des produits qui respectent la limite de 100 mg/kg quant à la teneur totale en plomb (mais pas la

always result in recall action by Health Canada. Decisions are made on a case-by-case basis, taking into consideration various factors such as past compliance history, type of product, availability on the market, previous amounts sold to consumers, and level of risk posed by the product.

The difference in lead content limits between this regulatory proposal and limits in other jurisdictions reflects the need to achieve internal regulatory consistency by aligning the lead limit for affected products with the existing measures in place under the CCPSA to protect children against lead in other product categories that present a similar lead exposure risk.

Health Canada supports the Government of Canada's efforts to work toward greater alignment with American regulatory requirements in order to provide greater consistency for industry and will continue to work with the U.S. Consumer Product Safety Commission and other international and industry partners to ensure children's products do not contain lead at levels that could harm children's health. However, Health Canada has decided not to align requirements with a U.S. limit that is higher than Canada's existing limit for similar products.

Rationale

The health and safety of young children is of great importance, because children are a very vulnerable subgroup of the population and need the highest degree of protection against environmental hazards such as lead. Children's health is a high priority for the Government of Canada.

In 2013, Health Canada released the *Final Human Health State of the Science Report on Lead* and the *Risk Management Strategy for Lead* as part of the Government of Canada's Chemicals Management Plan, which indicated that developmental neurotoxicity in children has been associated with very low blood lead levels. The Report confirms the need to reduce childhood lead exposure to the lowest feasible level and reinforces the goal of the LRRS for stringent lead limits in affected consumer products to ensure that there is no intentional use of lead.

limite proposée de 90 mg/kg), Santé Canada ne procéderait pas nécessairement à un rappel. Les décisions seraient prises au cas par cas en fonction de divers facteurs, comme les antécédents en matière de conformité, le type de produit, l'offre sur le marché, le nombre d'unités vendues aux consommateurs et le risque découlant du produit.

La différence quant aux limites pour la teneur en plomb prévues dans le règlement proposé et à celles établies par d'autres juridictions montre la nécessité d'assurer la cohérence de la réglementation au pays. Pour y parvenir, il faut harmoniser la limite quant à la teneur en plomb des produits visés avec les dispositions existantes de la LCSPC visant à protéger les enfants contre d'autres catégories de produits qui présentent un risque semblable d'exposition au plomb.

Santé Canada appuie les mesures prises par le gouvernement du Canada pour améliorer l'harmonisation avec les exigences réglementaires des États-Unis afin d'accroître la cohérence pour les membres de l'industrie. Le Ministère continuera de collaborer avec la Consumer Product Safety Commission des États-Unis et d'autres partenaires internationaux du secteur afin de veiller à ce que la teneur en plomb des produits pour enfants n'excède pas des niveaux qui pourraient être nocifs pour la santé des enfants. Cependant, Santé Canada a décidé de ne pas harmoniser ses exigences avec celles des États-Unis et de conserver une limite inférieure à celle des États-Unis pour des produits semblables.

Justification

Une grande importance doit être accordée à la santé et à la sécurité des enfants, parce que ces derniers forment un sous-groupe très vulnérable de la population et qu'ils ont besoin du niveau de protection le plus élevé qui soit contre les dangers environnementaux, comme le plomb. La santé des enfants est une priorité de premier ordre pour le gouvernement du Canada.

En 2013, Santé Canada a publié le *Rapport final sur l'état des connaissances scientifiques concernant les effets du plomb sur la santé humaine* et la *Stratégie de gestion des risques pour le plomb* dans le cadre du Plan de gestion des produits chimiques du gouvernement du Canada. Dans ces documents, un lien a été établi entre la neurotoxicité pour le développement chez les enfants et une concentration sanguine très faible en plomb. Dans le rapport, on confirme la nécessité de réduire l'exposition des enfants au plomb au plus bas possible et on réitère l'objectif de la Stratégie de réduction des risques liés au plomb, c'est-à-dire imposer des limites plus strictes quant à la teneur en plomb dans les produits de consommation afin de s'assurer que le plomb n'est pas utilisé intentionnellement.

A specific regulatory limit would provide a clear compliance goal for industry and would give Health Canada the authority to take immediate enforcement action against any Group 2 products that contain more than 90 mg/kg total lead.

The results of stakeholder consultation and the cost-benefit analysis indicate that costs to industry would be minimal and would be outweighed by the societal benefits of reduced lead exposure risk, especially to children.

Implementation, enforcement and service standards

The proposed amendments would come into effect six months after the date of publication in the *Canada Gazette*, Part II. In the interim, Health Canada could take corrective measures using the GP and orders regime if Group 2 products containing high lead levels were found on the Canadian marketplace.

Compliance and enforcement of the proposed Regulations would follow established departmental policy and procedures. Health Canada's Cyclical Enforcement (CE) approach for consumer products requires planned monitoring and enforcement surveys of all regulated products at regular intervals. The CE program proactively monitors industry compliance with the CCPSA and its regulations through planned marketplace surveillance surveys within a recurring time frame. The frequency of CE surveys is based on the degree of risk and hazard associated with the regulated products.

Enforcement activities under the proposed Regulations would be targeted toward Group 2 products that pose the highest potential risk. Immediate and appropriate enforcement actions, such as removal from sale and recall of products already sold, would be taken against any non-compliant products.

The first CE survey for the products affected by the proposed Regulations may be carried out within six months of their coming into force. The timing and scope of follow-up surveys would be determined by the results of the first survey.

L'établissement d'une limite réglementaire permettrait de donner à l'industrie un objectif clair en matière de conformité et de doter Santé Canada des pouvoirs requis pour prendre sans délai des mesures d'application de la loi contre tout produit du groupe 2 dont la teneur totale en plomb dépasse 90 mg/kg.

D'après la consultation avec les intervenants et l'analyse des coûts-avantages, les coûts pour l'industrie seraient minimes et seraient supplantés par les avantages sociétaux d'un risque réduit d'exposition au plomb, particulièrement pour les enfants.

Mise en œuvre, application et normes de service

La modification proposée entrerait en vigueur six mois suivant la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Entre-temps, Santé Canada pourrait prendre des mesures correctives en utilisant les interdictions générales et le régime des ordres si des produits du groupe 2 contenant des niveaux de plombs élevés se retrouvaient sur le marché canadien.

La conformité et l'application de la loi du règlement proposé seraient conformes aux procédures et aux politiques ministérielles établies. La politique d'application cyclique (AC) de Santé Canada destinée aux produits de consommation exige la réalisation d'essais de suivi et de contrôle planifiés de tous les produits réglementés à intervalles réguliers. La politique d'AC permet d'effectuer une surveillance proactive de la conformité de l'industrie à la LCSPC et à ses règlements d'application au moyen d'enquêtes cycliques prévues de surveillance du marché. La fréquence des enquêtes dépend du niveau de risque et des dangers associés aux produits réglementés.

Les activités d'application de la loi prévues dans le règlement proposé seraient axées sur les produits du groupe 2 qui posent le risque potentiel le plus important. Des mesures immédiates et appropriées pourront être prises dans le cas de produits non conformes, comme l'arrêt de la vente et le rappel de produits déjà vendus.

La première enquête d'AC relative aux produits visés par le règlement proposé pourrait être effectuée dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du Règlement. Le moment et la portée des enquêtes de suivi dépendraient des résultats de la première enquête.

Contact

Sarah Sheffield
Project Officer
Risk Management Bureau
Consumer Product Safety Directorate
Healthy Environments and Consumer Safety Branch
Health Canada
269 Laurier Avenue West, 4908B
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Fax: 613-952-2551
Email: Sarah.Sheffield@hc-sc.gc.ca

Personne-ressource

Sarah Sheffield
Agente de projet
Bureau de la gestion du risque
Direction de la sécurité des produits de consommation
Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs
Santé Canada
269, avenue Laurier Ouest, 4908B
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Télécopieur : 613-952-2551
Courriel : Sarah.Sheffield@hc-sc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 37 of the *Canada Consumer Product Safety Act*[a], proposes to make the annexed *Consumer Products Containing Lead Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 75 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 Sarah Sheffield, Project Officer, Risk Management Bureau, Consumer Product Safety Directorate, Healthy Environments and Consumer Safety Branch, Department of Health, Address Locator 4908B, 269 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario K1A 0K9 (fax: 613-952-2551; email: sarah.sheffield@hc-sc.gc.ca).

Ottawa, November 24, 2016

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 37 de la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation*[a], se propose de prendre le *Règlement sur les produits de consommation contenant du plomb*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze 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 Sarah Sheffield, agente de projet, Bureau de la gestion du risque, Direction de la sécurité des produits de consommation, Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs, ministère de la Santé, indice d'adresse 4908B, 269, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (téléc. : 613-952-2551; courriel : sarah.sheffield@hc-sc.gc.ca).

Ottawa, le 24 novembre 2016

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

[a] S.C. 2010, c. 21

[a] L.C. 2010, ch. 21

Consumer Products Containing Lead Regulations

Interpretation

Definitions

1 The following definitions apply in these Regulations.

accessible part means any part of a product that may be touched, licked, mouthed or swallowed during the reasonably foreseeable use of the product. (*partie accessible*)

consumer product containing lead means any of the following products that contains lead:

(a) a product that is brought into contact with the user's mouth during normal use, except for

(i) a kitchen utensil, or

(ii) a product that is subject to the *Glazed Ceramics and Glassware Regulations*;

(b) any clothing or clothing accessory that is intended for use by a child under 14 years of age;

(c) a product that is intended for use in learning or play by a child under 14 years of age;

(d) a book or similar printed product that is intended for a child under 14 years of age, except if it is

(i) printed on paper or cardboard, and

(ii) printed and bound in a conventional manner using conventional materials;

(e) a product whose primary purpose is to facilitate the relaxation, sleep, hygiene, carrying or transportation of a child under four years of age. (*produit de consommation contenant du plomb*)

good laboratory practices means practices that are in accordance with the principles set out in the Organisation for Economic Co-operation and Development document entitled *OECD Principles of Good Laboratory Practice*, Number 1 of the *OECD Series on Principles of Good Laboratory Practice and Compliance Monitoring*, ENV/MC/CHEM(98)17, the English version of which is dated January 21, 1998 and the French version of which is dated March 6, 1998. (*bonnes pratiques de laboratoire*)

Règlement sur les produits de consommation contenant du plomb

Définitions

Définitions

1 Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

bonnes pratiques de laboratoire Pratiques conformes aux principes énoncés dans le document de l'Organisation de coopération et de développement économiques intitulé *Les Principes de l'OCDE de Bonnes pratiques de laboratoire*, numéro 1 de la *Série sur les Principes de Bonnes pratiques de laboratoire et vérification du respect de ces Principes*, ENV/MC/CHEM(98)17, daté du 6 mars 1998 dans sa version française et du 21 janvier 1998 dans sa version anglaise. (*good laboratory practices*)

partie accessible Partie d'un produit qui peut, lors de l'utilisation raisonnablement prévisible de celui-ci, être touchée, léchée, portée à la bouche ou avalée. (*accessible part*)

produit de consommation contenant du plomb Les produits contenant du plomb suivants :

a) les produits qui sont portés à la bouche lors d'une utilisation normale, à l'exclusion des suivants :

(i) les ustensiles de cuisine,

(ii) les produits visés par le *Règlement sur les produits céramiques émaillés et les produits de verre émaillés*;

b) les vêtements et les accessoires vestimentaires destinés à être utilisés par un enfant de moins de quatorze ans;

c) les produits destinés à être utilisés par un enfant de moins de quatorze ans à des fins éducatives ou récréatives;

d) les livres ou articles similaires imprimés destinés à un enfant de moins de quatorze ans, à l'exclusion de ceux qui répondent aux critères suivants :

(i) ils sont imprimés sur du papier ou du carton,

(ii) ils sont imprimés et reliés de manière conventionnelle à l'aide de matériaux conventionnels;

e) les produits destinés principalement à faciliter la relaxation, le sommeil, l'hygiène, le portage ou le transport d'un enfant de moins de quatre ans. (*consumer product containing lead*)

Requirements

Lead content — accessible part

2 (1) Subject to subsection (2), each accessible part of a consumer product containing lead must not contain more than 90 mg/kg of lead when tested in accordance with good laboratory practices.

Exception

(2) Each accessible part may contain more than 90 mg/kg of lead if

(a) lead is necessary to produce an essential characteristic of the part;

(b) no alternative part containing less lead is available; and

(c) the part, when tested in accordance with good laboratory practices, does not release more than 90 mg/kg of lead.

Repeal

3 The *Consumer Products Containing Lead (Contact with Mouth) Regulations*[1] are repealed.

Coming into Force

Six months after publication

4 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.

[49-1-o]

Exigences

Teneur en plomb — partie accessible

2 (1) Chaque partie accessible d'un produit de consommation contenant du plomb ne peut contenir, sous réserve du paragraphe (2), plus de 90 mg/kg de plomb lors de sa mise à l'essai faite conformément aux bonnes pratiques de laboratoire.

Exception

(2) Chaque partie accessible peut contenir plus de 90 mg/kg de plomb si les conditions ci-après sont respectées :

a) le plomb est nécessaire pour conférer à la partie sa caractéristique essentielle;

b) il n'existe pas d'autre partie équivalente contenant moins de plomb;

c) la partie ne libère pas plus de 90 mg/kg de plomb lors de sa mise à l'essai faite conformément aux bonnes pratiques de laboratoire.

Abrogation

3 Le *Règlement sur les produits de consommation contenant du plomb (contact avec la bouche)*[1] est abrogé.

Entrée en vigueur

Six mois après la publication

4 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.

[49-1-o]

[1] SOR/2010-273

[1] DORS/2010-273

INDEX

COMMISSIONS

Canada Revenue Agency
Income Tax Act
Revocation of registration of charities 3790

Canadian International Trade Tribunal
Determination
Fabricated materials..... 3791
Inquiries
EDP hardware and software..... 3791
Professional, administrative and management support services 3792

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission
Administrative decisions..... 3794
Decisions 3794
* Notice to interested parties..... 3793
Part 1 applications 3793

Public Service Commission
Public Service Employment Act
Permission granted (Gendron-Nadeau, Myriam) 3794

GOVERNMENT NOTICES

Environment, Dept. of the
Canadian Environmental Protection Act, 1999
Notice of intent to amend the Domestic Substances List under subsection 87(3) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999 to indicate that subsection 81(3) of that Act applies to 54 substances 3762

Privy Council Office
Appointment opportunities..... 3784

Superintendent of Financial Institutions, Office of the
Bank Act
Standard Chartered Bank — Approval to have a financial establishment in Canada..... 3787

Transport, Dept. of
Canada Shipping Act, 2001
Western Canada Marine Response Corporation 3778

MISCELLANEOUS NOTICES

Citibank Canada
Reduction of stated capital..... 3795
VersaBank and PWC Capital Inc.
Letters patent of amalgamation..... 3795
* XL Insurance Company SE
Release of assets..... 3796

PARLIAMENT

House of Commons
* Filing applications for private bills (First Session, Forty-Second Parliament) 3789

PROPOSED REGULATIONS

Atlantic Pilotage Authority
Pilotage Act
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996..... 3798

Canadian Food Inspection Agency
Health of Animals Act
Regulations Amending the Health of Animals Regulations 3829

Health, Dept. of
Canada Consumer Product Safety Act
Children's Jewellery Regulations 3887
Consumer Products Containing Lead Regulations 3907

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DIVERS

Citibank Canada
Réduction de capital déclaré 3795
VersaBank et PWC Capital Inc.
Lettres patentes de fusion 3795
* XL Insurance Company SE
Libération d'actif..... 3796

AVIS DU GOUVERNEMENT

Conseil privé, Bureau du
Possibilités de nominations 3784

Environnement, min. de l'
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Avis d'intention de modifier la Liste intérieure en vertu du paragraphe 87(3) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) pour indiquer que le paragraphe 81(3) de cette loi s'applique à 54 substances 3762

Surintendant des institutions financières, Bureau du
Loi sur les banques
Standard Chartered Bank — Agrément relatif aux établissements financiers au Canada..... 3787

Transports, min. des
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
Western Canada Marine Response Corporation 3778

COMMISSIONS

Agence du revenu du Canada
Loi de l'impôt sur le revenu
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance..... 3790

Commission de la fonction publique
Loi sur l'emploi dans la fonction publique
Permission accordée (Gendron-Nadeau, Myriam) 3794

COMMISSIONS (*suite*)

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
* Avis aux intéressés..... 3793
Décisions 3794
Décisions administratives..... 3794
Demandes de la partie 1 3793

Tribunal canadien du commerce extérieur
Décision
Produits finis..... 3791
Enquêtes
Matériel et logiciel informatiques..... 3791
Services de soutien professionnel et administratif et services de soutien à la gestion 3792

PARLEMENT

Chambre des communes
* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, quarante-deuxième législature) 3789

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Administration de pilotage de l'Atlantique
Loi sur le pilotage
Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996 3798

Agence canadienne d'inspection des aliments
Loi sur la santé des animaux
Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux..... 3829

Santé, min. de la
Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation
Règlement sur les bijoux pour enfants 3887
Règlement sur les produits de consommation contenant du plomb..... 3907

---

* Cet avis a déjà été publié.