

# Canada Gazette

## Part II



# Gazette du Canada

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, OCTOBER 23, 2024

Statutory Instruments 2024

SOR/2024-197 to 204 and SI/2024-48 to 51

Pages 3599 to 3718

OTTAWA, LE MERCREDI 23 OCTOBRE 2024

Textes réglementaires 2024

DORS/2024-197 à 204 et TR/2024-48 à 51

Pages 3599 à 3718

### Notice to Readers

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 3, 2024, and at least every second Wednesday thereafter.

Part II of the *Canada Gazette* contains all “regulations” as defined in the *Statutory Instruments Act* and certain other classes of statutory instruments and documents required to be published therein. However, certain regulations and classes of regulations are exempt from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

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

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 811, 90 Sparks Street, Ottawa, Canada.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at [Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

### Avis au lecteur

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 3 janvier 2024, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

La Partie II de la *Gazette du Canada* est le recueil des « règlements » définis comme tels dans la loi précitée et de certaines autres catégories de textes réglementaires et de documents qu’il est prescrit d’y publier. Cependant, certains règlements et catégories de règlements sont soustraits à la publication par l’article 15 du *Règlement sur les textes réglementaires*, établi en vertu de l’article 20 de la *Loi sur les textes réglementaires*.

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 1<sup>er</sup> avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le [site Web de la Gazette du Canada](#). La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le [site Web du Parlement du Canada](#).

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la pièce 811, 90, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Services publics et Approvisionnement Canada par courriel à l’adresse [Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

Registration  
SOR/2024-197 October 4, 2024

MIGRATORY BIRDS CONVENTION ACT, 1994

P.C. 2024-1069 October 4, 2024

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, makes the annexed *Regulations Amending the Migratory Birds Regulations, 2022 (Miscellaneous Program)* under subsection 12(1)<sup>a</sup> of the *Migratory Birds Convention Act, 1994*<sup>b</sup>.

### Regulations Amending the Migratory Birds Regulations, 2022 (Miscellaneous Program)

## Amendment

**1** The portion of subparagraph 4(a)(ii) of Table 1 of Part 6 of Schedule 3 to the English version of the *Migratory Birds Regulations, 2022*<sup>1</sup> in column 5 is replaced by the following:

Column 5	
Item	Daily Bag Limit
4(a)	(ii) 6 (in Provincial Wildlife Management Units 88 to 95 and not more than 1 may be Barrow's Goldeneye and not more than 3 may be American Black Ducks)

## Coming into Force

**2** These Regulations come into force on the day on which they are registered.

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

#### Issues

The need for a minor technical amendment to the *Migratory Birds Regulations, 2022* (MBR 2022) has been identified following the publication of the [Regulations Amending the Migratory Birds Regulations, 2022](#) (SOR/2024-129)

<sup>a</sup> S.C. 2009, c. 14, s. 101

<sup>b</sup> S.C. 1994, c. 22

<sup>1</sup> SOR/2022-105

Enregistrement  
DORS/2024-197 Le 4 octobre 2024

LOI DE 1994 SUR LA CONVENTION CONCERNANT LES OISEAUX MIGRATEURS

C.P. 2024-1069 Le 4 octobre 2024

Sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu du paragraphe 12(1)<sup>a</sup> de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur les oiseaux migrateurs (2022)*, ci-après.

### Règlement correctif visant le Règlement sur les oiseaux migrateurs (2022)

## Modification

**1** Le passage du sous-alinéa 4a)(ii) du tableau 1 de la partie 6 de l'annexe 3 de la version anglaise du *Règlement sur les oiseaux migrateurs (2022)*<sup>1</sup> figurant dans la colonne 5 est remplacé par ce qui suit :

Column 5	
Item	Daily Bag Limit
4(a)	(ii) 6 (in Provincial Wildlife Management Units 88 to 95 and not more than 1 may be Barrow's Goldeneye and not more than 3 may be American Black Ducks)

## Entrée en vigueur

**2** Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

#### Enjeux

La nécessité d'apporter une modification technique mineure au *Règlement sur les oiseaux migrateurs (2022)* (ROM 2022) a été identifiée à la suite de la publication du [Règlement modifiant le Règlement sur les oiseaux](#)

<sup>a</sup> L.C. 2009, ch. 14, art. 101

<sup>b</sup> L.C. 1994, ch. 22

<sup>1</sup> DORS/2022-105

in the *Canada Gazette*, Part II, on June 19, 2024. A portion of text found in subparagraph 4(a)(ii) of column 5 in Table 1 of Part 6 of Schedule 3, in the French version of the MBR 2022, was missing from the English version.

### Objective

The amendments aim to correct a discrepancy between the French and English versions of the MBR 2022.

### Description

An amendment to the MBR 2022 has been made to replace a portion of subparagraph 4(a)(ii) of column 5 in Table 1 of Part 6 of Schedule 3, in the English version, to specify that in Provincial Wildlife Management Units 88 to 95, the daily bag limit for ducks is six and not more than one may be Barrow's Goldeneye and not more than three may be American Black Ducks, as correctly specified in the French version.

### One-for-one rule and small business lens

The one-for-one rule does not apply to these amendments, as there is no change in administrative costs or burden to businesses.

Analysis under the small business lens determined that the amendment will not impact small businesses in Canada.

### Contact

Caroline Ladanowski  
Director  
Wildlife Management and Regulatory Affairs Division  
Canadian Wildlife Service  
Environment and Climate Change Canada  
351 Saint-Joseph Boulevard, 15th Floor  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Email: [ReglementsFaune-WildlifeRegulations@ec.gc.ca](mailto:ReglementsFaune-WildlifeRegulations@ec.gc.ca)

*migrateurs (2022)* [DORS/2024-129] dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 19 juin 2024. Une partie du texte se trouvant au sous-alinéa 4a)(ii) de la colonne 5 du tableau 1 de la partie 6 de l'annexe 3 de la version française du ROM 2022 était absente de la version anglaise.

### Objectif

Les modifications réglementaires visent à corriger une divergence entre la version anglaise et la version française du ROM 2022.

### Description

Une modification au ROM 2022 est apportée pour remplacer une partie du sous-alinéa 4a)(ii) de la colonne 5 du tableau 1 de la partie 6 de l'annexe 3, dans la version anglaise, pour préciser que le maximum de prises par jour pour les canards, dans les secteurs de gestion de la faune provinciaux 88 à 95, est de six, dont au plus un peut être un Garrot d'Islande et au plus trois peuvent être des Canards noirs, tel qu'il est indiqué correctement dans la version française.

### Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces modifications puisqu'il n'y a pas de changements dans les coûts administratifs ni le fardeau des entreprises.

L'analyse dans le cadre de la lentille des petites entreprises a déterminé que la modification n'aura pas de répercussions sur les petites entreprises au Canada.

### Personne-ressource

Caroline Ladanowski  
Directrice  
Division de la gestion de la faune et des affaires  
réglementaires  
Service canadien de la faune  
Environnement et Changement climatique Canada  
351, boulevard Saint-Joseph, 15<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Courriel : [ReglementsFaune-WildlifeRegulations@ec.gc.ca](mailto:ReglementsFaune-WildlifeRegulations@ec.gc.ca)

Registration  
SOR/2024-198 October 7, 2024

FISHERIES ACT

P.C. 2024-1070 October 4, 2024

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Fisheries and Oceans, makes the annexed *Regulations Amending the Quebec Fishery Regulations, 1990* under subsection 43(1)<sup>a</sup> of the *Fisheries Act*<sup>b</sup>.

## Regulations Amending the Quebec Fishery Regulations, 1990

### Amendments

**1** The definitions *Minister* and *sport fishing* in subsection 2(1) of the *Quebec Fishery Regulations, 1990*<sup>1</sup> are replaced by the following:

**Minister** means

(a) in the case of the issuance of any of the commercial fishing licences listed in subitems 1(6) to (18) and (20), column 1, of Part 2 of Schedule 5, the Quebec Minister of Agriculture, Fisheries and Food,

(b) in the case of the issuance of a commercial fishing licence listed in subitem 1(19), column 1, of Part 2 of Schedule 5,

(i) if the licence is in respect of bait fish, the Minister responsible in the Province for the application of *An Act respecting the conservation and development of wildlife*, CQLR, c. C-61.1, and

(ii) if the licence is not in respect of bait fish, the Quebec Minister of Agriculture, Fisheries and Food, and

(c) in all other cases, the Minister responsible in the Province for the application of *An Act respecting the conservation and development of wildlife*, CQLR, c. C-61.1; (*ministre*)

**sport fishing** means fishing for recreational purposes or for the personal use of the person who catches the fish; (*pêche sportive*)

<sup>a</sup> S.C. 2019, c. 14, s. 31(6)

<sup>b</sup> R.S., c. F-14

<sup>1</sup> SOR/90-214

Enregistrement  
DORS/2024-198 Le 7 octobre 2024

LOI SUR LES PÊCHES

C.P. 2024-1070 Le 4 octobre 2024

Sur recommandation de la ministre des Pêches et des Océans et en vertu du paragraphe 43(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les pêches*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de pêche du Québec (1990)*, ci-après.

## Règlement modifiant le Règlement de pêche du Québec (1990)

### Modifications

**1** Les définitions de *ministre* et *pêche sportive*, au paragraphe 2(1) du *Règlement de pêche du Québec (1990)*<sup>1</sup>, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

**ministre**

(a) Dans le cas de la délivrance des permis de pêche commerciale énumérés aux paragraphes 1(6) à (18) et (20) de la partie 2 de l'annexe 5, dans la colonne 1, le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec;

(b) dans le cas de la délivrance du permis de pêche commerciale mentionné au paragraphe 1(19) de la partie 2 de l'annexe 5, dans la colonne 1 :

(i) si le permis vise la pêche de poisson appât, le ministre chargé, dans la province, de l'application de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*, RLRQ, ch. C-61.1,

(ii) sinon, le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec;

(c) dans tous les autres cas, le ministre chargé, dans la province, de l'application de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*, RLRQ, ch. C-61.1. (*Minister*)

**pêche sportive** Pêche à des fins récréatives ou pour l'usage personnel de celui qui prend le poisson. (*sport fishing*)

<sup>a</sup> L.C. 2019, ch. 14, par. 31(6)

<sup>b</sup> L.R., ch. F-14

<sup>1</sup> DORS/90-214

**2 (1) Subsection 4(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**4 (1)** The Minister or a Director may vary close times, fishing quotas, fishing gear or equipment or limits on the length or weight of fish applicable to sport fishing that are fixed in respect of an Area under these Regulations so that the variation applies in respect of that Area or any portion of that Area.

**(2) Paragraphs 4(4)(a) and (b) of the English version of the Regulations are replaced by the following:**

**(a)** broadcasting the notice over a radio or television station that broadcasts in the Area or in the vicinity of the Area affected by the variation;

**(b)** posting the notice in the Area or in the vicinity of the Area affected by the variation;

**(3) Paragraph 4(4)(e) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

**(e)** publishing the notice in a newspaper that is circulated in the vicinity of the Area affected by the variation;

**3 The Regulations are amended by adding the following after section 5.1:**

**5.2** No person shall possess any fish that has been caught in contravention of these Regulations.

**4 The portion of subsection 7(2) of the English version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**(2)** A person may fish in the Areas and for the species referred to in subsection (1) where the person is

**5 (1) Subsection 13(2) of the Regulations is replaced by the following:**

**(2)** Subject to subsection (3), every person who catches and retains an Atlantic salmon shall immediately affix to the fish one of the valid tags that was issued with the person's licence in the sequence that is indicated on the tags.

**(2) Subsection 13(4) of the Regulations is replaced by the following:**

**(4)** For the purposes of subsections (1) to (3), a tag is valid if

**(a)** it has not been used;

**(b)** it has not been modified or altered in any manner that renders any information on it illegible; and

**2 (1) Le paragraphe 4(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**4 (1)** Le ministre ou un directeur peut modifier les périodes de fermeture, les contingents, les engins ou l'équipement de pêche ou les limites de longueur ou de poids du poisson applicables à la pêche sportive fixés pour une zone par le présent règlement de façon que la modification soit applicable à toute la zone ou à une partie de celle-ci.

**(2) Les alinéas 4(4)a) et b) de la version anglaise du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**(a)** broadcasting the notice over a radio or television station that broadcasts in the Area or in the vicinity of the Area affected by the variation;

**(b)** posting the notice in the Area or in the vicinity of the Area affected by the variation;

**(3) L'alinéa 4(4)e) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(e)** publishing the notice in a newspaper that is circulated in the vicinity of the Area affected by the variation;

**3 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 5.1, de ce qui suit :**

**5.2** Il est interdit d'avoir en sa possession du poisson qui a été pêché en contravention avec le présent règlement.

**4 Le passage du paragraphe 7(2) de la version anglaise du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**(2)** A person may fish in the Areas and for the species referred to in subsection (1) where the person is

**5 (1) Le paragraphe 13(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(2)** Sous réserve du paragraphe (3), toute personne qui prend et garde un saumon atlantique attache sans tarder au poisson l'une des étiquettes valides qui lui ont été délivrées avec le permis, en respectant l'ordre indiqué sur celles-ci.

**(2) Le paragraphe 13(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(4)** Pour l'application des paragraphes (1) à (3), une étiquette est valide si, à la fois :

**a)** elle n'a pas été utilisée;

**b)** elle n'a été ni modifiée ni altérée de façon à rendre les renseignements qui s'y trouvent illisibles;

(c) it can be affixed, in the manner indicated in subsection (2), to the fish that has been caught and retained.

**6 Section 15 of the Regulations is replaced by the following:**

**15 (1)** No person shall, in any waters where fishing with bait fish is not permitted and within a radius of 100 m from such waters,

- (a) use fish for bait; or
- (b) possess bait fish other than inside a dwelling-house.

(2) A person who is fishing for bait fish under a commercial fishing licence listed in any of subitems 1(1) to (5) and (19), column 1, of Part 2 of Schedule 5, or who is fishing for bait fish in accordance with section 29, is not considered to possess bait fish for the purposes of subsection (1).

**15.1** No person shall use a species of fish listed in Schedule 4 for bait.

**7 Paragraph 25(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) is modified or altered in any manner that renders any information on the licence illegible;

**8 Section 27 of the Regulations is replaced by the following:**

**27** Subject to sections 28, 29 and 31, no person engaged in sport fishing shall fish for or catch and retain a species of fish set out in column 1 of Schedule 1 in waters set out in column 2

- (a) during the close time set out in column 4; or
- (b) during a period other than the close time referred to in paragraph (a), if they fish using the gear or method set out in column 3.

**27.1** No person shall engage in sport fishing, other than angling, in the waters of Areas 17, 22, 23 and 24.

**9 Subsection 29(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**29 (1)** No person shall fish for bait fish unless they hold a licence referred to in item 1 of Part 1 of Schedule 5 or are fishing under the authority of such a licence and they fish using not more than one lift net or not more than three bait traps

- (a) in waters where and during a period when the use of bait fish is permitted; or

c) elle peut être fixée de la manière indiquée au paragraphe (2) au poisson pris et gardé.

**6 L'article 15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**15 (1)** Il est interdit, dans les eaux où la pêche avec des poissons appâts n'est pas permise et dans un rayon de 100 m de ces eaux :

- a) d'utiliser du poisson comme appât;
- b) d'avoir des poissons appâts en sa possession, sauf à l'intérieur d'une maison d'habitation.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), quiconque pêche des poissons appâts au titre d'un permis de pêche commerciale visé à l'un des paragraphes 1(1) à (5) ou (19) de la partie 2 de l'annexe 5, dans la colonne 1, ou pêche de tels poissons conformément à l'article 29, n'est pas considéré comme ayant en sa possession des poissons appâts.

**15.1** Il est interdit d'utiliser une espèce de poisson mentionnée à l'annexe 4 comme appât.

**7 L'alinéa 25(1)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) modifiés ou altérés de façon à rendre les renseignements qui s'y trouvent illisibles;

**8 L'article 27 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**27** Sous réserve des articles 28, 29 et 31, il est interdit à quiconque pratique la pêche sportive de pêcher ou de prendre et de garder du poisson d'une espèce mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 1, provenant des eaux visées à la colonne 2 :

- a) pendant la période de fermeture prévue à la colonne 4;
- b) pendant une période autre que la période de fermeture visée à l'alinéa a), s'il s'agit de pêche à l'aide de tout engin, ou selon toute méthode, visés à la colonne 3.

**27.1** Il est interdit de pratiquer la pêche sportive, sauf la pêche à la ligne, dans les eaux des zones 17, 22, 23 et 24.

**9 Le paragraphe 29(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**29 (1)** Il est interdit de pêcher le poisson appât à moins d'être le titulaire du permis visé à l'article 1 de la partie 1 de l'annexe 5, ou une personne qui pêche sous l'autorité d'un tel permis, et de pêcher au moyen d'au plus un carrelot ou d'au plus trois bourolles :

- a) dans les eaux où l'utilisation du poisson appât est permise, pendant la période durant laquelle cette utilisation est permise;

(b) in any of Areas 1 to 29 other than during the close time, which begins on April 1 and ends on March 31.

**10 Paragraph 30(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) more than one line at a time or, if the use of more than one line for angling is permitted, more than the number of lines permitted;

**11 The Regulations are amended by adding the following after section 38.1:**

**38.2** Subject to section 29, no person shall have in their possession a fish taken by sport fishing that is of a species set out in column 1 of Schedule 1 in waters set out in column 2 during the close time set out in column 4.

**12 Section 41 of the Regulations is replaced by the following:**

**41 (1)** Every person who catches and retains an Atlantic salmon shall, within 48 hours after leaving the fishing location or immediately if requested to do so by a fishery officer, register the salmon in accordance with subsections (2) to (4).

(2) The person shall register the Atlantic salmon at the registration station that has been established for the body of water in which the salmon was caught by presenting their fishing licence and the salmon, either whole or gutted, and allowing a sample to be taken or an examination to be made for scientific purposes.

(3) If the registration station is not in operation, the person shall register the Atlantic salmon by using any self-registration procedure that is available at the station — including by completing and signing any required form in accordance with the instructions given and depositing it in the indicated location — or, if self-registration is not available, by using any remote registration procedure that has been implemented for the station.

(4) If none of the methods of registration referred to in subsections (2) and (3) are available, the person shall register the Atlantic salmon using any remote registration procedure that is specified by the Minister.

**13 Section 42 of the Regulations is replaced by the following:**

**42 (1)** The holder of a licence set out in item 3 of Part 1 of Schedule 5 shall affix a valid tag issued with their licence to the identification marker for each of the night lines they are using and shall ensure that the night lines all rest continuously on the bottom of the water.

(b) dans les zones 1 à 29, sauf pendant la période de fermeture commençant le 1er avril et se terminant le 31 mars.

**10 L'alinéa 30(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) plus d'une ligne à la fois ou, s'il est permis d'utiliser plus d'une ligne, plus que le nombre permis;

**11 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 38.1, de ce qui suit :**

**38.2** Sous réserve de l'article 29, il est interdit d'avoir en sa possession du poisson pris dans le cadre de la pêche sportive qui est d'une espèce mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 1, dans les eaux visées à la colonne 2, pendant la période de fermeture prévue à la colonne 4.

**12 L'article 41 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**41 (1)** Toute personne qui prend et garde un saumon atlantique l'enregistre conformément aux paragraphes (2) à (4), dans les quarante-huit heures suivant sa sortie du lieu de pêche ou immédiatement si un agent des pêches lui en fait la demande.

(2) La personne enregistre le saumon atlantique au poste de contrôle qui a été mis en place pour le plan d'eau où a été pris le saumon en présentant son permis de pêche et le saumon, à l'état entier ou éviscéré, et en permettant qu'un prélèvement soit pris sur le saumon ou qu'un examen scientifique soit fait à son égard.

(3) Dans le cas où le poste de contrôle n'est pas en service, la personne enregistre le saumon atlantique en recourant à tout processus d'auto-enregistrement disponible au poste — notamment en remplissant et en signant tout formulaire requis conformément aux instructions fournies et en le déposant à l'endroit prévu à cette fin — ou, si l'auto-enregistrement n'est pas disponible, en recourant à l'un des moyens d'enregistrement à distance mis en place pour ce poste.

(4) Si aucun des moyens d'enregistrement mentionnés aux paragraphes (2) ou (3) n'est disponible, la personne enregistre le saumon atlantique en recourant à l'un des moyens d'enregistrement à distance précisés par le ministre.

**13 L'article 42 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**42 (1)** Le titulaire du permis visé à l'article 3 de la partie 1 de l'annexe 5 fixe sur la borne de repère de chacune des lignes dormantes qu'il utilise une étiquette valide délivrée avec le permis et veille à ce que les lignes dormantes reposent au fond de l'eau de façon continue.

**(2)** The tag is not valid if it has been modified or altered in any manner that renders any information on the tag illegible.

**14 Schedule 1 to the Regulations is amended by replacing the references after the heading “SCHEDULE 1” with the following:**

(Section 27, subsections 31(1) and (2) and section 38.2)

**15 Schedule 4 to the Regulations is amended by replacing the reference after the heading “SCHEDULE 4” with the following:**

(Section 15.1)

**16 Schedule 5 to the Regulations is amended by replacing the references after the heading “SCHEDULE 5” with the following:**

(Subsections 2(1) and 3(4), paragraph 5(1)(a), subsection 5(3), paragraph 11(a), subsection 15(2), paragraphs 16(e) and (f), section 19, subsections 21(2) and 23(2) and (3), sections 24 and 25.1, subsections 29(1) and 42(1), sections 47 and 48 and subsections 49(1) and 50(1))

**17 The portion of item 4 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Position
4	<p>The downstream limit is determined by the extension of two lines in the general direction of the shoreline over 1 km on both sides of the river.</p> <p>The lake named Lac Elsie (Sans-Bout), from point 49°45'25"N., 64°01'02"W. to point 49°46'06"N., 64°00'32"W., is included.</p> <p>The upper limit is determined by the lake named Lac Faure.</p>

**18 The portion of subitem 8(3) of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Position
8(3)	<p>The downstream limit is determined by its confluence with the river named Rivière Bonaventure.</p> <p>The upper limit is determined by the hydroelectric dam located at point 48°09'16"N., 65°20'49"W.</p>

**(2)** Sont invalides les étiquettes modifiées ou altérées de façon à rendre les renseignements qui s'y trouvent illisibles.

**14 Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 1 », à l'annexe 1 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :**

(article 27, paragraphes 31(1) et (2) et article 38.2)

**15 Le renvoi qui suit le titre « ANNEXE 4 », à l'annexe 4 du même règlement, est remplacé par ce qui suit :**

(article 15.1)

**16 Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 5 », à l'annexe 5 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :**

(paragraphes 2(1) et 3(4), alinéa 5(1)a), paragraphe 5(3), alinéa 11a), paragraphe 15(2), alinéas 16e) et f), article 19, paragraphes 21(2) et 23(2) et (3), articles 24 et 25.1, paragraphes 29(1) et 42(1), articles 47 et 48 et paragraphes 49(1) et 50(1))

**17 Le passage de l'article 4 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Position
4	<p>La limite en aval est déterminée par le prolongement de deux lignes épousant la direction générale de la rive sur 1 km de part et d'autre de cette rivière.</p> <p>Le lac Elsie (Sans-Bout), du point 49°45'25"N., 64°01'02"O. au point 49°46'06"N., 64°00'32"O., est compris.</p> <p>La limite en amont est déterminée par le lac Faure.</p>

**18 Le passage du paragraphe 8(3) de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Position
8(3)	<p>La limite en aval est déterminée par sa confluence avec la rivière Bonaventure.</p> <p>La limite en amont est déterminée par le barrage hydroélectrique situé au point 48°09'16"N., 65°20'49"O.</p>

**19 The portion of item 9 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Position
9	<p>The downstream limit is determined by a straight line joining points 50°16'54"N., 65°30'56"W. on the western bank and 50°16'56"N., 65°30'52"W. on the eastern bank.</p> <p>The upper limit is determined by a straight line joining points 50°20'60"N., 65°31'48"W. on the western bank and 50°20'60"N., 65°31'46"W. on the eastern bank.</p>

**20 The portion of item 23 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Position
23	<p>The downstream limit is determined by a straight line joining points 50°17'01"N., 62°54'00"W. and 50°16'57"N., 62°53'45"W. and a straight line joining points 50°16'57"N., 62°53'45"W. and 50°17'00"N., 62°53'38"W.</p> <p>The upper limit is determined by the lake named Lac Tanguay, including that lake.</p>

**21 The portion of item 28 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Item	Column 2
	Position
28	<p>South branch:</p> <p>The downstream limit is determined by a straight line joining points 50°15'55"N., 59°58'30"W. and 50°15'59"N., 59°58'11"W.</p> <p>The upper limit is determined by the lake named Lac Gagnon.</p> <p>East branch:</p> <p>The downstream limit is determined by a straight line joining points 50°20'36"N., 59°51'11"W. and 50°20'45"N., 59°50'31"W.</p> <p>The upper limit is determined by the lake named Lac Gagnon.</p> <p>Between the lakes named Lac Gagnon and Lac Foucher, Lac Foucher and Lac Riverin, Lac Riverin and Lac Triquet, Lac Foucher and Lac du Feu, Lac du Feu and Lac Manet, and between Lac Manet and its source.</p> <p>The lakes named Lac du Feu, Lac Foucher, Lac Gagnon, Lac Manet, Lac Riverin and Lac Triquet are included.</p>

**19 Le passage de l'article 9 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Position
9	<p>La limite en aval est déterminée par une droite joignant les points 50°16'54"N., 65°30'56"O. sur la rive ouest et 50°16'56"N., 65°30'52"O. sur la rive est.</p> <p>La limite en amont est déterminée par une droite joignant les points 50°20'60"N., 65°31'48"O. sur la rive ouest et 50°20'60"N., 65°31'46"O. sur la rive est.</p>

**20 Le passage de l'article 23 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Position
23	<p>La limite en aval est déterminée par une droite joignant les points 50°17'01"N., 62°54'00"O. et 50°16'57"N., 62°53'45"O., et une droite joignant les points 50°16'57"N., 62°53'45"O. et 50°17'00"N., 62°53'38"O.</p> <p>La limite en amont est déterminée par le lac Tanguay, y compris ce lac.</p>

**21 Le passage de l'article 28 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Article	Colonne 2
	Position
28	<p>Branche sud :</p> <p>La limite en aval est déterminée par une droite joignant le point 50°15'55"N., 59°58'30"O. au point 50°15'59"N., 59°58'11"O.</p> <p>La limite en amont est déterminée par le lac Gagnon.</p> <p>Branche est :</p> <p>La limite en aval est déterminée par une droite joignant le point 50°20'36"N., 59°51'11"O. au point 50°20'45"N., 59°50'31"O.</p> <p>La limite en amont est déterminée par le lac Gagnon.</p> <p>Entre les lacs : Gagnon et Foucher, Foucher et Riverin, Riverin et Triquet, Foucher et du Feu, du Feu et Manet, et entre le lac Manet et sa source.</p> <p>Les lacs du Feu, Foucher, Gagnon, Manet, Riverin et Triquet sont compris.</p>

**22 The portion of subitem 35(2) of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Position
35(2)	The downstream limit is determined by its confluence with the river named Rivière du Gouffre.  The upper limit is determined by the point 47°34'01"N., 70°33'36"W.

**23 The portion of item 45 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Position
45	The downstream limit is determined by a straight line joining points 50°10'53"N., 61°21'00"W. and 50°10'41"N., 61°20'59"W., situated at its mouth.  The lake named Lac Kegaska is included.  The upper limit is determined by its source.

**24 The portion of item 47 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Position
47	The downstream limit is determined by a line joining the point named Pointe Laval and the southeastern point of the bay named Baie Didier via point 48°45'36"N., 69°02'06"W.  The lake named Lac à Jacques is included.  The upper limit is determined by the southeastern boundary of the lake named Lac Laval.

**25 The portion of item 61 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Position
61	The downstream limit is determined by a straight line joining the rock named Rocher Mistassini to the point named Pointe Mistassini.  The upper limit is determined by the southeastern portion of the lake named Lac Bourdon (49°23'10"N., 68°02'49"W.).

**22 Le passage du paragraphe 35(2) de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Position
35(2)	La limite en aval est déterminée par sa confluence avec la rivière du Gouffre.  La limite en amont est déterminée par le point 47°34'01"N., 70°33'36"O.

**23 Le passage de l'article 45 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Position
45	La limite en aval est déterminée par une droite joignant le point 50°10'53"N., 61°21'00"O. au point 50°10'41"N., 61°20'59"O., située à son embouchure.  Le lac Kegaska est compris.  La limite en amont est déterminée par sa source.

**24 Le passage de l'article 47 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Position
47	La limite en aval est déterminée par une ligne joignant la pointe Laval à la pointe sud-est de la baie Didier en passant par le point 48°45'36"N., 69°02'06"O.  Le lac à Jacques est compris.  La limite en amont est déterminée par la limite sud-est du lac Laval.

**25 Le passage de l'article 61 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Position
61	La limite en aval est déterminée par une droite joignant le rocher Mistassini à la pointe Mistassini.  La limite en amont est déterminée par la partie sud-est du lac Bourdon (49°23'10"N., 68°02'49"O.).

**26 The portion of subitem 61(1.1) of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Position
61(1.1)	The downstream limit is determined by its confluence with the river named Rivière Georges.  The upper limit is determined by a point located 2 km upstream (49°21'48"N., 67°59'33"W.).

**27 The portion of item 65 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Position
65	The downstream limit is determined by a straight line joining points 50°11'49"N., 60°58'26"W. and 50°11'30"N., 60°57'20"W.  The lakes named Lac à l'Île, Lac Marie-Claire, Lac Missu, Lac Musquanousse and Lac des Outardes are included.  The upper limit is determined by a point upstream from the lake named Lac Musquanousse.

**28 The portion of item 68 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Position
68	The downstream limit is determined by a straight line joining points 51°18'11"N., 58°09'00"W. and 51°18'10"N., 58°08'26"W.  The lake named Lac Napetipi is excluded.  The upper limit is determined by its source.

**29 The portion of item 76 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Position
76	The downstream limit is determined by a straight line joining the eastern point of the mouth (49°46'42"N., 67°09'37"W.) and the western point of the mouth (49°46'43"N., 67°09'48"W.).  The upper limit is determined by the first falls (49°47'26"N., 67°15'48"W.).

**26 Le passage du paragraphe 61(1.1) de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Position
61(1.1)	La limite en aval est déterminée par sa confluence avec la rivière Georges.  La limite en amont est déterminée par un point situé à 2 km en amont (49°21'48"N., 67°59'33"O.).

**27 Le passage de l'article 65 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Position
65	La limite en aval est déterminée par une droite joignant les points 50°11'49"N., 60°58'26"O. et 50°11'30"N., 60°57'20"O.  Les lacs à l'Île, Marie-Claire, Missu, Musquanousse et des Outardes sont compris.  La limite en amont est déterminée par un point en amont du lac Musquanousse.

**28 Le passage de l'article 68 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Position
68	La limite en aval est déterminée par une droite joignant le point 51°18'11"N., 58°09'00"O. au point 51°18'10"N., 58°08'26"O.  Le lac Napetipi est exclu.  La limite en amont est déterminée par sa source.

**29 Le passage de l'article 76 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Position
76	La limite en aval est déterminée par une droite joignant la pointe est de l'embouchure (49°46'42"N., 67°09'37"O.) et la pointe ouest de l'embouchure (49°46'43"N., 67°09'48"O.).  La limite en amont est déterminée par la première chute (49°47'26"N., 67°15'48"O.).

**30 The portion of subitem 88(2) of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Position
88(2)	The downstream limit is determined by its confluence with the river named Rivière Ristigouche.  The lake named Lac au Saumon is excluded.  The upper limit is determined by the downstream side of the bridge fronting the Amqui church.

**31 The portion of item 103 of the French version of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Colonne 2	
Article	Position
103	La limite en aval est déterminée par une droite joignant les deux rives à un point situé à 175 m en aval du côté en aval du pont de la route 138.  La limite en amont est déterminée par sa source.

**32 The portion of item 107 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Position
107	The downstream limit is determined by a straight line joining points 51°18'36"N., 58°02'31"W. and 51°18'33"N., 58°02'15"W.  The lakes named Lac Pike and Lac du Vieux Fort are included.  The upper limit is determined by the lake named Lac Fournel, including that lake.

**33 The portion of items 108 to 110 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Position
108	The downstream limit is determined by a straight line joining points 50°14'42"N., 60°50'10"W. and 50°14'29"N., 60°50'10"W.  The lakes named Lac Andilly (Ardilly), Lac d'Aune, Lac Couillard, Lac Courtemanche, Lac Pachot and Lac Washicoutai are included.  The upper limit is determined by the lake named Lac Caumont, including that lake.

**30 Le passage du paragraphe 88(2) de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Position
88(2)	La limite en aval est déterminée par sa confluence avec la rivière Ristigouche.  Le lac au Saumon est exclu.  La limite en amont est déterminée par le côté en aval du pont situé en face de l'église d'Amqui.

**31 Le passage de l'article 103 de l'annexe 6 de la version française du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Position
103	La limite en aval est déterminée par une droite joignant les deux rives à un point situé à 175 m en aval du côté en aval du pont de la route 138.  La limite en amont est déterminée par sa source.

**32 Le passage de l'article 107 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Position
107	La limite en aval est déterminée par une droite joignant le point 51°18'36"N., 58°02'31"O. au point 51°18'33"N., 58°02'15"O.  Les lacs Pike et du Vieux Fort sont compris.  La limite en amont est déterminée par le lac Fournel, y compris ce lac.

**33 Le passage des articles 108 à 110 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Position
108	La limite en aval est déterminée par une droite joignant le point 50°14'42"N., 60°50'10"O. au point 50°14'29"N., 60°50'10"O.  Les lacs Andilly (Ardilly), d'Aune, Couillard, Courtemanche, Pachot et Washicoutai sont compris.  La limite en amont est déterminée par le lac Caumont, y compris ce lac.

Column 2	
Item	Position
109	The downstream limit is determined by a straight line joining points 50°16'09"N., 62°41'29"W. and 50°16'10"N., 62°41'26"W.  The upper limit is determined by the lake named Lac Holt.
110	The downstream limit is determined by a line joining points 50°16'07"N., 62°39'06"W., 50°15'34"N., 62°37'27"W. and 50°15'59"N., 62°36'56"W.  The upper limit is determined by its source.

### 34 The Regulations are amended by replacing “R.S.Q.” with “CQLR” in the following provisions:

- (a) the definitions *controlled zone* or *zec*, *county*, *ecological reserve*, *park*, *provincial legislation*, *resident* and *wildlife sanctuary* in subsection 2(1);
- (b) paragraph 3(2)(b); and
- (c) paragraph 7(2)(a).

## Coming into Force

**35** These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

First, because of year-to-year fluctuations in Atlantic salmon abundance, the provisions of the *Quebec Fishery Regulations, 1990* (QFR) relating to the registration and tagging of Atlantic salmon caught in sport fisheries required modernization. The existing registration and tagging procedures are not robust enough to ensure the sustainability of this resource.

Second, certain prohibitions set out in the QFR lacked clarity, leading to enforcement issues. In addition, the provisions related to self-harvesting of bait fish were too restrictive and created obstacles for fishers wishing to obtain their own supply of bait fish.

Third, certain provisions and definitions in the QFR needed to be adjusted to ensure the proper functioning of the regulations.

Colonne 2	
Article	Position
109	La limite en aval est déterminée par une droite joignant le point 50°16'09"N., 62°41'29"O. au point 50°16'10"N., 62°41'26"O.  La limite en amont est déterminée par le lac Holt.
110	La limite en aval est déterminée par une ligne joignant les points 50°16'07"N., 62°39'06"O., 50°15'34"N., 62°37'27"O. et 50°15'59"N., 62°36'56"O.  La limite en amont est déterminée par sa source.

### 34 Dans les passages ci-après du même règlement, « L.R.Q. » est remplacé par « RLRQ » :

- a) les définitions de *comté*, *législation provinciale*, *parc*, *réserve écologique*, *réserve faunique*, *résident* et *zone d'exploitation contrôlée* ou *zec* au paragraphe 2(1);
- b) l'alinéa 3(2)b);
- c) l'alinéa 7(2)a).

## Entrée en vigueur

**35** Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

Premièrement, en raison des fluctuations d'abondance du saumon atlantique d'une année à l'autre, la modernisation des dispositions du *Règlement de pêche du Québec (1990)* [RPQ] relatives à l'enregistrement et à l'étiquetage du saumon atlantique pris dans le cadre de la pêche sportive est nécessaire. Les modalités d'enregistrement et d'étiquetage manquaient de robustesse pour assurer la pérennité de cette ressource.

Deuxièmement, certaines interdictions du RPQ manquaient de clarté, ce qui entraînait des enjeux en matière d'application de la loi. De plus, les dispositions liées à l'auto-appvisionnement en poissons appâts étaient trop restrictives et constituaient un obstacle pour les pêcheurs désirant s'auto-approvisionner en poissons appâts.

Troisièmement, certaines dispositions et définitions du RPQ avaient besoin d'être adaptées pour assurer le bon fonctionnement de la réglementation.

## Background

In Quebec, certain fisheries management powers are delegated to the Government of Quebec under a federal-provincial agreement. Therefore, the Government of Quebec, acting through the Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP), is responsible for managing fisheries targeting freshwater aquatic species, anadromous species and catadromous species. An anadromous species, such as the Atlantic salmon, is born in freshwater and spends much of its life in the sea but returns to freshwater to spawn. A catadromous species, such as the American eel, spends most of its life in freshwater but spawns in salt water. Fisheries and Oceans Canada (DFO) is responsible for managing marine fisheries, i.e. fisheries targeting species that live in salt water.

To this end, the QFR, which were developed under the federal *Fisheries Act*, regulate fishing activities for freshwater, anadromous and catadromous species in the waters of the province and the tidal waters of Quebec. In addition, under the *Fisheries Act* and the QFR, the Minister or a Director of the MELCCFP may — by variation order — vary close times, fishing quotas and methods, and the limits on the length or weight of fish applicable to sport fishing. Variation orders are important fisheries management tools, as they allow the MELCCFP to adjust certain fishing rules taking into account regional needs, in a timely manner. By April 1 each year, the MELCCFP publishes the General Order for all fishing areas and seasons. This order may be modified as required by publishing an amending order that is more specific to a body of water, a portion thereof or a particular species.

The MELCCFP has applied to DFO for amendments to the QFR to improve regulatory management tools for sport fishing. These amendments were developed in two stages. The first stage mainly involved changes to the QFR provisions governing sport fishing for Atlantic salmon. A publication in the *Canada Gazette*, Part II (SOR/2018-55), finalized these amendments, which have been in force since March 27, 2018. The *Regulations Amending the Quebec Fishery Regulations, 1990* are the second step in the MELCCFP's regulatory amendment application.

## Objective

The first objective of the *Regulations Amending the Quebec Fishery Regulations, 1990* is to improve the regulatory management tools that apply to the Atlantic salmon sport fishery. One of the primary aims is to formalize the order of priority for Atlantic salmon registration methods.

## Contexte

Au Québec, certains pouvoirs liés à la gestion des pêches sont délégués au gouvernement du Québec en vertu d'une entente fédérale-provinciale. Ainsi, le gouvernement du Québec, par l'intermédiaire du Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP), est responsable de la gestion des pêches pour les espèces aquatiques d'eau douce, les espèces anadromes et les espèces catadromes. Une espèce anadrome, comme le saumon atlantique, passe de l'eau douce à la mer, mais revient en eau douce pour frayer. Une espèce catadrome, comme l'anguille d'Amérique, vit en eau douce et se reproduit en eau salée. Pêches et Océans Canada (MPO) est responsable de la gestion des pêches pour les espèces marines, c'est-à-dire celles qui vivent en eaux salées.

À cette fin, le RPQ qui a été élaboré sous le régime fédéral de la *Loi sur les pêches* réglemente les activités de pêche pour les espèces d'eau douce, les anadromes et les catadromes dans les eaux de la province et les marées du Québec. De plus, la *Loi sur les pêches* et le RPQ permettent au ministre ou à un directeur du MELCCFP de modifier, par ordonnance de modification, les périodes de fermeture, les limites de prises et les méthodes de pêche ainsi que les limites de longueur ou de poids des poissons applicables à la pêche sportive. Les ordonnances de modification sont des outils de gestion des pêches importants puisqu'elles permettent au MELCCFP de modifier certaines règles de pêche par rapport aux besoins régionaux en temps opportun. Le MELCCFP publie chaque année, d'ici le 1<sup>er</sup> avril, l'ordonnance générale de l'ensemble des zones et des saisons de pêche. Cette ordonnance peut être modifiée au besoin en publiant une ordonnance modificatrice plus spécifique à un plan d'eau, à une portion de celui-ci ou à une espèce précise.

Le MELCCFP a présenté au MPO une demande de modifications du RPQ afin d'améliorer les outils de gestion réglementaires pour la pêche sportive. Ces modifications ont été élaborées en deux étapes. La première étape concernait principalement des changements aux dispositions du RPQ régissant la pêche sportive au saumon atlantique. Ces modifications ont été finalisées lors d'une publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* (DORS/2018-55) et sont en vigueur depuis le 27 mars 2018. Le *Règlement modifiant le Règlement de pêche du Québec (1990)* constitue la deuxième étape de la demande de modification réglementaire du MELCCFP.

## Objectif

Le premier objectif du *Règlement modifiant le Règlement de pêche du Québec (1990)* consiste à améliorer les outils de gestion réglementaires qui s'appliquent à la pêche sportive du saumon atlantique. Un des buts premiers est d'officialiser l'ordre de priorité applicable aux méthodes d'enregistrement du saumon atlantique.

The second objective is to clarify and strengthen the QFR to enable wildlife protection officers to better protect the resource while making it easier for people who self-harvest bait fish to do so.

The third objective is to improve regulatory coherence and adjust certain QFR provisions and definitions.

Lastly, the change to the definition of “sport fishing” is intended to increase the MELCCFP’s capacity to manage sport fishing in Quebec, giving it greater flexibility to manage fishing gear.

### Description

An amendment to the definition of “Minister” gives the MELCCFP Minister the power to issue assistant fisher licences. The QFR allows the MELCCFP Minister to issue commercial bait fish fishing licences but in the past did not allow the Minister to issue assistant fisher licences for this type of fishing. Only the Quebec Minister of Agriculture, Fisheries and Food had the power to issue such licences.

The new definition of “sport fishing” centres on the recreational or personal purpose of fishing activities rather than providing an exhaustive list of fishing gear and methods.

Following an amendment to the *Fisheries Act*, the QFR can now be amended through a variation order to allow a prescribed person to make changes to fishing gear or equipment.

In some provisions of the English version, the first letter of the term “Area” is now capitalized to clarify that it refers to fishing areas as defined in the QFR.

A provision has been added to prohibit the possession of fish caught in contravention of the QFR.

An amendment to the Atlantic salmon tagging provisions deletes the reference to “detaching” a valid tag. This amendment accommodates licences purchased online, as the format of store-bought licences and tags will differ from that of licences and tags purchased online.

Under another amendment to these provisions, salmon tags issued with fishing licences must not be modified or altered in a way that renders the information on them illegible. These changes were needed because fishers have to print licences and tags purchased online. In most cases, they are not printed on water-resistant paper, as is the case with store-bought licences and tags. Laminated, covered or

Le second objectif est de clarifier et de renforcer le RPQ pour permettre aux agents de protection de la faune de mieux protéger la ressource tout en permettant aux personnes qui pratiquent l’auto-alimentation en poisson appâts de le faire plus facilement.

Le troisième objectif est d’améliorer la cohérence réglementaire et d’adapter certaines dispositions et définitions du RPQ.

Enfin, le changement à la définition de « pêche sportive » vise à augmenter la capacité du MELCCFP à gérer la pêche sportive au Québec en lui offrant une plus grande flexibilité au niveau de la gestion des engins de pêche.

### Description

Une modification à la définition de « ministre » donne au ministre du MELCCFP le pouvoir de délivrer des permis d’aides-pêcheurs. Le RPQ permet au ministre du MELCCFP de délivrer des permis de pêche commerciale de poissons appâts, mais l’empêchait par le passé de délivrer des permis d’aides-pêcheurs pour ce type de pêche. Ces permis pouvaient seulement être délivrés par le ministre de l’Agriculture, des Pêcheries et de l’Alimentation du Québec.

La définition du terme « pêche sportive » est remplacée par une définition axée sur les fins récréatives ou d’usage personnel des activités de pêche au lieu de prévoir une liste exhaustive d’engins et de méthodes de pêche.

À la suite d’une modification à la *Loi sur les pêches*, le RPQ peut désormais être modifié par ordonnance de modification pour permettre à une personne visée d’apporter des changements aux engins ou à l’équipement de pêche.

Dans certaines dispositions de la version anglaise, la première lettre du mot « Area » apparaît maintenant en majuscule pour clarifier qu’il s’agit des zones de pêche telles qu’elles sont définies dans le RPQ.

Une disposition a été ajoutée pour interdire la possession du poisson qui a été pêché en contravention du RPQ.

Une modification aux dispositions d’étiquetage pour le saumon atlantique supprime le renvoi à « détacher » une étiquette valide. Cette modification tient compte des permis achetés en ligne puisque le format des permis et des étiquettes achetés en magasin sera différent du format des permis et des étiquettes achetés en ligne.

Conformément à une autre modification de ces dispositions, les étiquettes à saumon qui sont délivrées avec le permis de pêche ne doivent pas être modifiées ou altérées de façon à rendre les renseignements qui s’y trouvent illisibles. Ces changements étaient nécessaires parce que les pêcheurs doivent imprimer les permis et les étiquettes achetés en ligne. Dans la plupart des cas, ces derniers ne

protected tags with legible information will be considered valid by the MELCCFP. The same applies to precut tags, which — along with salmon fishing licences — will be considered valid if the information on them remains legible.

According to the amendment pertaining to Atlantic salmon registration, the preferred registration station, self-registration process or remote registration method are those set up for the body of water where the salmon is caught, if these registration methods exist. The amendment establishes the order of priority for these registration methods. The amendment also adds online registration to the existing registration methods.

An amendment to the fishing licence conditions accommodates licences purchased online, stating that no fishing licences may be modified or altered in a way that renders the information on them illegible. As with salmon tags, laminated, covered or protected licences with legible information will be considered valid.

The possession of bait fish is prohibited on bodies of water where bait fish use is prohibited and within a 100-metre radius of these waters, except within a dwelling. Commercial bait fish fishers and sport fishers who self-harvest bait fish in accordance with the regulations are exempt from this prohibition. The prohibition on possessing bait fish for such use has been removed from the QFR; hence, the purpose of bait fish held in a fisher's possession need not be considered in an enforcement context.

The prohibition on the use of fishing gear or equipment other than that permitted during open fishing periods has been amended to make it a clear regulatory requirement, such that non-compliance constitutes an offence.

A clarification was added to indicate that it is prohibited to carry out any kind of fishing other than angling, under a sport fishing licence, in the waters of the areas identified in the James Bay and Northern Quebec Agreement (JBNQA), i.e. areas 17 and 22 to 24.

An amendment allows the MELCCFP to permit self-harvest of bait fish outside water bodies and periods when the use of bait fish is authorized, since the use of bait fish is authorized only in the winter, making self-harvest difficult. Authorized self-harvest periods and water bodies will be set out in the variation orders published by the MELCCFP. Self-harvesting bait fish outside these periods

sont pas imprimés sur du papier résistant à l'eau comme c'est le cas pour les permis et les étiquettes disponibles en magasin. Les étiquettes plastifiées, recouvertes ou protégées, sur lesquelles les renseignements sont lisibles, seront considérées comme valides par le MELCCFP. Il en va de même pour les étiquettes découpées à l'avance qui, tout comme les permis de pêche au saumon, seront considérées comme valides si les renseignements qui s'y trouvent demeurent lisibles.

Selon la modification relative à l'enregistrement des saumons atlantiques, le poste de contrôle, le processus d'auto-enregistrement ou la méthode d'enregistrement à distance à favoriser sont ceux mis en place pour le plan d'eau où a été pris le saumon si ces méthodes d'enregistrement existent. La modification établit l'ordre de priorité de ces méthodes d'enregistrements. La modification ajoute également l'enregistrement en ligne aux méthodes d'enregistrement existantes.

Une modification aux conditions des permis de pêche tient compte des permis achetés en ligne. Elle indique qu'aucun permis de pêche ne peut être modifié ou altéré de façon à rendre les renseignements qui s'y trouvent illisibles. Comme pour les étiquettes à saumon, les permis plastifiés, recouverts ou protégés, sur lesquels les renseignements sont lisibles, seront considérés comme valides.

La possession de poissons appâts est interdite sur les plans d'eau où leur utilisation est interdite et dans un rayon de 100 mètres de ces eaux, sauf à l'intérieur d'une maison d'habitation. Les pêcheurs commerciaux de poissons appâts et les pêcheurs sportifs qui pratiquent l'auto-provisionnement conformément à la réglementation sont exemptés de cette interdiction. L'interdiction de posséder du poisson appât pour une telle utilisation a été supprimée du RPQ; par conséquent, la finalité des poissons appâts détenus par un pêcheur ne doit pas être prise en compte dans un contexte d'application de la loi.

L'interdiction d'utiliser des engins ou équipements de pêche autres que ceux qui sont permis pendant les périodes d'ouverture de la pêche a été modifiée pour qu'il s'agisse clairement d'une exigence réglementaire dont le non-respect constitue une infraction.

Il a été clarifié qu'il est interdit, dans le cadre d'un permis de pêche sportive, de pratiquer toute forme de pêche autre que la pêche à la ligne dans les eaux des territoires établis dans la Convention de la Baie James et du Nord québécois, soit les zones 17 et 22 à 24.

Une modification fait en sorte que le MELCCFP puisse permettre l'auto-provisionnement en poissons appâts en dehors des plans d'eaux et des périodes où l'utilisation du poisson appât est autorisée, puisque l'utilisation du poisson appât n'est autorisée qu'en hiver, ce qui rend l'auto-provisionnement difficile. Les périodes et les plans d'eau où l'auto-provisionnement est autorisé seront

and water bodies, without a sport fishing licence, and by using more than one lift net or more than three bait traps is prohibited.

An amendment specifies that when more than one line is permitted, using more than the authorized number is prohibited.

A provision has been added to prohibit the possession of fish caught while sport fishing — regardless of origin — on any body of water during any period when fishing is prohibited.

Authorized fishing locations, periods and gear have been removed from the provision related to burbot fishing. They are now covered in the provisions used to manage these parameters for other species. This change will align the structure of the QFR for managing burbot fishing with the structure for managing fishing for other species. Furthermore, to remain valid, the tags that must be attached to the identification marker for each burbot night line being used may not be modified or altered in a way that renders the information on them illegible. However, pre-cut and laminated, covered or protected tags will be considered valid by the MELCCFP.

Changes have been made to Schedule 6 to correct several geographical positions expressed in degrees, minutes and seconds. These changes address an issue raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (the Committee). In addition, certain changes made to the QFR as part of these regulatory amendments resolve other minor issues that were identified by the Committee.

## **Regulatory development**

### *Consultation*

The MELCCFP brings together its key partners from the wildlife sector through an advisory body called the Table nationale de la faune (National Wildlife Table). The National Wildlife Table, legally recognized under the *Act Respecting the Conservation and Development of Wildlife*, advises the MELCCFP on wildlife conservation and development issues, especially those concerning the development and promotion of hunting, fishing and trapping. The National Wildlife Table is tasked with discussing and, when necessary, resolving wildlife-related issues while also giving key stakeholders the opportunity to express their opinions, needs and expectations. The National Wildlife Table also plays a key role in consultations, since the MELCCFP seeks its advice on regulatory changes.

établis dans les ordonnances de modification publiées par le MELCCFP. Il est interdit de pratiquer l'auto-approvisionnement de poissons appâts en dehors de ces périodes et de ces plans d'eau sans permis de pêche sportive et au moyen de plus d'un carrelet ou de plus de trois bourolles.

Une modification précise que lorsqu'il est permis d'utiliser plus d'une ligne, il est interdit d'en utiliser plus que le nombre autorisé.

Une disposition a été ajoutée pour interdire la possession de poissons capturés dans le cadre de la pêche sportive, peu importe leur provenance, sur tout plan d'eau pendant toute période où la pêche est interdite.

Les lieux, les périodes et les engins de pêche autorisés ont été supprimés de la disposition relative à la pêche à la lotte. Ils sont désormais traités dans les dispositions servant à gérer ces paramètres pour les autres espèces. Cette modification harmonisera la structure du RPQ pour la gestion de la pêche à la lotte avec celle de la pêche aux autres espèces. De plus, pour rester valides, les étiquettes qui doivent être fixées à la borne de repère de chacune des lignes dormantes pour la pêche à la lotte ne doivent pas être modifiées ou altérées de façon à rendre les renseignements qui s'y trouvent illisibles. Par contre, les étiquettes découpées à l'avance et plastifiées, recouvertes ou protégées seront considérées comme valides par le MELCCFP.

Des modifications ont été apportées à l'annexe 6 pour corriger plusieurs positions géographiques exprimées en degrés, en minutes et en secondes. Ces modifications abordent un problème soulevé par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (le Comité). De plus, certains changements apportés au RPQ dans le cadre de ces modifications réglementaires règlent d'autres enjeux mineurs soulevés par le Comité.

## **Élaboration de la réglementation**

### *Consultation*

Le MELCCFP réunit ses principaux partenaires du secteur de la faune par l'intermédiaire d'un organisme consultatif appelé la Table nationale de la faune (la Table). Cette dernière, reconnue juridiquement en vertu de la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*, conseille le MELCCFP sur les enjeux liés à la conservation et à la mise en valeur de la faune, en particulier ceux qui concernent le développement et la promotion de la chasse, de la pêche et du piégeage. La Table a pour mission d'examiner et, selon les besoins, de résoudre des problèmes liés à la faune, tout en permettant aux intervenants clés d'exprimer leurs opinions, leurs besoins et leurs attentes. La Table joue aussi un rôle important dans les consultations étant donné que le MELCCFP lui demande des conseils sur les modifications réglementaires.

In fall 2020, the following organizations were consulted via a letter outlining the main objectives of the proposed amendments to the QFR and inviting them to submit their comments:

- The Fédération québécoise des chasseurs et pêcheurs represents the interests of the province's sport fishers.
- Zones d'exploitation contrôlée (controlled harvesting zones, or ZECs) du Québec represents wildlife management organizations in ZECs.
- The Quebec Outfitters Federation Inc. (QOF) represents some 350 outfitters offering services and accommodation to fishers.
- The Fédération québécoise pour le saumon atlantique promotes the conservation and enhancement of salmon rivers and the development of Atlantic salmon sport fishing.
- The Société des établissements de plein air du Québec is a Quebec Crown corporation mandated to operate wildlife reserves and parks.
- The Fondation de la faune du Québec promotes the conservation and enhancement of wildlife and its habitats.

Four partners responded to the letter, and most of their responses were in favour of the proposed amendments.

The amendment prohibiting the possession of fish caught while sport fishing — regardless of origin — on any body of water or fishing area during any period when fishing is prohibited was revised based on input from the National Wildlife Table partners. The changes clarified that this prohibition applies only to bodies of water and not to fishing locations. The partners suggested this clarification to avoid an overly broad interpretation of the prohibition. For example, an interpretation of the term “fishing location” could include a resort bordering a body of water, which is not the intention of the regulations.

The various Indigenous communities in Quebec, as well as the Hunting, Fishing and Trapping Coordinating Committee (HFTCC), were consulted in fall 2020 via a letter outlining the MELCCFP's main goals and inviting them to submit their comments. The HFTCC is a committee created under the [James Bay and Northern Quebec Agreement \[JBNQA\]](#) (PDF, available in French only). It is a consultative body allowing Indigenous Peoples and the Government of Quebec and the Government of Canada to formulate regulations and oversee the administration and management of hunting, fishing and trapping on JBNQA lands.

À l'automne 2020, les organismes ci-dessous ont été consultés par une lettre exposant les principaux objectifs des modifications proposées au RPQ et les invitant à soumettre leurs commentaires.

- La Fédération québécoise des chasseurs et pêcheurs (FédéCP), qui représente les intérêts des pêcheurs sportifs de la province.
- Zones d'exploitation contrôlée (ZEC) du Québec, qui représente les organismes de gestion de la faune dans les ZEC.
- La Fédération des pourvoiries du Québec inc. (FPQ), qui représente quelque 350 pourvoiries offrant des services et de l'hébergement aux pêcheurs.
- La Fédération québécoise pour le saumon atlantique (FQSA), qui favorise la conservation et la mise en valeur des rivières à saumon et le développement de la pêche sportive du saumon atlantique.
- La Société des établissements de plein air du Québec (SEPAQ), une société d'État du Québec qui a pour mandat d'exploiter les réserves et les parcs fauniques.
- La Fondation de la faune du Québec (FFQ), qui favorise la conservation et la mise en valeur de la faune et de ses habitats.

Quatre partenaires ont répondu à la lettre et la plupart de leurs réponses étaient favorables aux modifications proposées.

À la suite des interventions des partenaires de la Table, la modification interdisant la possession de poissons capturés dans le cadre de la pêche sportive, peu importe leur provenance, sur tout plan d'eau ou sur un lieu de pêche pendant toute période où leur pêche est interdite, a été révisée. Les révisions ont clarifié que l'interdiction s'applique seulement sur un plan d'eau et non sur un lieu de pêche. Les intervenants ont proposé cette clarification pour éviter une interprétation trop large de l'interdiction. Par exemple, une interprétation du terme « lieu de pêche » pourrait inclure un site de villégiature en bordure d'un plan d'eau, ce qui n'est pas l'intention de la réglementation.

Les différentes communautés autochtones présentes au Québec, ainsi que le Comité conjoint de chasse, de pêche et de piégeage (CCCPP), ont été consultées à l'automne 2020 par une lettre soulignant les principaux objectifs du MELCCFP et les invitant à soumettre leurs commentaires. Le CCCPP est un comité créé en vertu de la [Convention de la Baie James et du Nord québécois \[CBJNQ\]](#) (PDF). Il s'agit d'un organisme consultatif où les peuples autochtones, le gouvernement du Québec et celui du Canada établissent la réglementation et surveillent l'administration et la gestion de la chasse, de la pêche et du piégeage sur les terres de la CBJNQ.

The Huron-Wendat Nation, the Essipit Innu First Nation and the HFTCC responded to the consultation letter that the MELCCFP sent out in fall 2020. They largely agreed with all the proposed changes.

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

DFO conducted an assessment of the QFR amendments in accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*. The assessment found that implementing the amendments would not affect modern treaty partners' rights, interests or self-government provisions.

### *Instrument choice*

Regulatory amendments to the QFR are the only possible option for achieving the objectives of this initiative. Despite the fisheries management powers conferred on Quebec, most of the amendments relate to parts of the QFR that cannot be adjusted by variation order under the existing federal-provincial agreement.

## **Regulatory analysis**

### *Benefits and costs*

The changes to Atlantic salmon registration have environmental and social benefits. They enable the province to fine-tune sport fishing for this species according to fluctuations in abundance. As a result, catches can be better adjusted to the state of the resource and better distributed among fishers, which will contribute to Atlantic salmon conservation, as it will reduce the risk of continued fishing in a river when too many salmon have already been caught, because some were registered elsewhere. This amendment represents a slight change in the registration obligations that salmon licence holders were already required to fulfill. The order of priority established for Atlantic salmon catch registration methods is expected to generate minimal additional costs because it is estimated that most salmon licence holders already use the MELCCFP's preferred methods. Fishers who do not use these methods will incur some costs associated with additional trips to the priority registration station, which is usually located near the fishing location. However, these additional costs cannot be estimated accurately.

La Nation Huronne-Wendat, la Première Nation des Innus Essipit et le CCCPP ont répondu à la lettre de consultation envoyée par le MELCCFP à l'automne 2020. Ils étaient en grande partie d'accord avec toutes les modifications proposées.

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Le MPO a mené une évaluation sur les modifications au RPQ conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*. L'évaluation a permis de conclure que la mise en œuvre des modifications n'aurait pas de répercussions sur les droits, les intérêts ou les dispositions régissant l'autonomie gouvernementale des partenaires des traités modernes.

### *Choix de l'instrument*

Les modifications réglementaires au RPQ représentent la seule possibilité d'atteindre les objectifs de cette initiative. Malgré les pouvoirs liés à la gestion des pêches conférés au Québec, la plupart des modifications touchent des éléments du RPQ qui ne peuvent pas être adaptés par ordonnance de modification en vertu de l'entente fédérale-provinciale en place.

## **Analyse de la réglementation**

### *Avantages et coûts*

Les modifications qui concernent l'enregistrement du saumon atlantique comportent des avantages environnementaux et sociaux. Elles permettent à la province d'affiner la pêche sportive à cette espèce en fonction des fluctuations d'abondance. Les prises pourront donc être mieux adaptées à l'état de la ressource et mieux réparties entre les pêcheurs, ce qui contribuera à la conservation du saumon atlantique puisque cela réduira le risque que la pêche se poursuive dans une rivière alors que trop de saumons y ont été capturés, car une partie a été enregistrée ailleurs. Cette modification représente un léger changement aux obligations d'enregistrement que les détenteurs de permis de pêche au saumon doivent déjà remplir. L'ordre de priorité établi pour les méthodes d'enregistrements des prises de saumon atlantique devrait créer des coûts supplémentaires minimes puisqu'il est estimé que la plupart des détenteurs de permis de pêche au saumon utilisent déjà les méthodes favorisées par le MELCCFP. Les pêcheurs qui n'utilisent pas ces méthodes assumeront certains coûts liés à des trajets supplémentaires pour se rendre jusqu'au poste de contrôle prioritaire qui est généralement installé près du lieu de pêche. Cependant, ces coûts supplémentaires ne peuvent pas être estimés avec précision.

The amendments made to simplify and clarify certain prohibitions strengthen their application in order to better protect the resource. Most of these changes will have no negative effects on fishers and will not generate additional costs. Several of the proposed amendments clarify existing prohibitions and will facilitate the work of wildlife protection officers. However, the amendment prohibiting the possession of fish caught while sport fishing — regardless of origin — on any body of water during any period when fishing is prohibited could generate minimal costs, as fishers who cross a body of water closed to fishing with fish caught elsewhere will have to review their practices. For example, these fishers could change the way they access the body of water to avoid being on a body of water closed to fishing while in possession of fish caught while sport fishing.

If the MELCCFP allows the self-harvest of bait fish outside of the authorized seasons, i.e. during ice fishing, this will benefit fishers. The presence of ice complicates fishers self-harvest efforts during ice fishing.

The changes made to definitions help clarify the regulations and simplify their application, all without generating costs.

Lastly, the amendments made to adjust and align certain QFR provisions are largely administrative in nature and do not affect fishers. Better alignment between the QFR and other regulatory tools will eliminate potential confusion between the QFR and provincial variation orders, which will also increase government efficiency.

#### *Small business lens*

The small business lens does not apply, as the proposal generates no — or minimal — costs for small businesses.

#### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply, as the proposal generates no administrative costs for businesses.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

The changes are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation framework.

Les modifications apportées pour simplifier et clarifier certaines interdictions renforcent l'application de ces dernières pour permettre de mieux protéger la ressource. La plupart de ces modifications n'auront aucun effet négatif sur les pêcheurs et ne généreront pas de coûts supplémentaires. Plusieurs des modifications proposées servent à clarifier des interdictions déjà en vigueur et permettront de faciliter le travail des agents de protection de la faune. Cependant, la modification interdisant la possession de poissons capturés dans le cadre de la pêche sportive, peu importe leur provenance, sur tout plan d'eau pendant toute période où la pêche est interdite, pourrait générer des coûts minimes puisque les pêcheurs qui traversent un plan d'eau fermé à la pêche avec des poissons capturés ailleurs devront revoir leurs pratiques. Par exemple, ces pêcheurs pourraient changer de façon d'accéder au plan d'eau pour éviter de se trouver sur un plan d'eau fermé à la pêche tout en étant en possession de poissons capturés dans le cadre de la pêche sportive.

Si le MELCCFP permet l'auto-alimentation en poissons appâts en dehors des saisons autorisées, soit durant la pêche blanche, ce sera avantageux pour les pêcheurs. La présence de glace rend l'auto-alimentation en période de pêche blanche compliquée pour les pêcheurs.

Les modifications apportées aux définitions permettent de clarifier la réglementation et de simplifier son application sans entraîner de coûts.

Finalement, les modifications apportées pour adapter et harmoniser certaines dispositions du RPQ sont majoritairement de nature administrative et sans conséquence pour les pêcheurs. Une meilleure harmonisation entre le RPQ et d'autres outils réglementaires permettra d'éliminer la confusion potentielle entre le RPQ et les ordonnances de modification provinciales. Ceci aura également pour effet d'accroître l'efficacité du gouvernement.

#### *Lentille des petites entreprises*

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car la proposition n'entraîne pas de coûts (ou seulement des coûts minimes) pour les petites entreprises.

#### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, puisque la proposition n'entraîne aucun changement aux coûts administratifs des entreprises.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Les modifications ne sont pas liées à un plan de travail ni à un engagement dans un cadre officiel de coopération en matière de réglementation.

### *Effects on the environment*

In accordance with the *Cabinet Directive on Strategic Environmental and Economic Assessment*, a preliminary analysis found that a strategic environmental assessment was not required.

### *Gender-based analysis plus*

The gender-based analysis plus (GBA+) did not find any barriers to or unintended impacts on any particular group, as the amendments do not target a particular group, but instead apply to all sport fishers in Quebec.

## **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

### *Implementation*

The Government of Quebec is responsible for implementing the amendments to the QFR. The regulatory changes will be communicated to Quebec fishers through existing communications channels. The MELCCFP will ensure that information is disseminated, e.g. through a press release, Facebook post, updates to its website containing regulatory information or targeted communications with partners.

The *Regulations Amending the Quebec Fisheries Regulations, 1990* come into force on the date of publication.

### *Compliance and enforcement*

The amendments will be enforced using existing enforcement processes. The MELCCFP will continue to promote compliance among fishers on several platforms, and wildlife protection officers — who are responsible for ensuring that the rules set out in the QFR are respected — will continue to educate and raise awareness among fishers about their obligations under the QFR.

Pursuant to section 78 of the *Fisheries Act*, any person who violates a regulation made under this Act is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$100,000 for a first offence or a fine not exceeding \$100,000 for a subsequent offence, or to imprisonment for a term not exceeding one year — or to both. Although summary conviction fines are authorized up to these amounts, most penalties imposed on offenders are less than \$500.

### *Effets sur l'environnement*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale et économique stratégique*, une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'était pas nécessaire.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Aucun obstacle ou répercussion involontaire sur un groupe en particulier n'a été soulevé dans le cadre de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) puisque les modifications ne visent aucun groupe en particulier, mais qu'elles s'appliquent à l'ensemble des pêcheurs sportifs du Québec.

## **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

### *Mise en œuvre*

Le gouvernement du Québec est responsable de la mise en œuvre des modifications au RPQ. Les changements réglementaires seront communiqués aux pêcheurs du Québec par les voies de communication existantes. Le MELCCFP s'assurera de diffuser l'information, par exemple au moyen d'un communiqué de presse, d'une publication sur Facebook, de mises à jour de son site Web contenant l'information réglementaire ou de communications ciblées auprès des partenaires.

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les Pêches du Québec (1990)* entre en vigueur à la date de publication.

### *Conformité et application*

Les modifications seront appliquées à l'aide des processus d'application de la loi existants. Le MELCCFP continuera de promouvoir la conformité auprès des pêcheurs sur plusieurs plateformes, et les agents de protection de la faune, qui sont responsables de s'assurer que les règles prévues au RPQ sont respectées, continueront d'éduquer les pêcheurs et de les sensibiliser à leurs obligations en vertu du RPQ.

En application de l'article 78 de la *Loi sur les pêches*, qui-conque contrevient à un règlement pris en vertu de cette loi, commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 100 000 \$ lors d'une première infraction ou, en cas de récidive, une amende maximale de 100 000 \$ ou un emprisonnement maximal d'un an, ou les deux. Bien que les amendes infligées dans le cadre d'une procédure sommaire soient autorisées à hauteur de ces montants, la plupart des peines imposées aux contrevenants sont inférieures à 500 \$.

**Contact**

Daniel Couture  
Lead  
Aquatic Wildlife and Tracking Dog Handler Regulations  
Habitat Conservation, Legislative Affairs and Wildlife Areas  
Branch  
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs  
880 chemin Sainte-Foy  
Québec, Quebec  
G1S 4X4

**Personne-ressource**

Daniel Couture  
Responsable  
Réglementation sur la faune aquatique et réglementation sur les conducteurs de chiens de sang  
Direction de la conservation des habitats, des affaires législatives et des territoires fauniques  
Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs  
880, chemin Sainte-Foy  
Québec (Québec)  
G1S 4X4

Registration  
SOR/2024-199 October 7, 2024

## CUSTOMS ACT

P.C. 2024-1071 October 4, 2024

Whereas the annexed Regulations give effect, in part, to a public announcement made on April 4, 2020, known as Customs Notice 20-15;

And whereas that Notice provides that the regulatory amendments giving effect to that announcement come into force on July 1, 2020;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Customs Act (Low Value Shipment Threshold)* under paragraphs 32(6)(b)<sup>a</sup>, 35.1(4)(c)<sup>b</sup>, 147.1(14)(d)<sup>c</sup> and (e)<sup>c</sup>, 164(1)(i)<sup>d</sup> and 167.1(b)<sup>e</sup> of the *Customs Act*<sup>f</sup>.

### Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Customs Act (Low Value Shipment Threshold)

## Accounting for Imported Goods and Payment of Duties Regulations

**1** The *Accounting for Imported Goods and Payment of Duties Regulations*<sup>1</sup> are amended by replacing “\$2,500” with “\$3,300” in the following provisions:

(a) the portion of paragraph 6(1)(a) before subparagraph (i) and paragraph 6(1)(b);

(b) the portion of paragraph 7(2.1)(d) before subparagraph (i);

(c) subparagraph 7.1(a)(i);

(d) paragraph 8(a);

<sup>a</sup> S.C. 1992, c. 28, s. 5(1)

<sup>b</sup> S.C. 2012, c. 18, s. 25

<sup>c</sup> S.C. 1992, c. 28, s. 29(1)

<sup>d</sup> S.C. 1992, c. 28, s. 30(1)

<sup>e</sup> S.C. 1992, c. 28, s. 31(1)

<sup>f</sup> R.S., c. 1 (2nd Suppl.)

<sup>1</sup> SOR/86-1062; SOR/2018-121, s. 1

Enregistrement  
DORS/2024-199 Le 7 octobre 2024

## LOI SUR LES DOUANES

C.P. 2024-1071 Le 4 octobre 2024

Attendu que le règlement ci-après met en œuvre, en partie, une mesure annoncée publiquement le 4 avril 2020, connue sous le nom d’avis des douanes 20-15;

Attendu que cet avis précise que les modifications réglementaires mettant en œuvre ces mesures entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2020,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu des alinéas 32(6)b)<sup>a</sup>, 35.1(4)c)<sup>b</sup>, 147.1(14)d)<sup>c</sup> et e)<sup>c</sup>, 164(1)i)<sup>d</sup> et 167.1b)<sup>e</sup> de la *Loi sur les douanes*<sup>f</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les douanes (seuil d’expédition de faible valeur)*, ci-après.

### Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les douanes (seuil d’expédition de faible valeur)

## Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits

**1** Dans les passages ci-après du *Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits*<sup>1</sup>, « 2 500 \$ » est remplacé par « 3 300 \$ » :

a) le passage de l’alinéa 6(1)a) précédant le sous-alinéa (i) et l’alinéa 6(1)b);

b) le passage de l’alinéa 7(2.1)d) précédant le sous-alinéa (i);

c) le sous-alinéa 7.1a)(i);

d) l’alinéa 8a);

<sup>a</sup> L.C. 1992, ch. 28, par. 5(1)

<sup>b</sup> L.C. 2012, ch. 18, art. 25

<sup>c</sup> L.C. 1992, ch. 28, par. 29(1)

<sup>d</sup> L.C. 1992, ch. 28, par. 30(1)

<sup>e</sup> L.C. 1992, ch. 28, par. 31(1)

<sup>f</sup> L.R., ch. 1 (2<sup>e</sup> suppl.)

<sup>1</sup> DORS/86-1062; DORS/2018-121, art. 1

- (e) paragraph 8.2(d);
- (f) paragraphs 10(a) and (b); and
- (g) section 10.31.

## Fees in Respect of Mail Regulations

**2 Paragraph 4(c) of the *Fees in Respect of Mail Regulations*<sup>2</sup> is replaced by the following:**

- (c) commercial goods that have an estimated value for duty exceeding \$3,300; or

## Proof of Origin of Imported Goods Regulations

**3 Subsection 6(4) of the *Proof of Origin of Imported Goods Regulations*<sup>3</sup> is replaced by the following:**

(4) If the benefit of preferential tariff treatment under NAFTA, CCFTA, CCRFTA, CPFTA, CCOFTA, CPAFTA or CHFTA is claimed for commercial goods whose estimated value for duty does not exceed \$3,300, the importer and owner of the goods are exempt from the requirements of subsection 35.1(1) of the Act if the commercial goods do not form part of a series of importations that is undertaken or arranged for the purpose of avoiding the requirements of that subsection.

**4 Subsection 9.1(4) of the Regulations is replaced by the following:**

(4) If the benefit of preferential tariff treatment under CJFTA is claimed for commercial goods whose estimated value for duty does not exceed \$3,300, the importer and the owner of the goods are exempt from the requirements of subsection 35.1(1) of the Act if the goods do not form part of a series of importations that is undertaken or arranged for the purpose of avoiding the requirements of that subsection.

**5 Subsection 10(4) of the Regulations is replaced by the following:**

(4) If the benefit of preferential tariff treatment under CIFTA is claimed for commercial goods whose estimated value for duty does not exceed \$3,300, the importer and owner of the commercial goods are exempt from the requirements of subsection 35.1(1) of the Act if the

- e) l'alinéa 8.2d);
- f) les alinéas 10a) et b);
- g) l'article 10.31.

## Règlement sur les frais frappant le courrier

**2 L'alinéa 4c) du Règlement sur les frais frappant le courrier<sup>2</sup> est remplacé par ce qui suit :**

- c) soit des marchandises commerciales dont la valeur en douane estimative excède 3 300 \$;

## Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées

**3 Le paragraphe 6(4) du Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées<sup>3</sup> est remplacé par ce qui suit :**

(4) Dans le cas où le bénéfice du traitement tarifaire préférentiel de l'ALÉNA, de l'ALÉCC, de l'ALÉCCR, de l'ALÉCP, de l'ALÉCCO, de l'ALÉCPA ou de l'ALÉCH est demandé pour des marchandises commerciales dont la valeur en douane estimative n'excède pas 3 300 \$, leur importateur et leur propriétaire sont exemptés de l'application du paragraphe 35.1(1) de la Loi si les marchandises ne font pas partie d'une série d'importations entreprises ou organisées dans le but de les soustraire à l'application de ce paragraphe.

**4 Le paragraphe 9.1(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(4) Dans le cas où le bénéfice du traitement tarifaire préférentiel de l'ALÉCJ est demandé pour des marchandises commerciales dont la valeur en douane estimative n'excède pas 3 300 \$, leur importateur et leur propriétaire sont exemptés de l'application du paragraphe 35.1(1) de la Loi si les marchandises ne font pas partie d'une série d'importations entreprises ou organisées dans le but de les soustraire à l'application de ce paragraphe.

**5 Le paragraphe 10(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(4) Dans le cas où le bénéfice du traitement tarifaire préférentiel de l'ALÉCI est demandé pour des marchandises commerciales dont la valeur en douane estimative n'excède pas 3 300 \$, leur importateur et leur propriétaire sont exemptés de l'application du paragraphe 35.1(1) de la Loi

<sup>2</sup> SOR/92-414

<sup>3</sup> SOR/98-52

<sup>2</sup> DORS/92-414

<sup>3</sup> DORS/98-52

commercial goods do not form part of a series of importations that is undertaken or arranged for the purpose of avoiding the requirements of that subsection.

**6 Subsection 12.1(4) of the Regulations is replaced by the following:**

(4) If the benefit of preferential tariff treatment under CEFTA is claimed for commercial goods whose estimated value for duty does not exceed \$3,300, the importer and owner of the goods are exempt from the requirements of subsection 35.1(1) of the Act if the goods do not form a part of a series of importations that is undertaken or arranged for the purpose of avoiding the requirements of that subsection.

## Coming into Force

**7 These Regulations are deemed to have come into force on July 1, 2020.**

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

### Issues

In April 2020, Canada Border Services Agency (CBSA) published [Customs Notice \(CN\) 20-15](#), which announced an increase to the low-value shipment threshold and simplified proof of origin requirements.

The CBSA has been administering these changes on a provisional basis since the coming into force of the Canada-United States-Mexico Agreement (CUSMA) on July 1, 2020. However, amendments to Canada's existing regulatory framework are required to codify these changes into law.

### Background

The rise of e-commerce in recent years has led to increasing volumes of low-value shipments imported into Canada. This rapidly expanding volume of low-value imports has resulted in customs clearance delays, a strain on CBSA systems, and placed an administrative burden on the trade community, including customs brokers, carriers, importers and freight forwarders. To address these challenges, and further facilitate trade with international partners, the Government of Canada increased the low-value shipment threshold for express shipments from Can\$2,500 to Can\$3,300 through the CUSMA (Article 7.8: Express Shipments).

si les marchandises ne font pas partie d'une série d'importations entreprises ou organisées dans le but de les soustraire à l'application de ce paragraphe.

**6 Le paragraphe 12.1(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(4) Dans le cas où le bénéfice du traitement tarifaire préférentiel de l'ALÉCA est demandé pour des marchandises commerciales dont la valeur en douane estimative n'exède pas 3 300 \$, leur importateur et leur propriétaire sont exemptés de l'application du paragraphe 35.1(1) de la Loi si les marchandises ne font pas partie d'une série d'importations entreprises ou organisées dans le but de les soustraire à l'application de ce paragraphe.

## Entrée en vigueur

**7 Le présent règlement est réputé être entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2020.**

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

### Enjeux

En avril 2020, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a publié l'[Avis des douanes \(AD\) 20-15](#) annonçant une augmentation du seuil d'expédition de faible valeur et la simplification des exigences de preuve d'origine.

L'ASFC applique ces changements de façon provisoire depuis l'entrée en vigueur de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM) le 1<sup>er</sup> juillet 2020. Toutefois, le cadre réglementaire actuel du Canada doit être modifié pour codifier ces changements dans la loi.

### Contexte

La hausse du commerce électronique ces dernières années a donné lieu à des volumes croissants d'importations de faible valeur au Canada. L'augmentation rapide du volume d'importations de faible valeur entraîne des retards dans le dédouanement, met à rude épreuve les systèmes de l'ASFC et crée un fardeau administratif pour les commerçants, notamment les courtiers, les transporteurs, les importateurs et les agents d'expédition. Afin de relever ces défis et de faciliter les échanges commerciaux avec les partenaires internationaux, le gouvernement du Canada a augmenté le seuil d'expédition de faible valeur pour les envois express de 2 500 \$ CA à 3 300 \$ CA dans l'ACEUM (article 7.8 : Envois express).

Although the CUSMA changes apply only to express shipments, the CBSA has long administered a harmonized low-value shipment threshold across the Commercial Program. Therefore, the Minister of Public Safety approved the decision to increase the low-value shipment threshold across all streams of importation. These changes took effect on July 1, 2020, and were publicly announced on April 4, 2020, via CN 20-15.

CN 20-15 also announced that effective July 1, 2020, importers and owners of low-value commercial goods are no longer required to provide a written statement certifying the origin of the goods in order to be exempt from the requirements to provide proof of origin when claiming preferential treatment under Canada's free trade agreements.

### Objective

The objective of the *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Customs Act (Low Value Shipment Threshold)* [the amendments] is to formalize the operational changes that have been administered by the CBSA via CN 20-15 to harmonize the low-value shipment threshold in the commercial import stream, and to provide streamlined procedures that facilitate the processing of all low-value shipments.

### Description

The following amendments formalize the operational changes outlined in CN 20-15.

References to low-value shipment thresholds in the *Accounting for Imported Goods and Payment of Duties Regulations*, the *Fees in Respect of Mail Regulations*, and the *Proof of Origin of Imported Goods Regulations* are amended to reflect the new amount of Can\$3,300.

Certain sections of the *Proof of Origin of Imported Goods Regulations* are also amended to remove the requirement to provide a written statement certifying the origin of commercial goods with a value for duty not exceeding Can\$3,300 when claiming a preferential tariff treatment, which affords duty-free status under any of Canada's free trade agreements currently in force. Instead, a commercial invoice that indicates the origin of the goods will suffice.

Bien que les changements apportés dans l'ACEUM ne s'appliquent qu'aux envois express, l'ASFC applique depuis longtemps un seuil d'expédition de faible valeur harmonisé dans le Programme commercial. C'est pourquoi le ministre de la Sécurité publique a approuvé la décision d'augmenter le seuil d'expédition de faible valeur dans toutes les filières d'importation. Ces changements sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2020 et ont été annoncés publiquement le 4 avril 2020 dans l'AD 20-15.

Dans l'AD 20-15, on annonçait également qu'à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2020, les importateurs, ainsi que les propriétaires de marchandises commerciales de faible valeur, n'auraient plus à fournir de déclaration écrite attestant de l'origine des marchandises pour être exemptés de l'obligation de fournir une preuve d'origine lorsqu'ils demandent un traitement préférentiel dans le cadre des accords de libre-échange du Canada.

### Objectif

L'objectif du *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les douanes (seuil d'expédition de faible valeur)* [les modifications] est d'officialiser les changements opérationnels qui sont appliqués par l'ASFC par l'intermédiaire de l'AD 20-15 afin d'harmoniser le seuil d'expédition de faible valeur dans la filière des importations commerciales et de fournir des procédures simplifiées facilitant le traitement de toutes les expéditions de faible valeur.

### Description

Les modifications suivantes officialisent les changements opérationnels décrits dans l'AD 20-15.

Les seuils d'expédition de faible valeur dans le *Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits*, dans le *Règlement sur les frais frappant le courrier* et dans le *Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées* sont modifiés afin de tenir compte du nouveau seuil de 3 300 \$ CA.

Certaines sections du *Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées* sont également modifiées afin d'éliminer l'exigence de fournir une déclaration écrite attestant de l'origine des marchandises commerciales dont la valeur en douane n'excède pas 3 300 \$ CA lorsqu'un traitement tarifaire préférentiel est demandé, accordant ainsi une franchise de droits en vertu de tout accord de libre-échange du Canada actuellement en vigueur. Dans ce cas, une facture commerciale indiquant l'origine des marchandises suffira.

## Regulatory development

### Consultation

Stakeholders impacted by these amendments include Canadian businesses, consumers, importers, customs brokers, carriers and other parties involved in the customs clearance process.

The CBSA sought input from diverse stakeholders during the development of these amendments through a multi-phase engagement process. Consultations relating to Article 7.8: Express Shipments were held with the following associations during the CUSMA negotiations:

- Canadian Society of Customs Brokers (CSCB);
- Canadian Express Association;
- Canadian Association of Importers and Exporters (IE Canada);
- Association of International Customs and Border Agencies (AICBA);
- Shipping Federation of Canada (SFC);
- Canadian International Freight Forwarders Association (CIFFA); and
- Border Commercial Consultative Committee (BCCC).

These associations represent a wide range of industry participants, including customs brokers (300); carriers (35 000); couriers (13); freight forwarders (81); and importers (230 000).

Other government agencies, including Global Affairs Canada, the Department of Finance Canada, the Treasury Board of Canada Secretariat and the Privy Council Office, were also included in the CUSMA implementation consultations. All agencies were supportive of the CBSA's proposal to streamline the customs clearance process for low-value shipments.

Additionally, in November 2019, the BCCC undertook consultations with representatives from key associations representing small, medium and large businesses regarding changes to the proof of origin requirements and a harmonized low-value shipment threshold across all CBSA programs. There was consensus among all stakeholders that the proposed regulatory changes would benefit the industry, the economy and consumers, as well as simplify the importation process for low-value shipments in all streams.

Given that these regulatory amendments formalize operational processes that have been in effect since July 1, 2020,

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

Les intervenants touchés par ces modifications comprennent les entreprises canadiennes, les consommateurs, les importateurs, les courtiers en douane, les transporteurs et toute autre partie qui participe au processus de dédouanement.

L'ASFC a demandé l'avis de divers intervenants durant l'élaboration des modifications dans le cadre d'un processus de consultation à plusieurs étapes. Des consultations relatives à l'article 7.8 : Envois express ont été tenues avec les associations suivantes durant les négociations de l'ACEUM :

- Société canadienne des courtiers en douane (SCCD);
- Association canadienne des services de messagerie;
- Association canadienne des importateurs et exportateurs (ACIE);
- Association des courtiers et intervenants frontaliers internationaux (ACIFD);
- Fédération maritime du Canada (FMC);
- Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC);
- Comité consultatif sur les activités commerciales à la frontière (CCACF).

Ces associations représentent un large éventail de participants de l'industrie, y compris des courtiers en douane (300), des transporteurs (35 000), des services de messagerie (13), des agents d'expédition (81) et des importateurs (230 000).

D'autres organismes gouvernementaux, dont Affaires mondiales Canada, le ministère des Finances Canada, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada et le Bureau du Conseil privé, ont aussi été consultés relativement à la mise en œuvre de l'ACEUM. Tous les organismes ont appuyé la proposition de l'ASFC de simplifier le processus de dédouanement pour les expéditions de faible valeur.

De plus, en novembre 2019, le CCACF a mené des consultations auprès de représentants d'associations clés de petites, moyennes et grandes entreprises au sujet des changements dans les exigences de preuve d'origine et du seuil d'expédition de faible valeur harmonisé dans tous les programmes de l'ASFC. Les intervenants ont convenu à l'unanimité que les changements réglementaires proposés seraient avantageux pour l'industrie, pour l'économie et pour les consommateurs, et simplifieraient le processus d'importation de marchandises de faible valeur dans toutes les filières.

Comme ces modifications réglementaires officialisent des processus opérationnels qui sont en vigueur depuis le

as outlined in the CN, and for which prior broad consultations took place, a public comment period through the *Canada Gazette*, Part I was not undertaken.

### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

As required by the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an assessment of modern treaty implications was conducted. The assessment examined the geographical scope and subject matter of the amendments in relation to modern treaties in effect and did not identify any potential modern treaty impacts or obligations.

### *Instrument choice*

As the requirements are established in regulations and amendments are needed to codify the Customs Notice, no other instrument choice was considered.

## **Regulatory analysis**

### *Benefits and costs*

The amendments are a matter of routine administrative and financial procedure; there are no perceived negative impacts to the social and economic well-being of Canadians and Indigenous groups.

The CBSA would incur minor costs related to communication and outreach activities needed as a result of these regulatory amendments. Some of these activities related to the implementation have been ongoing since the issuance of CN 20-15 and will continue onwards following the coming into force of these regulatory amendments. Specifically, CBSA program areas have undertaken steps to amend references to the low-value shipment threshold in departmental memoranda and standard operating procedures to reflect the new value.

### *Small business lens*

Analysis under the small business lens concluded that the amendments will not impact Canadian small businesses. The administrative procedures remain unchanged as a result of these regulatory amendments.

### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply, as there is no incremental change in administrative burden on businesses and no regulatory titles are repealed or introduced.

1<sup>er</sup> juillet 2020, tels qu'ils sont décrits dans l'AD, et pour laquelle de vastes consultations ont eu lieu, aucun avis de consultation publique n'a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une évaluation des répercussions des traités modernes a été réalisée. L'évaluation concernait la portée géographique et l'objet des modifications par rapport aux traités modernes en vigueur et n'a mis en évidence aucune répercussion possible sur les traités modernes ou les obligations.

### *Choix de l'instrument*

Comme les exigences sont établies dans les règlements et que des modifications sont nécessaires pour codifier l'Avis des douanes, aucun autre choix d'instrument n'a été envisagé.

## **Analyse de la réglementation**

### *Avantages et coûts*

Ces modifications relèvent d'une procédure administrative et financière courante; elles ne comportent aucune incidence négative sur le bien-être social et économique de la population canadienne et des groupes autochtones.

L'ASFC engagerait des coûts mineurs pour les activités de communication et de sensibilisation nécessaires à la suite de ces modifications réglementaires. Certaines de ces activités liées à la mise en œuvre sont réalisées depuis la publication de l'AD 20-15 et continueront après l'entrée en vigueur des modifications réglementaires. Plus particulièrement, les secteurs de programme de l'ASFC ont modifié les mentions du seuil d'expédition de faible valeur dans les mémorandums ministériels et les procédures normales d'exploitation afin d'indiquer le nouveau seuil.

### *Lentille des petites entreprises*

L'analyse sous la lentille des petites entreprises a révélé que les modifications n'auront aucune incidence sur les petites entreprises canadiennes. Les procédures administratives ne changeront pas à la suite de ces modifications réglementaires.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car il n'y a pas de changement cumulatif dans le fardeau administratif sur les entreprises et aucun règlement n'est abrogé ou pris.

### Regulatory cooperation and alignment

The regulatory changes to the *Accounting for Imported Goods and Payment of Duties Regulations* and the *Fees in Respect of Mail Regulations* emerged from the decision to raise the low-value shipment threshold for express shipments, pursuant to Article 7.8 of the CUSMA. These regulatory amendments align Canada's low-value shipment threshold with those of the United States and Mexico.

### Effects on the environment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required, as the regulatory amendments have no impact on the environment.

### Gender-based analysis plus

A preliminary gender-based analysis plus (GBA+) was completed, and it was determined that these amendments are not expected to have any gender-specific impacts.

### Implementation, compliance and enforcement, and service standards

#### Implementation

Once made, paragraph 167.1(b) of the *Customs Act* allows regulatory changes that have previously been the subject of a public announcement to have a retroactive effect. As these changes were announced in a Customs Notice, the amendments are deemed to have come into force on July 1, 2020.

Relevant CBSA policy manuals and web content have been updated to reflect the regulatory amendments. These activities will be absorbed within existing operating budgets and additional staff will not be required. These amendments are technical in nature and have no impact on the continuing administration of these Regulations.

### Contact

Natacha Noiseux  
Acting Manager  
Postal and Courier Programs Unit  
Program and Policy Management Division  
Commercial Program Directorate  
Commercial and Trade Branch  
Canada Border Services Agency  
Email: [LVS-EFV@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:LVS-EFV@cbsa-asfc.gc.ca)

### Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les changements réglementaires au *Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits* et au *Règlement sur les frais frappant le courrier* découlent de la décision d'augmenter le seuil d'expédition de faible valeur pour les envois express, en application de l'article 7.8 de l'ACEUM. Ces changements réglementaires harmonisent le seuil d'expédition de faible valeur du Canada avec ceux des États-Unis et du Mexique.

### Effets sur l'environnement

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a révélé qu'aucune évaluation environnementale stratégique n'était requise, car les modifications réglementaires n'ont pas d'incidence sur l'environnement.

### Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) préliminaire a été réalisée et il a été établi que ces modifications ne devraient avoir aucune répercussion selon le sexe.

### Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service

#### Mise en œuvre

L'alinéa 167.1b) de la *Loi sur les douanes* autorise la prise d'effet rétroactive des changements réglementaires qui ont précédemment fait l'objet d'une annonce publique. Comme ces changements ont été annoncés dans un Avis des douanes, les modifications sont réputées prendre effet le 1<sup>er</sup> juillet 2020.

Les manuels de politique et le contenu Web de l'ASFC ont été mis à jour afin de tenir compte de ces modifications réglementaires. Ces activités seront financées à même le budget de fonctionnement actuel et n'exigeront pas de personnel supplémentaire. Ces modifications sont de nature technique et n'auront aucune incidence sur l'administration continue du Règlement.

### Personne-ressource

Natacha Noiseux  
Gestionnaire par intérim  
Programmes des opérations postales et des messageries  
Division de la gestion des programmes et des politiques  
Direction des programmes commerciaux  
Direction générale du secteur commercial et des échanges commerciaux  
Agence des services frontaliers du Canada  
Courriel : [LVS-EFV@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:LVS-EFV@cbsa-asfc.gc.ca)

Registration  
SOR/2024-200 October 11, 2024

SPECIAL ECONOMIC MEASURES ACT

P.C. 2024-1104 October 11, 2024

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, makes the annexed *Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations* under paragraph 4(1)(a)<sup>a</sup> of the *Special Economic Measures Act*<sup>b</sup>.

## Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations

### Amendment

**1** Item 1019 of Part 1 of Schedule 1 to the *Special Economic Measures (Russia) Regulations*<sup>1</sup> is repealed.

### Coming into Force

**2** These Regulations come into force on the day on which they are registered.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

Section 8 of the *Special Economic Measures (Russia) Regulations* (the Regulations) provides for designated persons to apply to the Minister of Foreign Affairs (the Minister) to have their name removed from the Regulations. The Minister has been provided evidence supporting the removal of one individual from Schedule 1 of the Regulations, as there are no reasonable grounds to maintain the listing.

Enregistrement  
DORS/2024-200 Le 11 octobre 2024

LOI SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES

C.P. 2024-1104 Le 11 octobre 2024

Sur recommandation de la ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'alinéa 4(1)a)<sup>a</sup> de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*, ci-après.

## Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie

### Modification

**1** L'article 1019 de la partie 1 de l'annexe 1 du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie*<sup>1</sup> est abrogé.

### Entrée en vigueur

**2** Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

L'article 8 du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie* (le Règlement) prévoit que les personnes désignées peuvent demander à la ministre des Affaires étrangères (la ministre) que leur nom soit retiré de la liste du Règlement. La ministre a reçu des éléments de preuve à l'appui de la radiation d'une personne de la liste de l'annexe 1 du Règlement, étant donné qu'il n'y a aucun motif raisonnable de maintenir l'inscription.

<sup>a</sup> S.C. 2022, c. 10, s. 438(1)

<sup>b</sup> S.C. 1992, c. 17

<sup>1</sup> SOR/2014-58

<sup>a</sup> L.C. 2022, ch. 10, par. 438(1)

<sup>b</sup> L.C. 1992, ch. 17

<sup>1</sup> DORS/2014-58

## Background

### *Situation in Ukraine*

On February 24, 2022, Russian President Putin announced “a special military operation” as Russian forces launched a full-scale invasion of Ukraine from Russian and Belarusian territory. Heavy fighting continues in eastern and southern Ukraine. Russia has recently opened a new front in Ukraine’s northeast. As part of its military strategy, Russia continues to fire missiles and kamikaze drone attacks on essential civilian infrastructure.

Experts, including the Organization for Security and Cooperation in Europe Moscow Mechanism fact-finding missions, the Independent International Commission of Inquiry on Ukraine and the United Nations (UN) Office of the High Commissioner for Human Rights, have concluded that Russia is committing serious human rights violations, war crimes, possible crimes against humanity, and conflict-related sexual violence. As of February 2024, the UN Human Rights Monitoring Mission in Ukraine has confirmed that at least 10 000 civilians have been killed and that 20 000 were injured since February 24, 2022. Furthermore, 444 medical facilities and 1 055 educational facilities in Ukraine have been damaged or destroyed by Russia’s military since the invasion. President Putin’s military invasion has been paired with significant malicious cyber operations and disinformation campaigns that falsely portray the West as the aggressor, and claim Ukraine is developing chemical, biological, radiological and/or nuclear weapons with North Atlantic Treaty Organization (NATO) support.

### *International response*

The coalition of countries directly supporting Ukraine includes, but is not limited to, G7 and European countries. This group is working to support Ukraine across several areas, including energy security, nuclear safety, food security, humanitarian assistance, combatting Russian disinformation, sanctions and economic measures, asset seizure and forfeiture, military assistance, accountability, recovery, and reconstruction.

As the war continues, G7 members and partners continue to demonstrate resolve in supporting Ukraine through diplomacy with the broader international community to encourage support for Ukraine and to counter false Russian narratives. President Zelensky’s 10-Point Peace Formula has attracted interest and participation from over 80 countries, which have met three times in 2023 and again in Switzerland in June 2024 for a peace summit. However, Russia consistently uses its position as a permanent

## Contexte

### *Situation en Ukraine*

Le 24 février 2022, le président russe Poutine a annoncé le déclenchement d’une « opération militaire spéciale » alors que les forces russes lançaient une invasion à grande échelle de l’Ukraine à partir des territoires russe et biélorusse. De durs combats se poursuivent dans l’est et le sud de l’Ukraine. La Russie a récemment ouvert un nouveau front dans le nord-est de l’Ukraine. Dans le cadre de sa stratégie militaire, la Russie continue de tirer des missiles et de lancer des attaques de drones kamikazes contre des infrastructures civiles essentielles.

Des experts, notamment les missions d’enquête du Mécanisme de Moscou de l’Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe, la Commission internationale indépendante d’enquête sur l’Ukraine, et le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l’homme, ont conclu que la Russie commettait de graves violations des droits de la personne, des crimes de guerre, de possibles crimes contre l’humanité, et des actes de violence sexuelle liés au conflit. En février 2024, la Mission de surveillance des droits de la personne en Ukraine a confirmé qu’au moins 10 000 civils avaient été tués et 20 000 blessés depuis le 24 février 2022. En outre, 444 établissements médicaux et 1 055 établissements d’enseignement en Ukraine ont été endommagés ou détruits par l’armée russe depuis l’invasion. L’invasion militaire ordonnée par le président Poutine s’est accompagnée d’importantes opérations cybernétiques malveillantes et de campagnes de désinformation qui présentent faussement l’Occident comme l’agresseur et prétendent que l’Ukraine développe des armes chimiques, biologiques, radiologiques et/ou nucléaires avec le soutien de l’Organisation du Traité de l’Atlantique Nord (OTAN).

### *Réponse internationale*

La coalition des pays qui soutiennent directement l’Ukraine compte notamment les pays du G7 et les pays européens. La coalition s’efforce de soutenir l’Ukraine dans plusieurs domaines, notamment la sécurité énergétique, la sûreté nucléaire, la sécurité alimentaire, l’aide humanitaire, la lutte contre la désinformation russe, les sanctions et les mesures économiques, la saisie et la confiscation d’actifs, l’aide militaire, l’obligation de rendre des comptes, le rétablissement et la reconstruction.

Alors que la guerre se poursuit, les membres et les partenaires du G7 continuent de démontrer leur détermination à soutenir l’Ukraine par la diplomatie avec l’ensemble de la communauté internationale afin d’encourager le soutien à l’Ukraine et de contrer les faux récits de la Russie. Le plan de paix en 10 points du président Zelensky a suscité l’intérêt et la participation de plus de 80 pays, qui se sont réunis trois fois en 2023 et encore en Suisse en juin 2024 pour un sommet sur la paix. Cependant, la

member of the United Nations Security Council to block action against its war in Ukraine.

### *Canada's response*

Following Russia's illegal occupation and attempted annexation of Crimea in March 2014, the Government of Canada, in tandem with partners and allies, enacted sanctions through the regulations made under the *Special Economic Measures Act* (SEMA). These sanctions impose dealings prohibitions (an effective asset freeze) on listed individuals and entities supporting or enabling Russia's violation of Ukraine's sovereignty. Any person in Canada and Canadians outside Canada are prohibited from dealing in the property of, entering into transactions with, providing services to, or otherwise making goods available to persons listed under Schedule 1, 2 or 3 of the Regulations.

Since 2014, in coordination with its partners, Canada has imposed sanctions on more than 3 000 individuals and entities in Russia, Belarus, Ukraine and Moldova. In addition, Canada has implemented targeted restrictions against Russia and Belarus in financial, trade (goods and services), energy and transport sectors. Canada is part of the Oil Price Cap Coalition, the G7 diamond import ban and ongoing efforts to use the proceeds from Russian sovereign assets to help Ukraine.

### *Conditions for lifting sanctions*

The duration of Canada's sanctions in the context of Russia's war in Ukraine is explicitly linked to the peaceful resolution of the conflict and the respect for Ukraine's sovereignty and territorial integrity within its internationally recognized borders, including Crimea and Ukraine's territorial sea. Canada has continued to update its sanctions regimes against individuals and entities supporting the conflict in Ukraine, and has delisted persons when warranted, in accordance with relevant sanctions policies and legal frameworks. Similar approaches to the duration and the lifting of sanctions have been adopted by Canada's like-minded partners, including the United States, the United Kingdom, the European Union and Australia.

The delisting recourse process is an integral part of Canada's robust sanctions framework and supports the fair and transparent application of sanctions. This includes ensuring that only persons who meet the criteria under the Regulations are listed. Applications for delisting are considered on a case-by-case basis.

Russie utilise constamment sa position de membre permanent du Conseil de sécurité des Nations Unies pour bloquer toute action contre sa guerre en Ukraine.

### *Réponse du Canada*

À la suite de l'occupation illégale et de la tentative d'annexion de la Crimée par la Russie en mars 2014, le gouvernement du Canada, de concert avec ses partenaires et alliés, a promulgué des sanctions par le biais de règlements pris en vertu de la *Loi sur les mesures économiques spéciales* (LMES). Ces sanctions mesurent des interdictions de transactions (un gel effectif des avoirs) aux personnes et entités figurant sur la liste qui soutiennent la violation de la souveraineté de l'Ukraine par la Russie ou le permettent. Il est interdit à toute personne au Canada et aux Canadiens à l'étranger d'effectuer des opérations sur les biens des personnes figurant à l'annexe 1, 2 ou 3 du Règlement, de conclure des transactions avec elles, de leur fournir des services ou de mettre des biens à leur disposition de toute autre manière.

Depuis 2014, en coordination avec ses partenaires, le Canada a imposé des sanctions à plus de 3 000 personnes et entités en Russie, au Bélarus, en Ukraine et en Moldavie. En outre, le Canada a mis en place des restrictions ciblées contre la Russie et le Bélarus dans les secteurs de la finance, du commerce (biens et services), de l'énergie et des transports. Le Canada participe à la Coalition pour le plafonnement des prix du pétrole (Oil Price Cap Coalition), à l'interdiction d'importer des diamants imposée par le G7 et aux efforts déployés pour utiliser le produit des actifs souverains russes afin d'aider l'Ukraine.

### *Conditions de levée des sanctions*

La durée des sanctions imposées par le Canada dans le contexte de la guerre menée par la Russie en Ukraine est explicitement liée à la résolution pacifique du conflit et au respect de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine à l'intérieur de ses frontières reconnues à l'échelle internationale, y compris la Crimée et la mer territoriale de l'Ukraine. Le Canada a continué à mettre à jour ses régimes de sanctions contre les personnes et les entités qui soutiennent le conflit en Ukraine, et a radié des personnes lorsqu'il était justifié de le faire, conformément aux politiques de sanctions et aux cadres juridiques pertinents. Des approches similaires concernant la durée et la levée des sanctions ont été adoptées par des partenaires du Canada aux vues similaires, notamment les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Union européenne et l'Australie.

La procédure de recours relative à la radiation fait partie intégrante du cadre de sanctions rigoureux du Canada et contribue à l'application équitable et transparente des sanctions. Il s'agit notamment de veiller à ce que seules les personnes qui répondent aux critères énoncés dans le Règlement soient inscrites sur la liste. Les demandes de radiation sont examinées au cas par cas.

Designated persons may apply to the Minister to have their name removed from Schedule 1, 2 or 3 of the Regulations. A detailed description of the relevant circumstances and reasons supporting an application for delisting are requested. Following receipt of an application, the Minister must decide within 90 days whether there are reasonable grounds to recommend to the Governor in Council that the applicant's name be removed from the Regulations. Information on the delisting application process is available on Global Affairs Canada's website ([Listed persons \[international.gc.ca\]](#)).

### **Objective**

To safeguard the integrity of Canada's sanctions regime by delisting individuals and entities when there are reasonable grounds to do so, taking into account the object and purpose of the Regulations, and the circumstances of designated persons.

### **Description**

The amendment removes Denis Valentinovich Kamyshev from Schedule 1 of the Regulations, as there are no reasonable grounds to maintain the listing.

### **Regulatory development**

#### *Consultation*

Global Affairs Canada engages regularly with other like-minded governments regarding Canada's approach to sanctions implementation.

With respect to this amendment, public consultation would not have been appropriate.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

No modern treaty obligations were identified, as the amendment does not take effect in a modern treaty area.

#### *Instrument choice*

Regulations are the sole method to remove persons subject to sanctions in Canada. No other instrument could be considered.

### **Regulatory analysis**

#### *Benefits and costs*

In the absence of this amendment, the individual would remain on the Schedule of the Regulations and be faced with restrictions from travelling to Canada and having business transactions with Canadians. This amendment

Les personnes désignées peuvent demander à la ministre que leur nom soit retiré de l'annexe 1, 2 ou 3 du Règlement. Une description détaillée des circonstances et des raisons justifiant la demande de radiation est requise. Après la réception de la demande, la ministre doit décider, dans un délai de 90 jours, s'il existe des motifs raisonnables de recommander à la gouverneure en conseil de retirer de la liste de l'annexe du Règlement le nom du demandeur. Des renseignements sur la procédure de demande de radiation sont accessibles sur le site Web d'Affaires mondiales Canada ([Personnes inscrites \[international.gc.ca\]](#)).

### **Objectif**

Préserver l'intégrité du régime de sanctions du Canada en radiant des personnes et des entités de la liste lorsqu'il existe des motifs raisonnables de le faire, en tenant compte de l'objet et de l'objectif du Règlement et de la situation des personnes désignées.

### **Description**

La modification supprime le nom de Denis Valentinovich Kamyshev de l'annexe 1 du Règlement, car il n'y a pas de motifs raisonnables de maintenir son inscription.

### **Élaboration de la réglementation**

#### *Consultation*

Affaires mondiales Canada s'entretient régulièrement avec d'autres gouvernements aux vues similaires au sujet de la manière dont le Canada met en œuvre des sanctions.

En ce qui concerne cette modification, une consultation publique n'aurait pas été appropriée.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Aucune obligation relative aux traités modernes n'a été relevée, puisque la modification ne prend pas effet dans une région visée par un traité moderne.

#### *Choix de l'instrument*

Les règlements sont la seule méthode pour retirer de la liste des personnes faisant l'objet de sanctions imposées par le Canada. Aucun autre instrument ne pourrait être envisagé.

### **Analyse de la réglementation**

#### *Avantages et coûts*

En l'absence de cette modification, la personne resterait inscrite sur la liste de l'annexe du Règlement et serait soumise à des restrictions l'empêchant de voyager au Canada et d'effectuer des transactions commerciales avec

will remove those restrictions providing a theoretical benefit to the individual and any Canadian or Canadian entity that may wish to engage in dealings with the individual that would have otherwise been prohibited. There will be no direct costs to businesses or the Government because of the delisting, and the removal of these prohibitions is not considered a risk to Canada's security objectives.

Canadian banks and financial institutions are required to comply with sanctions. They will do so by removing the individual from their existing monitoring systems, which may result in a compliance cost.

#### *Small business lens*

Analysis under the small business lens concluded that the amendment will not impact Canadian small businesses.

#### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply, as there is no incremental change in the administrative burden on businesses and no regulatory titles are repealed or introduced.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

The amendment is not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum.

#### *Effects on the environment*

The amendment is unlikely to result in important environmental effects. In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

#### *Gender-based analysis plus*

Given the targeted nature of this amendment, no gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified.

#### *Rationale*

Section 8 of the Regulations provides for designated persons to apply to the Minister to have their name removed from the Regulations. Canada considers the delisting recourse process to be important for a robust sanctions framework and crucial to the fair application of sanctions.

des Canadiens. Cette modification lèvera ces restrictions, ce qui constituera un avantage théorique pour cette personne et pour tout Canadien ou toute entité canadienne qui souhaiterait s'engager dans des transactions avec cette personne, lesquelles auraient autrement été interdites. Le retrait de la liste n'entraînera aucun coût direct pour les entreprises ou le gouvernement, et la suppression de ces interdictions n'est pas considérée comme un risque pour les objectifs de sécurité du Canada.

Les banques et institutions financières canadiennes sont tenues de respecter les sanctions. Pour ce faire, elles retireront le nom de cette personne de leurs systèmes de surveillance existants, ce qui pourrait entraîner des coûts liés à la mise en conformité.

#### *Lentille des petites entreprises*

L'analyse sous la lentille des petites entreprises a permis de conclure que la modification n'aura aucune incidence sur les petites entreprises canadiennes.

#### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas parce qu'il n'y a pas de modification supplémentaire quant au fardeau administratif des entreprises et qu'aucun règlement ne sera abrogé ni ajouté.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

La modification n'est pas liée à un plan de travail ni à un engagement dans le cadre d'un forum de coopération officielle en matière de réglementation.

#### *Effets sur l'environnement*

Il est peu probable que la modification entraîne des effets importants sur l'environnement. Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Compte tenu de la nature ciblée de cette modification, aucune incidence liée à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été cernée.

#### *Justification*

L'article 8 du Règlement prévoit que les personnes désignées peuvent demander à la ministre que leur nom soit radié du Règlement. Le Canada considère que la procédure de recours relative à la radiation est un élément important d'un cadre de sanctions rigoureux et qu'il est essentiel à l'application équitable des sanctions.

On September 29, 2022, Denis Valentinovich Kamyshev was listed under Schedule 1 of the Regulations as a senior official of an entity in the Russian financial sector listed under Schedule 1, Part 2 of the Regulations. Based on the information the individual submitted as part of their delisting application, the Minister determined that the individual does not meet the criteria to be listed under Schedule 1 of the Regulations, and that their name should be removed.

#### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

The amendment comes into force on the day it is registered.

The name of the individual will be removed from the Consolidated Canadian Autonomous Sanctions List. This will help to facilitate compliance with the Regulations.

#### **Contact**

Sanctions Bureau  
Global Affairs Canada  
125 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone (toll-free): 1-833-352-0769  
Telephone (local): 343-203-3975  
Email: [sanctions@international.gc.ca](mailto:sanctions@international.gc.ca)

Le 29 septembre 2022, Denis Valentinovich Kamyshev a été inscrit sur la liste de l'annexe 1 du Règlement en tant que cadre supérieur d'une entité du secteur financier russe inscrite sur la liste de l'annexe 1, partie 2 du Règlement. À la lumière des renseignements fournis par cette personne dans le cadre de sa demande de radiation, la ministre a déterminé que cette personne ne remplit pas les critères d'inscription sur la liste de l'annexe 1 du Règlement et que son nom doit être radié.

#### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

La modification entre en vigueur à la date de son enregistrement.

Le nom de la personne sera supprimé de la Liste consolidée des sanctions autonomes canadiennes, ce qui facilitera le respect du Règlement.

#### **Personne-ressource**

Direction générale des sanctions  
Affaires mondiales Canada  
125, promenade Sussex  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G2  
Téléphone (sans frais) : 1-833-352-0769  
Téléphone (appel local) : 343-203-3975  
Courriel : [sanctions@international.gc.ca](mailto:sanctions@international.gc.ca)

Registration  
SOR/2024-201 October 11, 2024

PUBLIC SERVICE SUPERANNUATION ACT

P.C. 2024-1105 October 11, 2024

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the President of the Treasury Board, makes the annexed *Regulations Amending the Public Service Superannuation Regulations (Transfer Value)* under paragraph 42.1(1)(v.4)<sup>a</sup> of the *Public Service Superannuation Act*<sup>b</sup>.

### Regulations Amending the Public Service Superannuation Regulations (Transfer Value)

## Amendments

**1 (1) The definition *valuation day* in subsection 83(1) of the *Public Service Superannuation Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

*valuation day* means

(a) April 30, 1997, if a contributor exercised an option in favour of a transfer value on or after June 20, 1996 and before April 30, 1997; or

(b) the day on which the transfer value referred to in section 13.01 of the Act is transferred, in any other case. (*date d'évaluation*)

**(2) Subsection 83(2) of the Regulations is repealed.**

## Coming into Force

**2 These Regulations come into force on the day on which they are registered.**

Enregistrement  
DORS/2024-201 Le 11 octobre 2024

LOI SUR LA PENSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

C.P. 2024-1105 Le 11 octobre 2024

Sur recommandation de la présidente du Conseil du Trésor et en vertu de l'alinéa 42.1(1)v.4)<sup>a</sup> de la *Loi sur la pension de la fonction publique*<sup>b</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la pension de la fonction publique (valeur de transfert)*, ci-après.

### Règlement modifiant le Règlement sur la pension de la fonction publique (valeur de transfert)

## Modifications

**1 (1) La définition de *date d'évaluation*, au paragraphe 83(1) du *Règlement sur la pension de la fonction publique*<sup>1</sup>, est remplacée par ce qui suit :**

*date d'évaluation*

(a) Le 30 avril 1997, dans le cas où le contributeur a effectué un choix en faveur de la valeur de transfert au cours de la période commençant le 20 juin 1996 et se terminant le 29 avril 1997;

(b) la date du virement de la valeur de transfert visée à l'article 13.01 de la Loi, dans tout autre cas. (*valuation day*)

**(2) Le paragraphe 83(2) du même règlement est abrogé.**

## Entrée en vigueur

**2 Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

<sup>a</sup> S.C. 2003, c. 26, s. 52

<sup>b</sup> R.S., c. P-36

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1358; SOR/2016-203, s. 1

<sup>a</sup> L.C. 2003, ch. 26, art. 52

<sup>b</sup> L.R., ch. P-36

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1358; DORS/2016-203, art. 1

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

When public service pension plan members with at least two years of pensionable service under the *Public Service Superannuation Act* end their participation in the plan, but are not immediately entitled to a monthly pension, they must choose between leaving their earned benefits in the plan for a future pension or withdrawing the value of their future pension as an actuarially calculated lump sum. This lump sum amount is known as a “transfer value” (or “commuted value” in the private sector). The amount is calculated at a specific point in time called the “valuation day.” The *Public Service Superannuation Regulations* (the Regulations) contain two different definitions of “valuation day” because when amendments were made to update this definition in 2016, the prior definition was also inadvertently maintained. While the pre-2016 definition is inoperable because the Regulations no longer contain the necessary supporting provisions, amendments are needed to avoid the appearance that an alternate definition exists from which a different calculation of a transfer value amount could be made.

### Background

“Transfer values” were introduced under the *Public Service Superannuation Act* in 1996 with the necessary operational details in the Regulations that came into force in 1997. At that time, the lump sum was actuarially determined on the later of the date of termination of employment or the date the plan member exercised their option for a transfer value (known as the “valuation day”). Interest was added to the actuarial value from the valuation day to the date of payment. The interest was based on the MERCER Median published by Mercer Investment Consulting Inc. At the end of 2015, Mercer Investment Consulting Inc. stopped making the MERCER Median publicly available without charge. Instead of updating the Regulations with new interest factors, the Regulations were amended on June 23, 2016, to repeal the updating interest provision and to make the valuation day the date the transfer value was paid.

### Objective

The objective of the *Regulations Amending the Public Service Superannuation Regulations (Transfer Value)*

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

Lorsque les participants au régime de pension de la fonction publique qui comptent au moins deux années de service ouvrant droit à pension au titre de la *Loi sur la pension de la fonction publique* cessent de cotiser au régime, mais ne sont pas immédiatement admissibles à une pension mensuelle, ils doivent choisir de laisser leurs prestations acquises dans le régime pour une pension future ou de retirer la valeur de leur pension future sous forme de montant forfaitaire par calcul actuariel. Ce montant forfaitaire est connu sous le nom de « valeur de transfert » (ou de « valeur de rachat » dans le secteur privé). Le montant est calculé à un moment précis appelé la « date d'évaluation ». Le *Règlement sur la pension de la fonction publique* (le Règlement) contient deux définitions différentes du terme « date d'évaluation », car lorsque des modifications ont été apportées pour mettre à jour la définition en 2016, la définition précédente a également été conservée par inadvertance. Bien que la définition antérieure à 2016 soit inopérante parce que le Règlement ne contient plus les dispositions à l'appui nécessaires, il faut que des modifications soient apportées pour éviter l'impression qu'il existe une autre définition à partir de laquelle un calcul différent de la valeur de transfert pourrait être effectué.

### Contexte

Le concept de « valeurs de transfert » a été introduit dans la *Loi sur la pension de la fonction publique* en 1996 et les précisions opérationnelles nécessaires ont été indiquées dans le Règlement qui est entré en vigueur en 1997. À ce moment-là, le montant forfaitaire était déterminé par calcul actuariel à la date de cessation d'emploi ou, si elle est postérieure, à la date à laquelle le participant a exercé son option de valeur de transfert (appelée la « date d'évaluation »). Des intérêts étaient ajoutés à la valeur actuarielle à partir de la date d'évaluation jusqu'à la date du paiement. L'intérêt était fondé sur la médiane MERCER, publiée par la société Mercer, Consultation en gestion de placements. À la fin de 2015, la société a cessé de publier gratuitement la médiane MERCER. Plutôt que de mettre à jour le Règlement en y ajoutant de nouveaux facteurs d'intérêt, le Règlement a été modifié le 23 juin 2016 afin d'abroger la disposition actualisée sur les intérêts et de faire de la date d'évaluation la date à laquelle la valeur de transfert est payée.

### Objectif

L'objectif du *Règlement modifiant le Règlement sur la pension de la fonction publique (valeur de transfert)* [les

[the Amendments] is to improve the clarity of the Regulations by repealing the pre-June 23, 2016, definition of “valuation day.”

### **Description**

The Amendments will repeal the inoperable pre-June 23, 2016, definition of “valuation day” and restructure, but maintain, the definition of “valuation day” that has been in force since 2016.

### **Regulatory development**

#### *Consultation*

The Public Service Pension Advisory Committee (the Committee), comprised of employer, employee and retiree representatives, was consulted on the Amendments, and was supportive of pursuing them. The Committee represents the views of active and retired participants in the public service pension plan, their beneficiaries, and the plan’s administrator, Public Services and Procurement Canada (PSPC).

The Amendments were exempt from prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, because they are administrative in nature and internal to the management of the Public Service Pension Plan.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

The Amendments are not expected to impact rights protected by section 35 of the *Constitution Act, 1982*, modern treaties or international human rights obligations.

#### *Instrument choice*

There is no alternate instrument to address the issue. The matter is explicitly within the purview of the Regulations. As such, no other instruments were considered.

### **Regulatory analysis**

#### *Benefits and costs*

There are no costs associated with the Amendments. PSPC, as the day-to-day administrator of the pension plan, will not incur costs because the Amendments only correct a regulatory oversight. No system or procedural changes are required.

The Amendments benefit members of the public service pension plan by clearly defining the term “valuation day.” The date of the actuarial valuation can have a significant impact on the calculated amount due to the economic conditions at that date. The Amendments provide certainty to

modifications] est d’améliorer la clarté du Règlement en abrogeant la définition de « date d’évaluation » qui date d’avant le 23 juin 2016.

### **Description**

Les modifications abrogent la définition inopérable de « date d’évaluation » qui date d’avant le 23 juin 2016 et restructurent, mais maintiennent, la définition de « jour d’évaluation » qui est en vigueur depuis 2016.

### **Élaboration de la réglementation**

#### *Consultation*

Le Comité consultatif sur la pension de la fonction publique (le Comité), composé de représentants de l’employeur, des employés et des retraités, a été consulté au sujet des modifications et a appuyé leur mise en œuvre. Le Comité représente les points de vue des participants actifs et retraités au régime de pension de la fonction publique, de leurs bénéficiaires et de l’administrateur du régime, Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC).

Les modifications ont été exemptées de la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, car elles sont de nature administrative et internes à la gestion du Régime de retraite de la fonction publique.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Les modifications ne devraient pas avoir d’incidence sur les droits protégés par l’article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, les traités modernes ou les obligations internationales en matière de droits de la personne.

#### *Choix de l’instrument*

Il n’existe aucun autre instrument pour régler cet enjeu. L’affaire relève explicitement du Règlement. Ainsi, aucun autre instrument n’a été envisagé.

### **Analyse de la réglementation**

#### *Avantages et coûts*

Aucun coût n’est associé aux modifications. SPAC, à titre d’administrateur quotidien du régime de pension, n’aura pas à payer de frais parce que les modifications ne visent qu’à corriger un élément de surveillance réglementaire. Aucun changement de système ou de procédure n’est nécessaire.

Les modifications avantageront les participants du régime de pension de la fonction publique en définissant clairement le terme « date d’évaluation ». À cause des conditions économiques à la date de l’évaluation actuarielle, cette date peut avoir une incidence importante sur le

members of the public service pension plan on the definition of “valuation day” being applied to the valuation of their benefit.

#### *Small business lens*

Analysis under the small business lens concluded that the Amendments will not impact Canadian (small) businesses.

#### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply, as there is no impact on businesses.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

The Amendments are not related to a commitment under a formal regulatory cooperation forum.

#### *Effects on the environment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required. These Amendments do not interact with natural resources or the environment.

#### *Gender-based analysis plus*

No gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified for these Amendments.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

#### *Implementation*

The Amendments come into force on the day on which they are registered.

#### **Contact**

Karen Favereau  
Acting Director  
Pension Program Management  
Employee Relations and Total Compensation Sector  
Treasury Board of Canada Secretariat  
Telephone: 343-598-1821  
Email: [Karen.Favereau@tbs-sct.gc.ca](mailto:Karen.Favereau@tbs-sct.gc.ca)

montant calculé. Les modifications donnent aux participants au régime de pension de la fonction publique une certitude par rapport à la définition de la « date d'évaluation » appliquée à l'évaluation de leurs prestations.

#### *Lentille des petites entreprises*

L'analyse selon la lentille des petites entreprises a permis de conclure que les modifications n'auront pas d'incidence sur les (petites) entreprises canadiennes.

#### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car il n'y a pas de répercussions sur les entreprises.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Les modifications ne sont pas liées à un engagement pris dans le cadre d'un forum officiel de coopération en matière de réglementation.

#### *Effets sur l'environnement*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas nécessaire. Ces modifications n'ont aucun lien avec les ressources naturelles ou l'environnement.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Aucune incidence n'a été déterminée dans le cadre de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) pour ces modifications.

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

#### *Mise en œuvre*

Les modifications entrent en vigueur le jour de leur enregistrement.

#### **Personne-ressource**

Karen Favereau  
Directrice par intérim  
Gestion des programmes de pension  
Secteur des relations avec les employés et de la rémunération globale  
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada  
Téléphone : 343-598-1821  
Courriel : [Karen.Favereau@tbs-sct.gc.ca](mailto:Karen.Favereau@tbs-sct.gc.ca)

Registration  
SOR/2024-202 October 11, 2024

## CUSTOMS TARIFF

P.C. 2024-1109 October 11, 2024

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance and the Minister of Foreign Affairs, makes the annexed *Order Amending the China Surtax Order (2024)* under subsection 53(2)<sup>a</sup> and paragraph 79(a)<sup>b</sup> of the *Customs Tariff*<sup>c</sup>.

## Order Amending the China Surtax Order (2024)

## Amendments

**1 Sections 2 and 3 of the *China Surtax Order (2024)*<sup>1</sup> are replaced by the following:**

### Non-application — goods in transit

**2** This Order does not apply to goods that originate in China that

(a) are classified under any of the tariff items set out in Schedule 1 and are in transit to Canada on October 1, 2024; or

(b) are classified under any of the tariff items set out in Schedule 2 and are in transit to Canada on the day on which section 3.1 comes into force.

### Surtax — tariff items set out in Schedule 1

**3** Goods that originate in China that are classified under any of the tariff items set out in Schedule 1 are subject to a surtax in the amount of 100% of the value for duty determined in accordance with sections 47 to 55 of the *Customs Act*.

### Surtax — tariff items set out in Schedule 2

**3.1** Goods that originate in China that are classified under any of the tariff items set out in Schedule 2 are subject to a surtax in the amount of 25% of the value for duty determined in accordance with sections 47 to 55 of the *Customs Act*.

<sup>a</sup> S.C. 2020, c. 1, s. 191(1)

<sup>b</sup> S.C. 2012, c. 26, s. 63(4)

<sup>c</sup> S.C. 1997, c. 36

<sup>1</sup> SOR/2024-187

Enregistrement  
DORS/2024-202 Le 11 octobre 2024

## TARIF DES DOUANES

C.P. 2024-1109 Le 11 octobre 2024

Sur recommandation de la ministre des Finances et de la ministre des Affaires étrangères et en vertu du paragraphe 53(2)<sup>a</sup> et de l'alinéa 79a)<sup>b</sup> du *Tarif des douanes*<sup>c</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe à la Chine (2024)*, ci-après.

## Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe à la Chine (2024)

## Modifications

**1 Les articles 2 et 3 du *Décret imposant une surtaxe à la Chine (2024)*<sup>1</sup> sont remplacés par ce qui suit :**

### Non-application — marchandises originaires de la Chine en transit

**2** Le présent décret ne s'applique pas aux marchandises originaires de la Chine classées dans l'un ou l'autre des numéros tarifaires figurant, selon le cas :

(a) à l'annexe 1 et qui sont en transit vers le Canada le 1<sup>er</sup> octobre 2024;

(b) à l'annexe 2 et qui sont en transit vers le Canada à la date d'entrée en vigueur de l'article 3.1.

### Surtaxe — numéros tarifaires figurant à l'annexe 1

**3** Les marchandises originaires de la Chine classées dans l'un ou l'autre des numéros tarifaires figurant à l'annexe 1 sont assujetties à une surtaxe correspondant à 100 % de leur valeur en douane, déterminée conformément aux articles 47 à 55 de la *Loi sur les douanes*.

### Surtaxe — numéros tarifaires figurant à l'annexe 2

**3.1** Les marchandises originaires de la Chine classées dans l'un ou l'autre des numéros tarifaires figurant à l'annexe 2 sont assujetties à une surtaxe correspondant à 25 % de leur valeur en douane, déterminée conformément aux articles 47 à 55 de la *Loi sur les douanes*.

<sup>a</sup> L.C. 2020, ch. 1, par. 191(1)

<sup>b</sup> L.C. 2012, ch. 26, par. 63(4)

<sup>c</sup> L.C. 1997, ch. 36

<sup>1</sup> DORS/2024-187

**2 The schedule to the Order is amended by replacing the reference after the heading “SCHEDULE” with the following:**

(Paragraph 2(a) and section 3)

**3 The schedule to the Order is renumbered as Schedule 1.**

**4 The Order is amended by adding, after Schedule 1, the Schedule 2 set out in the schedule to this Order.**

## Coming into Force

**5 This Order comes into force on October 22, 2024, but if it is registered after that day, it comes into force on the day on which it is registered.**

### SCHEDULE

(Section 4)

#### SCHEDULE 2

(Paragraph 2(b) and section 3.1)

---

7206.10.00  
7206.90.00  
7207.11.00  
7207.12.00  
7207.19.00  
7207.20.00  
7208.10.00  
7208.25.00  
7208.26.00  
7208.27.00  
7208.36.00  
7208.37.00  
7208.38.00  
7208.39.00  
7208.40.00  
7208.51.00  
7208.52.00  
7208.53.00  
7208.54.00  
7208.90.00  
7209.15.00  
7209.16.00

**2 Le renvoi qui suit le titre « ANNEXE », à l’annexe du même décret, est remplacé par ce qui suit :**

(alinéa 2a) et article 3)

**3 L’annexe du même décret devient l’annexe 1.**

**4 Le même décret est modifié par adjonction, après l’annexe 1, de l’annexe 2 figurant à l’annexe du présent décret.**

## Entrée en vigueur

**5 Le présent décret entre en vigueur le 22 octobre 2024 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.**

### ANNEXE

(article 4)

#### ANNEXE 2

(alinéa 2b) et article 3.1)

---

7206.10.00  
7206.90.00  
7207.11.00  
7207.12.00  
7207.19.00  
7207.20.00  
7208.10.00  
7208.25.00  
7208.26.00  
7208.27.00  
7208.36.00  
7208.37.00  
7208.38.00  
7208.39.00  
7208.40.00  
7208.51.00  
7208.52.00  
7208.53.00  
7208.54.00  
7208.90.00  
7209.15.00  
7209.16.00

7209.17.00	7209.17.00
7209.18.00	7209.18.00
7209.25.00	7209.25.00
7209.26.00	7209.26.00
7209.27.00	7209.27.00
7209.28.00	7209.28.00
7209.90.00	7209.90.00
7210.11.00	7210.11.00
7210.12.00	7210.12.00
7210.20.00	7210.20.00
7210.30.00	7210.30.00
7210.41.00	7210.41.00
7210.49.00	7210.49.00
7210.50.00	7210.50.00
7210.61.00	7210.61.00
7210.69.00	7210.69.00
7210.70.00	7210.70.00
7210.90.00	7210.90.00
7211.13.00	7211.13.00
7211.14.00	7211.14.00
7211.19.00	7211.19.00
7211.23.00	7211.23.00
7211.29.00	7211.29.00
7211.90.00	7211.90.00
7212.10.00	7212.10.00
7212.20.00	7212.20.00
7212.30.00	7212.30.00
7212.40.00	7212.40.00
7212.50.00	7212.50.00
7212.60.00	7212.60.00
7213.10.00	7213.10.00
7213.20.00	7213.20.00
7213.91.00	7213.91.00
7213.99.00	7213.99.00
7214.20.00	7214.20.00
7214.30.00	7214.30.00
7214.91.00	7214.91.00
7214.99.00	7214.99.00
7215.10.00	7215.10.00

7215.50.00	7215.50.00
7215.90.00	7215.90.00
7216.10.00	7216.10.00
7216.21.00	7216.21.00
7216.22.00	7216.22.00
7216.31.00	7216.31.00
7216.32.00	7216.32.00
7216.33.00	7216.33.00
7216.40.00	7216.40.00
7216.50.00	7216.50.00
7216.99.00	7216.99.00
7217.10.00	7217.10.00
7217.20.00	7217.20.00
7217.30.00	7217.30.00
7217.90.00	7217.90.00
7218.10.00	7218.10.00
7218.91.00	7218.91.00
7218.99.00	7218.99.00
7219.11.00	7219.11.00
7219.12.00	7219.12.00
7219.13.00	7219.13.00
7219.14.00	7219.14.00
7219.21.00	7219.21.00
7219.22.00	7219.22.00
7219.23.00	7219.23.00
7219.24.00	7219.24.00
7219.31.00	7219.31.00
7219.32.00	7219.32.00
7219.33.00	7219.33.00
7219.34.00	7219.34.00
7219.35.00	7219.35.00
7219.90.00	7219.90.00
7220.12.00	7220.12.00
7220.20.00	7220.20.00
7220.90.00	7220.90.00
7221.00.00	7221.00.00
7222.11.00	7222.11.00
7222.19.00	7222.19.00
7222.20.00	7222.20.00

7222.30.00	7222.30.00
7222.40.00	7222.40.00
7223.00.00	7223.00.00
7224.10.00	7224.10.00
7224.90.00	7224.90.00
7225.11.00	7225.11.00
7225.19.00	7225.19.00
7225.30.00	7225.30.00
7225.40.00	7225.40.00
7225.50.00	7225.50.00
7225.91.00	7225.91.00
7225.92.00	7225.92.00
7225.99.00	7225.99.00
7226.11.00	7226.11.00
7226.19.00	7226.19.00
7226.20.00	7226.20.00
7226.91.00	7226.91.00
7226.92.00	7226.92.00
7226.99.00	7226.99.00
7227.10.00	7227.10.00
7227.20.00	7227.20.00
7227.90.00	7227.90.00
7228.20.00	7228.20.00
7228.30.00	7228.30.00
7228.40.00	7228.40.00
7228.50.00	7228.50.00
7228.60.00	7228.60.00
7228.70.00	7228.70.00
7229.20.00	7229.20.00
7229.90.00	7229.90.00
7301.10.00	7301.10.00
7302.10.00	7302.10.00
7302.40.00	7302.40.00
7302.90.00	7302.90.00
7304.11.00	7304.11.00
7304.19.00	7304.19.00
7304.22.00	7304.22.00
7304.23.00	7304.23.00
7304.24.00	7304.24.00

7304.29.00	7304.29.00
7304.31.00	7304.31.00
7304.39.00	7304.39.00
7304.49.00	7304.49.00
7304.51.00	7304.51.00
7304.59.00	7304.59.00
7304.90.00	7304.90.00
7305.11.00	7305.11.00
7305.12.00	7305.12.00
7305.19.00	7305.19.00
7305.20.00	7305.20.00
7305.31.00	7305.31.00
7305.39.00	7305.39.00
7305.90.00	7305.90.00
7306.11.00	7306.11.00
7306.19.00	7306.19.00
7306.21.00	7306.21.00
7306.29.00	7306.29.00
7306.30.00	7306.30.00
7306.40.00	7306.40.00
7306.50.00	7306.50.00
7306.61.00	7306.61.00
7306.69.00	7306.69.00
7306.90.00	7306.90.00
7601.10.00	7601.10.00
7601.20.00	7601.20.00
7604.10.00	7604.10.00
7604.21.00	7604.21.00
7604.29.00	7604.29.00
7605.11.00	7605.11.00
7605.19.00	7605.19.00
7605.21.00	7605.21.00
7605.29.00	7605.29.00
7606.11.00	7606.11.00
7606.12.00	7606.12.00
7606.91.00	7606.91.00
7606.92.00	7606.92.00
7607.11.00	7607.11.00
7607.19.00	7607.19.00

7607.20.00

7608.10.00

7608.20.00

7609.00.00

7607.20.00

7608.10.00

7608.20.00

7609.00.00

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

### Issues

The acts, policies and practices of the Government of China in the steel and aluminum sectors are having adverse effects on Canada's trade in goods. If left unchecked, China's non-market acts, policies and practices for its steel and aluminum sectors could lead to an exponential surge of imports that could adversely affect domestic production and planned investments in Canada's steel and aluminum industries.

### Background

Steel and aluminum and their associated supply chains represent strategic sectors in support of Canada's clean future. Steel and aluminum serve as critical inputs in a variety of downstream industries, such as automotive production, including electric vehicles, and in the transportation, construction, renewable energy, packaging and electrical/electronic sectors.

Canada, like-minded trading partners and the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) have long noted concerns about Chinese structural overcapacity in steel and aluminum and the associated impacts on global trade. China is the world's largest steel-maker, producing over one billion metric tonnes in 2023 (i.e. 54% of global production). Despite softening global demand, China has increased its capacity by 18.6 million metric tonnes (more than Canada's total production capacity) since 2018. Similarly, China's primary aluminum capacity has grown from 11% of global production to 59% over the last two decades, with the Chinese government providing support of up to \$70 billion between 2013 and 2017 alone, according to the OECD.

The pervasive subsidization and other non-market policies and practices by the Chinese government in these sectors, often utilizing higher carbon production technology, have contributed to persistent, non-market structural

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

*(Le présent résumé ne fait pas partie du Décret.)*

### Enjeux

Les actes, les politiques et les pratiques du gouvernement de la Chine dans les secteurs de l'acier et de l'aluminium ont des effets négatifs sur le commerce de biens au Canada. Si rien n'est fait, les actes, les politiques et les pratiques hors marché de la Chine dans les secteurs de l'acier et de l'aluminium pourraient entraîner une augmentation exponentielle des importations qui pourrait nuire à la production nationale, ainsi qu'aux investissements prévus dans les secteurs canadiens de l'acier et de l'aluminium.

### Contexte

L'acier et l'aluminium, ainsi que leurs chaînes d'approvisionnement connexes, représentent des secteurs stratégiques pour soutenir l'avenir propre du Canada. L'acier et l'aluminium servent d'intrants essentiels dans diverses industries en aval, telles que la production automobile, y compris les véhicules électriques, et dans les secteurs du transport, de la construction, des énergies renouvelables, de l'emballage et de l'électricité/l'électronique.

Le Canada, ses partenaires commerciaux partageant les mêmes idées et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) expriment depuis longtemps leurs inquiétudes concernant la surcapacité structurelle de la Chine dans le secteur de l'acier et de l'aluminium et les répercussions connexes sur le commerce mondial. La Chine est le plus grand producteur d'acier au monde, produisant plus d'un milliard de tonnes métriques en 2023 (c'est-à-dire 54 % de la production mondiale). Malgré un ralentissement de la demande mondiale, la Chine a augmenté sa capacité de 18,6 millions de tonnes métriques (plus que la capacité de production totale du Canada) depuis 2018. De même, la capacité de production d'aluminium brut de la Chine est passée de 11 % à 59 % de la production mondiale au cours des 20 dernières années, le gouvernement chinois investissant jusqu'à 70 milliards de dollars entre 2013 et 2017 seulement, selon l'OCDE.

Le subventionnement omniprésent et les autres politiques et pratiques hors marché du gouvernement chinois dans ces secteurs, utilisant souvent une technologie de production à plus forte intensité de carbone, ont contribué

overcapacity, affecting the profitability and long-term economic viability of market-oriented Canadian firms.

China's non-market policies and practices include, but are not limited to, pervasive subsidization, insufficient or non-existent labour and environmental standards, and other measures to artificially lower production costs. As a result, China is exporting steel and aluminum at unfairly low prices, distorting global trade. There has already been an increase in imports of steel and aluminum made in China into the Canadian market, from \$1.1 billion in 2019 to almost \$2.3 billion in 2023.

On August 26, 2024, the Government published a [Notice of Intent](#) to impose a 25% surtax on Chinese-produced steel and aluminum to defend Canadian workers and investments in these sectors from China's unfair trade policies.

Section 53 of the *Customs Tariff* provides for the ability to apply trade measures (including surtaxes) to respond to acts, policies or practices of other countries' governments that adversely affect, or lead directly or indirectly to adverse effects on, trade in goods or services of Canada.

Canada found evidence of significant and diverse acts, policies and practices from both central and regional levels of the Chinese government that support steel and aluminum manufacturing and the production of key inputs. These include

- pervasive subsidization in various forms, including production subsidies, below-market financing and preferential tax treatment;
- concerning labour practices: evidence that Chinese steel and aluminum producers have benefitted from insufficient labour standards, selective enforcement of labour rules, weak or non-existent worker representation and bargaining rights, as well as evidence of forced labour in the Xinjiang region; and
- lax environmental standards: China's steel and aluminum production is characterized by a distinctly higher emissions intensity, mainly attributable to a comparatively high carbon footprint due to China's lax environmental standards and enforcement, lack of an industry-wide carbon pricing system, and its reliance on fossil fuel (particularly coal-fired) power generation. For example, Chinese producers of aluminum are six times more carbon intensive than Canadian aluminum producers.

à une surcapacité structurelle persistante et hors marché, nuisant à la rentabilité et à la viabilité économique à long terme des entreprises canadiennes axées sur le marché.

Les politiques et les pratiques hors marché de la Chine comprennent, entre autres, un subventionnement omniprésent, des normes du travail et environnementales insuffisantes ou inexistantes, ainsi que d'autres mesures visant à réduire artificiellement les coûts de production. En conséquence, la Chine exporte de l'acier et de l'aluminium à des prix injustement bas, ce qui fausse le commerce mondial. Une augmentation des importations d'acier et d'aluminium fabriqués en Chine sur le marché canadien a déjà été remarquée, passant de 1,1 milliard de dollars en 2019 à près de 2,3 milliards de dollars en 2023.

Le 26 août 2024, le gouvernement a publié un [avis d'intention](#) visant à imposer une surtaxe de 25 % sur l'acier et l'aluminium produits en Chine afin de défendre les travailleurs et les investissements canadiens dans ces secteurs contre les politiques commerciales déloyales de la Chine.

L'article 53 du *Tarif des douanes* permet l'application de mesures commerciales (y compris les surtaxes) pour répondre aux actes, aux politiques ou aux pratiques des gouvernements d'autres pays qui ont des répercussions négatives sur le commerce de biens ou de services du Canada.

Le Canada a constaté l'existence d'actes, de politiques et de pratiques importantes et diverses, tant au niveau central qu'au niveau régional du gouvernement chinois, qui soutiennent la fabrication d'acier et d'aluminium et la production d'intrants clés. En voici des exemples :

- un subventionnement omniprésent sous diverses formes, y compris des subventions à la production, des financements en dessous de la valeur marchande et un traitement fiscal préférentiel;
- des pratiques de travail préoccupantes : des preuves que les producteurs chinois d'acier et d'aluminium ont bénéficié de normes de travail insuffisantes, d'une application sélective des règles du travail, d'une représentation des travailleurs et de droits de négociation faibles ou inexistantes, ainsi que des preuves de travail forcé dans la région du Xinjiang;
- des normes environnementales laxistes : la production d'acier et d'aluminium de la Chine se caractérise par des émissions nettement plus intenses, principalement attribuables à une empreinte carbone relativement élevée en raison du laxisme des normes environnementales et de leur application, de l'absence d'un système de tarification du carbone à l'échelle de l'industrie, et de la dépendance de la Chine à l'égard des combustibles fossiles (en particulier le charbon). Par exemple, les producteurs chinois d'aluminium émettent six fois plus de carbone que les producteurs canadiens.

These unfair Chinese practices benefit Chinese-made steel and aluminum by enabling them to be produced at artificially lower prices, leading to significant overcapacity.

As trade-oriented industries, Canadian steel and aluminum producers continue to face challenges resulting from Chinese overcapacity. This overcapacity has led to volatile market conditions and created significant challenges for Canadian producers. China's steel exports have risen to an eight-year high, with the first seven months of this year seeing a 21.8% increase in steel exports over the same period last year, saturating global markets. This means Canadian producers of like products are forced to compete with unfairly advantaged Chinese-made steel and aluminum that put unwarranted downward pressure on pricing, challenging the profitability of Canadian producers. In the case of aluminum, for a number of years, there have been mounting concerns among like-minded countries that the rapid expansion of China's capacities up and down the aluminum value chain has contributed to global excess capacity and depressed prices for aluminum products. This price decline corresponded to a marked fall in the profitability of aluminum-producing firms, which pushed some companies to close down smelters in Europe and North America.

Imports of Chinese-made steel and aluminum also undermine investments in these sectors, including devaluing existing investments and deterring future investments. Therefore, they lead, directly or indirectly, to adverse effects on the trade in steel and aluminum of Canada. Like-minded trading partners, including Canada–United States–Mexico Agreement (CUSMA) partners, have identified similar concerns with Chinese policies and practices and the resulting overcapacity in the steel and aluminum sectors. Most notably, on September 13, 2024, the United States (U.S.) confirmed an increase in its tariffs under section 301 of the U.S. *Trade Act of 1974* on a range of products imported from China, including tariffs of 25% on steel and aluminum to be implemented as of September 27, 2024. On April 22, 2024, Mexico announced an increase in its tariffs on a range of products, including steel and aluminum, to provide fair market conditions for sectors of the domestic industry facing vulnerability due to practices that disrupt and affect international trade. In order to ensure greater transparency in supply chains, Mexico will also require importers to provide country-of-origin information for steel products entering Mexico's market.

Ces pratiques chinoises déloyales profitent à l'acier et à l'aluminium fabriqués en Chine en permettant leur production à des prix artificiellement bas, ce qui a donné lieu à une grande surcapacité.

En tant qu'industries axées sur le commerce, les producteurs canadiens d'acier et d'aluminium continuent de faire face à des défis résultant de la surcapacité chinoise. Cette surcapacité a entraîné des conditions de marché volatiles et créé des défis importants pour les producteurs canadiens. Les exportations d'acier de la Chine ont atteint leur plus haut niveau depuis huit ans, les sept premiers mois de cette année ayant enregistré une augmentation de 21,8 % des exportations d'acier par rapport à la même période l'année dernière, saturant les marchés mondiaux. Cela signifie que les producteurs canadiens de produits similaires sont obligés de concurrencer l'acier et l'aluminium fabriqués en Chine, qui bénéficient d'un avantage déloyal, ce qui exerce une pression à la baisse injustifiée sur les prix, mettant ainsi en péril la rentabilité des producteurs canadiens. Dans le cas de l'aluminium, depuis plusieurs années, les pays partageant les mêmes idées craignent de plus en plus que l'expansion rapide des capacités de la Chine tout au long de la chaîne de valeur de l'aluminium ait contribué à une surcapacité mondiale et à une baisse des prix des produits en aluminium. Cette baisse des prix a correspondu à une baisse marquée de la rentabilité des entreprises productrices d'aluminium, ce qui a poussé certaines sociétés à fermer des fonderies en Europe et en Amérique du Nord.

Les importations d'acier et d'aluminium fabriqués en Chine compromettent également les investissements dans ces secteurs, notamment en dévalorisant les investissements existants et en décourageant les investissements futurs. Donc, ceux-ci entraînent, directement ou indirectement, des effets négatifs sur le commerce de l'acier et de l'aluminium du Canada. Les partenaires commerciaux partageant les mêmes idées, notamment les partenaires de l'Accord Canada–États-Unis–Mexique (ACEUM), ont exprimé des préoccupations similaires à l'égard des politiques et des pratiques chinoises et de la surcapacité qui en résulte dans les secteurs de l'acier et de l'aluminium. Plus particulièrement, le 13 septembre 2024, les États-Unis ont confirmé une augmentation de leurs tarifs douaniers, en vertu de l'article 301 du *Trade Act of 1974* des États-Unis, sur une série de produits importés de Chine, y compris des tarifs de 25 % sur l'acier et l'aluminium à compter du 27 septembre 2024. Le 22 avril 2024, le Mexique a annoncé une augmentation de ses tarifs sur une gamme de produits, notamment l'acier et l'aluminium, afin d'offrir des conditions de marché équitables aux secteurs de l'industrie nationale confrontés à une vulnérabilité en raison de pratiques qui perturbent le commerce international et qui lui nuisent. Afin de garantir une plus grande transparence dans les chaînes d'approvisionnement, le Mexique exigera également des importateurs qu'ils fournissent des renseignements sur le pays d'origine des produits sidérurgiques entrant sur le marché mexicain.

In June 2024, [G7 Leaders](#) committed to “acting together to promote economic resilience, confront non-market policies and practices that undermine the level playing field and our economic security, and strengthen our coordination to address global overcapacity challenges.”

## Objective

A surtax will respond to the acts, policies and practices of the Government of China that adversely affect, or lead directly or indirectly to adverse effects on, the trade in goods of Canada. It will help level the playing field for Canadian steel and aluminum workers and allow Canada’s steel and aluminum industries to compete by limiting imports into Canada of unfairly traded Chinese-produced steel and aluminum. A surtax also preserves deeply integrated North American supply chains by aligning with similar actions by CUSMA partners, and protects against a potential surge of steel and aluminum imports from China resulting from action taken by other jurisdictions.

## Description

The *Order Amending the China Surtax Order (2024)* [the Order] amends the *China Surtax Order (2024)*, which was registered on September 20, 2024.

The Order imposes an additional surtax of 25% on steel and aluminum produced in China and imported into Canada, effective October 22, 2024. This surtax applies in addition to other applicable duties, including anti-dumping or countervailing duties. The Government intends to review this measure within a period of one year from its entry into force.

## Regulatory development

### Consultation

A comment period was held between August 26 and September 20, 2024, following the issuance of a Notice of Intent on August 26. The Notice of Intent, posted on the Department of Finance’s website, sought views on the potential scope of aluminum and steel products to which a surtax under section 53 of the *Customs Tariff* will be applied in response to unfair Chinese trade practices.

The Government received more than 180 submissions, including from industry and labour associations, non-governmental organizations, businesses, provinces and individuals. Stakeholders in the aluminum and steel

En juin 2024, les [dirigeants du G7](#) se sont engagés à « agir ensemble pour accroître la résilience économique, lutter contre les politiques et les pratiques contraires au marché qui compromettent l’égalité des chances et notre sécurité économique, et renforcer notre coordination pour relever les défis mondiaux en matière de capacités excédentaires ».

## Objectif

Une surtaxe constituera une réponse aux actes, aux politiques et aux pratiques du gouvernement de la Chine qui ont des effets préjudiciables, ou ont provoqué directement ou indirectement des effets préjudiciables, sur le commerce de biens du Canada. Elle contribuera à uniformiser les règles du jeu pour les travailleurs de l’acier et l’aluminium et permettra à l’industrie canadienne de l’acier et l’aluminium d’être concurrentielle en limitant les importations au Canada d’acier et d’aluminium chinois déloyalement commercialisés. Une surtaxe préserve aussi les chaînes d’approvisionnement nord-américaines profondément intégrées, car elle est alignée sur une mesure similaire prise par les partenaires de l’ACEUM, et assure une protection contre une hausse potentielle des importations d’acier et d’aluminium de la Chine découlant de mesures prises par d’autres juridictions.

## Description

Le *Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe à la Chine (2024)* [le Décret] modifie le *Décret imposant une surtaxe à la Chine (2024)* qui a été enregistré le 20 septembre 2024.

Le Décret impose une surtaxe de 25 % sur l’acier et l’aluminium produits en Chine et importés au Canada, à compter du 22 octobre 2024. Cette surtaxe s’applique en plus des autres droits applicables, y compris les droits antidumping ou compensateurs. Le gouvernement entend réexaminer cette mesure dans un délai d’un an à compter de son entrée en vigueur.

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

Une période de commentaires a eu lieu du 26 août au 20 septembre 2024, à la suite de la publication d’un avis d’intention le 26 août. L’avis d’intention, publié sur le site Web du ministère des Finances, sollicitait des avis sur la portée potentielle des produits d’aluminium et d’acier auxquels une surtaxe en vertu de l’article 53 du *Tarif des douanes* sera appliquée en réponse aux pratiques commerciales déloyales de la Chine.

Le gouvernement a reçu plus de 180 submissions, provenant notamment d’associations industrielles et syndicales, d’organisations non gouvernementales, d’entreprises, de provinces et de particuliers. Les acteurs de l’industrie de

industry were highly supportive of a surtax and highlighted the importance of aligning with the U.S. They indicated that Chinese producers that benefit from unfair, non-market acts, policies and practices are undermining production and jeopardizing investments for producers around the world, including in Canada, thereby threatening workers and businesses, as well as Canada's long-term economic security. Other stakeholders raised concerns that the surtax would increase the cost and/or reduce the availability of the goods they import. Some stakeholders requested expanding the scope to cover other goods related to the steel and aluminum supply chain, including certain finished products. Others raised concerns over potential negative impacts on the cost of inputs and requested certain products be excluded.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

Following the completion of the assessment of modern treaty implications, no adverse impacts on potential or established Indigenous or treaty rights, which are recognized and affirmed in section 35 of the *Constitution Act, 1982*, were identified in the Order.

#### *Instrument choice*

Subsection 53(2) of the *Customs Tariff* provides the authority for the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of Finance and the Minister of Foreign Affairs, to, by order, make goods that originate in any country subject to a surtax for the purpose of responding to acts, policies or practices of the government of a country that adversely affect, or lead directly or indirectly to adverse effects on, trade in goods or services of Canada.

Other instruments were considered but were not found suitable to address the broad range of pervasive Chinese non-market policies and practices and the resulting global trade distortions in a timely manner.

### **Regulatory analysis**

#### *Benefits and costs*

##### **Benefits**

The surtax will help level the playing field for Canadian steel and aluminum producers and workers and thereby support the competitiveness of Canada's steel and aluminum industries by limiting imports into Canada of unfairly traded Chinese-produced steel and aluminum.

l'aluminium et de l'acier se sont montrés très favorables à une surtaxe et ont souligné l'importance de s'aligner sur les États-Unis. Ils ont indiqué que les producteurs chinois qui bénéficient d'actes, de politiques et de pratiques injustes et hors marché compromettent la production et mettent en péril les investissements des producteurs du monde entier, y compris au Canada, menaçant ainsi les travailleurs et les entreprises, ainsi que la sécurité économique à long terme du Canada. D'autres intervenants ont soulevé des inquiétudes quant à la possibilité que la surtaxe augmente le coût et/ou diminue la disponibilité des biens qu'ils importent. Certains intervenants ont demandé à élargir le champ d'application pour couvrir d'autres biens liés à la chaîne d'approvisionnement de l'acier et de l'aluminium, y compris certains produits finis. D'autres ont exprimé des inquiétudes quant aux répercussions négatives potentielles sur le coût des intrants et ont demandé que certains produits soient exclus.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

À la suite de la réalisation de l'évaluation des répercussions des traités modernes, aucun effet préjudiciable sur des droits ancestraux ou issus de traités potentiels ou établis, reconnus et confirmés à l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, n'a été relevé dans le Décret.

#### *Choix de l'instrument*

Le paragraphe 53(2) du *Tarif des douanes* établit le pouvoir du gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre des Finances et du ministre des Affaires étrangères, d'assujettir par décret à une surtaxe des marchandises originaires d'un pays pour réagir aux actes, aux politiques ou aux pratiques du gouvernement d'un pays qui soit nuisent au commerce des marchandises ou services du Canada, soit provoquent directement ou indirectement des effets nocifs à cet égard.

D'autres instruments ont été envisagés, mais n'ont pas été jugés pertinents pour répondre rapidement au large éventail de politiques et de pratiques omniprésentes et hors marché de la Chine et corriger les distorsions du commerce mondial qu'elles engendrent.

### **Analyse de la réglementation**

#### *Avantages et coûts*

##### **Avantages**

La surtaxe contribuera à uniformiser les règles du jeu pour les producteurs et travailleurs de l'acier et l'aluminium et soutiendra la compétitivité de l'industrie canadienne de l'acier et l'aluminium en limitant les importations au Canada d'acier et d'aluminium chinois déloyalement commercialisés.

## Costs

The surtax increases the cost of Chinese steel and aluminum imports. Consequently, importers may source these products from other markets in the long term or continue sourcing them from the Chinese market, but pass the incremental importation costs, in whole or in part, onto their Canadian clients, including downstream manufacturers that use steel or aluminum as inputs or consumers of finished products.

Consumer impacts are expected to be greater as supply chains adjust to the new trade environment. In the short term, importers may pass the surtax to domestic consumers who may then choose to seek local or imported alternatives, which could result in higher prices (consumer costs) of steel and aluminum products. Increased costs could initially approach the full value of the surtax applied to imports (e.g. 25%) depending on how much of the total cost of the finished good the aluminum or steel input represents, as well as the degree to which these costs are passed along to consumers or borne by producers. However, in the long term, this is likely to decrease as steel and aluminum are sourced from other places that are not subject to a surtax.

The scope and nature of impacts will depend on many variables, including the overall demand for steel and aluminum and the availability of products produced by alternate sources, including in Canada, and the extent to which importers absorb the cost of the surtaxes.

### *Small business lens*

Analysis under the small business lens determined that the measure would not impose administrative or compliance requirements on Canadian small businesses. Taxes are not included in the definitions of administrative and compliance burden in the Policy on Limiting Regulatory Burden on Business.

### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply, as there is no incremental change in the administrative burden on businesses. Taxes do not meet the definition of administrative burden in the *Red Tape Reduction Act* and are not subject to the offset requirement under the rule.

## Coûts

La surtaxe augmente le coût des importations d'acier et d'aluminium chinois. Par conséquent, les importateurs peuvent s'approvisionner auprès d'autres sources à plus long terme ou continuer de s'approvisionner en Chine et répercuter ces coûts, en tout ou en partie, sur leurs clients canadiens, y compris les fabricants en aval, qui utilisent l'acier ou l'aluminium comme intrants de fabrication, ainsi que les consommateurs de produits finis.

Les répercussions sur les consommateurs pourraient être plus importantes pendant que les chaînes d'approvisionnement s'adaptent au nouvel environnement commercial. À court terme, les importateurs pourraient répercuter la surtaxe sur les consommateurs nationaux qui pourraient à leur tour décider de chercher des alternatives locales ou importées, ce qui pourrait occasionner des hausses de prix (coût pour les consommateurs) des produits de l'acier et de l'aluminium. La hausse des prix pourrait, au départ, se rapprocher de la valeur totale de la surtaxe appliquée aux importations (par exemple 25 %) en fonction de la part du coût total du produit fini que représente l'aluminium ou l'acier, ainsi que le point auquel ces coûts sont répercutés sur les consommateurs ou assumés par les producteurs. Cependant, à long terme, il est probable que cet impact s'estompera au fur et à mesure que l'acier et l'aluminium proviennent d'endroits n'étant pas soumis à la surtaxe.

L'ampleur et la nature des répercussions dépendront de nombreuses variables, notamment de la demande globale d'acier et d'aluminium et de la disponibilité de produits fabriqués par d'autres sources, notamment au Canada, ainsi que de la mesure dans laquelle les importateurs absorbent le coût des surtaxes.

### *Lentille des petites entreprises*

L'analyse sous la lentille des petites entreprises a permis de déterminer que la mesure n'imposerait pas d'obligations administratives ou de conformité aux petites entreprises canadiennes. Les taxes ne sont pas incluses dans la définition du fardeau administratif ou de conformité de la Politique sur la limitation du fardeau réglementaire sur les entreprises.

### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car il n'y a pas de modification progressive du fardeau administratif pesant sur les entreprises. Les taxes n'entrent pas dans la définition du fardeau administratif dans la *Loi sur la réduction de la paperasse* et ne sont pas assujetties à la prescription en matière de compensation en vertu de la règle.

### *Regulatory cooperation and alignment*

As noted above, Canada's like-minded trading partners have identified similar concerns and are taking steps to protect their markets.

In 2019, Canada and the U.S. issued a joint statement in which they agreed to lift the U.S. section 232 duties on imports of Canadian aluminum and steel and Canada's retaliatory measures. In this joint statement, the two countries agreed to "implement effective measures to:

- Prevent the importation of aluminum and steel that is unfairly subsidized and/or sold at dumped prices; and
- Prevent the transshipment of aluminum and steel made outside of Canada or the United States to the other country."

On May 14, 2024, the U.S. announced an increase in section 301 tariffs applicable to steel and aluminum imported from China to 25%, among a range of other strategic sectors. On September 13, 2024, the U.S. announced the final list of steel and aluminum products covered, which are subject to 25% tariffs, effective September 27, 2024.

### *Effects on the environment*

Limiting steel and aluminum imports from China, which are among the most carbon-intensive in the world, is expected to have positive environmental impacts, as these steel and aluminum imports are expected to be replaced by domestic and other foreign sources that are less carbon-intensive. The average CO<sub>2</sub> emissions intensity for [steel production \(PDF\)](#) in China is about 1.9 tons of CO<sub>2</sub> per ton produced versus approximately 1.2 tons in Canada. The average CO<sub>2</sub> emissions intensity for [aluminum production \(PDF\)](#) in China is about 12.5 tons of CO<sub>2</sub> per ton produced versus approximately 2 tons in Canada. Chinese steel has also been estimated to have a carbon intensity of more than double that of the U.S. or Mexico, while Chinese aluminum production is among the most carbon-intensive in the world. The ultimate impact will depend on the degree to which the surtax alters trade patterns and the relative carbon intensity of alternative sources.

### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Comme il est indiqué ci-dessus, les partenaires commerciaux du Canada partageant les mêmes idées ont soulevé des préoccupations similaires et prennent des mesures pour protéger leurs marchés.

En 2019, le Canada et les États-Unis ont publié une déclaration conjointe dans laquelle ils ont convenu de lever les droits de douane américains en vertu de l'article 232 sur les importations d'aluminium et d'acier canadiens ainsi que les mesures de rétorsion du Canada. Dans cette déclaration conjointe, les deux pays ont convenu de « mettre en œuvre des mesures efficaces pour :

- Prévenir l'importation d'aluminium et d'acier subventionnés de manière déloyale et/ou vendus à des prix de dumping;
- Prévenir le transbordement d'aluminium et d'acier fabriqués ailleurs qu'au Canada ou aux États-Unis vers l'autre pays. »

Le 14 mai 2024, les États-Unis ont annoncé une augmentation des tarifs en vertu de l'article 301 applicables à l'acier et à l'aluminium importés de Chine à 25 % parmi une série d'autres secteurs stratégiques. Le 13 septembre 2024, les États-Unis ont annoncé la liste définitive des produits de l'acier et l'aluminium concernés, qui sont soumis à des droits de douane de 25 % à compter du 27 septembre 2024.

### *Effets sur l'environnement*

La limitation des importations d'acier et d'aluminium en provenance de Chine, qui compte parmi les pays à plus forte intensité de carbone au monde, devrait avoir des effets positifs sur l'environnement, car ces importations d'acier et d'aluminium devraient être remplacées par des sources nationales et étrangères à plus faible intensité de carbone. L'intensité moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> pour la [production d'acier \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#) en Chine est d'environ 1,9 tonne de CO<sub>2</sub> par tonne produite, contre environ 1,2 tonne au Canada. L'intensité moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> pour la [production d'aluminium \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#) en Chine est d'environ 12,5 tonnes de CO<sub>2</sub> par tonne produite, contre environ 2 tonnes au Canada. Il est également estimé que l'intensité carbone de l'acier chinois est plus de deux fois supérieure à celle de l'acier américain ou mexicain, tandis que la production chinoise d'aluminium est parmi les plus intensives en carbone au monde. L'incidence finale dépendra de la mesure dans laquelle la surtaxe modifiera les schémas commerciaux et de l'intensité relative du carbone des sources de substitution.

### *Gender-based analysis plus*

No impacts based on gender and other identity factors have been identified for this measure, as steel and aluminum from other sources will continue to be available.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

This Order will come into force on October 22, 2024. Consistent with similar previous measures, goods that are in transit to Canada on October 22, 2024, will be exempted from the surtax.

The Order will be implemented by the Canada Border Services Agency (CBSA), as the administrator of the *Customs Tariff*. The CBSA will notify clients of the new surtax through a Customs Notice and bulletins through their Technical Commercial Client Unit.

### **Contact**

Scott Winter  
Senior Director  
Trade Rules  
International Trade Policy Division  
Department of Finance  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Email: [tariff-tarif@fin.gc.ca](mailto:tariff-tarif@fin.gc.ca)

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Aucun impact fondé sur le genre ou d'autres facteurs identitaires n'a été cerné relativement à cette mesure, car l'acier et l'aluminium d'autres sources seront encore disponibles.

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

Le présent décret entrera en vigueur le 22 octobre 2024. Comme avec d'autres mesures antérieures similaires, les biens qui transiteront au Canada en date du 22 octobre 2024 seront exemptés de la surtaxe.

Le Décret sera mis en application par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) à titre d'administrateur du *Tarif des douanes*. L'ASFC avisera les clients de la nouvelle surtaxe au moyen d'un Avis des douanes et de bulletins dans son Unité des services techniques aux clients commerciaux.

### **Personne-ressource**

Scott Winter  
Directeur principal  
Règles commerciales  
Division de la politique commerciale internationale  
Ministère des Finances  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Courriel : [tariff-tarif@fin.gc.ca](mailto:tariff-tarif@fin.gc.ca)

Registration  
SOR/2024-203 October 11, 2024

AERONAUTICS ACT

P.C. 2024-1110 October 11, 2024

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Air Cargo)* under section 4.71<sup>a</sup> and paragraphs 7.6(1)(a)<sup>b</sup> and (b)<sup>c</sup> of the *Aeronautics Act*<sup>d</sup>.

## Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Air Cargo)

### Amendments

**1 Paragraphs 2(k) and (l) of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*<sup>1</sup> are replaced by the following:**

**(k)** Part 11 deals with cargo and mail on flights departing from an aerodrome located in Canada;

**(l)** Part 12 deals with cargo on flights departing from a place outside Canada to an aerodrome located in Canada;

**2 The headings “Air Cargo and Mail” and “Overview” before section 668 and sections 668 to 669 of the Regulations are replaced by the following:**

### Cargo and Mail — Flights from Canada

Enregistrement  
DORS/2024-203 Le 11 octobre 2024

LOI SUR L'ÂÉRONAUTIQUE

C.P. 2024-1110 Le 11 octobre 2024

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu de l'article 4.71<sup>a</sup> et des alinéas 7.6(1)a)<sup>b</sup> et b)<sup>c</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*<sup>d</sup>, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (fret aérien)*, ci-après.

## Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (fret aérien)

### Modifications

**1 Les alinéas 2k) et l) du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*<sup>1</sup> sont remplacés par ce qui suit :**

**k)** la partie 11 traite du fret et du courrier à bord de vols au départ d'un aéroport situé au Canada;

**l)** la partie 12 traite du fret à bord de vols au départ de l'étranger et à destination d'un aéroport situé au Canada;

**2 Les intertitres « Fret aérien et courrier » et « Aperçu » précédant l'article 668 et les articles 668 à 669 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

### Fret et courrier — vols au départ du Canada

<sup>a</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 5

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 20, s. 12

<sup>c</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 18

<sup>d</sup> R.S., c. A-2

<sup>1</sup> SOR/2011-318

<sup>a</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 5

<sup>b</sup> L.C. 2015, ch. 20, art. 12

<sup>c</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 18

<sup>d</sup> L.R., ch. A-2

<sup>1</sup> DORS/2011-318

**DIVISION 1****Cargo****Application****Application**

**668 (1)** Section 669 applies to air carriers who transport cargo on a flight departing from an aerodrome located in Canada.

**(2)** Sections 670 to 686 apply to the following members of the air cargo security program who screen cargo or store, tender or transport secure cargo:

- (a)** regulated agents;
- (b)** certified agents; and
- (c)** known consignors.

**Transporting and Tendering****Requirement to screen cargo**

**669 (1)** Cargo that is to be transported by an air carrier on a flight must be screened by the air carrier for threat items in accordance with a security measure unless the cargo was tendered to the air carrier for transportation by air as secure cargo.

**Prohibition**

**(2)** An air carrier must not transport cargo on a flight if the cargo contains a threat item.

**3 Section 673 of the Regulations is repealed.**

**4 Section 720 of the Regulations and the reference “[721 to 738 reserved]” after section 720 are replaced by the following:**

**Requirement to screen mail**

**720 (1)** Mail that is to be transported by an air carrier on a flight departing from an aerodrome located in Canada must be screened by the air carrier for threat items in accordance with a security measure.

**Prohibition**

**(2)** An air carrier must not transport mail on a flight departing from an aerodrome located in Canada if the mail contains a threat item.

[721 to 739 reserved]

**SECTION 1****Fret****Application****Application**

**668 (1)** L'article 669 s'applique aux transporteurs aériens qui transportent du fret à bord de vols au départ d'un aérodrome situé au Canada.

**(2)** Les articles 670 à 686 s'appliquent aux membres ci-après du programme de sûreté du fret aérien qui effectuent le contrôle du fret ou qui entreposent, présentent ou transportent du fret sécurisé :

- a)** les agents habilités;
- b)** les agents certifiés;
- c)** les chargeurs connus.

**Transport et présentation****Exigence — contrôle du fret**

**669 (1)** Le fret qui est destiné à être transporté par un transporteur aérien à bord d'un vol doit faire l'objet d'un contrôle effectué par celui-ci à la recherche d'articles dangereux, conformément à une mesure de sûreté, à moins que le fret ne lui soit présenté, pour le transport aérien, à titre de fret sécurisé.

**Interdiction**

**(2)** Il est interdit au transporteur aérien de transporter du fret contenant un article dangereux à bord d'un vol.

**3 L'article 673 du même règlement est abrogé.**

**4 L'article 720 du même règlement et la mention « [721 à 738 réservés] » suivant cet article sont remplacés par ce qui suit :**

**Exigence — contrôle du courrier**

**720 (1)** Le courrier qui est destiné à être transporté par un transporteur aérien à bord d'un vol au départ d'un aérodrome situé au Canada doit faire l'objet d'un contrôle effectué par celui-ci à la recherche d'articles dangereux conformément à une mesure de sûreté.

**Interdiction**

**(2)** Il est interdit au transporteur aérien de transporter du courrier contenant un article dangereux à bord d'un vol au départ d'un aérodrome situé au Canada.

[721 à 739 réservés]

**5 Part 12 of the Regulations is replaced by the following:**

## **PART 12**

# **Cargo — Flights from Outside Canada**

### **Application**

**740** This Part applies to air carriers who transport cargo on a flight departing from a place outside Canada to an aerodrome located in Canada. This Part does not apply in respect of diplomatic or consular bags.

### **Cargo information**

**741 (1)** An air carrier must provide to the Minister, before cargo is loaded on board the aircraft, the following information:

- (a) the air waybill number;
- (b) the name and address of each original shipper;
- (c) the name and address of each consignee;
- (d) a description of each piece of cargo;
- (e) the number of pieces;
- (f) the total weight of the cargo.

### **Change in cargo information**

**(2)** If there are any changes to the information, the air carrier must, as soon as feasible, provide the updated information to the Minister.

### **Additional information**

**(3)** The air carrier must provide to the Minister, on request, any additional information respecting the cargo so that the aviation security risk may be assessed.

### **Cargo screening request**

**742 (1)** At the request of the Minister, an air carrier must screen the cargo for threat items in accordance with a security measure.

### **Threat item**

**(2)** If the cargo contains a threat item, the air carrier must immediately establish control of the cargo and must remove any threat to aviation security.

### **Screening information**

**(3)** After any screening carried out under subsection (1), the air carrier must provide the Minister with the following

**5 La partie 12 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

## **PARTIE 12**

# **Fret — vols au départ de l'étranger**

### **Application**

**740** La présente partie s'applique aux transporteurs aériens qui transportent du fret à bord de vols au départ de l'étranger et à destination d'un aérodrome situé au Canada. Elle ne s'applique pas à l'égard des valises diplomatiques ou consulaires.

### **Renseignements relatifs au fret**

**741 (1)** Avant que le fret ne soit chargé dans l'aéronef, le transporteur aérien fournit au ministre les renseignements suivants :

- a) le numéro de la lettre de transport aérien;
- b) les nom et adresse de chaque expéditeur d'origine;
- c) les nom et adresse de chaque destinataire;
- d) la description de chacune des pièces de fret;
- e) leur nombre;
- f) le poids total du fret.

### **Modification des renseignements**

**(2)** Dès que possible après toute modification des renseignements, le transporteur aérien fournit ceux à jour au ministre.

### **Renseignements supplémentaires**

**(3)** À la demande du ministre, le transporteur aérien lui fournit tout renseignement supplémentaire relatif au fret afin que le risque pour la sûreté aérienne puisse être évalué.

### **Contrôle du fret sur demande**

**742 (1)** À la demande du ministre, le transporteur aérien effectue le contrôle du fret à la recherche d'articles dangereux conformément à une mesure de sûreté.

### **Article dangereux**

**(2)** Si le fret contient un article dangereux, le transporteur aérien assure immédiatement la surveillance du fret et élimine le danger pour la sûreté aérienne.

### **Renseignements relatifs au contrôle**

**(3)** Après tout contrôle effectué en application du paragraphe (1), le transporteur aérien fournit au ministre les

information before the flight's departure from the last point of departure:

- (a) the screening methods used;
- (b) the date and time of the screening;
- (c) the air waybill number;
- (d) if the cargo contained a threat item, the action taken to remove the threat.

#### **Prohibition**

**743** An air carrier must not transport cargo on a flight unless

- (a) the Minister has confirmed receipt of the information referred to in subsection 741(1) and, if applicable, subsection 741(2);
- (b) the Minister has confirmed that no further action is to be taken after the assessment of the additional information provided under subsection 741(3);
- (c) the Minister has not issued a "Do Not Load" notice in respect of the cargo; and
- (d) the Minister has confirmed that no further action is to be taken after the assessment of the information provided under subsection 742(3).

#### **Information to Minister**

**744** An air carrier must provide the following information to the Minister as soon as feasible after a flight's departure from the last point of departure and before its arrival in Canada:

- (a) the date of the flight;
- (b) the flight number;
- (c) the destination aerodrome;
- (d) the departure time;
- (e) a list of the air waybill numbers for the flight.

#### **Contact person**

**745** An air carrier must provide to the Minister the name and contact information of the person who is acting as the principal contact between the air carrier and the Minister. The air carrier must ensure that the person is available at all times.

[746 to 764 reserved]

renseignements ci-après avant le départ du vol à partir du dernier point de départ :

- a) les méthodes de contrôle utilisées;
- b) la date et l'heure du contrôle;
- c) le numéro de la lettre de transport aérien;
- d) si le fret contenait un article dangereux, les mesures qui ont été prises pour éliminer le danger.

#### **Interdiction**

**743** Il est interdit au transporteur aérien de transporter du fret à bord d'un vol à moins que les conditions suivantes ne soient remplies :

- a) le ministre a confirmé avoir reçu les renseignements visés aux paragraphes 741(1) et, s'il y a lieu, 741(2);
- b) il a confirmé qu'aucune mesure ne sera prise à la suite de l'évaluation des renseignements supplémentaires fournis en application du paragraphe 741(3);
- c) il n'a pas délivré un avis « Ne pas charger » à l'égard du fret;
- d) il a confirmé qu'aucune mesure ne sera prise à la suite de l'évaluation des renseignements fournis en application du paragraphe 742(3).

#### **Renseignements au ministre**

**744** Le transporteur aérien fournit au ministre, dès que possible après le départ du vol à partir du dernier point de départ et avant son arrivée au Canada, les renseignements suivants :

- a) la date du vol;
- b) le numéro du vol;
- c) l'aérodrome de destination;
- d) l'heure de départ;
- e) la liste des numéros des lettres de transport aérien du vol.

#### **Personne-ressource**

**745** Le transporteur aérien fournit au ministre les nom et coordonnées de la personne qui agit à titre de personne-ressource principale entre lui et le ministre et veille à ce que celle-ci soit disponible en tout temps.

[746 à 764 réservés]

**6 The heading “PART 11 — AIR CARGO” in Schedule 4 to the Regulations is replaced by the following:**

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
PART 11 — CARGO AND MAIL — FLIGHTS FROM CANADA		
Subsection 669(1)		25,000
Subsection 669(2)		25,000

**7 The reference “Section 673” in column 1 of Schedule 4 to the Regulations and the corresponding amounts in columns 2 and 3 are repealed.**

**8 Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 686”:**

Column 1	Column 2	Column 3
	Maximum Amount Payable (\$)	Maximum Amount Payable (\$)
Designated Provision	Individual	Corporation
Subsection 720(1)		25,000
Subsection 720(2)		25,000
PART 12 — CARGO — FLIGHTS FROM OUTSIDE CANADA		
Subsection 741(1)		10,000
Subsection 741(2)		10,000
Subsection 741(3)		10,000
Subsection 742(1)		25,000
Subsection 742(2)		25,000
Subsection 742(3)		10,000
Section 743		25,000
Section 744		10,000
Section 745		10,000

## Coming into Force

**9 These Regulations come into force on April 1, 2025.**

**6 L’intertitre « PARTIE 11 — FRET AÉRIEN » de l’annexe 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
PARTIE 11 — FRET ET COURRIER — VOLS AU DÉPART DU CANADA		
Paragraphe 669(1)		25 000
Paragraphe 669(2)		25 000

**7 La mention « Article 673 » qui figure dans la colonne 1 de l’annexe 4 du même règlement et les montants figurant dans les colonnes 2 et 3 en regard de cette mention sont abrogés.**

**8 L’annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 686 », de ce qui suit :**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
	Montant maximal à payer (\$)	Montant maximal à payer (\$)
Texte désigné	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 720(1)		25 000
Paragraphe 720(2)		25 000
PARTIE 12 — FRET — VOLS AU DÉPART DE L’ÉTRANGER		
Paragraphe 741(1)		10 000
Paragraphe 741(2)		10 000
Paragraphe 741(3)		10 000
Paragraphe 742(1)		25 000
Paragraphe 742(2)		25 000
Paragraphe 742(3)		10 000
Article 743		25 000
Article 744		10 000
Article 745		10 000

## Entrée en vigueur

**9 Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2025.**

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

The air cargo industry remains vulnerable to extremist elements aspiring to commit acts of unlawful interference, including terrorist attacks. Information on inbound air cargo has not been consistently reviewed and assessed for such security risks. To bolster the security of airports, aircraft and the travelling public, the Government of Canada must be empowered to identify high-risk cargo before it is loaded on Canada-bound aircraft. The *Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Air Cargo)* [the amendments] establish requirements for a Pre-load Air Cargo Targeting (PACT) program. Ensuring all air carriers transporting cargo to Canada submit pre-loading advance cargo information (PLACI) and comply with mitigation measures as directed by Transport Canada (TC), the PACT program will enhance the security of inbound air cargo in a way that is consistent with key international trading partners.

### Background

The Canadian air cargo industry transports over one billion tonnes of goods every year. According to Deloitte, the value of the Canadian air cargo industry is projected to reach \$2.9 billion by 2025. Approximately half of all cargo that is transported by air travels on passenger flights.

Civil aviation remains a target of terrorist attacks, offering the kinds of high-profile targets that terrorists seek, such as airports, aircraft, and the travelling public. The vulnerability of air cargo in particular was highlighted by the events of October 29, 2010, when explosive devices were found in air cargo packages bound for the United States from Yemen. According to post-incident analysis, if the shipments had not been intercepted as a result of intelligence, one of the devices could have detonated in Canadian airspace while en route to Chicago. The incident led governments and industry stakeholders to take action. Around the world, countries began enhancing their domestic and outbound air cargo security regimes, while exploring ways of addressing air cargo threats from abroad.

Following the events of 2010, several countries proposed supplementing traditional screening with the analysis of advance cargo information, which enables early

## RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

L'industrie du fret aérien demeure vulnérable aux éléments extrémistes qui souhaitent commettre des actes d'atteinte illicite, notamment des attaques terroristes. L'information sur le fret aérien entrant n'a pas été systématiquement examinée et évaluée pour déterminer ce type de risques pour la sûreté. Afin de renforcer la sûreté des aéroports, des aéronefs et du public voyageur, le gouvernement du Canada doit avoir la capacité de repérer le fret à risque élevé avant qu'il ne soit chargé à bord d'aéronefs à destination du Canada. Le *Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (fret aérien)* [les modifications] établit les exigences d'un programme de ciblage du fret aérien préalable au chargement (CFAPC). Ce programme, qui garantit que tous les transporteurs aériens acceptant à leur bord du fret à destination du Canada soumettent des renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCF-AC) et se conforment aux mesures d'atténuation imposées par Transports Canada (TC), améliorera la sûreté du fret aérien entrant d'une manière conforme à celle des principaux partenaires commerciaux internationaux.

### Contexte

L'industrie canadienne du fret aérien transporte plus d'un milliard de tonnes de marchandises chaque année. Selon Deloitte, la valeur de l'industrie canadienne du fret aérien devrait atteindre 2,9 milliards de dollars d'ici 2025. Environ la moitié de tout le fret aérien est transportée par des vols de passagers.

L'aviation civile offre toujours le genre de cibles attrayantes que recherchent les terroristes, comme des aéroports, des aéronefs et le public voyageur. La vulnérabilité du fret aérien, tout particulièrement, a été mise en lumière par les événements du 29 octobre 2010, lorsque des engins explosifs ont été trouvés dans des colis en partance du Yémen et à destination des États-Unis. Selon l'analyse après incident, si les expéditions n'avaient pas été interceptées grâce au renseignement, un des engins aurait pu exploser dans l'espace aérien canadien, en route pour Chicago. Cet incident a incité les gouvernements et les intervenants de l'industrie à passer à l'action. Partout dans le monde, des pays ont commencé à renforcer leurs régimes de sûreté du fret aérien intérieur et sortant, en explorant de nouvelles façons de contrer les menaces pour le fret aérien provenant de l'étranger.

À la suite des événements de 2010, plusieurs pays ont proposé de compléter le contrôle traditionnel par l'analyse des renseignements préalables concernant le fret,

identification of high-risk cargo and the application of mitigation measures, as appropriate, before cargo can be transported on an inbound flight. Canada began implementing this approach with the launch of the PACT pilot project, a joint initiative between TC and the Canada Border Services Agency (CBSA), on October 1, 2012. Under the PACT pilot project, participating air carriers began submitting basic cargo information (e.g. shipper and consignee information and details about the commodities being shipped) to the Government of Canada for assessment before cargo was loaded on board the aircraft destined to Canada. Initial pilot project volunteers included several air carriers and two freight forwarders that could submit advance cargo information on behalf of air carriers. These participants represented 10% to 15% of the total volume of Canada-bound cargo. While originally conceived as an 18-month project, the pilot project was repeatedly extended as independent reviews found the PACT pilot project's methodology an effective way to reduce aviation security risks, complementing other countries' national level programs to address potential threats early in the supply chain.

In 2015, TC began working toward the implementation of a codified program, as the PACT pilot project continued to demonstrate its security value. At the same time, TC and the CBSA agreed to transition the management and operation of the pilot project to the sole responsibility of TC. Consequently, the CBSA's involvement in the project was gradually reduced until 2018, when the CBSA completely ceased to be involved. Since its inception, the pilot project has risk assessed over 2.74 million shipments, leading to 921 requests for additional information and 8 requests for additional screening. By identifying high-risk shipments in advance, the PACT pilot project has added a layer of security to air cargo destined for Canada, reducing the risk that the Canadian public will suffer the consequences of a successful terrorist plot, including loss of life and economic damage.

Before implementing a mandatory program, TC had to figure out a way to scale up, as the processes used by TC for the pilot project were not designed to deal with large volumes of cargo data. Air carriers submitted cargo data via email and risk assessment was completed manually by a TC analyst. During the 2018–2019 fiscal year, TC completed a proof of concept, which demonstrated that a system based on automation and advanced analytics powered by artificial intelligence (AI) could understand advance cargo information and apply categorization and risk assessment rules to the data. Based on the proof of concept, the Department has built the information technology (IT) infrastructure for the PACT program,

qui permet d'identifier rapidement le fret à risque élevé et de prendre des mesures d'atténuation, s'il y a lieu, avant qu'il puisse être transporté à bord d'un vol entrant. Le Canada a amorcé la mise en œuvre de cette approche avec le lancement, le 1<sup>er</sup> octobre 2012, du projet pilote de CFAPC, une initiative conjointe entre TC et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Dans le cadre du projet pilote de CFAPC, les transporteurs aériens participants ont commencé à soumettre au gouvernement du Canada des renseignements de base relatifs au fret (par exemple des renseignements sur l'expéditeur et le destinataire et des détails sur les marchandises expédiées) pour les faire évaluer avant le chargement du fret à bord de l'aéronef à destination du Canada. Les premiers participants volontaires comprenaient plusieurs transporteurs aériens et deux transitaires qui pouvaient soumettre des renseignements préalables sur le fret au nom des transporteurs aériens. Ces participants représentaient de 10 % à 15 % du volume total du fret à destination du Canada. Alors qu'il devait initialement durer 18 mois, le projet pilote a été prolongé à maintes reprises, car des examens indépendants ont révélé que sa méthodologie était un moyen efficace de réduire les risques pour la sûreté aérienne, s'ajoutant aux programmes nationaux d'autres pays pour écarter les menaces possibles tôt dans la chaîne d'approvisionnement.

En 2015, TC a commencé à travailler à l'introduction d'un programme codifié, tandis que le projet pilote de CFAPC continuait de démontrer sa valeur en matière de sûreté. En même temps, TC et l'ASFC ont convenu de faire passer la gestion et l'exploitation du projet pilote sous la seule responsabilité de TC. Par conséquent, la participation de l'ASFC au projet a été progressivement réduite jusqu'en 2018, date à laquelle l'ASFC a complètement cessé de s'impliquer. Depuis son lancement, le projet pilote a évalué le niveau de risque de plus de 2,74 millions d'expéditions, donnant lieu à 921 demandes de renseignements supplémentaires et à 8 demandes supplémentaires de contrôle. En repérant les expéditions à risque élevé à l'avance, le projet pilote a ajouté une couche de sûreté au fret aérien à destination du Canada, réduisant le risque que le public canadien subisse les conséquences d'un complot terroriste réussi, notamment des pertes humaines et des préjudices économiques.

Avant d'implanter un programme obligatoire, TC devait trouver une façon de passer à l'échelle supérieure, car les processus utilisés par TC pour le projet pilote n'étaient pas conçus pour traiter de grands volumes de données sur le fret. Les transporteurs aériens ont soumis les données relatives au fret par courrier électronique et l'évaluation des risques a été effectuée manuellement par un analyste de TC. Au cours de l'exercice 2018-2019, TC a procédé à une validation de principe qui a démontré qu'un système fondé sur l'automatisation et l'analyse avancée alimentée par l'intelligence artificielle pouvait comprendre les renseignements préalables concernant le fret et appliquer aux données des règles de catégorisation et d'évaluation

replacing email submissions with automated submissions (“digital ingestion”), which are then processed through a risk-assessment algorithm.

As part of the 2021 *Digitalization and Technology-Neutral Regulations Roadmap* under the second round of the Treasury Board Secretariat’s (TBS) Regulatory Reviews, TC proposed to finalize the development of an IT system to risk assess incoming air cargo (Digitalization of the Pre-load Air Cargo Targeting program). TC also proposed to develop regulatory amendments to the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* (CASR 2012) by 2023 to support the implementation of a codified PACT program.

### Objective

The objective of the amendments is to enhance the security of commercial aviation by ensuring information about air cargo destined for Canada is consistently submitted to the Government of Canada and assessed for security risks, so that mitigation measures can be applied where necessary before cargo is loaded on an aircraft bound for Canada.

### Description

The amendments will transition the PACT pilot project into a mandatory program, requiring all air carriers transporting cargo on flights from outside Canada to an aerodrome in Canada to submit information to TC prior to the cargo being loaded. The PACT program does not apply to mail, or a passenger’s checked or carry-on baggage.

The amendments will not apply to flights departing from Canadian aerodromes (i.e. flights departing Canada or domestic flights within Canada).

In accordance with the amendments, air carriers will be required to submit to TC, at any time prior to loading cargo onto the aircraft, eight pieces of information for each shipment that will be transported on a flight destined for Canada, namely the name and address of the original shipper, the consignee name and address, a description of each piece of cargo, total weight, piece count, and the air waybill number. If there are any changes to the information, air carriers must provide updated information to TC as soon as feasible.

des risques. En se basant sur cette validation de principe, le Ministère a construit l’infrastructure de technologie de l’information (TI) requise pour le programme de CFAPC, en remplaçant les soumissions par courrier électronique par des soumissions automatisées (« ingestion numérique »), qui sont ensuite traitées par un algorithme d’évaluation des risques.

Dans la *Feuille de route sur la numérisation et les règlements neutres sur le plan technologique* de 2021, lors de la deuxième série d’examen réglementaires du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT), TC a proposé de finaliser le développement d’un système informatique permettant d’évaluer les risques liés au fret aérien entrant (Numérisation du programme de ciblage du fret aérien préalable au chargement). TC a également proposé que des modifications soient apportées au *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* (RCSA 2012) d’ici 2023 pour appuyer la mise en œuvre d’un programme de CFAPC codifié.

### Objectif

L’objectif des modifications est d’améliorer la sûreté de l’aviation commerciale en veillant à ce que les renseignements sur le fret aérien à destination du Canada soient systématiquement soumis au gouvernement du Canada et évalués afin de déterminer les risques pour la sûreté et de prendre des mesures d’atténuation, s’il y a lieu, avant que le fret soit chargé à bord d’un aéronef à destination du Canada.

### Description

Les modifications transformeront le projet pilote de CFAPC en programme obligatoire, exigeant que tous les transporteurs aériens qui transportent du fret à bord de vols en provenance de l’étranger et à destination d’un aéroport situé au Canada soumettent à TC les renseignements sur le fret avant le chargement. Le programme de CFAPC ne s’applique pas au courrier, ni aux bagages enregistrés ou aux bagages de cabine des passagers.

Les modifications ne s’appliqueront pas aux vols en partance d’aéroports canadiens (c’est-à-dire les vols en partance du Canada ou les vols intérieurs au Canada).

En application des modifications, les transporteurs aériens seront tenus de soumettre à TC, à tout moment avant le chargement du fret à bord d’un aéronef, huit éléments d’information pour chaque expédition qui sera transportée sur un vol à destination du Canada, soit le nom et adresse de chaque expéditeur d’origine, le nom et adresse de chaque destinataire, la description de chacune des pièces de fret, le poids total et le nombre de pièces de fret, et le numéro de la lettre de transport aérien. Si les renseignements sont modifiés, les transporteurs aériens doivent fournir les renseignements à jour à TC dès que possible.

In addition to the eight pieces of cargo information, air carriers will be required to submit flight information to TC as soon as feasible following a flight's departure and before its arrival in Canada.

Upon receipt of the cargo information, TC will complete an initial assessment. Air carriers will be prohibited from transporting the cargo until receiving a message from TC confirming receipt of this information. Unless further action is required, confirmation of receipt should be sent within five minutes.

TC will use an algorithm to conduct a risk assessment of the cargo data, with the goal of identifying potential threats. Depending on the results of the risk assessment, an air carrier may be asked to provide additional information respecting the cargo in order to assess security risks. Depending on the results of TC's risk assessment, an air carrier may be asked to screen the cargo for threat items in accordance with a security measure made under the authority of the *Aeronautics Act*.

If, as a result of screening, the cargo is found to contain a threat item, the air carrier will be required to immediately establish control of the cargo and remove any threat to aviation security. Whether or not a threat item is found, air carriers will need to submit information regarding the screening to TC before the cargo can be transported.

In a worst-case scenario, TC will issue a "Do Not Load" (DNL) notice in respect of the cargo. An air carrier must not transport cargo on a flight when a DNL notice has been issued.

If a threat is addressed and resolved, the cargo may be retendered for transportation. If a shipment is retendered for transportation, the eight pieces of cargo information will be reassessed by TC.

The amendments will also require all air carriers that transport cargo to Canada to provide TC with the name and contact information of the principal point of contact for the purposes of the PACT program.

The amendments will also designate violations of the PACT program requirements as enforceable via administrative monetary penalties (AMPs). For example, the amendments include AMPs of up to \$25,000 for failure to screen the cargo when directed by TC, failure to establish control of the cargo and remove any threat to aviation security, if detected, and transporting cargo that must not be transported according to section 743 of the amendments. In addition, AMPs of up to \$10,000 could be issued for failing to provide cargo information, cargo

En plus des huit éléments d'information sur le fret, les transporteurs aériens seront tenus de soumettre à TC des renseignements sur le vol dès que possible après le départ du vol et avant son arrivée au Canada.

À la réception des renseignements relatifs au fret, TC effectuera une première évaluation. Il sera interdit aux transporteurs aériens de transporter le fret avant de recevoir un message de TC confirmant la réception des renseignements. À moins que des mesures supplémentaires soient requises, la confirmation de la réception devrait être envoyée dans les cinq minutes.

TC utilisera un algorithme pour évaluer les données sur le fret en fonction des risques, dans le but de repérer les menaces possibles. En fonction des résultats de l'évaluation des risques, TC peut demander à un transporteur aérien de fournir des renseignements supplémentaires concernant le fret, afin d'évaluer les risques pour la sûreté. Selon les résultats de l'évaluation des risques de TC, un transporteur aérien peut se voir demander de contrôler le fret pour chercher des articles dangereux conformément à une mesure de sûreté prise en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Si, pendant un contrôle, constat est fait que le fret contient un article dangereux, le transporteur aérien devra assurer immédiatement la surveillance du fret et éliminer le danger à la sûreté aérienne. Qu'un article dangereux soit trouvé ou non, le transporteur aérien devra soumettre à TC des renseignements au sujet du contrôle, et ce, avant que le fret puisse être transporté.

Dans le pire des cas, TC délivrera un avis « Ne pas charger » à l'égard du fret. Il est interdit au transporteur aérien de transporter du fret sur un vol lorsqu'un avis « Ne pas charger » a été délivré.

Si une menace est traitée et résolue, le fret peut être présenté de nouveau pour le transport. Si une expédition est présentée de nouveau pour le transport, les huit éléments d'information sur le fret seront réévalués par TC.

Les modifications exigeront également que tous les transporteurs aériens qui transportent du fret au Canada fournissent à TC les nom et coordonnées de la personne-ressource principale pour les besoins du programme de CFAPC.

Les modifications désigneront également les violations des dispositions du programme de CFAPC par le biais de sanctions administratives pécuniaires (SAP). Par exemple, les modifications prévoient des SAP pouvant atteindre un maximum de 25 000 \$ pour l'omission de contrôler du fret lorsque TC le demande, l'omission d'assurer la surveillance du fret et d'éliminer toute menace à la sûreté aérienne, le cas échéant, et le transport de fret qui ne doit pas être transporté selon l'article 743 des modifications. De plus, des SAP pouvant atteindre un maximum

information updates, requests for additional information, screening information, flight information or the name and contact information of a designated contact person.

In addition to the PACT-related provisions, Part 11 of the CASR 2012 has been amended for clarity. Specifically, the general application sections for cargo (section 668) and mail (section 720) clarify that mail and cargo provisions in Part 11 apply only to flights that depart from Canada. The clarifications in Part 11 were necessary because, with the creation of PACT-related provisions, the CASR 2012 now contain provisions, in Part 12, that apply to flights departing from abroad. In substance, the approach to cargo and mail in Part 11 has not changed. Additional changes to Part 11 remove redundant language. The terms “all-cargo flights,” “all-cargo flight,” “passenger flights,” and “flight that is carrying passengers” have been removed from sections 668 and 669, as the term “flight” captures both flights with cargo only and flights with cargo and passengers. Finally, section 673, which states that cargo information must be complete and accurate, has been repealed, as it is implicit in the requirement to provide the information and therefore unnecessary.

## **Regulatory development**

### *Consultation*

The PACT pilot project was designed to seek continuous feedback and buy-in from affected stakeholders. Between fall 2012 and summer 2022, the PACT pilot project team carried out more than 50 consultative sessions and working group meetings. This included engagement through international working groups, such as the International Civil Aviation Organization (ICAO) Working Group on Air Cargo Security, the World Customs Organization (WCO) Technical Experts Group on Air Cargo Security and the WCO-ICAO Joint Working Group on Advance Cargo Information, whose Joint WCO-ICAO Guiding Principles for Pre-Loading Advance Cargo Information Canada helped to develop. Consultations included discussion on pilot project procedures, risk assessment methodology, mitigation processes and supporting technology.

Early discussions focused on specific pieces of information that would be mandatory and the timing of information submission. TC initially considered requiring three additional pieces of information, which would help reduce the number of follow-up requests that TC makes to air carriers for additional information. However, during consultation,

de 10 000 \$ pourraient être imposées pour l'omission de fournir les renseignements relatifs au fret, les modifications des renseignements relatifs au fret, les réponses aux demandes de renseignements supplémentaires, les renseignements sur les contrôles, les renseignements sur les vols ou les nom et coordonnées de la personne-ressource désignée.

En plus des dispositions relatives au CFAPC, la partie 11 du RCSA 2012 a été modifiée pour plus de clarté. Plus précisément, les articles d'application générale pour le fret (article 668) et le courrier (article 720) précisent que les dispositions relatives au fret et au courrier dans la partie 11 ne s'appliquent qu'aux vols en partance du Canada. Les clarifications de la partie 11 étaient nécessaires, car avec la création des dispositions relatives au CFAPC, le RCSA 2012 contient maintenant, dans la partie 12, des dispositions qui s'appliquent aux vols en partance de l'étranger. En substance, l'approche du fret et du courrier dans la partie 11 n'a pas changé. D'autres changements apportés à la partie 11 suppriment le langage redondant. Les expressions « vols tout-cargo », « vol tout-cargo », « vols transportant des passagers » et « vol transportant des passagers » ont été supprimées des articles 668 et 669, car le terme « vol » englobe à la fois les vols de fret uniquement et les vols de fret et de passagers. Enfin, l'article 673, qui stipule que les renseignements relatifs au fret doivent être complets et exacts, a été abrogé, car il est implicite dans l'obligation de fournir les renseignements et donc inutile.

## **Élaboration de la réglementation**

### *Consultation*

Le projet pilote de CFAPC a été conçu pour obtenir de la rétroaction continue et l'adhésion des intervenants concernés. Entre l'automne 2012 et l'été 2022, l'équipe du projet pilote de CFAPC a mené plus de 50 séances de consultation et rencontres de groupes de travail. Elle a notamment consulté des groupes de travail internationaux comme le Groupe de travail sur la sûreté du fret aérien de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le Groupe d'experts techniques sur la sûreté du fret aérien de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et le Groupe de travail mixte sur les renseignements préalables concernant le fret de l'OMD-OACI, qui a élaboré les Principes directeurs communs entre l'OMD et l'OACI pour les Renseignements préalables concernant le fret avant chargement avec l'aide du Canada. Dans le cadre des consultations, il y a eu des discussions sur les procédures, la méthode d'évaluation des risques, les processus d'atténuation et la technologie de soutien du projet pilote.

Les premières discussions étaient centrées sur certains éléments d'information qui devraient obligatoirement être inclus et le délai pour les soumettre. TC a d'abord envisagé d'exiger trois éléments d'information supplémentaires, ce qui aiderait à réduire le nombre de demandes de suivi que TC fait aux transporteurs aériens pour obtenir

concerns were raised that these pieces of information, in addition to the original eight, would render the eventual program unnecessarily burdensome relative to the added benefit, given the relative infrequency of requests for additional information. In response to stakeholder concerns, TC elected to move forward with the original eight pieces of information, as reflected in the amendments.

Some stakeholders expressed concerns about prescribing specific time frames within which the cargo information would need to be reported to TC. While TC had initially proposed an amount of time prior to departure when cargo information would have to be submitted, such proposals were considered infeasible for air carriers with faster delivery services (e.g. express couriers, just-in-time delivery). As a result, the PACT program includes only the stipulation that information be submitted prior to loading the cargo.

Stakeholders also raised concerns that risk assessments were being delayed because they were conducted one at a time by TC officials. In response, TC began working toward the automation of the assessment process. Based on feedback from air carriers, and to reduce the burden to affected stakeholders, TC has transitioned the means of submitting cargo information from an email, which stakeholders have to compose specifically for PACT, to a portal that accepts standard industry data and messaging formats. Air carriers have tested data submission through the portal, and have contributed significantly to its upgrades over the course of the period leading up to the coming-into-force date of the amendments.

On May 18, 2022, TC hosted an additional consultation on the PACT program, which included representatives of air carriers, freight forwarders, and a data aggregator representing more than 200 supply chain entities. Stakeholders asked many questions pertaining to the scope of the program and operational scenarios. No objections were raised regarding any of the PACT program elements. A copy of the presentation was posted immediately after the consultation session on TC's primary information repository for stakeholders, the Secure Supply Chain Information Management System (SSCIMS).

Prepublication in the *Canada Gazette, Part I*

The amendments were republished in the *Canada Gazette, Part I*, on March 18, 2023, followed by a consultation

des renseignements supplémentaires. Toutefois, pendant la consultation, des préoccupations ont été soulevées, à savoir que ces éléments d'information, qui s'ajouteraient aux huit de départ, rendraient l'éventuel programme inutilement lourd en comparaison des avantages qu'il apporterait, considérant la rareté relative des demandes de renseignements supplémentaires. En réponse aux préoccupations des intervenants, TC a décidé d'aller de l'avant avec les huit éléments d'information, comme cela est indiqué dans les modifications.

Certains intervenants ont exprimé des préoccupations quant à la prescription de temps précis avant lequel les renseignements relatifs au fret devraient être déclarés. TC avait initialement proposé un délai maximal pour la soumission des renseignements relatifs au fret avant le départ du vol, mais cette proposition a été jugée irréaliste pour les transporteurs aériens qui offrent des services de livraison plus rapide (par exemple les services de messagerie express, les services de livraison juste à temps). Par conséquent, le programme de CFAPC indique seulement que les renseignements doivent être soumis avant le chargement du fret.

Les intervenants ont aussi soulevé des préoccupations quant au fait que les évaluations des risques étaient retardées parce que les représentants de TC les effectuaient une à la fois. En réponse, TC a commencé à travailler à l'automatisation du processus d'évaluation. D'après la rétroaction des transporteurs aériens, et pour réduire le fardeau des intervenants concernés, TC a changé la procédure pour soumettre les renseignements relatifs au fret d'un courriel, que les intervenants devaient auparavant rédiger spécifiquement pour le CFAPC, à un portail qui accepte des données et des formats de messagerie de l'industrie standardisés. Les transporteurs aériens ont mis à l'essai la soumission de données par le biais du portail et ont contribué de manière importante à ses mises à jour au cours de la période précédant la date d'entrée en vigueur des modifications.

Le 18 mai 2022, TC a organisé une autre consultation sur le programme de CFAPC à laquelle ont été invités des représentants de transporteurs aériens, de transitaires et d'un agrégateur de données représentant plus de 200 entités de la chaîne d'approvisionnement. Les intervenants ont posé beaucoup de questions concernant la portée du programme et les scénarios opérationnels. Aucune objection n'a été soulevée concernant les composantes du programme de CFAPC. Une copie de la présentation a été affichée tout de suite après la séance de consultation dans le principal dépôt d'information de TC à l'intention des intervenants, soit le Système de gestion de l'information de la chaîne d'approvisionnement sécurisée (SGICAS).

Publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Les modifications ont fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le

period of 75 days. Comments were received from nine stakeholders during this time. The stakeholders included industry (air carriers, freight forwarders, and software providers), industry trade associations and members of the public.

Comments received related to the following themes:

- Harmonization with CBSA's eManifest program;
- Harmonization with the Air Cargo Advance Screening (ACAS) program of the United States;
- Assessment complete messaging and other system modifications;
- Operational, technical, and systems queries;
- Costs to industry;
- Definitions and scope of application;
- Implementation date; and
- Further consultation.

### **Harmonization with CBSA's eManifest program**

Given some overlap in the information required for TC's PACT program and CBSA's eManifest program, 10 comments from 3 companies and 3 stakeholder associations encouraged the creation of a system that would allow air carriers to submit cargo information to both TC and CBSA at the same time in order to increase efficiency and reduce administrative burden. One stakeholder association and one company pointed out that, as part of other countries' PLACI programs, including the United States' ACAS program, customs authorities work together to avoid submitting the same information twice. Additionally, a stakeholder association questioned whether the PACT program was needed, given that air cargo was already being assessed for security risks via CBSA's eManifest program.

One stakeholder association and one company also raised concerns about the potential for supply chain entities to charge air carriers increased transmission fees for pre-arrival filings, as a result of TC's PACT program requirements, as well as the potential for regulators to penalize them twice for non-compliance related to the same shipment (once based on eManifest requirements, the second based on PACT requirements). These stakeholders urged harmonization with the CBSA program to avoid additional costs to industry.

18 mars 2023, suivie d'une période de consultation de 75 jours. Neuf intervenants ont formulé des commentaires au cours de cette période. Les intervenants comprenaient des représentants de l'industrie (transporteurs aériens, transitaires et fournisseurs de logiciels), d'associations professionnelles de l'industrie et des membres du public.

Les commentaires reçus portaient sur les thèmes suivants :

- l'harmonisation avec le programme du Manifeste électronique de l'ASFC;
- l'harmonisation avec le programme de contrôle avancé du fret aérien des États-Unis;
- le message d'évaluation terminée et d'autres modifications du système;
- les requêtes opérationnelles, techniques et systémiques;
- les coûts pour l'industrie;
- les définitions et le champ d'application;
- la date de mise en œuvre;
- les consultations supplémentaires.

### **Harmonisation avec le programme du Manifeste électronique de l'ASFC**

Étant donné qu'il y a un certain chevauchement entre les renseignements requis pour le programme de CFAPC de TC et le programme du Manifeste électronique de l'ASFC, 10 commentaires de 3 entreprises et de 3 associations d'intervenants ont encouragé la création d'un système qui permettrait aux transporteurs aériens de soumettre des renseignements relatifs au fret à TC et à l'ASFC en même temps, et ce, afin d'accroître l'efficacité et de réduire le fardeau administratif. Une association d'intervenants et une entreprise ont souligné que, dans le cadre des programmes de RPCF-AC d'autres pays, dont le programme de contrôle avancé du fret aérien des États-Unis, les autorités douanières travaillent ensemble pour éviter de soumettre deux fois les mêmes renseignements. De plus, une association d'intervenants s'est demandé si le programme de CFAPC était nécessaire, étant donné que le fret aérien était déjà évalué concernant les risques pour la sûreté par l'intermédiaire du programme du Manifeste électronique de l'ASFC.

Une association d'intervenants et une entreprise ont également soulevé des préoccupations quant à la possibilité que les entités de la chaîne d'approvisionnement facturent aux transporteurs aériens des frais de transmission plus élevés pour les dépôts préalables à l'arrivée. Ces préoccupations ont été soulevées en raison des exigences du programme de CFAPC de TC, et de la possibilité que les organismes de réglementation les pénalisent deux fois pour non-conformité liée à la même expédition (une fois en fonction des exigences du Manifeste électronique, la deuxième fois en fonction des exigences du CFAPC). Ces intervenants ont insisté sur l'harmonisation avec le

The PACT program has a distinct but complementary mandate to CBSA's eManifest program. The PACT program uses advanced analytics to assess the risk that an improvised explosive device or other threat item could be concealed in air cargo. Given that the TC and CBSA programs have distinct purposes and operate on different time frames (e.g. CBSA's eManifest requires information pre-arrival, rather than pre-load), this affected how the systems were developed. No changes were made to the regulations in response to concerns about overlapping information requirements from the CBSA and TC, given the distinct mandates and purposes of the eManifest and PACT programs. Nonetheless, TC has engaged with the CBSA to work towards a "single window" approach, which would create a single point of data submission to reduce redundancies for affected stakeholders, while allowing each program to operate according to its own mandate and regulations. It is not anticipated that regulatory changes would be required to enable the "single window."

It is possible that separate AMPs could be applied against an air carrier based on non-compliance with eManifest and PACT in relation to the same shipment. TC and the CBSA have regular touchpoints to ensure coordinated communications with common stakeholders on issues related to both programs, including issues related to AMPs. With regard to TC-generated AMPs, TC's goal is to create a fair and gradual compliance and enforcement environment. Therefore, TC would first employ compliance tools intended to promote voluntary compliance (e.g. verbal counselling, warning letter). Where compliance is not achieved, TC will respond in ways that are proportionate given the nature of the infraction.

### **Harmonization with the United States' ACAS program**

One company called for TC to adopt the approach to PLACI used by the United States' ACAS program, to help ensure supply chain efficiency and cross-border harmonization. The PACT program's requirements are consistent with international principles for PLACI, including the Joint WCO-ICAO Guiding Principles. As the United States was an early adopter of using PLACI to mitigate air cargo security threats, Canada was able to learn from ACAS and has incorporated many of its messaging standards and formats into the PACT system to provide familiarity and predictability for stakeholders. For example, PACT's

programme de l'ASFC afin d'éviter des coûts supplémentaires à l'industrie.

Le programme de CFAPC a un mandat distinct, mais complémentaire à celui du programme du Manifeste électronique de l'ASFC. Le programme de CFAPC utilise une analytique avancée pour évaluer le risque qu'un engin explosif improvisé ou un autre article dangereux puisse être dissimulé dans le fret aérien. Étant donné que les programmes de TC et de l'ASFC ont des objectifs distincts et fonctionnent selon des calendriers différents (par exemple le Manifeste électronique de l'ASFC exige que les renseignements soient fournis avant l'arrivée plutôt qu'avant le chargement), cela a eu une incidence sur la façon dont les systèmes ont été élaborés. Aucune modification n'a été apportée à la réglementation en réponse aux préoccupations concernant le chevauchement des exigences en matière de renseignements de l'ASFC et de TC, compte tenu des mandats et des objectifs distincts du Manifeste électronique et du CFAPC. Néanmoins, TC a collaboré avec l'ASFC pour l'adoption d'une approche à guichet unique, qui créerait un point unique de soumission des données afin de réduire les redondances pour les intervenants concernés, tout en permettant à chaque programme de fonctionner conformément à son propre mandat et à sa propre réglementation. Il n'est pas prévu que des modifications réglementaires soient nécessaires pour permettre l'instauration d'un guichet unique.

Il est possible que des SAP distinctes soient appliquées à un transporteur aérien en raison de la non-conformité au Manifeste électronique et au CFAPC à l'égard de la même expédition. TC et l'ASFC ont des points de contact réguliers pour assurer des communications coordonnées avec les intervenants communs sur les questions liées aux deux programmes, y compris les questions liées aux SAP. En ce qui concerne les SAP générées par TC, l'objectif de TC est de créer un environnement de conformité et d'application de la loi équitable et graduel. Par conséquent, TC utiliserait d'abord des outils de conformité destinés à promouvoir la conformité volontaire (par exemple consultation verbale, lettre d'avertissement). Si la conformité n'est pas atteinte, TC interviendra de manière proportionnée compte tenu de la nature de l'infraction.

### **Harmonisation avec le programme de contrôle avancé du fret aérien des États-Unis**

Une entreprise a demandé à TC d'adopter l'approche des RPCF-AC utilisée par le programme de contrôle avancé du fret aérien des États-Unis, afin d'assurer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement et l'harmonisation transfrontalière. Les exigences du programme de CFAPC sont conformes aux principes internationaux applicables aux RPCF-AC, y compris les Principes directeurs communs entre l'OMD et l'OACI. Comme les États-Unis ont été parmi les premiers à utiliser les RPCF-AC pour atténuer les menaces à la sûreté du fret aérien, le Canada a pu tirer des leçons du contrôle avancé du fret aérien et a

messaging format compatibility was designed to accommodate both standards of ACAS and the International Air Transport Association (IATA). As messaging formats are not prescribed by the regulations, no changes were made to the regulations based on these comments.

### **Assessment complete messaging and other system modifications**

Three stakeholder associations and one company called for TC to send air carriers a confirmation message that a risk assessment has been completed and that cargo is allowed to be transported. One stakeholder association indicated that they want assurance that the risk assessment has been completed before the air carrier loads the shipment. However, no stakeholders indicated that an assessment complete message should be mandatory prior to loading the shipment, with some clearly stating it should not be mandatory.

Although stakeholders expressed support for the move from email data submissions to automated submissions through the new IT system, a number of system capability modifications were recommended during the comment period, including establishing a filing option for freight forwarders and other supply chain entities, so submissions for risk analysis can be made earlier in the process.

Under the amendments, air carriers will be permitted to transport the cargo once they have received confirmation of receipt, as long as a request for information (RFI), a request for screening (RFS) or a DNL notice are not issued and outstanding. Though unlikely, updates to information may still affect the risk assessment status. The status of the risk assessment will be communicated to air carriers through PACT's two-way messaging system. Air carriers will be sent a confirmation of receipt message within seconds of having submitted the required data elements. The confirmation of receipt does not mean that the risk assessment has been completed. Air carriers will also be provided with an "assessment complete" message once the risk assessment is done, but they are not obliged to wait for the message before loading the cargo. The assessment complete feature was added to ensure operational flexibility and aligns with the Joint WCO-ICAO Guiding Principles for PLACI. Additional details about the IT system, including messaging, are described in the [Technical Implementation Guide](#) that has been made available to affected stakeholders.

intégré bon nombre de ses normes et formats de messagerie dans le système de CFAPC afin d'assurer la familiarité et la prévisibilité pour les intervenants. Par exemple, la compatibilité des formats de messagerie du CFAPC a été conçue pour s'adapter aux normes du contrôle avancé du fret aérien et de l'Association du transport aérien international (IATA). Étant donné que les formats de messagerie ne sont pas prescrits par la réglementation, aucune modification n'a été apportée à la réglementation en fonction de ces commentaires.

### **Message d'évaluation terminée et autres modifications du système**

Trois associations d'intervenants et une entreprise ont demandé à TC d'envoyer aux transporteurs aériens un message de confirmation indiquant qu'une évaluation des risques a été effectuée et que le fret est autorisé à être transporté. Une association d'intervenants a indiqué qu'elle voulait avoir l'assurance que l'évaluation des risques a été effectuée avant que le transporteur aérien ne charge l'expédition. Cependant, aucun intervenant n'a indiqué qu'un message d'évaluation terminée devrait être obligatoire avant le chargement de l'expédition, certains indiquant clairement qu'il ne devrait pas l'être.

Les intervenants ont exprimé leur soutien à l'idée de passer de la soumission de données par courriel à la soumission automatisée par l'intermédiaire du nouveau système de TI. Un certain nombre de modifications à la capacité du système ont toutefois été recommandées au cours de la période de commentaires, notamment l'établissement d'une option de dépôt pour les agents d'expédition et d'autres entités de la chaîne d'approvisionnement, afin que les soumissions pour l'analyse des risques puissent être faites plus tôt dans le processus.

En vertu des modifications, les transporteurs aériens seront autorisés à transporter le fret une fois qu'ils auront reçu une confirmation de réception, à condition qu'une demande de renseignements, une demande de contrôle ou un avis « Ne pas charger » ne soit pas délivré et en suspens. Bien que peu probables, les mises à jour des renseignements peuvent tout de même avoir une incidence sur l'état de l'évaluation des risques. L'état de l'évaluation des risques sera communiqué aux transporteurs aériens par l'intermédiaire du système de messagerie bidirectionnelle du CFAPC. Les transporteurs aériens recevront un message de confirmation de réception dans les secondes qui suivront la soumission des éléments de données requis. La confirmation de réception ne signifie pas que l'évaluation des risques a été effectuée. Les transporteurs aériens recevront également un message « évaluation terminée » une fois l'évaluation des risques terminée, mais ne sont pas obligés d'attendre le message avant de charger le fret. La fonction d'évaluation terminée a été ajoutée pour assurer la souplesse opérationnelle et s'aligne sur les Principes directeurs communs entre l'OMD et l'OACI pour les RPCF-AC. Des détails supplémentaires sur le système de

While the CASR 2012 place ultimate responsibility on the air carrier for the submission and updating of information, supply chain partners, such as freight forwarders, may supply information on behalf of carriers. These parties must be identified by the respective air carrier before they are granted independent access to the PACT system.

Considering the view among some stakeholders that an assessment complete message should not be mandatory and given the incorporation of an assessment complete message in the PACT system, the CASR 2012 were not amended to include a requirement that stakeholders wait to receive such a message before loading the cargo.

### **Operational, technical and systems queries**

Stakeholders submitted several technical and systems-related questions, including queries on the DNL messaging, the types of messaging permitted for information submissions, requests for technical specifications, the scope of data submissions, as well as business continuity plans (BCPs) in the event of IT systems issues (e.g. a planned or unplanned systems outage). One stakeholder association inquired whether, in a scenario in which an air carrier receives an RFS, the air carrier is required to have alternative contingency plans in place where screening equipment is not readily available, such as contracting a third party to conduct the screening on its behalf. One company requested more details on the system messaging protocols, such as types, formats and whether they would be prescribed in the regulations. One company asked for details regarding additional information that will be required further to an RFI. One stakeholder asked whether air carriers should proactively prevent mail shipment information reporting to PACT and whether an error message would be sent if an air carrier reports mail shipments.

Stakeholders also submitted operational questions related to when air cargo could be loaded or transported and the availability of TC support for air carriers in the event of time-sensitive operational issues, such as errors (e.g. in the event that a data submission is not recognized by the PACT system) or delays to system messages that confirm the status of the risk assessment. One company requested clarification on whether air carriers will be permitted to load their cargo if they do not receive a response from TC

TI, y compris la messagerie, sont décrits dans le [Guide de mise en œuvre technique](#) qui a été mis à la disposition des intervenants concernés.

Bien que le RCSA 2012 confère au transporteur aérien la responsabilité ultime de la présentation et de la mise à jour des renseignements, les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, comme les transitaires, peuvent fournir des renseignements au nom des transporteurs. Ces parties doivent être identifiées par le transporteur aérien concerné avant de se voir accorder un accès indépendant au système de CFAPC.

Compte tenu de l'opinion de certains intervenants selon laquelle un message d'évaluation terminée ne devrait pas être obligatoire et, compte tenu de l'intégration d'un message d'évaluation terminée dans le système de CFAPC, le RCSA 2012 n'a pas été modifié pour inclure une exigence selon laquelle les intervenants doivent attendre de recevoir un tel message avant de charger le fret.

### **Requêtes opérationnelles, techniques et systémiques**

Les intervenants ont soumis plusieurs questions techniques et systémiques, y compris des requêtes sur le message « Ne pas charger », les types de messages autorisés pour les soumissions de renseignements, les demandes de spécifications techniques, la portée des soumissions de données, ainsi que les plans de continuité des activités (PCA) en cas de problèmes de systèmes de TI (par exemple une panne de systèmes planifiée ou imprévue). Une association d'intervenants a demandé si, dans un scénario où un transporteur aérien reçoit une demande de contrôle, le transporteur aérien est tenu de mettre en place d'autres plans d'urgence lorsque l'équipement de contrôle n'est pas facilement disponible, par exemple en retenant les services d'un tiers pour effectuer le contrôle en son nom. Une entreprise a demandé plus de détails sur les protocoles de messagerie du système, comme les types, les formats et a posé la question de savoir s'ils seraient prescrits dans la réglementation. Une entreprise a demandé des précisions sur les renseignements supplémentaires qui seront exigés à la suite d'une demande de renseignements. Un intervenant a demandé si les transporteurs aériens devraient empêcher de manière proactive la déclaration des renseignements sur les envois postaux au CFAPC et si un message d'erreur serait envoyé lorsqu'un transporteur aérien déclare des envois postaux.

Les intervenants ont également soumis des questions opérationnelles sur le moment où le fret aérien pourrait être chargé ou transporté et sur la disponibilité du soutien de TC pour les transporteurs aériens en cas de problèmes opérationnels urgents, comme des erreurs (par exemple si une soumission de données n'est pas reconnue par le système CFAPC) ou des retards dans les messages du système qui confirment l'état de l'évaluation des risques. Une entreprise a demandé des éclaircissements à savoir si

within five minutes and whether they may transport air cargo following confirmation of receipt of information from TC and then submit any changes to the information following departure. One company and one stakeholder association indicated that a 24/7 response desk should be established to help operationalize the PACT program and support industry stakeholders.

As outlined in the amendments, if an air carrier receives a DNL notice from TC, the air carrier must not transport cargo on a flight and would be required to immediately establish control of the cargo. If the threat is addressed and resolved, the cargo may be retendered for transportation. If a shipment were retendered for transportation, the eight pieces of cargo information would be reassessed by TC.

The amendments do not specify the type of message air carriers are required to send. Communication protocols related to the PACT program, including technical specifications and detailed guidance on message types/formats are included in the [Technical Implementation Guide](#). Mail and passenger baggage are not included in the amendments. Further details on how TC will manage mail and passenger baggage information is outlined in the [Technical Implementation Guide](#). With respect to a BCP, TC has designed the IT system with multiple layers and built-in redundancies (e.g. three local copies and three regional copies of the system data will be available) so that it will be able to continuously function as intended. However, in the event of a planned or unplanned system outage, guidance will be provided to affected air carriers on message queuing procedures and expected time frames for resumption of activities after the outage is over. The BCP will also set expectations for communications from and to TC — for both planned and unplanned system outages — before, during, and after the outages occur.

As outlined in the amendments, depending on the results of TC's risk assessment, an air carrier may be issued an RFS, which asks the air carrier to screen cargo for threat items in accordance with a security measure. In such an instance, the air carrier would be prohibited from transporting the identified cargo before receiving confirmation from TC that the RFS has been resolved. It will be the air carrier's responsibility to ensure that the required screening methods are readily available as required. As air carriers already have equipment and procedures in place to screen for threat items, no incremental costs are expected to be incurred due to RFSs. RFIs will depend on PACT's assessment of the shipment and will be identified after the initial submission of information is received. RFIs could

les transporteurs aériens seront autorisés à charger leur fret s'ils ne reçoivent pas de réponse de TC dans les cinq minutes et s'ils peuvent transporter du fret aérien après confirmation de la réception des renseignements de TC, puis soumettre des modifications aux renseignements après le départ. Une entreprise et une association d'intervenants ont indiqué qu'un bureau d'intervention ouvert tous les jours, 24 heures sur 24, devrait être créé pour aider à appliquer le programme de CFAPC et soutenir les intervenants de l'industrie.

Comme l'indiquent les modifications, si un transporteur aérien reçoit un avis « Ne pas charger » de TC, il ne doit pas transporter de fret à bord d'un vol et serait tenu d'établir immédiatement le contrôle du fret. Si la menace est traitée et résolue, le fret peut être présenté de nouveau pour le transport. Si une expédition est présentée de nouveau pour le transport, les huit éléments d'information sur le fret seront réévalués par TC.

Les modifications ne précisent pas le type de message que les transporteurs aériens sont tenus d'envoyer. Les protocoles de communication liés au programme de CFAPC, y compris les spécifications techniques et des conseils détaillés sur les types/formats de messages, sont inclus dans le [Guide de mise en œuvre technique](#). Le courrier et les bagages des passagers ne sont pas visés par les modifications. De plus amples détails sur la façon dont TC gèrera les renseignements sur le courrier et les bagages des passagers sont décrits dans le [Guide de mise en œuvre technique](#). En ce qui concerne un PCA, TC a conçu le système de TI avec plusieurs couches et des redondances intégrées (par exemple trois copies locales et trois copies régionales des données du système seront disponibles) de sorte qu'il sera en mesure de fonctionner en permanence comme prévu. Toutefois, dans l'éventualité d'une panne de système planifiée ou imprévue, des directives seront fournies aux transporteurs aériens touchés concernant les procédures de mise en file d'attente des messages et les délais prévus pour la reprise des activités une fois la panne terminée. Le PCA établira également les attentes en matière de communications de la part et à l'intention de TC pour les pannes de système planifiées et imprévues, et ce, avant, pendant et après les pannes.

Comme l'indiquent les modifications, selon les résultats de l'évaluation des risques de TC, un transporteur aérien peut recevoir une demande de contrôle, qui lui demande de contrôler le fret à la recherche d'articles dangereux conformément à une mesure de sûreté. Dans un tel cas, il serait interdit au transporteur aérien de transporter le fret identifié avant d'avoir reçu la confirmation de TC que la demande de contrôle a été résolue. Il incombera au transporteur aérien de s'assurer que les méthodes de contrôle requises sont facilement accessibles, au besoin. Étant donné que les transporteurs aériens ont déjà de l'équipement et des procédures en place pour détecter les articles dangereux, aucun coût supplémentaire n'est prévu en raison des demandes de contrôle. Les demandes

include requests for information from a Consignment Security Declaration, a packing list, or any other information that could contribute to assessing the risk level of the shipment or mitigating a perceived threat.

With regard to information on mail shipments, air carriers should prevent this information from being submitted to PACT. Commodity descriptions such as “mail” and “parcel” are invalid and would generate an error message from TC to air carriers. In the case of mail, an error message would not need to be addressed (through resubmission) by the air carrier, since mail information is not required to be submitted. Please note that the full list of commodity descriptions that will generate an error message is listed in PACT’s [Technical Implementation Guide](#).

Regarding whether shipments can be loaded if no response is received from TC within five minutes, the amendments specifically prohibit the transportation of cargo unless TC has confirmed receipt. Any available updates to the initial information must be submitted to TC as soon as feasible. The air carrier is permitted to transport the cargo if confirmation of receipt from TC is not pending and there are no further actions to be taken. TC has established a 24/7 operations centre, which will support the PACT program when it comes into force.

No changes were made to the regulations as a result of these comments. Operational, technical, and systems-related issues are best addressed through guidance, given the evolving nature of IT systems and operational procedures. As of the publication of these amendments, this guidance can be found in PACT’s [Technical Implementation Guide](#).

### **Costs to industry**

One stakeholder association raised a concern that, in the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, TC may have underestimated the costs that air carriers would incur initially to come into compliance. In light of the comment, TC has engaged further with stakeholders to determine how to better reflect the costs and has updated its analysis (see the “Regulatory analysis” section). The updates include new or amended costs related to evaluation and testing effort for carriers during initial setup, as well as costs paid that may be paid to third-party service providers for initial onboarding and individual transmissions.

de renseignements dépendront de l’évaluation de l’expédition par le CFAPC et seront identifiées après la réception de la soumission initiale des renseignements. Les demandes de renseignements pourraient inclure des demandes de renseignements provenant d’une déclaration de l’état de sûreté de l’expédition, d’un bordereau de marchandises, ou de tout autre renseignement qui pourrait contribuer à évaluer le niveau de risque de l’envoi ou à atténuer une menace perçue.

En ce qui concerne les renseignements sur les envois postaux, les transporteurs aériens devraient empêcher que ces renseignements soient soumis au CFAPC. Les descriptions de marchandises telles que « courrier » et « colis » ne sont pas valides et généreraient un message d’erreur de TC aux transporteurs aériens. Dans le cas du courrier, il n’est pas nécessaire que le transporteur aérien traite un message d’erreur (par une nouvelle soumission), car il n’est pas nécessaire de fournir de renseignements sur le courrier. Veuillez noter que la liste complète des descriptions de marchandises qui généreront un message d’erreur est répertoriée dans le [Guide de mise en œuvre technique](#) du CFAPC.

Quant à savoir si les expéditions peuvent être chargées si TC n’envoie pas de réponse dans les cinq minutes, les modifications interdisent expressément le transport de fret, à moins que TC n’en ait confirmé la réception. Toute mise à jour disponible des renseignements initiaux doit être soumise à TC dès que possible. Le transporteur aérien est autorisé à transporter le fret si la confirmation de réception de TC n’est pas en attente et qu’il n’y a pas d’autres mesures à prendre. TC a créé un centre d’opérations ouvert tous les jours, 24 heures sur 24, qui appuiera le programme de CFAPC lorsqu’il entrera en vigueur.

Aucune modification n’a été apportée à la réglementation à la suite de ces commentaires. Il est préférable de traiter les questions opérationnelles, techniques et systémiques au moyen de directives, compte tenu de la nature changeante des systèmes de TI et des procédures opérationnelles. À compter de la publication des présentes modifications, cette directive se trouve dans le [Guide de mise en œuvre technique](#) du CFAPC.

### **Coûts pour l’industrie**

Une association d’intervenants s’est dite préoccupée par le fait que, dans le résumé de l’étude d’impact de la réglementation (REIR) qui a fait l’objet d’une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, TC aurait peut-être sous-estimé les coûts que les transporteurs aériens auraient assumés initialement pour se conformer aux exigences. À la lumière de ce commentaire, TC a discuté plus à fond avec les intervenants afin de déterminer comment mieux refléter les coûts et a mis à jour son analyse (voir la section « Analyse de la réglementation »). Les mises à jour comprennent des coûts nouveaux ou modifiés liés aux efforts d’évaluation et de mise à l’essai pour les

One company asked if there will be registration costs associated with connecting to the PACT system. TC will not be charging any fees to connect to the PACT system.

### **Definitions and scope of application**

One company and one stakeholder association sought clarification on whether the PACT program will include transit and transfer cargo if the final destination is not Canada. To be clear, the PACT program will apply to all inbound flights to Canada, irrespective of the final destination of the cargo. Therefore, the amendments will apply to transit and transfer cargo. Even cargo that is not off-loaded in Canada will have to be reported if it has been flown inbound to Canada from another country.

One company asked if cargo trucked into Canada from the United States, after being flown to the United States from a third country, would have to be reported to PACT. As such cargo is not transported by air into Canada, the shipment would be considered out of the scope of the PACT program, and the information would not have to be reported to TC.

One company and one stakeholder association sought clarification on the meaning of a “piece of cargo.” A piece of cargo is the smallest external packing unit in a shipment. If the object cannot be divided without first undoing the packing, it is considered a piece of cargo. This aligns with definitions contained in the Joint WCO-ICAO Guiding Principles for PLACI. In order to accommodate the nuanced understanding of the term “piece of cargo” by diverse industry stakeholders (e.g. freight forwarders, air carriers, express air carriers, ground handlers), this term is not defined in the regulations; however, TC has provided additional guidance on the term in the [Technical Implementation Guide](#).

Two companies and one stakeholder association asked about the responsibilities of freight forwarders in the PACT program, with one arguing that since freight forwarders are often loading aircraft pallets, they should be responsible for the initial submission of information and for information updates. While the regulations place ultimate responsibility on the air carrier for the submission and updating of information, supply chain partners such as freight forwarders may supply information on behalf of carriers. These parties must be identified by the respective air carrier before they are granted independent access to the PACT system. Nonetheless, it is the air

transporteurs lors de la configuration initiale, ainsi que des coûts payés à des fournisseurs de services tiers pour l'intégration initiale et les transmissions individuelles.

Une entreprise a demandé s'il y aurait des frais d'inscription associés à la connexion au système de CFAPC. TC ne facturera aucuns frais pour se connecter au système de CFAPC.

### **Définitions et champ d'application**

Une entreprise et une association d'intervenants ont demandé des éclaircissements à savoir si le programme de CFAPC inclura le fret en transit et en transfert si la destination n'est pas le Canada. En clair, le programme de CFAPC s'appliquera à tous les vols entrants vers le Canada, quelle que soit la destination du fret. Par conséquent, les modifications s'appliqueront au fret en transit et en transfert. Même le fret qui n'est pas déchargé au Canada devra être déclaré s'il a été transporté par avion à destination du Canada en partance d'un autre pays.

Une entreprise a demandé si le fret transporté par camion au Canada en provenance des États-Unis, après avoir été transporté par avion aux États-Unis en provenance d'un pays tiers, devrait être déclaré au CFAPC. Étant donné que ce fret n'est pas transporté par voie aérienne au Canada, l'expédition serait considérée comme dépassant la portée du programme de CFAPC et les renseignements n'auraient pas à être déclarés à TC.

Une entreprise et une association d'intervenants ont demandé des éclaircissements sur la signification de « pièce de fret ». Une pièce de fret est la plus petite unité d'emballage externe d'un envoi. Si l'objet ne peut pas être divisé sans que l'emballage soit défait, il est considéré comme une pièce de fret. Cela s'aligne sur les définitions contenues dans les Principes directeurs communs entre l'OMD et l'OACI pour les RPCF-AC. Afin de tenir compte de la compréhension nuancée du terme « pièce de fret » par divers intervenants de l'industrie (par exemple les transitaires, les transporteurs aériens, les transporteurs aériens express, les fournisseurs de services d'assistance), ce terme n'est pas défini dans la réglementation. Toutefois, TC a fourni des directives supplémentaires sur le terme dans le [Guide de mise en œuvre technique](#).

Deux entreprises et une association d'intervenants ont posé des questions sur les responsabilités des transitaires dans le programme de CFAPC, l'une d'entre elles soutenant que, puisque les transitaires chargent souvent des palettes de fret aérien, ils devraient être responsables de la soumission initiale des renseignements et de leurs mises à jour. Bien que la réglementation confère au transporteur aérien la responsabilité ultime de la soumission et de la mise à jour des renseignements, les partenaires de la chaîne d'approvisionnement, comme les transitaires, peuvent fournir des renseignements au nom des transporteurs. Ces parties doivent être identifiées par le

carrier transporting the cargo from the last point of departure into Canada that will remain responsible for compliance with the regulations and will be subject to any applicable enforcement actions (e.g. AMPs) taken in response to occurrences of non-compliance.

One company asked for clarification about the requirement for air carriers to provide TC with the name and contact information of the principal point of contact for the purposes of the PACT program. The stakeholder wanted to know if the contact person could be located in another country. A contact person may be located in another country but, per the regulations, must be available at all times and must be able to respond to mitigation measure requests as applicable.

### **Implementation date**

Three stakeholder associations and one company highlighted the need to provide industry with lead time before the requirements come into force. These stakeholders highlighted that lead time would be needed for staff training, IT system upgrades, and testing. Two of these associations suggested an implementation period of six to nine months between the time they receive technical specifications for implementation and the time at which requirements come into force.

To ensure industry is prepared to comply with the PACT regulatory requirements on day one, efforts to onboard affected stakeholders commenced in January 2024. Between January 30 and February 1, 2024, PACT held virtual information sessions with 436 stakeholders to provide an overview of the PACT program's technical requirements. In February 2024, TC released a first version of its [Technical Implementation Guide](#) to assist participants with the necessary technical specifications, including connecting to the PACT Web Application Programming Interface (API) and submitting PLACI data. Since that time, TC has continued to work with air carriers one-on-one to help them connect to the interface and test the submission of information.

Since prepublication, TC has gained additional insight from both stakeholder feedback and the European Union's experience implementing its own PLACI program, which revealed unanticipated issues affecting the onboarding process. The European Union's program implementation has also strained participants' capacity for engaging with TC to onboard with the PACT program. In light of the pace of onboarding, additional time to connect to the PACT system and test the submission of information will

transporteur aérien concerné avant de se voir accorder un accès indépendant au système de CFAPC. Néanmoins, c'est le transporteur aérien qui transporte le fret à partir du dernier point de départ vers le Canada qui demeurera responsable de la conformité à la réglementation. Il sera donc assujéti à toutes les mesures d'application de la loi (par exemple les SAP) prises en réponse aux cas de non-conformité.

Une entreprise a demandé des éclaircissements sur l'obligation pour les transporteurs aériens de fournir à TC les nom et coordonnées de la personne-ressource principale pour les besoins du programme de CFAPC. L'intervenant souhaitait savoir si la personne-ressource pouvait se trouver dans un autre pays. Une personne-ressource peut se trouver dans un autre pays, mais conformément à la réglementation, elle doit être disponible en tout temps et en mesure de répondre aux demandes de mesures d'atténuation, le cas échéant.

### **Date de mise en œuvre**

Trois associations d'intervenants et une entreprise ont souligné la nécessité de donner à l'industrie un délai d'exécution avant l'entrée en vigueur des exigences. Ces intervenants ont souligné qu'il faudrait du temps pour former le personnel, mettre à niveau les systèmes de TI et effectuer des essais. Deux de ces associations ont suggéré une période de mise en œuvre de six à neuf mois entre le moment où elles reçoivent les spécifications techniques de mise en œuvre et le moment où les exigences entrent en vigueur.

Pour veiller à ce que l'industrie soit prête à se conformer aux exigences réglementaires du CFAPC dès le premier jour, les efforts d'intégration des intervenants concernés ont commencé en janvier 2024. Entre le 30 janvier et le 1<sup>er</sup> février 2024, des responsables du CFAPC ont organisé des séances d'information virtuelles avec 436 intervenants afin de donner un aperçu des exigences techniques du programme de CFAPC. En février 2024, TC a publié une première version de son [Guide de mise en œuvre technique](#) pour aider les participants à répondre aux spécifications techniques nécessaires, y compris la connexion à l'interface de programmation d'applications (API) Web du CFAPC et la soumission des données des RPCF-AC. Depuis, TC continue de travailler individuellement avec les transporteurs aériens pour les aider à se connecter à l'interface et à tester la soumission des renseignements.

Depuis la publication préalable, TC a obtenu des renseignements supplémentaires à partir des commentaires des intervenants et de l'expérience de l'Union européenne qui a mis en œuvre son propre programme de RPCF-AC, qui a révélé des problèmes imprévus touchant le processus d'intégration. La mise en œuvre du programme de l'Union européenne a également mis à rude épreuve la capacité des participants à se mobiliser avec TC pour intégrer le programme de CFAPC. Compte tenu du rythme

be required for some affected stakeholders. Given the delays experienced to date, and in response to feedback from industry stakeholders, the coming-into-force date of the amendments has been extended until April 1, 2025, which will provide the industry-requested six months post-publication in the *Canada Gazette*, Part II. TC determined that this amount of time will be sufficient to onboard any remaining stakeholders based on its experience with its stakeholders since January 2024 and with similar onboarding efforts in recent years, such as for the Passenger Protect Program. TC and its stakeholders have also taken lessons learned from the European Union's implementation of its PLACI program, which has allowed TC to address potential issues proactively (e.g. addressing data quality issues through standardized error messages). As stakeholders specifically requested a time frame of six months, and based on TC's assessment of its feasibility, TC did not reconsult stakeholders regarding the new April 1, 2025, coming-into-force date.

### Further consultations

One stakeholder association called for regular engagement and consultation with the industry to gain insights into the practical implications and hurdles associated with implementation. TC actively consulted and sought feedback from affected stakeholders throughout the process of developing the program. TC has further engaged with air carriers between prepublication and final publication, which has included virtual onboarding information sessions, outreach to individual air carriers, and outreach to individual industry stakeholders during the development of PACT's [Technical Implementation Guide](#).

### Changes to the regulations

Further to the comments received, no changes were deemed necessary to the regulations as proposed and they remain unchanged from prepublication, other than with respect to the change to the coming-into-force date, which is now April 1, 2025.

#### *Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, analysis was undertaken to determine whether the amendments are likely to give rise to modern treaty obligations. The assessment examined the geographical scope and subject

d'intégration, il faudra à certains intervenants concernés plus de temps pour se connecter au système de CFAPC et tester la soumission des renseignements. Étant donné les retards enregistrés à ce jour, et en réponse aux commentaires des intervenants de l'industrie, la date d'entrée en vigueur des modifications a été reportée au 1<sup>er</sup> avril 2025, ce qui accordera le délai de six mois exigé par l'industrie après la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. TC a déterminé que ce temps sera suffisant pour intégrer tous les intervenants restants selon son expérience auprès des intervenants depuis janvier 2024 et les efforts d'intégration similaires déployés au cours des dernières années, comme pour le Programme de protection des passagers. TC et ses intervenants ont également tiré des leçons de la mise en œuvre du programme de RPCF-AC par l'Union européenne, ce qui a permis à TC de s'attaquer aux problèmes potentiels de manière proactive (par exemple en réglant les problèmes de qualité des données au moyen de messages d'erreur normalisés). Étant donné que les intervenants ont expressément demandé un délai de six mois, et compte tenu de l'évaluation de la faisabilité de TC, ce dernier n'a pas consulté de nouveau les intervenants au sujet de la nouvelle date d'entrée en vigueur du 1<sup>er</sup> avril 2025.

### Consultations supplémentaires

Une association d'intervenants a demandé des consultations et des séances de mobilisation régulières avec l'industrie afin de mieux comprendre les conséquences pratiques et les obstacles associés à la mise en œuvre. TC a activement consulté les intervenants touchés et sollicité leurs commentaires tout au long du processus d'élaboration du programme. TC a également collaboré avec les transporteurs aériens entre la publication préalable et la publication finale, ce qui comprenait des séances d'information virtuelles sur l'intégration, des activités de sensibilisation auprès des transporteurs aériens individuels et des activités de sensibilisation auprès des intervenants de l'industrie pendant l'élaboration du [Guide de mise en œuvre technique](#) du CFAPC.

### Modifications à la réglementation

À la suite des commentaires reçus, aucune modification n'a été jugée nécessaire à la réglementation telle qu'elle est proposée et elle demeure inchangée par rapport à la publication préalable, sauf en ce qui concerne le changement de date d'entrée en vigueur, qui est maintenant le 1<sup>er</sup> avril 2025.

#### *Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, des analyses ont été effectuées pour déterminer si les modifications sont susceptibles de donner lieu à des obligations relatives aux traités modernes. L'évaluation a permis

matter of the amendments in relation to modern treaties in effect and no implications or impacts on modern treaties were identified.

### *Instrument choice*

While the likelihood of a terrorist attack involving air cargo destined for Canada remains low, the potential economic, political, and human consequences of such an attack could be catastrophic. For this reason, TC launched the PACT pilot project in 2012, among other efforts to enhance air cargo security. The objective of the pilot project was to test the feasibility of identifying and applying risk mitigation measures to high-risk cargo before it could be transported to Canada. The pilot project was intended to form the basis of a mandatory program that would further enhance the security of air cargo destined for Canada.

Given the success of the pilot project, TC has built the procedural and technical foundation for a mandatory PACT program. The amendments constitute the final step in making the PACT program a reality, providing TC with the legal authority to compel all air carriers to provide air cargo information and comply with instructions to implement mitigation measures once the amendments are in force on April 1, 2025. In the absence of regulations, TC would not receive advance cargo information from all air carriers, leaving the air cargo sector more vulnerable from a security perspective. In addition, without a PACT program established in regulations, Canada would not be consistent with its main trading partners in its approach to air cargo security, which could damage Canada's international reputation. Already, the Department of Homeland Security in the United States has codified its ACAS program under Title 19 of the *Code of Federal Regulations*.

No non-regulatory options were considered.

### **Regulatory analysis**

#### *Benefits and costs*

As a result of the amendments, both the Government and industry will incur costs. The benefits of the amendments are the added layer of security to the air transportation sector, by ensuring that air cargo has been risk assessed prior to entering Canadian airspace. These impacts are described in further detail in the following text.

d'examiner la portée géographique et l'objet des modifications en relation avec les traités modernes en vigueur, puis de conclure qu'elle n'aurait aucune implication ou incidence relativement aux traités modernes.

### *Choix de l'instrument*

Bien que la probabilité d'une attaque terroriste ciblant le fret aérien à destination du Canada demeure faible, les conséquences économiques, politiques et humaines potentielles d'une telle attaque pourraient être catastrophiques. Pour cette raison, TC a lancé le projet pilote du CFAPC en 2012, parmi d'autres efforts visant à améliorer la sûreté du fret aérien. L'objectif du projet pilote était de savoir s'il était possible de repérer le fret à risque élevé et d'y appliquer des mesures d'atténuation avant qu'il puisse être transporté au Canada. Le projet pilote devait constituer les fondations d'un programme obligatoire qui renforcerait la sûreté du fret aérien à destination du Canada.

Étant donné le succès du projet pilote, TC a établi les bases procédurales et techniques d'un programme de CFAPC obligatoire. Les modifications constituent l'étape finale dans la concrétisation de ce programme de CFAPC, conférant à TC l'autorisation légale d'obliger tous les transporteurs aériens à fournir des renseignements sur le fret aérien et à se conformer aux instructions sur la prise de mesures d'atténuation une fois que les modifications entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2025. En l'absence de réglementation, TC ne recevrait pas de renseignements préalables relatifs au fret de tous les transporteurs aériens, ce qui rendrait le secteur du fret aérien plus vulnérable du point de vue de la sûreté. En outre, sans programme de CFAPC établi dans la réglementation, le Canada ne serait pas conforme aux exigences de ses principaux partenaires commerciaux dans son approche de la sûreté du fret aérien, ce qui pourrait nuire à sa réputation internationale. Le département de la Sécurité intérieure des États-Unis a déjà codifié son programme de contrôle avancé du fret aérien dans son règlement sur les douanes et la protection des frontières en vertu du titre 19 du *Code of Federal Regulations*.

Aucune solution non réglementaire n'a été envisagée.

### **Analyse de la réglementation**

#### *Avantages et coûts*

En raison des modifications, le gouvernement et l'industrie engageront des dépenses. Les avantages qu'apportent ces modifications sont la couche de sûreté ajoutée dans le secteur du transport aérien, en garantissant que le fret aérien a été évalué en fonction des risques avant d'entrer dans l'espace aérien canadien. Les répercussions sont décrites plus en détail ci-dessous.

## Changes made to the cost-benefit analysis presented in the *Canada Gazette*, Part I

Between the prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, and this final publication in the *Canada Gazette*, Part II, the total estimated costs have been adjusted from \$6.3 million to \$5.4 million. This is as a result of the following changes that have been made to the analysis:

- At prepublication, due to a lack of data on shipments, the total weight of shipments in kilograms was used as a proxy for the number of shipments. Based on recently available data, this has been shown to be a substantial overestimation, with the average kilogram per shipment around 716. Given this, as well as updated weight data by air carriers from the Electronic Collection of Air Transportation Statistics (ECATS), the estimated shipments data has been updated.
- The price year of the analysis has been updated from 2021 to 2023.
- Based on updated data, an additional five air carriers have been included.
- Based on prepublication comments and further discussions with stakeholders, the industry cost associated with initial setup has been increased to account for evaluation and testing.
- Based on prepublication comments and further discussions with stakeholders, industry costs paid to third-party data service providers for initial onboarding and per-transmission fees have been added.
- At prepublication, based on limited data and developing the analysis during the uncertainty of the COVID-19 pandemic, it was decided to use a constant level of cargo per year with no growth included. Based on updated data and more certainty regarding the aviation sector, an average growth rate of cargo from 2010 to 2023 was calculated (3.22%) and is used to forecast cargo over the analytical time frame.
- Based on prepublication comments and further discussion with stakeholders, a transitional period has been added between the publication of the amendments in the *Canada Gazette*, Part II, and the coming-into-force date to allow stakeholders more time to comply.
- The rates of RFI and RFS have been updated using the most recent data available.

## Modifications apportées à l'analyse coûts-avantages présentée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Entre la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et la publication finale dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, les coûts estimatifs totaux ont été rajustés, passant de 6,3 millions de dollars à 5,4 millions de dollars. Ce rajustement est le résultat des modifications suivantes qui ont été apportées à l'analyse :

- Lors de la publication préalable, en raison d'un manque de données sur les expéditions, le poids total des expéditions en kilogrammes a été utilisé comme approximation du nombre d'expéditions. Selon les données récemment disponibles, il s'est avéré qu'il s'agissait d'une surestimation substantielle, le kilogramme moyen par envoi étant d'environ 716. Compte tenu de ces données, ainsi que des données sur le poids mises à jour par les transporteurs aériens à partir de la Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA), les données sur les expéditions estimées ont été mises à jour.
- L'année de prix de l'analyse a été mise à jour de 2021 à 2023.
- À la lumière des données mises à jour, cinq transporteurs aériens supplémentaires ont été inclus.
- À la lumière des commentaires formulés à la suite de la publication préalable et d'autres discussions avec les intervenants, le coût de l'industrie associé à la configuration initiale a été augmenté pour tenir compte de l'évaluation et des essais.
- À la lumière des commentaires formulés à la suite de la publication préalable et des discussions plus approfondies avec les intervenants, les coûts de l'industrie payés aux fournisseurs de services de données tiers pour l'intégration initiale et les frais par transmission ont été ajoutés.
- Au moment de la publication préalable, selon les données limitées et l'élaboration de l'analyse pendant l'incertitude de la pandémie de COVID-19, il a été décidé d'utiliser un niveau constant de fret par an, sans inclure de croissance. À la lumière de données actualisées et d'une plus grande certitude concernant le secteur de l'aviation, un taux de croissance moyen du fret de 2010 à 2023 a été calculé (3,22 %) et est utilisé pour prévoir le fret sur la période d'analyse.
- À la lumière des commentaires formulés à la suite de la publication préalable et d'autres discussions avec les intervenants, une période de transition a été ajoutée entre la publication des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada* et leur date d'entrée en vigueur afin de donner aux intervenants plus de temps pour s'y conformer.
- Les taux de demande de renseignements et de demande de contrôle ont été mis à jour à l'aide des données disponibles les plus récentes.

## Analytical framework

The costs and benefits for the amendments have been assessed in accordance with the *TBS Policy on Cost-Benefit Analysis* by comparing the baseline scenario against the regulatory scenario. These impacts are analyzed over a 10-year analytical time frame, beginning in the year of final publication in the *Canada Gazette, Part II* (2024), and ending in 2033. Years of the analytical time frame denoted throughout this analysis are 12-month periods starting on the month and day that the amendments are registered. Values provided throughout the “Benefits and costs” section, unless otherwise noted, are in 2023 dollars and expressed in present value using a 2024 base year and a 7% discount rate. Values within the text and tables may occasionally not add up due to rounding.

## Baseline and regulatory scenarios

The baseline scenario represents what is projected to occur throughout the analytical time frame without the amendments. In this scenario, it is anticipated that the current PACT pilot project would cease to continue if TC does not formalize it through regulations. Without the amendments, air carriers have indicated that they would not continue their participation.

The regulatory scenario represents the scenario in which the amendments are made, and affected stakeholders must comply with them. For the purpose of the cost-benefit analysis, the primary aspect of this scenario is that all air carriers transporting cargo into Canada will be required to submit the necessary information to TC prior to loading beginning on April 1, 2025. This will apply to any Canadian or foreign air carriers transporting cargo into Canada and will be fulfilled either by the air carrier directly or by a third-party service provider. For the Government, full-time employees will be required to fulfill the administration and analysis functions. In addition, administration and maintenance of the IT system will occur in the regulatory scenario.

In order to implement the amendments, TC will need to put in place an upgraded IT system prior to the final publication of the amendments in the *Canada Gazette, Part II*. These resources and their associated costs will be incurred prior to the start of the analytical time frame and, therefore, for the purpose of this analysis, the costs associated with the IT system are considered sunk. This is described in more detail in the “Government costs” section below.

## Affected industry stakeholders

All air carriers transporting cargo into Canadian airspace will be required to abide by the amendments and will need

## Cadre d'analyse

Les coûts et les avantages des modifications en conformité avec la *Politique sur l'analyse coûts-avantages* du SCT ont été évalués en comparant le scénario de référence avec le scénario réglementaire. Les répercussions sont analysées sur une période de 10 ans commençant l'année de la publication finale dans la Partie II de la *Gazette du Canada* (2024) et se terminant en 2033. Les années de la période d'analyse indiquées dans la présente analyse sont des périodes de 12 mois à compter du mois et du jour de l'enregistrement des modifications. À moins d'indication contraire, les valeurs fournies dans la section « Avantages et coûts » sont exprimées en dollars de 2023 et en valeur actualisée en utilisant 2024 comme année de référence et un taux d'actualisation de 7 %. Les valeurs du texte et des tableaux peuvent parfois ne pas correspondre en raison de valeurs arrondies.

## Scénario de référence et scénario réglementaire

Le scénario de référence représente ce qui est prévisible sur la période d'analyse sans les modifications. Dans ce scénario, le projet pilote de CFAPC actuel devrait être interrompu si TC ne l'officialise pas dans la réglementation. Sans les modifications, les transporteurs aériens ont fait savoir qu'ils mettraient fin à leur participation.

Le scénario réglementaire est le scénario dans lequel les modifications sont prises et les intervenants touchés doivent s'y conformer. Aux fins de l'analyse coûts-avantages, le principal aspect de ce scénario est que tous les transporteurs aériens qui transportent du fret à destination du Canada seront obligés de soumettre tous les renseignements requis à TC avant le chargement à compter du 1<sup>er</sup> avril 2025. Cette règle s'appliquera à tout transporteur aérien canadien ou étranger qui transporte du fret au Canada et elle sera exécutée soit par le transporteur aérien directement, soit par l'intermédiaire d'un fournisseur de services tiers. Du côté du gouvernement, des employés à temps plein seront requis pour remplir les fonctions d'administration et d'analyse. De plus, dans le scénario réglementaire, le système informatique exige de l'administration et de la maintenance.

Afin de mettre en œuvre les modifications, TC devra mettre en place un système informatique amélioré avant la publication finale des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Ces ressources et leurs frais connexes seront engagés avant le début de la période d'analyse et, par conséquent, aux fins de la présente analyse, les coûts associés au système informatique sont considérés comme irrécupérables. Ce scénario est décrit plus en détail dans la section « Coûts pour le gouvernement » ci-dessous.

## Intervenants de l'industrie touchés

Tous les transporteurs aériens transportant du fret dans l'espace aérien canadien seront obligés de se conformer

to provide the requested data to TC prior to the cargo being loaded on the aircraft. Based on historical data, there have been 141 air carriers transporting cargo into Canada since 2010, of which approximately 25 air carriers are based in Canada and the remaining 116 are foreign air carriers. While it is anticipated that foreign air carriers will incur costs, for the purposes of the cost-benefit analysis, they do not have standing within Canada and, therefore, the costs to such air carriers are not counted in the analysis. The air carriers are made up of scheduled passenger service providers, cargo-only service providers, as well as charter service providers. Historically, approximately half of all cargo that has been transported by air travelled on passenger flights.

It is not anticipated that there will be any impact on competitiveness for any affected air carriers, as the minor cost impacts incurred will be relative to the air operator's quantity of cargo transported. Further, all air carriers offering cargo transportation into Canada will be impacted so no imbalance will be created, and the costs will not be significant enough to push consumers to other forms of cargo transportation.

Freight forwarders or other third-party service providers will also be impacted by the amendments on occasion, as they will be permitted to submit cargo information on behalf of air carriers. Fees paid by air carriers to third-party service providers are detailed throughout the industry costs section.

## Costs

The total incremental costs associated with the amendments are estimated to be \$5.4 million, with \$4.5 million that will be carried by TC, and the remaining \$0.9 million carried by air carriers. The costs are outlined in more detail below.

### Government costs

#### Labour costs

Within the analytical time frame, the Government will carry ongoing incremental costs associated with the administration of the PACT program and analysis of the data received. In total, the amendments will result in estimated present value labour costs of \$3.77 million over the 10-year period of analysis.

While there is currently a team working on the PACT program within TC, the amendments will require continued funding for these full-time employees (FTEs) throughout the analytical time frame. Four of the employees (those under the Programme Administration [PM] group classification) will be responsible for the analysis of the

aux modifications et devront fournir les données demandées à TC avant le chargement du fret dans l'aéronef. Selon les données historiques, 141 transporteurs aériens ont transporté du fret à destination du Canada depuis 2010, dont environ 25 transporteurs aériens canadiens et 116 transporteurs aériens étrangers. Même s'il est prévu que les transporteurs aériens étrangers engagent des dépenses, aux fins de l'analyse coûts-avantages, ils n'ont pas de statut du Canada et, par conséquent, leurs coûts ne sont pas pris en compte dans l'analyse. Les transporteurs aériens comprennent les fournisseurs de services passagers réguliers, les fournisseurs de services tout cargo et les fournisseurs de services de nolisement. Historiquement, environ la moitié de toutes les marchandises transportées par voie aérienne l'ont été sur des vols de passagers.

Aucune incidence n'est prévue sur la compétitivité des transporteurs aériens touchés, car les répercussions mineures sur les coûts seront proportionnelles à la quantité de fret qu'ils transportent. De plus, tous les transporteurs aériens qui fournissent des services de transport de fret au Canada seront touchés, donc il n'y aura pas de déséquilibre et les coûts ne seront pas assez élevés pour inciter les consommateurs à opter pour d'autres moyens de transport du fret.

Les transitaires ou d'autres fournisseurs de services tiers seront également touchés par les modifications à l'occasion, puisqu'ils seront autorisés à soumettre des renseignements sur le fret au nom des transporteurs aériens. Les frais payés par les transporteurs aériens aux fournisseurs de services tiers sont détaillés dans la section sur les coûts pour l'industrie.

## Coûts

Les coûts supplémentaires totaux associés aux modifications sont estimés à 5,4 millions de dollars, dont 4,5 millions de dollars seront assumés par TC et 0,9 million de dollars restants, par les transporteurs aériens. Les coûts sont décrits plus en détail ci-dessous.

### Coûts pour le gouvernement

#### Coûts de la main-d'œuvre

Sur la période d'analyse, le gouvernement engagera des dépenses supplémentaires courantes associées à l'administration du programme de CFAPC et à l'analyse des données reçues. Au total, les modifications généreront des coûts de main-d'œuvre d'une valeur actualisée estimés à 3,77 millions de dollars sur la période d'analyse de 10 ans.

Même si une équipe travaille actuellement sur le programme de CFAPC au sein de TC, les modifications exigeront un financement continu pour ces employés à temps plein tout au long de la période d'analyse. Quatre des employés (qui appartiennent à la classification du groupe Administration des programmes [PM]) seront

associated data received, including the live targeting function. While TC will be receiving a higher volume of data in comparison to the pilot project, it is anticipated that these four employees will be able to continue fulfilling these duties due to the introduction of the upgraded IT system and the increase in automation as part of the data screening process. When the data is transmitted to TC, these employees will be reviewing the output to determine if any cargo needs to be flagged for additional information or re-screening. There will be an employee (EC-05) required in the first two years of the analytical time frame to provide public outreach, manage the administration of the data program, and provide any additional support where required. The numbers of FTEs and their respective classification by year are provided in the following table.

responsables de l'analyse des données reçues, y compris la fonction de ciblage en direct. TC recevra un volume de données plus important que dans le cadre du projet pilote, mais il est prévu que ces quatre employés pourront continuer à remplir ces fonctions grâce à l'introduction du système de TI amélioré et à l'augmentation de l'automatisation dans le cadre du processus de vérification des données. Lorsque les données seront transmises à TC, ces employés examineront les extrants pour déterminer si le fret doit être signalé pour un nouveau contrôle ou une demande de renseignements supplémentaires. Un employé (EC-05) sera requis au cours des deux premières années de la période d'analyse pour diffuser de l'information au public, gérer l'administration du programme de données et fournir du soutien supplémentaire, au besoin. Le nombre d'employés à temps plein et leur classification respective par année sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

**Table 1: Number of full-time employees and their job classification by year**

Job classification	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
PM-04	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
PM-05	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
EC-05	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0

**Tableau 1 : Nombre d'employés à temps plein et leur classification d'emploi par année**

Classification d'emploi	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
PM-04	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
PM-05	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
EC-05	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0

The compensation by job classification is provided in the following table.

La rémunération par classification d'emploi est indiquée dans le tableau ci-dessous.

**Table 2: Compensation by job classification**

Job classification	Annual salary <sup>a</sup>	Salary and overhead (30%)
PM-04	\$85,187	\$110,743
PM-05	\$101,750	\$132,275
EC-05	\$110,646	\$143,840

<sup>a</sup> Highest current step used, adjusted to 2023 dollars.

**Tableau 2 : Rémunération par classification d'emploi**

Classification d'emploi	Salaire annuel <sup>a</sup>	Salaire et coûts indirects (30 %)
PM-04	85 187 \$	110 743 \$
PM-05	101 750 \$	132 275 \$
EC-05	110 646 \$	143 840 \$

<sup>a</sup> Échelon actuel le plus élevé, rajusté en dollars de 2023.

#### IT setup and maintenance

The Government will also incur estimated costs of \$2.52 million prior to the final publication of the amendments in the *Canada Gazette*, Part II, associated with the setup of the necessary data infrastructure. These are capital costs to develop the system and accompanying technology that will enhance the ability of TC to identify risks.

#### Configuration et maintenance des systèmes de TI

Le gouvernement engagera aussi des dépenses estimées à 2,52 millions de dollars, avant la publication finale des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, pour la configuration de l'infrastructure de données nécessaires. Il s'agit de coûts en immobilisations associés à la conception du système et à la technologie connexe.

Given that they occur prior to the analytical time frame, these costs are considered sunk and are not included in the analysis.

It is anticipated that, throughout the analytical time frame, TC will also carry ongoing costs to do with maintenance of the IT system as well as cloud services. While there remains some uncertainty about the cloud capacity and maintenance required, it is estimated based on internal current spending and potential growth that these incremental costs will be roughly \$100,000 on average per year. Therefore, over the analytical time frame, the total cost to TC associated with maintenance of the IT systems and cloud services will be \$0.75 million.

#### Other government costs

Minimal incremental enforcement costs are anticipated as a result of the amendments as the implementation will provide valuable real-time data to TC about potential non-compliance. This efficient gathering of information will allow existing security resources, including the renewed FTEs described above, to review and enforce the amendments. There will be some incremental costs to deliver training to these existing security resources on the new AMPs; however, these are expected to be minimal and were not monetized.

TC will also assume some costs associated with the publication of additional resources and stakeholder outreach. However, these activities would be taking place prior to the final publication of the amendments in the *Canada Gazette*, Part II, and, therefore, their costs are excluded from the analysis.

#### Industry costs

As all the air carriers impacted by the amendments are already collecting and storing the data being requested, the incremental costs for the Canadian-based air carriers will be associated with setting up the process with which to share this data either directly or through the use of a third-party service provider, transmitting the data to TC, and the effort associated with responding to requests for additional information or re-screening. The total cost to the industry is expected to be \$0.89 million over the analytical time frame.

As noted at the beginning of this section in the summary of changes since prepublication, in the absence of data regarding the total numbers of shipments, the total weight (in kilograms [kg]) shipped by Canadian air carriers was used as a proxy for that input in that analysis. This value is now based on the total weight of shipments from the Electronic Collection of Air Transportation Statistics (ECATS) and divided by a 2023 sample of the average weight per shipment from TC's PACT program (716.4 kg per shipment). This has led to a substantial

qui amélioreront la capacité de TC de repérer les risques. Puisqu'ils sont engendrés avant la période d'analyse, ces coûts sont considérés comme irrécupérables et ne sont pas inclus dans l'analyse.

Il est prévu que TC engagera également des dépenses tout au long de la période d'analyse pour la maintenance du système de TI et pour des services infonuagiques. La capacité infonuagique et le niveau de maintenance requis ne sont pas encore connus avec certitude, mais d'après les dépenses internes actuelles et la croissance potentielle, ces coûts supplémentaires sont estimés à environ 100 000 \$ par année en moyenne. Par conséquent, sur la période d'analyse, le coût total de la maintenance des systèmes de TI et des services infonuagiques sera de 0,75 million de dollars pour TC.

#### Autres coûts pour le gouvernement

Des coûts supplémentaires minimes associés aux modifications sont prévus, car la mise en œuvre apportera de précieuses données en temps réel à TC au sujet des possibles cas de non-conformité. La collecte efficace de renseignements permettra aux ressources de sûreté existantes, y compris les employés à temps plein renouvelés décrits ci-dessus, d'examiner et d'appliquer les modifications. Il y aura des coûts supplémentaires pour former ces ressources de sûreté existantes sur les nouvelles SAP, mais ils devraient être faibles et n'ont pas été monétisés.

TC assumera également certains coûts associés à la publication de ressources supplémentaires et à la sensibilisation des intervenants. Toutefois, ces activités auraient lieu avant la publication finale des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, et leurs coûts sont donc exclus de l'analyse.

#### Coûts pour l'industrie

Comme tous les transporteurs aériens touchés par les modifications recueillent et conservent déjà les données demandées, les coûts supplémentaires pour les transporteurs aériens canadiens seront associés à la configuration du processus d'échange de ces données, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un fournisseur de services tiers, en transmettant les données à TC, et aux efforts de réponse aux demandes de renseignements supplémentaires ou d'un nouveau contrôle. Il est prévu que le coût total pour l'industrie s'élèvera à 0,89 million de dollars sur la période d'analyse.

Comme cela est indiqué au début de la présente section dans le résumé des modifications depuis la publication préalable, en l'absence de données concernant le nombre total d'expéditions, le poids total (en kilogrammes [kg]) expédié par les transporteurs aériens canadiens a été utilisé comme approximation des données dans cette analyse. Cette valeur est maintenant fondée sur le poids total des expéditions de la Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) et divisée par un échantillon de 2023 du poids moyen par expédition du programme

decrease in the estimated number of shipments (initially 1.2 billion, now 4.4 million) over the analytical time frame. Over 10 years of historical data and using the described methodology, Canadian-based air carriers are estimated to have transported an annual average of 360 000 cargo shipments into Canada.<sup>1</sup> Historically, an increasing trend was observed in the weight of cargo being transported, with an average annual growth rate of 3.22%. This figure was used to forecast the cargo shipments by air carrier, which are estimated to rise from roughly 395 000 annually to 526 000 annually over the analytical time frame.

#### Initial internal setup costs

Internal setup costs are assumed to occur within the six months following the final publication of the amendments in the *Canada Gazette*, Part II. A meeting between representatives from TC and both an air manager and a senior IT employee from the air operator will take place to establish the process required to transmit data to TC, and the steps that will have to be undertaken by the air operator to set up the web-based system. It is estimated that this meeting will be 30 minutes in duration. Four hours will then be required for an IT employee to develop a way to transmit the in-scope data either to the PACT program or to get set up with their third-party service provider. When this process has been followed in the past, there has been a varying level of additional back and forth following this four-hour setup, ranging from less than one hour to six hours over the following days. An additional 10 hours of IT employee time is estimated relating to evaluation and testing within the six months following the final publication of the amendments in the *Canada Gazette*, Part II. Given this varying level of engagement, and to ensure that the costs are not underestimated, the analysis assumes 20 total hours of IT employee time.

With estimated hourly wages, including 25% overhead of \$73.94 for the air manager, \$71.34 for the senior IT employee, and \$58.01 for the IT employee, it is estimated that this time would result in costs of \$1,233 per air carrier. It is assumed that the air carriers that are currently compliant under the pilot project would not incur initial setup costs, as they will already have their systems set up for automatic transmission. There are 15 Canadian air carriers that are not part of the pilot project and that TC projects to transport cargo into Canada during the analytical time frame. The total estimated internal setup costs to air carriers will therefore be \$18,491.

<sup>1</sup> This represents 62% of all air cargo shipments that have come into Canada over that time frame, with carriers based outside Canada representing the other 38%.

de CFAPC de TC (716,4 kg par expédition). Cela a entraîné une diminution substantielle du nombre estimé d'expéditions (initialement 1,2 milliard, maintenant 4,4 millions) au cours de la période d'analyse. Au cours d'une décennie de données historiques et à l'aide de la méthodologie décrite, les transporteurs aériens canadiens ont transporté en moyenne chaque année 360 000 expéditions de fret à destination du Canada<sup>1</sup>. Historiquement, une tendance à la hausse a été observée dans le poids du fret transporté, avec un taux de croissance annuel moyen de 3,22 %. Ce chiffre a été utilisé pour prévoir les expéditions de fret par transporteur aérien, qui devraient passer d'environ 395 000 par année à 526 000 par année au cours de la période d'analyse.

#### Coûts initiaux de mise en place interne

Les coûts de mise en place interne devraient survenir dans les six mois suivant la publication finale des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Une rencontre entre les représentants de TC, un gestionnaire des services aériens et un cadre supérieur de la TI du transporteur aérien sera organisée afin d'établir le processus requis pour transmettre les données à TC et la procédure que devra suivre le transporteur aérien pour configurer le système sur le Web. Cette rencontre sera d'une trentaine de minutes. Quatre heures seront ensuite nécessaires à un employé de la TI pour trouver une façon de transmettre les données à portée soit au programme de CFAPC soit à la configuration avec son fournisseur de services tiers. Ce processus a déjà été suivi dans le passé, et après les quatre heures de configuration initiales, des démarches supplémentaires d'une durée variable (de moins d'une heure à six heures) ont été nécessaires au cours des jours suivants. Dix heures supplémentaires sont estimées nécessaires aux employés de la TI pour l'évaluation et les essais dans les six mois suivant la publication finale des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Comme le temps requis peut varier, et pour garantir que les coûts ne sont pas sous-estimés, l'analyse suppose en tout 20 heures de travail pour un employé de la TI.

Avec des taux horaires de 73,94 \$ pour le gestionnaire des services aériens, de 71,34 \$ pour le cadre supérieur de la TI et de 58,01 \$ pour l'employé de la TI, y compris des coûts indirects de 25 %, ce temps est estimé représenter des coûts de 1 233 \$ par transporteur aérien. Il est à supposer que les transporteurs aériens qui sont actuellement en situation de conformité dans le projet pilote n'engageraient pas de frais de configuration, étant donné que leurs systèmes seront déjà configurés pour la transmission automatique. Selon TC, sur la période d'analyse, 15 transporteurs aériens canadiens qui ne participent pas au projet pilote devraient transporter du fret à destination du Canada. Les coûts totaux associés à la configuration

<sup>1</sup> Cela représente 62 % de toutes les expéditions de fret aérien qui sont arrivées au Canada au cours de cette période, les transporteurs situés à l'extérieur du Canada représentant les 38 % restants.

### Fees paid to third-party service providers

The web-based system was designed in a flexible fashion to use the data in the form it is already in and does not require a specific paid software. However, it is understood that some air carriers may opt to employ a third-party service provider who will send the information on their behalf. To ensure industry costs are not underestimated, it is assumed for the purpose of the analysis that all Canadian air carriers in-scope will opt for this method. As a result, it is assumed that all Canadian air carriers that did not participate in the PACT pilot would incur some initial onboarding costs. Additionally, all Canadian air carriers are assumed to incur a minor cost for each transmission sent to TC.

It is anticipated that air carriers who opt to use a third-party service provider will incur a one-time initial onboarding cost of \$15,000. This estimate is based on stakeholder input and feedback and is estimated to be incurred by the 15 Canadian air carriers that were not part of the PACT pilot project. It is assumed that air carriers who participated in the PACT pilot are already set up and therefore, will not incur this initial cost. Given that this cost will be incurred during the first year of the analytical time frame, the total present value cost to air carriers for this onboarding cost is estimated to be \$0.23 million.

While initial setup costs are only estimated for air carriers who were not part of the PACT pilot program, individual transmission costs are included for all Canadian air carriers in the scope of the amendments. Drawing on consultation with TC subject matter experts, stakeholder feedback, and past regulations,<sup>2</sup> it is estimated that each transmission will result in a cost of 10 cents to the air carrier. Air carriers will need to send one to two transmissions per shipment on average. The analysis assumes two transmissions per shipment. Given this information and the forecasted cargo detailed above, the total present value cost to air carriers associated with individual data transmission charges is expected to be \$0.64 million over the analytical time frame.

<sup>2</sup> Transmission costs for third-party service providers are laid out in Table 2 of the RIAS for *Regulations Amending the Secure Air Travel Regulations and the Designated Provisions Regulations* (SOR/2019-325).

interne pour les transporteurs aériens seront donc de 18 491 \$.

### Frais payés à des fournisseurs de services tiers

Le système sur le Web a été conçu de manière souple pour utiliser les données sous la forme qu'elles ont déjà et ne nécessite pas de logiciel payant particulier. Toutefois, il est entendu que certains transporteurs aériens peuvent choisir d'employer un fournisseur de services tiers qui enverra les renseignements en leur nom. Pour s'assurer que les coûts de l'industrie ne sont pas sous-estimés, il est à supposer, aux fins de l'analyse, que tous les transporteurs aériens canadiens visés par l'analyse opteront pour cette méthode. Par conséquent, tous les transporteurs aériens canadiens qui n'ont pas participé au projet pilote du CFAPC devraient engager des coûts d'intégration initiaux. De plus, il est à supposer que tous les transporteurs aériens canadiens assument des coûts mineurs pour chaque transmission envoyée à TC.

Les transporteurs aériens qui choisissent de faire appel à un fournisseur de services tiers devraient engager des frais d'intégration initiaux ponctuels de 15 000 \$. Cette estimation est fondée sur les commentaires des intervenants et elle sera engagée par les 15 transporteurs aériens canadiens qui n'ont pas participé au projet pilote du CFAPC. Il est à supposer que les transporteurs aériens qui ont participé au projet pilote du CFAPC sont déjà en place et qu'ils n'auront donc pas à assumer ce coût initial. Étant donné que ces coûts seront engagés au cours de la première année de la période d'analyse, le coût total en valeur actualisée pour les transporteurs aériens est estimé à 0,23 million de dollars.

Bien que les coûts initiaux de mise en place ne soient estimés que pour les transporteurs aériens qui n'ont pas participé au programme pilote du CFAPC, les coûts de transmission individuels sont inclus pour tous les transporteurs aériens canadiens dans le cadre des modifications. À la lumière des consultations menées auprès d'experts en la matière de TC, des commentaires des intervenants et de la réglementation antérieure<sup>2</sup>, chaque transmission est estimée entraîner un coût de 10 cents pour le transporteur aérien. Les transporteurs aériens devront envoyer en moyenne une à deux transmissions par expédition. L'analyse suppose deux transmissions par expédition. Compte tenu de cette information et des prévisions de fret décrites ci-dessus, le coût total en valeur actualisée pour les transporteurs aériens, associé aux frais de transmission de données individuelles, devrait être de 0,64 million de dollars au cours de la période d'analyse.

<sup>2</sup> Les coûts de transmission pour les fournisseurs de services tiers sont présentés dans le tableau 2 du REIR pour le *Règlement modifiant le Règlement sur la sûreté des déplacements aériens et le Règlement sur les textes désignés* (DORS/2019-325).

### Requests for information or screening

Air carriers will also assume costs associated with responding to TC's RFIs and/or RFSs. While the air carriers that took part in the pilot project already completed these requests, because the baseline scenario assumes the dissolution of the pilot project, incremental costs are included for those air carriers.

The historical rates of RFIs are roughly one in every 2 971 shipments, while roughly one in every 342 000 shipments results in an RFS from TC. Should these rates remain consistent into the analytical time frame with the upgraded IT system in place, it is projected that TC would submit roughly 147 RFIs and 1.3 RFSs to Canadian-based air carriers on average per year. Depending on the complexity of the request, the industry effort to respond would commonly range between 3 and 15 minutes, and likely be fulfilled by an airport security manager or air cargo specialist employed by the air operator. For the purpose of the analysis, average fulfillment times of 6.5 minutes for RFIs and 10 minutes for RFSs are used. These times were estimated in consultation with TC subject matter experts. Further, the estimated hourly wage of the fulfilling employee is \$55.73. There could also be times when a third party that is using the cargo transportation services of an impacted air operator, such as a freight forwarder, would be contacted to provide further information upon receipt of an RFI and/or RFS; however, based on TC subject matter expertise, these indirect impacts are expected to be minimal. It should also be noted that no incremental training costs are anticipated for the air carriers' security employees who are already familiar with these processes, as other jurisdictions (the United States, the European Union, etc.) have implemented similar requirements in recent years. Therefore, the total cost associated with RFIs or RFSs is estimated to be \$6,551 over the 10-year period of analysis.

Should TC use the data to identify a risk and issue a DNL notice for the identified piece of cargo, it would need to be set aside and not loaded onto the aircraft. This would result in impacts to the air carrier as well as the cargo shippers and/or receivers. However, historical data shows TC has never issued a DNL notice upon receiving cargo information from air carriers. Therefore, while a DNL notice would result in incremental costs, the number of future DNL notices and their associated costs cannot reasonably be forecasted.

### Demandes de renseignements ou de contrôle

Les transporteurs aériens devront également engager des frais pour répondre aux demandes de renseignements ou de contrôle de TC. Même si les transporteurs aériens qui ont participé au projet pilote ont déjà répondu à ces demandes, comme le scénario de référence suppose l'interruption du projet pilote, des coûts supplémentaires sont inclus pour ces transporteurs aériens.

Le ratio historique de demandes de renseignements est de plus ou moins une demande pour 2 971 expéditions, tandis que TC demande le contrôle d'environ une expédition sur 342 000. Si ces ratios demeuraient constants sur la période d'analyse une fois le système de TI mis à niveau, il est prévu que TC enverrait en moyenne chaque année quelque 147 demandes de renseignements et 1,3 demande de contrôle aux transporteurs aériens canadiens. Selon la complexité de la demande, la réponse prendrait généralement de 3 à 15 minutes et serait probablement prise en charge par un chef de la sûreté aérienne ou un spécialiste du fret aérien employé par le transporteur aérien. Aux fins de l'analyse, les demandes de renseignements et les demandes de contrôle nécessitent des temps de réponse moyens de 6,5 minutes et 10 minutes, respectivement. Ces délais ont été estimés en consultation avec les experts en la matière de TC. De plus, le salaire horaire de l'employé affecté à cette tâche est estimé à 55,73 \$. Il pourrait y avoir des cas dans lesquels une tierce partie qui utilise les services de transport de fret d'un transporteur aérien, tel qu'un transitaire, serait contactée pour fournir des renseignements supplémentaires à la réception d'une demande de renseignements ou de contrôle. Toutefois, selon les experts en la matière de TC, ces coûts indirects devraient être minimes. Il faut également souligner qu'il ne devrait pas y avoir de dépenses de formation supplémentaires pour les employés de sûreté des transporteurs aériens qui connaissent déjà ces procédures, car d'autres administrations (les États-Unis, l'Union européenne, etc.) ont déjà adopté des exigences similaires au cours des dernières années. Par conséquent, les coûts totaux associés aux demandes de renseignements ou de contrôle sont estimés à 6 551 dollars sur la période d'analyse de 10 ans.

Si TC utilisait les données pour repérer un risque et imposer un avis « Ne pas charger » pour la pièce de fret désignée, celle-ci serait mise de côté et ne serait pas chargée dans l'aéronef. Cela aurait une incidence sur le transporteur aérien et sur les expéditeurs ou les destinataires de fret. Toutefois, les données historiques montrent que TC n'a jamais imposé d'avis « Ne pas charger » après avoir reçu des renseignements relatifs au fret de transporteurs aériens. Par conséquent, un avis « Ne pas charger » entraînerait des coûts supplémentaires, mais le nombre de futurs avis « Ne pas charger » et les coûts s'y rattachant ne peuvent être prévus de manière raisonnable.

## Benefits

The amendments will add another valuable layer of security to the air transportation sector, ensuring that all air cargo has been risk-assessed prior to entering Canadian airspace, in comparison to the baseline scenario, absent the amendments, where cargo would not be assessed by Canadian authorities until it lands on Canadian soil.

There exists a baseline level of security risk to the air transportation sector, absent the amendments, with the detonation of explosive devices hidden inside cargo shipments representing the most catastrophic of potential incidents. To provide context, an example of these types of incidents is Pan Am Flight 103 from London to New York in 1988, on which a bomb hidden inside a cassette player, located in the cargo area of the aircraft, detonated. This resulted in a total of 270 fatalities. If an incident of similar magnitude were to occur in the Canadian context, when considering the value of statistical life, it could represent monetized human consequences totalling \$2.47 billion.<sup>2</sup> In addition to the societal cost of the human lives lost, such an incident and those like it can carry significant costs related to non-fatal injuries, search and rescue services, other emergency services, property damage, disruption of air traffic, accident investigations, the long-term pain and suffering of family and friends of the victims, and damage to the reputation of the air operator.

By introducing these requirements, TC will be able to screen all cargo on incoming aircraft earlier in the transportation process, allowing for the removal of any potentially high-risk shipments before the aircraft takes off. This added layer of security will help to reduce that baseline level of security risk and, in turn, decrease the likelihood that a catastrophic event, such as the one described above, could occur in the future.

As there is a lack of historical incidents, the baseline risk level cannot be quantified and projected over the analytical time frame. Further, the potential effectiveness of the amendments in incrementally reducing that risk is also uncertain. These data would be needed to perform the calculations required to report concrete monetized expected benefits. These data would also be needed to

<sup>2</sup> The Value of Statistical Life (VSL) represents the aggregate across individuals, over an exposed population, of each one's willingness to pay estimates for a small reduction in mortality risk. The 2007 VSL of \$6.5 million, as described in section 4.8 of *Canada's Cost-Benefit Analysis Guide for Regulatory Proposals*, would be \$9.16 million when inflated ( $157.1/111.5 = 1.41$ ) using the consumer price index (Statistics Canada Table 18-10-0005-01). This value, when multiplied by 270, equals \$2.47 billion.

## Avantages

Les modifications ajouteront une précieuse couche de sûreté dans le domaine du transport aérien, garantissant que tout le fret aérien est évalué en fonction des risques avant d'entrer dans l'espace aérien canadien. En revanche, dans le scénario de référence, sans les modifications, le fret ne serait évalué par les autorités canadiennes qu'à son arrivée en sol canadien.

En l'absence des modifications, il existe un niveau de risque pour la sûreté de référence dans le domaine du transport aérien, la détonation d'un engin explosif caché dans une expédition de fret représentant l'incident potentiel le plus catastrophique. Pour citer un exemple de ce type d'incidents, il y a le vol 103 Londres–New York de Pan Am en 1988, à bord duquel une bombe cachée dans un lecteur de cassette dans la soute de fret a explosé. Un total de 270 personnes sont décédées. Si un incident d'une ampleur similaire devait se produire dans le contexte canadien, compte tenu de la valeur d'une vie statistique, ceci pourrait représenter des conséquences humaines monétaires de 2,47 milliards de dollars<sup>2</sup>. Outre les coûts sociétaux des pertes de vies humaines, un tel incident et les autres incidents de cette nature peuvent engendrer des coûts considérables associés aux blessures non mortelles, aux services de recherche et sauvetage, aux autres services d'urgence, aux dommages matériels, à la perturbation du trafic aérien, aux enquêtes sur l'accident, à la douleur et à la souffrance à long terme des familles et des amis des victimes, et aux dommages à la réputation du transporteur aérien.

Grâce à l'adoption de ces exigences, TC sera en mesure de contrôler tout le fret à bord des aéronefs à destination du Canada plus tôt dans le processus de transport, et les expéditions à risque potentiellement élevé pourraient être retirées avant le décollage. Cette couche de sûreté supplémentaire aidera à abaisser ce niveau de risque pour la sûreté de référence, ce qui réduira la probabilité qu'un événement catastrophique comme celui décrit ci-dessus se produise à l'avenir.

Comme les incidents passés sont peu nombreux, le niveau de risque de référence ne peut être quantifié et projeté sur la période d'analyse. De plus, l'efficacité potentielle des modifications visant à réduire ce risque est incertaine. Ces données seraient nécessaires afin d'effectuer les calculs requis pour annoncer des avantages attendus monétisés concrets. Ces données seraient également nécessaires

<sup>2</sup> La valeur d'une vie statistique (VVS) représente l'ensemble des individus, sur une population exposée, de la volonté de chacun de payer pour voir une petite réduction du risque de mortalité. La VVS de 6,5 millions de dollars en 2007, telle qu'elle est décrite à la section 4.8 du *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation*, serait de 9,16 millions de dollars une fois augmentée ( $157,1/111,5 = 1,41$ ) à l'aide de l'indice des prix à la consommation (tableau 18-10-0005-01 de Statistique Canada). Cette valeur, multipliée par 270, est égale à 2,47 milliards de dollars.

perform a breakeven analysis that examines the level of risk reduction required for the amendments to have benefits that are equal to or greater than the costs.

Given the data scarcity issues, and the great variability and uncertainty around the likelihood and the potential consequences of an avoided incident in the future, the benefits associated with the amendments have mostly been described qualitatively. The amendments nonetheless represent a meaningful step to making the air sector more secure. Given the potentially very high costs that would be avoided by preventing a single incident, TC believes that the benefits of the amendments will outweigh the costs.

#### Cost-benefit statement

Number of years: 10 (2024–2033)  
Base year for costing: 2023  
Present value base year: 2024  
Discount rate: 7%

pour effectuer une analyse du seuil de rentabilité qui examine le niveau de réduction des risques requis pour que les modifications aient des avantages égaux ou supérieurs aux coûts.

Compte tenu des problèmes de rareté des données, et de la grande variabilité et incertitude entourant la probabilité et les conséquences potentielles d'un incident évité à l'avenir, les avantages associés à ces modifications ont surtout été décrits de manière qualitative. Les modifications constituent néanmoins une étape importante pour renforcer la sûreté du secteur aérien. Étant donné les coûts potentiellement très élevés qui seraient évités par la prévention d'un seul incident, TC estime que les avantages des modifications l'emporteront sur les coûts.

#### Énoncé des coûts et avantages

Nombre d'années : 10 (2024–2033)  
Année de référence pour l'établissement des coûts : 2023  
Année de base de la valeur actualisée : 2024  
Taux d'actualisation : 7 %

**Table 3: Monetized costs\***

Impacted stakeholders	Description of costs	2024	2026	2033	Total (present value)	Annualized value
Government	Administration and analysis	\$608,344	\$405,716	\$252,660	\$3,769,127	\$536,639
Government	IT maintenance	\$100,000	\$87,344	\$54,393	\$751,523	\$107,000
Government	<b>Total government costs</b>	<b>\$708,344</b>	<b>\$493,060</b>	<b>\$307,053</b>	<b>\$4,520,650</b>	<b>\$643,639</b>
Industry	Initial setup	\$18,491	0	0	\$18,491	\$2,633
Industry	Third-party onboarding	\$225,000	0	0	\$225,000	\$32,035
Industry	Third-party transmission	\$39,507	\$73,529	\$57,164	\$636,149	\$90,573
Industry	Requests for information and/or screening	\$406	\$757	\$589	\$6,551	\$933
Industry	<b>Total industry costs</b>	<b>\$283,405</b>	<b>\$74,286</b>	<b>\$57,752</b>	<b>\$886,191</b>	<b>\$126,174</b>
All stakeholders	<b>Total costs</b>	<b>\$991,749</b>	<b>\$567,346</b>	<b>\$364,805</b>	<b>\$5,406,840</b>	<b>\$769,813</b>

\* Columns represent 12-month periods beginning in the identifying year. Totals may not add up due to rounding.

**Tableau 3 : Coûts monétaires\***

Intervenants touchés	Description des coûts	2024	2026	2033	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Gouvernement	Administration et analyse	608 344 \$	405 716 \$	252 660 \$	3 769 127 \$	536 639 \$
Gouvernement	Maintenance TI	100 000 \$	87 344 \$	54 393 \$	751 523 \$	107 000 \$
Gouvernement	<b>Coûts totaux pour le gouvernement</b>	<b>708 344 \$</b>	<b>493 060 \$</b>	<b>307 053 \$</b>	<b>4 520 650 \$</b>	<b>643 639 \$</b>
Industrie	Configuration initiale	18 491 \$	0	0	18 491 \$	2 633 \$
Industrie	Intégration des tiers	225 000 \$	0	0	225 000 \$	32 035 \$

Intervenants touchés	Description des coûts	2024	2026	2033	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Industrie	Transmission des tiers	39 507 \$	73 529 \$	57 164 \$	636 149 \$	90 573 \$
Industrie	Demandes de renseignements ou de contrôle	406 \$	757 \$	589 \$	6 551 \$	933 \$
Industrie	<b>Coûts totaux pour l'industrie</b>	<b>283 405 \$</b>	<b>74 286 \$</b>	<b>57 752 \$</b>	<b>886 191 \$</b>	<b>126 174 \$</b>
<b>Tous les intervenants</b>	<b>Coûts totaux</b>	<b>991 749 \$</b>	<b>567 346 \$</b>	<b>364 805 \$</b>	<b>5 406 840 \$</b>	<b>769 813 \$</b>

\* Les colonnes représentent des périodes de 12 mois commençant au cours de l'année d'identification. Les totaux ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

### Qualitative benefits

- An additional layer of security in the air transportation sector, ensuring air cargo has been risk-assessed prior to entering Canadian airspace.
- Increased confidence in the air transportation sector from the general public as well as the air carriers.

### Qualitative costs

- Additional costs to air carriers and shippers in the event a DNL notice is issued.

### Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the amendments will impact small businesses. Of the Canadian air carriers that will be expected to carry costs associated with the amendments, six are likely considered small businesses under the lens. These six air carriers will only account for 0.013% of the cargo expected to be impacted; the other air carriers are considered medium or large businesses, accounting for the remaining 99.987%. The total estimated present value costs to small businesses over the 10-year period of analysis will be \$86,704, which translates to \$14,451 per small business. This will be equivalent to an annualized per business cost of \$2,057.

These cost estimates represent a substantial increase in comparison to the analysis that was completed for the republication of these amendments in the *Canada Gazette*, Part I, from \$3,079 to \$86,704. Primarily, this increase is due to the setup costs (\$15,000 per business) that may be incurred by air carriers who opt to use a third-party service provider. Small businesses with lower levels of cargo transported may opt not to employ a third-party service provider and instead send their data directly to TC, which would decrease most of their total costs incurred. Additionally, among other smaller changes, an additional stakeholder has been deemed a small business and the

### Avantages qualitatifs

- Une couche de sûreté supplémentaire dans le secteur du transport aérien qui garantit que le fret aérien est évalué en fonction des risques avant d'entrer dans l'espace aérien canadien.
- Une confiance accrue du grand public, ainsi que des transporteurs aériens, dans le secteur du transport aérien.

### Coûts qualitatifs

- Coûts supplémentaires pour les transporteurs aériens et les expéditeurs en cas d'émission d'un avis « Ne pas charger ».

### Lentille des petites entreprises

Une analyse de la lentille des petites entreprises a permis de conclure que les modifications auront une incidence sur ces dernières. Parmi les transporteurs aériens canadiens qui devront probablement engager des dépenses associées aux modifications, six sont considérés comme de petites entreprises selon la lentille. Ces six transporteurs aériens ne représenteront que 0,013 % du fret qui devrait être touché; les autres transporteurs aériens sont considérés comme de moyennes ou de grandes entreprises et représentent les 99,987 % restants. La valeur actualisée totale des coûts pour les petites entreprises sur la période d'analyse de 10 ans sera donc de 86 704 \$, soit 14 451 \$ par petite entreprise. Cela équivaudra à un coût annuel par entreprise de 2 057 \$.

Ces estimations de coûts représentent une augmentation substantielle (qui est passée de 3 079 \$ à 86 704 \$) par rapport à l'analyse qui a été effectuée pour la publication préalable de ces modifications dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Cette augmentation est principalement attribuable aux coûts de mise en place (15 000 \$ par entreprise) qui peuvent être engagés par les transporteurs aériens qui choisissent de faire appel à un fournisseur de services tiers. Les petites entreprises dont les niveaux de fret transporté sont inférieurs peuvent choisir de ne pas faire appel à un fournisseur de services tiers et d'envoyer plutôt leurs données directement à TC, ce qui réduirait

price year of the analysis has been updated from 2021 to 2023.

No flexible options were explored for small businesses, as the amendments concern the security of aircraft and small air carriers are considered just as vulnerable as larger carriers.

#### *One-for-one rule*

The one-for-one rule does not apply, as no incremental changes in administrative burden on business are anticipated and no regulatory titles are being repealed or introduced.

The information provided to TC by stakeholders is not used for compliance and enforcement, but rather to assess risks and take appropriate actions directly supporting the safety and security of Canadians. Therefore, these activities do not meet the definition of administrative burden as defined in the *Red Tape Reduction Act*.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

The amendments are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum. However, the amendments are consistent with the PLACI initiatives of Canada's international partners. In developing the amendments, Canada worked alongside partner countries, including the United States, the United Kingdom and the European Union, to harmonize its PLACI initiative. The United States' ACAS program came into force in 2018; the United Kingdom Predict pilot project was implemented in 2023; and the European Union's Import Control System 2 was implemented in three releases between 2021 and 2023.

TC helped to establish the *Joint WCO-ICAO Guiding Principles for PLACI* under the auspices of the ICAO and WCO Joint Working Group on Advance Cargo Information, comprising international organizations, like-minded nations and industry partners. These principles are reflected in the PACT program and have influenced the development of PLACI regimes in other countries. Canada has already begun to seek opportunities to coordinate PLACI assessments with its international partners. Under Agile Nations, Canada began a joint targeting pilot project with the United Kingdom, which was meant to determine how the two countries could share risk assessments of cargo transiting between them to eliminate mitigation measures. While this work was paused in August 2023, Canada continues to engage its international counterparts at PLACI events, namely, the PLACI Compliance Requirements Sessions hosted by the IATA.

la plupart de leurs coûts totaux engagés. De plus, parmi d'autres changements mineurs, un intervenant supplémentaire a été considéré comme une petite entreprise et l'année de prix de l'analyse a été mise à jour de 2021 à 2023.

Aucune option flexible n'a été examinée pour les petites entreprises, car les modifications concernent la sûreté des aéronefs et les petits transporteurs aériens sont jugés tout aussi vulnérables que les grands transporteurs.

#### *Règle du « un pour un »*

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car aucun changement supplémentaire au fardeau administratif des entreprises n'est prévu et aucun titre réglementaire n'est abrogé ou introduit.

L'information fournie à TC par les intervenants n'est pas utilisée pour assurer la conformité et faire appliquer la loi, mais plutôt pour évaluer les risques et prendre des mesures appropriées qui améliorent la sécurité et la sûreté des Canadiens. Par conséquent, ces activités ne correspondent pas à la définition du fardeau administratif établie dans la *Loi sur la réduction de la paperasse*.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

Les modifications ne sont pas liées à un plan de travail ou à un engagement pris dans le cadre d'un forum officiel de coopération en matière de réglementation. Toutefois, les modifications sont conformes aux initiatives de RPCF-AC des partenaires internationaux du Canada. Lors de l'élaboration des modifications, le Canada a collaboré avec d'autres pays, dont les États-Unis, le Royaume-Uni et l'Union européenne, pour harmoniser son initiative de RPCF-AC. Le programme de contrôle avancé du fret aérien des États-Unis est entré en vigueur en 2018, le projet pilote Predict du Royaume-Uni a été lancé en 2023, et le système de contrôle des importations 2 de l'Union européenne a été introduit en trois versions entre 2021 et 2023.

TC a aidé à établir les *Principes directeurs communs entre l'OMD et l'OACI pour les RPCF-AC* sous la direction du Groupe de travail mixte sur les renseignements préalables concernant le fret de l'OMD-OACI, composé d'organismes internationaux, de pays aux vues similaires et de partenaires de l'industrie. Ces principes sont reflétés dans le programme de CFAPC et ont influencé l'élaboration des régimes de RPCF-AC d'autres pays. Le Canada a déjà commencé à chercher des possibilités de coordonner les évaluations des RPCF-AC avec ses partenaires internationaux. En tant que membre des Nations agiles, le Canada a lancé un projet pilote de ciblage conjoint avec le Royaume-Uni afin de déterminer comment les deux pays pouvaient échanger les évaluations des risques associés au fret transporté entre eux afin d'éliminer les mesures d'atténuation. Bien que ce travail ait été interrompu en août 2023, le Canada continue de mobiliser ses homologues

TC does not see any major gaps in alignment with any of Canada's key trading partners. Canada is aligned with its partners on the eight pieces of cargo information, the departure information, and the approach to mitigation (RFIs, RFSS, DNL notices). Canada is also aligned with its partners on the requirement for air carriers to receive a message confirming receipt of the cargo information.

### *Effects on the environment*

In accordance with the *Cabinet Directive on Strategic Environmental and Economic Assessment*, and the TC Policy Statement on Strategic Environmental Assessment (2013), the strategic environmental assessment (SEA) process was followed for the regulatory proposal and a Sustainable Transportation Assessment was completed. No important environmental effects are anticipated as a result of the amendments. The assessment took into account potential effects to the environmental goals and targets of the Federal Sustainable Development Strategy (FSDS).

### *Gender-based analysis plus*

The amendments are not expected to have different impacts on the basis of identity factors such as gender, race, ethnicity, religion, age, and ability status. The air cargo data captured as part of the PACT program does not record gender or other intersectional identity data. The goal of the PACT program is to ensure that air cargo data is reported by all air carriers transporting cargo on flights to Canada irrespective of their place of origin. All Canadians are expected to benefit from enhanced security in the aviation transportation system and the supply chain.

### **Implementation, compliance and enforcement, and service standards**

#### *Implementation*

The amendments will come into force on April 1, 2025. Stakeholders, particularly air carriers, are already familiar with PLACI programs and with existing data reporting requirements under the PACT pilot project.

internationaux lors des événements de RPCF-AC, à savoir les séances sur les exigences de conformité des RPCF-AC organisées par l'IATA.

TC ne voit pas de lacunes importantes dans l'harmonisation avec les principaux partenaires commerciaux du Canada. Le Canada s'est aligné sur ses partenaires quant aux huit éléments d'information sur le fret, aux éléments d'information de départ et à l'approche d'atténuation (demandes de contrôle, demandes de renseignements, avis « Ne pas charger »). Il s'est également aligné sur ses partenaires en ce qui concerne l'obligation pour les transporteurs aériens de recevoir un message confirmant la réception des renseignements relatifs au fret.

### *Effets sur l'environnement*

En conformité avec la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale et économique stratégique* et avec l'Énoncé de politique sur l'évaluation environnementale stratégique de TC (2013), le processus d'évaluation environnementale stratégique a été suivi pour préparer la proposition réglementaire, et une évaluation du transport durable a été réalisée. Aucun effet environnemental important n'est prévu par suite de ces modifications. L'évaluation a tenu compte des incidences possibles sur les cibles et les objectifs environnementaux énoncés dans la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD).

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Les modifications ne devraient pas avoir d'effets différents selon les facteurs d'identité tels que le sexe, la race, l'origine ethnique, la religion, l'âge et les capacités physiques. Les données sur le fret aérien enregistrées dans le cadre du programme de CFAPC ne contiennent ni données sur le sexe ni données identitaires intersectionnelles. Le but du programme de CFAPC est de faire en sorte que les données sur le fret aérien soient communiquées par tous les transporteurs aériens qui transportent du fret à bord de vols à destination du Canada, quel que soit leur point d'origine. Tous les Canadiens devraient bénéficier du renforcement de la sûreté dans le système de transport aérien et dans la chaîne d'approvisionnement.

### **Mise en œuvre, conformité et application, et normes de service**

#### *Mise en œuvre*

Les modifications entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2025. Les intervenants, tout particulièrement les transporteurs aériens, connaissent déjà bien les programmes de RPCF-AC et les exigences actuelles de communications de données grâce au projet pilote de CFAPC.

To support the implementation of the amendments, TC has published additional resources and conducted outreach activities with stakeholders, as follows:

- Providing updates on timelines and resources to air carriers, as well as information on new reporting obligations, through the [PACT website](#);
- Developing a [Technical Implementation Guide](#), published in February 2024, to assist air carriers with compliance;
- Developing a frequently asked questions resource on the new reporting obligations, published in July 2024 and available on the [PACT website](#);
- Hosting virtual information sessions, between January 30 and February 1, 2024, on operational protocols for registration, testing and compliance with the PACT program with a question and answer period. These sessions were attended by over 436 participants, including air carriers, freight forwarders, and software providers. On February 20, 2024, PACT held a similar session with the Canadian International Freight Forwarders Association (CIFFA) to present an overview and give them an opportunity to provide additional feedback;
- Attending industry conferences and workshops, including delivering a presentation on May 14, 2024, and May 15, 2024, at the PLACI Compliance Requirements Session hosted by the IATA and the United Arab Emirates' Federal Authority for Identity, Citizenship, Customs and Port Security, which was attended by 300 delegates from around the globe (air carriers, freight forwarders, service providers, cargo handlers, and regulators); and
- Over the course of onboarding, providing regular opportunities for open dialogue with air carriers, freight forwarders, service providers, and cargo handlers via email and virtual meetings to ensure technical and regulatory requirements were understood.

The PACT program will be supported by several complementary and overlapping IT systems, designed to enable program continuity in the event of one or multiple outages. Alerts for system errors and outages will be constantly monitored and addressed as they emerge. TC has developed a business continuity plan that details applicable processes in the event of a systems outage or other technical issues. Air carriers will be notified via email of any technical issues that affect TC's ability to meet its service standards as soon as the impact is confirmed. In addition, air carriers will be expected to notify TC of outages that affect their ability to meet the regulatory requirements.

Pour appuyer la mise en œuvre des modifications, TC a publié des ressources supplémentaires et mené des activités de sensibilisation auprès des intervenants, comme suit :

- Mises à jour sur les délais et les ressources aux transporteurs aériens, ainsi que des renseignements sur les nouvelles obligations de déclaration, par l'intermédiaire du [site Web du CFAPC](#);
- Élaboration d'un [Guide de mise en œuvre technique](#), publié en février 2024, pour aider les transporteurs aériens à se conformer;
- Élaboration d'une foire aux questions sur les nouvelles obligations de déclaration, publiée en juillet 2024 et disponible sur le [site Web du CFAPC](#);
- Tenue de séances d'information virtuelles, entre le 30 janvier et le 1<sup>er</sup> février 2024, sur les protocoles opérationnels d'inscription, de test et de conformité au programme de CFAPC avec une période de questions et réponses. Plus de 436 participants ont assisté à ces séances, dont des transporteurs aériens, des transitaires et des fournisseurs de logiciels. Le 20 février 2024, le CFAPC a tenu une séance similaire avec l'Association des transitaires internationaux canadiens (ATIC) afin de lui présenter un aperçu et de lui donner l'occasion de fournir des commentaires supplémentaires;
- Participation à des conférences et à des ateliers de l'industrie, y compris une présentation les 14 et 15 mai 2024 lors de la séance sur les exigences de conformité aux RPCF-AC organisée par l'IATA et la United Arab Emirates' Federal Authority for Identity, Citizenship, Customs and Port Security, à laquelle ont participé 300 délégués du monde entier (transporteurs aériens, transitaires, fournisseurs de services, manutentionnaires de fret et organismes de réglementation);
- Au cours de l'intégration, offre régulière d'occasions de dialogue ouvert avec les transporteurs aériens, les transitaires, les fournisseurs de services et les manutentionnaires de fret par courrier électronique et lors de réunions virtuelles pour s'assurer que les exigences techniques et réglementaires sont comprises.

Le programme de CFAPC sera soutenu par plusieurs systèmes de TI complémentaires et se chevauchant, conçus pour permettre la continuité du programme en cas d'une ou de plusieurs pannes. Les alertes concernant les erreurs et les pannes de système seront constamment surveillées et traitées au fur et à mesure qu'elles apparaissent. TC a élaboré un plan de continuité des activités qui décrit en détail les processus applicables en cas de panne de systèmes ou d'autres problèmes techniques. Les transporteurs aériens seront avisés par courriel de tout problème technique qui nuit à la capacité de TC de respecter ses normes de service dès que les répercussions seront confirmées. De plus, les transporteurs aériens devront informer TC des pannes qui nuisent à leur capacité de respecter les exigences réglementaires.

Access to any data submitted by carriers will require a TC device and login credentials, with access determined by one's role and group, which will be monitored to maintain security. Three local copies and three regional copies of the system data will be made to ensure information in the system is backed up. The PACT program will continue to follow strict Government of Canada procedures and guidelines related to digital policy. The PACT program will control, manage, and monitor data access while ensuring the confidentiality and availability of the information where needed.

Records of information submitted in accordance with the PACT program will be retained for no more than a two-year period, unless a risk mitigation action results in the positive identification of a threat item within the cargo shipment. In that instance, the record and information will be stored and retained in accordance with departmental policies and regulations regarding protected and classified materials. With regard to air carriers, the amendments do not introduce any records retention period requirements.

The IT system will make use of advanced analytics, powered by AI, in order to conduct an initial risk assessment of the cargo information. If the system detects something of concern, a TC official will receive a notification of the issue. The TC official will then need to decide whether it is appropriate to issue an RFI, RFS or, in a worst-case scenario, a DNL notice. All such decisions will be taken by a human operator. Given the use of AI, TC will adhere to the requirements of the *Directive on Automated Decision-Making*, which aims to ensure automated decisions made by federal government departments comply with procedural fairness and due process requirements. Further to the Directive, TC has completed an Algorithmic Impact Assessment, with the final results published on the [Open Government Portal](#) in February 2024, in accordance with the *Directive on Automated Decision-Making*.

Though the CBSA uses many of the same data elements as part of its eManifest program, this information is not required to be submitted prior to the cargo being loaded. TC and the CBSA continue to work together on identifying areas of overlap and opportunities to reduce redundancies. The feasibility of a single window approach to data submission across all modes is being discussed and is one area of focus of TC's National Supply Chain Office. Stakeholders will be provided updates on the progress of these discussions at existing consultative committees (e.g. the CBSA's Border Commercial Consultative Committee and TC's Advisory Group on Aviation Security) and via a TC-PACT bulletin to those identified as Primary Cargo

L'accès aux données soumises par les transporteurs nécessitera un dispositif de TC et des identifiants de connexion, l'accès étant déterminé par le rôle et le groupe de l'utilisateur, qui seront contrôlés pour maintenir la sûreté. Trois copies locales et trois copies régionales du système de données seront faites pour assurer la sauvegarde des renseignements dans le système. Le programme de CFAPC continuera de suivre les procédures et les directives strictes du gouvernement du Canada en matière de politique numérique. Le programme de CFAPC contrôlera, gèrera et surveillera l'accès aux données tout en assurant la confidentialité et la disponibilité de l'information lorsque nécessaire.

Les dossiers d'information soumis conformément au programme de CFAPC seront conservés pendant une période maximale de deux ans, à moins qu'une mesure d'atténuation des risques n'entraîne l'identification positive d'un article dangereux dans l'expédition de fret. Dans ce cas, le dossier et l'information seront stockés et conservés conformément aux politiques et règlements ministériels concernant les matériaux protégés et classifiés. En ce qui concerne les transporteurs aériens, les modifications n'imposent pas de nouvelles exigences en matière de période de conservation des documents.

Le système de TI fera appel à des analyses avancées, alimentées par l'intelligence artificielle, afin d'effectuer une première évaluation des risques des renseignements relatifs au fret. Si le système détecte un élément préoccupant, un fonctionnaire de TC en sera informé. Il décidera alors s'il convient d'envoyer une demande de renseignements, une demande de contrôle ou, dans le pire des cas, un avis « Ne pas charger ». Toutes ces décisions seront prises par un opérateur humain. Étant donné l'utilisation de l'intelligence artificielle, TC se conformera aux exigences de la *Directive sur la prise de décisions automatisée*, qui vise à garantir que les décisions automatisées prises par les ministères du gouvernement fédéral sont conformes aux exigences d'équité procédurale et d'application régulière de la loi. En plus de la Directive, TC a réalisé une Évaluation d'incidence algorithmique, dont les résultats finaux ont été publiés sur le [Portail du gouvernement ouvert](#) en février 2024, conformément à la *Directive sur la prise de décisions automatisée*.

Bien que l'ASFC utilise plusieurs des mêmes éléments de données dans le cadre du Programme de Manifeste électronique, il n'est pas nécessaire de soumettre les renseignements avant le chargement du fret. TC et l'ASFC continuent de travailler ensemble pour cerner les domaines de chevauchement et les possibilités de réduire les redondances. La faisabilité d'une approche à guichet unique pour la soumission des données dans tous les modes de transport fait l'objet de discussions et constitue l'un des domaines d'intérêt du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement de TC. Les intervenants seront informés de l'avancement de ces discussions par les comités consultatifs existants (par exemple le Comité consultatif

Security Contacts upon registration. Relevant updates will be provided on the [PACT website](#).

### *Compliance and enforcement*

TC's goal is to create a fair and equitable compliance and enforcement environment that allows the regulated community to take corrective actions. The enforcement of the amendments will be achieved through the compliance and enforcement regime set out in the *Aeronautics Act* and the *Canada Transportation Act*, including the addition of corresponding designated provisions in Schedule 4 to the CASR 2012 in order to have the authority to issue AMPs.

The enforcement response by TC would be tailored to achieve both compliance and deterrence. AMPs would generally be imposed only where less drastic enforcement tools (e.g. verbal counselling, warning letters) cannot achieve that objective. In accordance with TC departmental enforcement standards, the amount of the AMP is determined using several factors, such as whether the violation was carried out by an individual or a corporation, the seriousness of the violation, and the circumstances of the violation.

Failure to screen the cargo when directed by TC, failure to establish control of the cargo and remove any threat to aviation security if detected, and transporting cargo that must not be transported according to the CASR 2012 are provisions punishable by an AMP of up to \$25,000. Failure to provide advance cargo information, advance cargo information updates, additional information following requests, screening information, flight information, or the name and contact information of a designated contact person are provisions punishable by an AMP of up to \$10,000. Repeated or significant non-compliance may lead to the suspension or revocation of an air carrier's Canadian aviation document, which would restrict their ability to operate flights in Canadian airspace.

Payment of AMPs must be made within 30 days of receiving the notice of violation by means of credit card, certified cheque or money order made payable to the Receiver General for Canada. If the penalty associated with the violation is not paid, it becomes a debt due to His Majesty.

Parties subject to an AMP who believe that the AMP was issued incorrectly can apply to the Transportation Appeal

sur les activités commerciales à la frontière de l'ASFC et Le Groupe consultatif sur la sûreté aérienne de TC) et par l'intermédiaire d'un bulletin de CFAPC-TC à l'intention des personnes désignées comme personnes-ressources principales en matière de sûreté du fret au moment de l'inscription. Des mises à jour pertinentes seront fournies sur le [site Web du CFAPC](#).

### *Conformité et application*

Le but de TC est de créer un environnement de conformité et d'application juste et équitable qui permet à la collectivité réglementée de prendre des mesures correctives. L'application des modifications sera réalisée par le régime de conformité et d'application établi dans la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur les transports au Canada*, y compris l'adjonction de textes désignés correspondants à l'annexe 4 du RCSA 2012 afin d'avoir le pouvoir d'imposer des SAP.

L'intervention de TC en matière d'application de la loi serait adaptée de manière à assurer à la fois la conformité et la dissuasion. En général, des SAP ne seraient imposés que lorsque des outils d'application de la loi moins draconiens (par exemple des consultations verbales, des lettres d'avertissement) ne permettent pas d'atteindre cet objectif. Conformément aux normes ministérielles d'application de la loi de TC, le montant d'une SAP est déterminé en fonction de plusieurs facteurs, par exemple si la violation a été commise par une personne ou par une entreprise, la gravité de la violation et les circonstances de la violation.

L'omission de contrôler du fret lorsque TC l'ordonne, l'omission d'assurer la surveillance du fret et d'éliminer le danger à la sûreté aérienne, le cas échéant, et le transport de fret qui ne doit pas être transporté conformément au RCSA 2012 sont des dispositions passibles d'une SAP pouvant atteindre 25 000 \$. L'omission de fournir des renseignements préalables relatifs au fret, des mises à jour des renseignements préalables relatifs au fret, des renseignements supplémentaires à la suite de demandes, des renseignements sur les contrôles, des renseignements sur les vols ou les nom et coordonnées de la personne-ressource désignée sont des violations passibles d'une SAP pouvant atteindre 10 000 \$. Des cas de non-conformité répétés ou graves peuvent donner lieu à la suspension ou à la révocation du document d'aviation canadien d'un transporteur aérien, ce qui limiterait sa capacité à exploiter des vols dans l'espace aérien canadien.

Le paiement des SAP doit être effectué dans les 30 jours suivant la réception de l'avis d'infraction au moyen d'une carte de crédit, d'un chèque certifié ou d'un mandat de banque libellé à l'ordre du receveur général du Canada. Si la sanction associée à l'infraction n'est pas payée, celle-ci devient une créance de Sa Majesté.

Les parties qui font l'objet d'une SAP et qui estiment que la SAP a été imposée à tort peuvent déposer une demande

Tribunal of Canada (TATC) to have the penalty reviewed. The TATC is an independent, administrative, quasi-judicial body, established in 2003 pursuant to the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, which provides a recourse mechanism for administrative actions by the Minister of Transport. This body is less formal than a judicial court and cases can be presented without legal representation. Often, the TATC is able to accommodate a case proceeding more quickly than a judicial court, and usually at significantly less cost to the applicant. Parties can request an appeal of a TATC decision before the Federal Court of Canada.

### Service standards

The PACT program has aligned itself with the service standards set out in the internationally accepted Joint WCO-ICAO Guiding Principles for PLACI. Based on the results from the PACT pilot project, approximately 99% of cargo shipments are assessed as low risk, for which a confirmation of receipt would be generated by the system within seconds. For shipments that require further scrutiny, the carrier will receive an RFI or an RFS. RFIs are sent as soon as possible to allow the air carrier to respond as early as feasible before loading. As part of an RFI, TC will seek information that is relevant to assessing the security risk of the shipment, such as a Consignment Security Declaration and/or a packing list; whereas an RFS will request a screening record in accordance with a security measure. Additional information about the process for RFI, RFS, and DNL processes can be found in TC's [Technical Implementation Guide](#), which has been shared with stakeholders.

Service standards related to the timing of RFIs and RFSs will be set in relation to the systems' development and communicated to industry through the [Technical Implementation Guide](#) posted on the PACT website in advance of the coming into force of the amendments.

Stakeholders who have questions or concerns related to a decision to request additional information, to request a screening, or to issue a DNL notice are encouraged to communicate those questions or concerns to the TC official who issued the request or notice.

de révision de la sanction auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC). Le TATC est un organisme indépendant, administratif et quasi judiciaire, créé en 2003 en vertu de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, qui offre un mécanisme de recours contre les mesures administratives prises par le ministre des Transports. Cet organe est moins formel qu'un tribunal judiciaire et les affaires peuvent être présentées sans représentation juridique. Souvent, le TATC est en mesure d'instruire une affaire plus rapidement qu'un tribunal judiciaire, et généralement à un coût nettement inférieur pour le demandeur. Les parties peuvent interjeter appel d'une décision du TATC devant la Cour fédérale du Canada.

### Normes de service

Le programme de CFAPC s'harmonise avec les normes de services énoncées dans les Principes directeurs communs pour les RPCF-AC établis par l'OMD-OACI, acceptés à l'échelle internationale. D'après les résultats du projet pilote de CFAPC, environ 99 % des expéditions de fret sont jugées à faible risque, pour lesquelles une confirmation de réception est générée par le système en quelques secondes. Pour les expéditions qui nécessitent un examen plus approfondi, le transporteur recevra une demande de renseignements ou une demande de contrôle. Les demandes de renseignements sont envoyées dès que possible pour que le transporteur aérien puisse y répondre dès que possible avant le chargement. Dans le cadre d'une demande de renseignements, TC cherchera à obtenir des renseignements pertinents pour évaluer le risque pour la sûreté de l'expédition, comme une déclaration relative à la sûreté de l'expédition ou un bordereau de marchandises; tandis qu'une demande de contrôle exigera un registre de contrôle conformément à une mesure de sûreté. Des renseignements supplémentaires sur le processus relatif aux demandes de renseignements et aux demandes de contrôle ainsi qu'aux avis « Ne pas charger » se trouvent dans le [Guide de mise en œuvre technique](#) de TC, qui a été transmis aux intervenants.

Les normes de service concernant les délais de réponse aux demandes de renseignements et aux demandes de contrôle seront établies parallèlement à la conception des systèmes et communiquées à l'industrie par l'intermédiaire du [Guide de mise en œuvre technique](#) affiché sur le site Web du CFAPC avant l'entrée en vigueur des modifications.

Les intervenants qui ont des questions ou des préoccupations à la suite d'une décision prise par un fonctionnaire de TC de demander des renseignements supplémentaires, de demander un contrôle ou d'imposer un avis « Ne pas charger » sont encouragés à communiquer ces questions ou préoccupations au fonctionnaire qui a envoyé la demande ou l'avis en question.

**Contact**

Executive Director  
Program Development  
Aviation Security  
Transport Canada  
330 Sparks Street, Place de Ville, Tower C, 13th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0W8  
Email: [aircargosecurity-suretedufretaerien.tc@tc.gc.ca](mailto:aircargosecurity-suretedufretaerien.tc@tc.gc.ca)

**Personne-ressource**

Directeur exécutif  
Élaboration de programmes  
Sûreté aérienne  
Transports Canada  
330, rue Sparks, Place de Ville, tour C, 13<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0W8  
Courriel : [aircargosecurity-suretedufretaerien.tc@tc.gc.ca](mailto:aircargosecurity-suretedufretaerien.tc@tc.gc.ca)

Registration  
SOR/2024-204 October 11, 2024

Enregistrement  
DORS/2024-204 Le 11 octobre 2024

CRIMINAL CODE

CODE CRIMINEL

**Regulations Amending the Regulations  
Establishing a List of Entities**

**Règlement modifiant le Règlement  
établissant une liste d'entités**

(Published as an [Extra](#) on October 15, 2024)

(Publié en [édition spéciale](#) le 15 octobre 2024)

## Registration

SI/2024-48 October 23, 2024

## WEIGHTS AND MEASURES ACT

The Minister of Industry establishes the annexed *Specifications Relating to Timber Dimension Measuring Devices* under sections 13<sup>a</sup> and 27<sup>b</sup> of the *Weights and Measures Regulations*<sup>c</sup>.

Ottawa, March 19, 2024

François-Philippe Champagne  
Minister of Industry

## Specifications Relating to Timber Dimension Measuring Devices

### Definitions

#### Definitions

1 The following definitions apply in these Specifications.

**auxiliary equipment** means equipment that is connected to, or used in conjunction with, a timber dimension measuring device. (*matériel auxiliaire*)

**default temperature range** means, in respect of a timber dimension measuring device, a temperature range of -10°C to +40°C. (*plage de températures par défaut*)

**diameter** means, in respect of a log, its theoretical diameter, in centimetres or metres, calculated by measuring its actual circumference and dividing that value by pi ( $\pi$ ). (*diamètre*)

**disturbance** means a phenomenon or event — such as a short time power reduction or an electrostatic discharge, electrical burst or electromagnetic or electrostatic field — to which a timber dimension measuring device may be exposed and the characteristics of which are inconsistent with the operating parameters of the device. (*perturbation*)

**indicator** means a digital device that is an integral part of, or is connected to, a measuring element and that displays measurement registrations. (*indicateur*)

**influence factor** means a phenomenon or event to which a timber dimension measuring device or any of its auxiliary equipment may be exposed and that may affect the performance of the device. (*facteur d'influence*)

<sup>a</sup> SOR/2005-297, s. 3

<sup>b</sup> SOR/93-234

<sup>c</sup> C.R.C., c. 1605; SOR/2017-198, s. 1

## Enregistrement

TR/2024-48 Le 23 octobre 2024

## LOI SUR LES POIDS ET MESURES

En vertu des articles 13<sup>a</sup> et 27<sup>b</sup> du *Règlement sur les poids et mesures*<sup>c</sup>, le ministre de l'Industrie établit les *Normes applicables aux appareils de mesure des dimensions du bois*, ci-après.

Ottawa, le 19 mars 2024

Le ministre de l'Industrie  
François-Philippe Champagne

## Normes applicables aux appareils de mesure des dimensions du bois

### Définitions

#### Définitions

1 Les définitions qui suivent s'appliquent aux présentes normes.

**appareil de mesure des dimensions du bois** Appareil de mesure servant à mesurer la longueur et le diamètre des billes. (*timber dimension measuring device*)

**diamètre** S'agissant d'une bille, diamètre théorique, exprimé en centimètres ou en mètres, qui correspond au quotient de sa circonférence réelle divisé par pi ( $\pi$ ). (*diameter*)

**échelon** ou **d** Valeur, exprimée en unités de longueur, de la différence entre les valeurs correspondant à deux indications consécutives de tout axe de mesure d'un appareil de mesure des dimensions du bois. (*interval* or *d*)

**élément mesureur** Ensemble des parties d'un appareil de mesure des dimensions du bois — autre que l'indicateur — qui génère la mesure d'une bille. (*measuring element*)

**enregistrement d'une mesure** Représentation affichée, imprimée ou enregistrée des renseignements relatifs à la mesure d'une bille par un appareil de mesure des dimensions du bois, notamment la dimension mesurée, la valeur de mesure et l'unité de mesure. (*measurement registration*)

**état prêt** L'état d'un appareil de mesure des dimensions du bois qui est prêt à effectuer une mesure. (*ready condition*)

<sup>a</sup> DORS/2005-297, art. 3

<sup>b</sup> DORS/93-234

<sup>c</sup> C.R.C., ch. 1605; DORS/2017-198, art. 1

**interval** or **d** means the value, expressed in units of length, of the difference between two consecutively indicated values for any axis of measurement of a timber dimension measuring device. (*échelon* ou *d*)

**length** means, in respect of a log, the maximum distance of a straight line, in centimetres or metres, that

(a) is measured as closely as possible along the longitudinal axis of the log; and

(b) is between two planes that are perpendicular to that axis and located at each end of the log. (*longueur*)

**measurement registration** means a displayed, printed or recorded representation of the measurement information for a log that has been measured by a timber dimension measuring device, including the dimension measured, the measurement value and the unit of measurement. (*enregistrement d'une mesure*)

**measuring element** means the parts of a timber dimension measuring device, other than the indicator, that together produce the measurement of a log. (*élément mesureur*)

**metrological function** means a function of a timber dimension measuring device that is necessary for the measurement process and that may affect measurement registrations or the validity of transactions, including the sensing of the measured object, the transmission, processing, storage, correction or adjustment of measurement signals or values and the display or printing of measurement values. (*fonction métrologique*)

**ready condition** means, in respect of a timber dimension measuring device, the condition in which it is ready to take a measurement. (*état prêt*)

**timber dimension measuring device** means a measuring machine that measures the length and diameter of logs. (*appareil de mesure des dimensions du bois*)

## General

### Specifications prevail

**2** In the event of a conflict between these Specifications and an instruction issued by the manufacturer or importer, these Specifications prevail to the extent of the conflict.

**facteur d'influence** Phénomène ou événement auquel peut être exposé un appareil de mesure des dimensions du bois ou l'un de ses matériaux auxiliaires et qui peut avoir une incidence sur le fonctionnement de l'appareil. (*influence factor*)

**fonction métrologique** Fonction d'un appareil de mesure des dimensions du bois qui est nécessaire au mesurage et qui peut avoir une incidence sur des enregistrements d'une mesure ou sur la validité des transactions, notamment celle consistant à capter l'objet mesuré, à transmettre, traiter, mettre en mémoire, corriger ou rajuster les signaux ou les valeurs de mesure ainsi qu'à afficher ou imprimer ces dernières. (*metrological function*)

**indicateur** Appareil numérique qui fait partie intégrante d'un élément mesureur — ou qui y est relié — et qui affiche des enregistrements d'une mesure. (*indicator*)

**longueur** S'agissant d'une bille, la distance maximale, en centimètres ou en mètres, d'une ligne droite qui :

a) d'une part, est mesurée aussi près que possible le long de l'axe longitudinal de la bille;

b) d'une autre part, est entre deux plans perpendiculaires à cet axe et situés à chacune des extrémités de celle-ci. (*length*)

**matériel auxiliaire** Matériel qui est raccordé à un appareil de mesure des dimensions du bois ou qui est utilisé avec celui-ci. (*auxiliary equipment*)

**perturbation** Phénomène ou événement — notamment une réduction de courte durée de l'alimentation ou une décharge électrostatique, une salve électrique ou un champ électromagnétique ou électrostatique — auquel peut être exposé un appareil de mesure des dimensions du bois et dont les caractéristiques sont incompatibles avec les paramètres de fonctionnement de l'appareil. (*disturbance*)

**plage de températures par défaut** S'agissant d'un appareil de mesure des dimensions du bois, plage de températures variant de -10 °C à +40 °C. (*default temperature range*)

## Disposition générale

### Dispositions incompatibles

**2** Les dispositions des présentes normes l'emportent sur toute instruction incompatible du fabricant ou de l'importateur.

## Performance

### Limits of error

**3** The acceptance limits of error and the in-service limits of error that apply to a timber dimension measuring device are  $\pm 1$  d for the axis and measuring range in use.

### Influence factors

**4** A timber dimension measuring device must perform within the applicable limits of error referred to in section 3 when, under controlled conditions, the device is tested while it is exposed to an influence factor, such as:

- (a) if the device is powered by alternating current, a voltage that is within the range of -15% to +10% of the nominal voltage of the device;
- (b) if the device is powered by direct current,
  - (i) a voltage that is less than the nominal voltage of the device and at which voltage the device can produce a measurement registration, and
  - (ii) a voltage that is up to 10% greater than the nominal voltage of the device;
- (c) a temperature that is
  - (i) in the case where the temperature range specified for the device by the manufacturer is a range that spans at least 30°C and is entirely within the default temperature range, that specified temperature range, and
  - (ii) in any other case, the default temperature range;
- (d) a humidity level of up to 85% relative humidity and a temperature that is
  - (i) in the case where the temperature range specified for the device by the manufacturer is a range that spans at least 30°C and is entirely within the default temperature range, that specified temperature range, and
  - (ii) in any other case, the default temperature range;
- (e) if the device measures using optical principles, an ambient light level that is within the range of 100 lx to 100 000 lx; and
- (f) if the device measures using acoustic principles, an acoustic interference of up to 100 dB at the nominal centre frequency of the device's ultrasonic transducers.

## Fonctionnement

### Marges de tolérance

**3** La marge de tolérance à l'acceptation et la marge de tolérance en service qui s'appliquent aux appareils de mesure des dimensions du bois sont de  $\pm 1$  d pour l'axe et l'étendue de mesure utilisés.

### Facteurs d'influence

**4** L'appareil de mesure des dimensions du bois doit fonctionner selon les marges de tolérance applicables visées à l'article 3 lorsqu'il est soumis à l'essai dans des conditions contrôlées l'exposant à un facteur d'influence, tel que les facteurs d'influence suivants :

- a) s'il est alimenté en courant alternatif, une tension se situant dans une plage de -15 % et +10 % de la tension nominale de celui-ci;
- b) s'il est alimenté en courant continu :
  - (i) d'une part, une tension qui est inférieure à la tension nominale et à laquelle il peut afficher un enregistrement d'une mesure,
  - (ii) d'autre part, une tension qui est supérieure d'au plus 10 % à la tension nominale;
- c) une température se situant dans l'une des plages de températures suivantes :
  - (i) dans le cas où la plage de températures précisée pour celui-ci par le fabricant s'étend sur au moins 30 °C et se situe entièrement dans la plage de températures par défaut, la plage de températures précisée,
  - (ii) dans tout autre cas, la plage de températures par défaut;
- d) un niveau d'humidité allant jusqu'à 85 % d'humidité relative et une température se situant dans l'une des plages de températures suivantes :
  - (i) dans le cas où la plage de températures précisée pour celui-ci par le fabricant s'étend sur au moins 30 °C et se situe entièrement dans la plage de températures par défaut, la plage de températures précisée,
  - (ii) dans tout autre cas, la plage de températures par défaut;
- e) s'il mesure selon des principes optiques, un niveau d'éclairage ambiant se situant dans une plage de 100 lx et 100 000 lx;
- f) s'il mesure selon des principes acoustiques, une interférence acoustique pouvant atteindre 100 dB à la

**Eccentric measurements**

**5** A timber dimension measuring device must perform within the applicable limits of error referred to in section 3 when, under controlled conditions, the device is tested while it measures a log in an off-center position.

**Disturbances**

**6** When a timber dimension measuring device is exposed to a disturbance, it must

- (a) provide a measurement registration that is  $\pm 1$  d from the measurement registration that would be provided without the disturbance;
- (b) provide a blank measurement registration and prevent the measurement information from being displayed, transmitted, printed or stored;
- (c) provide an error message and prevent the measurement information from being displayed, transmitted, printed or stored; or
- (d) provide a measurement registration that is so unstable that it cannot be interpreted as representing the correct measurement values.

**Design, Composition and Construction****Accuracy and fraud prevention**

**7** A timber dimension measuring device must be designed, composed and constructed in a manner that, under normal conditions of use, enables it to measure accurately and does not facilitate the perpetration of fraud.

**Examination and testing**

**8** A timber dimension measuring device must be designed, composed and constructed in a manner that enables it to be examined and enables physical test standards or test objects to be applied to it and recovered before they are processed by any other device.

**Intervals**

**9** Each interval of a timber dimension measuring device must be

- (a) displayed or printed in decimal form, with the decimal submultiple of the unit of length being set apart by a decimal point or comma; and
- (b) equal to  $1 \times 10^n$ ,  $2 \times 10^n$  or  $5 \times 10^n$  units of length, where "n" is an integer.

fréquence centrale nominale des transducteurs à ultrasons de l'appareil.

**Excentration de mesures**

**5** L'appareil de mesure des dimensions du bois doit fonctionner selon les marges de tolérance applicables visées à l'article 3 lorsqu'il est soumis à l'essai dans des conditions contrôlées alors qu'il mesure une bille dans une position décentrée.

**Perturbations**

**6** L'appareil de mesure des dimensions du bois qui est exposé à une perturbation, selon le cas :

- a) fournit un enregistrement d'une mesure de  $\pm 1$  d de celle qui serait obtenue en l'absence de la perturbation;
- b) fournit un enregistrement d'une mesure en blanc et empêche l'affichage, la transmission, l'impression et la mise en mémoire des renseignements relatifs à la mesure;
- c) soit indique un message d'erreur et empêche la transmission, l'impression et la mise en mémoire des renseignements relatifs à la mesure;
- d) fournit un enregistrement d'une mesure si instable qu'il ne peut être interprété comme étant le résultat de valeurs de mesure exactes.

**Conception, composition et construction****Exactitude et prévention des fraudes**

**7** L'appareil de mesure des dimensions du bois est conçu, composé et construit de manière à ce qu'il mesure avec exactitude et ne facilite pas la perpétration de fraudes, dans des conditions normales d'utilisation.

**Examen et réalisation d'essai**

**8** L'appareil de mesure des dimensions du bois est conçu, composé et construit de manière à ce qu'il puisse être examiné et à ce que des étalons ou des objets d'essai puissent y être appliqués et être récupérés avant d'être traités par un autre appareil.

**Échelons**

**9** Les échelons de l'appareil de mesure des dimensions du bois :

- a) d'une part, sont affichés ou imprimés sous forme de nombre décimal, le sous-multiple décimal de l'unité de longueur étant séparé par un point décimal ou une virgule;
- b) d'autre part, sont égaux aux unités de longueur de  $1 \times 10^n$ ,  $2 \times 10^n$  ou  $5 \times 10^n$ , où « n » correspond à un nombre entier.

**Rounding measurement values**

**10** If a measurement value for a log falls between successive intervals, the timber dimension measuring device must round the value to the nearest interval or, if the value is equidistant between successive intervals, round it up to the nearest interval.

**Software identification**

**11** A timber dimension measuring device must be equipped with a feature that identifies the name and version of the software that it uses.

**Indicator**

**12** A timber dimension measuring device must be equipped with

(a) an indicator that has digits, letters or symbols that are of a consistent design, number and size and that permit measurement registrations to be clearly displayed; and

(b) if the indicator displays information provided by the device and any other source, a feature that displays measurement registrations separately from the information provided by the other source.

**Portable second indicator**

**13 (1)** A timber dimension measuring device must be equipped with a portable second indicator if the device is installed such that, during an examination of the device by an inspector, the indicator required under section 12 cannot be readily observed by the inspector when they are at the measuring element.

**Requirements**

**(2)** The portable second indicator must

(a) be readily connectable to all of the measuring elements without affecting their performance;

(b) be configured to display the same information as the indicator required under section 12; and

(c) display information that is in exact agreement with the information displayed by the indicator required under section 12.

**Error handling**

**14** A timber dimension measuring device must be equipped with a mechanism or feature, or be connected to auxiliary equipment that is equipped with a mechanism or feature, that prevents a log from being processed after the device provides an error message or blank measurement registration.

**Arrondissement des valeurs de mesure**

**10** Si une valeur de mesure d'une bille se situe entre des échelons successifs, l'appareil de mesure des dimensions du bois arrondit à l'échelon le plus proche et, en cas d'équidistance entre des échelons successifs, à celui qui est supérieur.

**Indication du logiciel**

**11** L'appareil de mesure des dimensions du bois est muni d'une fonction qui indique le nom et la version du logiciel qu'il utilise.

**Indicateur**

**12** L'appareil de mesure des dimensions du bois est muni, à la fois :

a) d'un indicateur ayant des chiffres, des lettres ou des symboles dont l'aspect cohérent, le nombre et la taille permettent d'afficher de façon claire les enregistrements d'une mesure;

b) si l'indicateur affiche des renseignements fournis par l'appareil et par une autre source, d'une fonction qui affiche les enregistrements d'une mesure séparément des renseignements fournis par l'autre source.

**Deuxième indicateur portable**

**13 (1)** L'appareil de mesure des dimensions du bois est muni d'un deuxième indicateur, qui est portable, si l'appareil est installé de manière à ce que l'indicateur exigé par l'article 12 ne puisse être facilement observé par l'inspecteur lorsque ce dernier est à l'élément mesureur pendant l'examen de l'appareil.

**Exigences**

**(2)** Le deuxième indicateur portable remplit les conditions suivantes :

a) il peut facilement être relié à tous les éléments mesureurs sans avoir une incidence sur leur fonctionnement;

b) il est configuré de manière à afficher les mêmes renseignements que ceux fournis par l'indicateur exigé par l'article 12;

c) il affiche des renseignements qui concordent exactement avec ceux fournis par l'indicateur exigé par l'article 12.

**Erreur de traitement**

**14** L'appareil de mesure des dimensions du bois est muni d'un mécanisme ou d'une fonction qui empêche le traitement d'une bille après que l'appareil a fourni un message d'erreur ou un enregistrement d'une mesure en blanc, ou il est relié à du matériel auxiliaire qui est muni d'un tel mécanisme ou d'une telle fonction.

**Devices with multiple measuring elements**

**15** A timber dimension measuring device that is installed such that multiple measuring elements are connected to one indicator or printer must be equipped with

- (a) a feature that automatically identifies the measuring element that is in use and is providing information to the indicator or printer; and
- (b) a feature that prevents a measuring element from being used while another measuring element is in use and is providing information to the indicator or printer.

**Test mode for display**

**16** A timber dimension measuring device must have a test mode that shows the functional status of all display elements and segments of its indicator if failure of any single element or segment will result in the display of incorrect information.

**Automatic ready condition**

**17** A timber dimension measuring device must automatically enter a ready condition when an object is not on or in the measuring element and, when the device is in that condition, that fact must be displayed on its indicator.

**Ready condition before measurement registration**

**18** A timber dimension measuring device must not display, transmit, print or store a measurement registration if it was not in a ready condition before taking the measurement.

**Tare function prohibited**

**19** A timber dimension measuring device must not use a process, mechanism or feature that reduces or adjusts the gross measured value of a log by a tare value, including a process, mechanism or feature that permits bark or other undesirable material to be subtracted from the measurement.

**Measurement registration elements**

**20 (1)** All words, names, symbols and abbreviations that are part of a measurement registration must be displayed or marked on the timber dimension measuring device in a location in which they will not be obliterated or rendered illegible under the normal conditions of use of the device and that is clearly visible to the device's operator and any customer who is present when a measurement is taken.

**Displayed or printed measurement registrations**

**(2)** A measurement registration that is displayed or printed by a timber dimension measuring device must

- (a) be clear and unambiguous; and

**Appareil ayant plusieurs éléments mesureurs**

**15** L'appareil de mesure des dimensions du bois qui est installé de manière à ce que plusieurs éléments mesureurs soient reliés à un indicateur ou à une imprimante est muni des fonctions suivantes :

- a) une fonction qui identifie automatiquement l'élément mesureur qui est utilisé et qui fournit des renseignements à l'indicateur ou à l'imprimante;
- b) une fonction qui empêche tout élément mesureur d'être utilisé pendant qu'un autre élément mesureur est utilisé et fournit des renseignements à l'indicateur ou à l'imprimante.

**Mode d'essai de l'affichage**

**16** L'appareil de mesure des dimensions du bois dispose d'un mode d'essai qui montre l'état fonctionnel de tous les éléments et segments d'affichage de l'indicateur si la défaillance d'un élément ou segment d'affichage entraîne l'affichage de renseignements inexacts.

**État prêt automatique**

**17** Lorsqu'il n'y a aucun objet placé sur ou dans l'élément mesureur, l'appareil de mesure des dimensions du bois passe automatiquement à l'état prêt et cet état s'affiche sur l'indicateur.

**État prêt avant l'enregistrement d'une mesure**

**18** L'appareil de mesure des dimensions du bois ne peut afficher, transmettre, imprimer ou mettre en mémoire l'enregistrement d'une mesure prise lorsqu'il n'était pas à l'état prêt avant de prendre la mesure.

**Fonction tare interdite**

**19** L'appareil de mesure des dimensions du bois ne peut utiliser un processus, un mécanisme ou une fonction qui réduit ou règle la valeur brute de la mesure d'une bille selon une valeur de tare, y compris un processus, un mécanisme ou une fonction qui permet de déduire l'écorce ou tout autre matériau indésirable de la mesure.

**Éléments de l'enregistrement d'une mesure**

**20 (1)** Les mots, noms, symboles et abréviations qui font partie d'un enregistrement d'une mesure sont affichés ou indiqués sur l'appareil de mesure des dimensions du bois à un endroit bien en vue de l'exploitant de l'appareil et du client qui est présent au moment de la prise de la mesure et où ils ne seront pas effacés ou rendus illisibles dans les conditions normales d'utilisation de l'appareil.

**Enregistrement d'une mesure affiché ou imprimé**

**(2)** L'enregistrement d'une mesure affiché ou imprimé par l'appareil de mesure des dimensions du bois respecte les exigences suivantes :

- a) il est clair et exempt d'ambiguïtés;

**(b)** if the measurement registration is printed, be indelible.

#### **Measurement registrations – auxiliary equipment**

**21** A measurement registration that is displayed or printed by auxiliary equipment must

- (a)** agree exactly with the measurement registration provided by the timber dimension measuring device;
- (b)** be clear and unambiguous; and
- (c)** if the measurement registration is printed, be indelible.

#### **Prohibitions – measurements and measurement registrations**

**22** A timber dimension measuring device must not

- (a)** measure or calculate a log's area or volume or take any other measurement that is calculated from the log's length or diameter;
- (b)** provide a measurement registration for a measurement or calculation referred to in paragraph (a);
- (c)** provide a measurement registration that has a negative measurement value; or
- (d)** provide a measurement registration for a log that has a length or diameter that is less than 10 d for the measuring range in use.

#### **Measuring range – minimum measurable value**

**23 (1)** The minimum measurable value for each measuring range of a timber dimension measuring device must not be less than 10 d.

#### **Intervals for measuring ranges**

**(2)** If a timber dimension measuring device has more than one measuring range,

- (a)** the measuring ranges must be consecutive; and
- (b)** the interval of each measuring range must be smaller than the interval of the immediately superior measuring range.

#### **Error message or blank measurement registration**

**24** A timber dimension measuring device must provide an error message or a blank measurement registration if

- (a)** it measures a log that is not within the limits of the dimensions marked on the device or on a plate that is affixed to the device;

**b)** s'agissant d'un enregistrement d'une mesure imprimé, il est indélébile.

#### **Enregistrement d'une mesure – matériel auxiliaire**

**21** L'enregistrement d'une mesure affiché ou imprimé par du matériel auxiliaire respecte les exigences suivantes :

- a)** il concorde exactement avec l'enregistrement d'une mesure fourni par l'appareil de mesure des dimensions du bois;
- b)** il est clair et exempt d'ambiguïtés;
- c)** dans le cas d'un enregistrement d'une mesure imprimé, il est indélébile.

#### **Interdictions – mesures et enregistrements d'une mesure**

**22** L'appareil de mesure des dimensions du bois ne peut :

- a)** mesurer ou calculer la surface ou le volume d'une bille ni prendre toute autre mesure calculée à partir de la longueur ou du diamètre de celle-ci;
- b)** fournir un enregistrement d'une mesure pour une mesure ou un calcul visés à l'alinéa a);
- c)** fournir un enregistrement d'une mesure dont la valeur mesurable est négative;
- d)** fournir un enregistrement d'une mesure d'une bille dont la longueur ou le diamètre est de moins de 10 d pour l'étendue de mesure utilisée.

#### **Étendue de mesure – valeur mesurable minimale**

**23 (1)** La valeur mesurable minimale pour chaque étendue de mesure d'un appareil de mesure des dimensions du bois ne peut être inférieure à 10 d.

#### **Échelons des étendues de mesure**

**(2)** L'appareil de mesure des dimensions du bois qui a plus d'une étendue de mesure respecte les exigences suivantes :

- a)** les étendues de mesure sont consécutives.
- b)** l'échelon de chacune de ces étendues est plus petit que celui de l'étendue immédiatement supérieure;

#### **Message d'erreur ou enregistrement d'une mesure en blanc**

**24** L'appareil de mesure des dimensions du bois indique un message d'erreur ou un enregistrement d'une mesure en blanc dans les cas suivants :

- a)** l'appareil mesure une bille qui n'est pas dans les limites des dimensions qui sont marquées sur celui-ci ou sur une plaque signalétique qui y est fixée;

(b) it measures a log that is not within the detection limits of the device's sensing component and the measurement value is not within the in-service limits of error referred to in section 3; or

(c) its sensing component is obstructed when a measurement is taken and the measurement value is not within the in-service limits of error referred to in section 3.

#### **Information to be recorded and stored**

**25 (1)** A timber dimension measuring device must record and store the following information, or be connected to auxiliary equipment that records and stores that information, when a customer is not present at the time their logs are measured:

(a) for each log measured, its length and each measurement of its diameter; and

(b) if the logs are separated into lots, the lot identifier for, and number of logs in, each lot.

#### **Information provided to customer**

(2) The information referred to in subsection (1) must

(a) be recorded and stored in a manner that allows it to be provided to the customer; and

(b) be stored for a period of 90 days after the day on which it was recorded.

#### **Auxiliary equipment interface**

**26** A timber dimension measuring device that is equipped with an interface that permits the connection of auxiliary equipment must be designed in a manner that prevents the metrological functions of the device from being adversely affected if the connected auxiliary equipment is exposed to an influence factor or a disturbance.

#### **Adjustable components**

**27** A component of a timber dimension measuring device that is physically or electronically adjusted must maintain that adjustment until any further adjustment is made to that component.

#### **Seals**

**28** The metrological functions and adjustable components of a timber dimension measuring device must be protected by

(a) physical seals that are readily accessible and observable and that make any access to those functions or components apparent; or

(b) electronic seals that make any access to those functions or components apparent, such as an audit trail

(b) il mesure une bille qui n'est pas dans les limites de balayage de son composant de détection et la valeur de mesure n'est pas dans la marge de tolérance en service visée à l'article 3;

(c) son composant de détection est obstrué au moment de la mesure et la valeur de mesure n'est pas dans la marge de tolérance en service visée à l'article 3.

#### **Renseignements à enregistrer et conserver**

**25 (1)** Lorsque le client n'est pas présent au moment où ses billes sont mesurées, l'appareil de mesure des dimensions du bois enregistre et conserve les renseignements ci-après, ou est relié à du matériel auxiliaire qui les enregistre et les conserve :

(a) la longueur et chaque diamètre de chaque bille mesurée;

(b) s'agissant de billes séparées en lots, l'identificateur de lot de chaque lot ainsi que le nombre de billes qu'il contient.

#### **Renseignements remis au client**

(2) Les renseignements visés au paragraphe (1) :

(a) d'une part, sont enregistrés et conservés d'une manière qui permet de les remettre au client,

(b) d'autre part, sont conservés pendant une période de quatre-vingt-dix jours après le jour où ils sont enregistrés.

#### **Interface du matériel auxiliaire**

**26** L'appareil de mesure des dimensions du bois qui est muni d'une interface permettant de relier du matériel auxiliaire est conçu de manière à empêcher que les fonctions métrologiques de l'appareil soient altérées lorsque l'équipement auxiliaire est exposé à un facteur d'influence ou à une perturbation.

#### **Composant réglable**

**27** Le composant d'un appareil de mesure des dimensions du bois qui est physiquement ou numériquement réglé conserve les paramètres auxquels il a été réglé jusqu'à ce qu'il fasse l'objet d'un autre réglage.

#### **Sceaux**

**28** Les fonctions métrologiques et les composants réglables d'un appareil de mesure des dimensions du bois sont protégés :

(a) soit par un sceau physique qui est facilement accessible et observable et qui sert à signaler tout accès à ces fonctions ou composants;

(b) soit par un sceau électronique qui sert à signaler tout accès à ces fonctions ou composants, tel qu'un

that counts the number of changes made to the calibration or configuration parameters of the device or records the values related to these changes.

### Marking — general

**29 (1)** The following information must be permanently marked in a clearly visible location on a timber dimension measuring device or on a descriptive plate that is affixed to the device:

- (a) the approval number assigned to the class, type or design of the device in accordance with paragraph 17(c) of the *Weights and Measures Regulations*;
- (b) the name of the device's manufacturer;
- (c) the device's model designation;
- (d) the device's serial number;
- (e) for each axis of measurement that the device is capable of measuring in the location where it is installed,
  - (i) the minimum and maximum dimensions for each measuring range on that axis, and
  - (ii) the interval for each measuring range on that axis;
- (f) the number of scan heads installed on the device;
- (g) the device's minimum and maximum operating speeds as installed;
- (h) the minimum distance, in centimetres or metres, between each log measured; and
- (i) the temperature range specified for the device by the manufacturer, if any.

### Marking — temperature range

**(2)** Despite paragraph (1)(i), a temperature range specified for the device by the manufacturer must not be marked on it or the descriptive plate unless the range spans at least 30°C and is entirely within the default temperature range.

### Marking — other

**30** The following information must be permanently marked on a timber dimension measuring device, or be posted near the device, in a location where the information is clearly visible to the device's operator and any customer who is present when a measurement is taken:

- (a) all restrictions, limitations or conditions on the use of the device; and
- (b) all special applications or uses of the device.

registre des événements qui compte le nombre de modifications apportées aux paramètres d'étalonnage et de configuration de l'appareil ou qui enregistre les valeurs relatives à ces modifications.

### Marque — obligation générale

**29 (1)** Les renseignements ci-après sont marqués de façon permanente à un endroit bien en vue sur l'appareil de mesure des dimensions du bois ou sur une plaque signalétique qui y est fixée :

- a) le numéro d'approbation attribué à la catégorie, au type ou au modèle de l'appareil conformément à l'alinéa 17c) du *Règlement sur les poids et mesures*;
- b) le nom du fabricant de l'appareil;
- c) la désignation du modèle de l'appareil;
- d) le numéro de série de l'appareil;
- e) pour chaque axe de mesure que l'appareil est capable de mesurer à l'endroit où qu'il est installé :
  - (i) les dimensions minimales et maximales pour chaque étendue de mesure sur cet axe,
  - (ii) l'échelon pour chaque étendue de mesure sur cet axe;
- f) le nombre de têtes de balayage installées sur l'appareil;
- g) les vitesses minimale et maximale de fonctionnement de l'appareil tel qu'il est installé;
- h) la distance minimale, en centimètres ou en mètres, entre chaque bille mesurée;
- i) la plage de températures pour l'appareil précisée par le fabricant, le cas échéant.

### Marque — plage de températures

**(2)** Malgré l'alinéa (1)i), la plage de températures précisée par le fabricant pour l'appareil n'est pas marquée sur celui-ci ou sur une plaque signalétique à moins qu'elle s'étende sur au moins 30 °C et qu'elle se situe entièrement dans la plage de températures par défaut.

### Marque — autres

**30** Les renseignements ci-après sont marqués de façon permanente sur l'appareil de mesure des dimensions du bois, ou sont affichés tout près de celui-ci, à un endroit bien en vue de l'exploitant de l'appareil et de tout client qui est présent au moment de la prise de la mesure :

- a) les restrictions, les limites ou les conditions auxquelles l'utilisation de l'appareil est soumise;
- b) les applications ou les utilisations particulières de celui-ci.

## Installation and Use

### Requirements

**31 (1)** A timber dimension measuring device must be installed and used in a manner that

- (a) ensures accurate measurement;
- (b) respects the parameters, restrictions and limitations set out in the notice of approval issued in respect of the device under section 3 of the *Weights and Measures Act*;
- (c) subject to section 2, is in accordance with the instructions issued by its manufacturer or importer;
- (d) does not adversely affect the performance of the device;
- (e) does not facilitate the perpetration of fraud; and
- (f) ensures that any auxiliary equipment will not prevent the device from meeting the requirements of paragraphs (a) to (e).

### Examination and testing

**(2)** A timber dimension measuring device must be installed in a manner that enables it to be examined and enables physical test standards or test objects to be applied to it and recovered before they are processed by any other device.

### Use — general

**32** A timber dimension measuring device must only be used

- (a) in a manner that is consistent with its design, composition and construction; and
- (b) to measure logs that have a naturally occurring cross-section.

### Use — mobile equipment

**33** A timber dimension measuring device that is an integral part of, or is attached or secured to, the frame, chassis, lifting mechanism or bed of mobile equipment — such as a truck, tractor, trailer or forklift — must not be supported by the wheels or treads of that equipment when the device is making a measurement.

### Visibility of measurement registrations

**34** A timber dimension measuring device must be installed in a manner that permits the operator, and any customer who is present when a measurement is taken, to observe the taking of the measurement and easily read the device's indicator.

## Installation et utilisation

### Exigences

**31 (1)** L'appareil de mesure des dimensions du bois est installé et utilisé de manière :

- a) à assurer l'exactitude du mesurage;
- b) à respecter les paramètres, les restrictions et les limites énoncés dans l'avis d'approbation le concernant délivré en application de l'article 3 de la *Loi sur les poids et mesures*;
- c) sous réserve de l'article 2, à être conforme aux instructions du fabricant ou de l'importateur;
- d) à empêcher que le fonctionnement de l'appareil soit altéré;
- e) à ne pas faciliter la perpétration de fraudes;
- f) à assurer que le matériel auxiliaire ne l'empêche pas de satisfaire aux exigences des alinéas a) à e).

### Examen et réalisation d'essai

**(2)** L'appareil de mesure des dimensions du bois est installé de manière à ce qu'il puisse être examiné et à ce que des étalons ou des objets d'essai puissent y être appliqués et être récupérés avant d'être traités par un autre appareil.

### Utilisation — obligation générale

**32** L'appareil de mesure des dimensions du bois n'est utilisé qu'à la fois :

- a) conformément à ses caractéristiques de conception, de composition et de construction;
- b) pour mesurer des billes ayant des sections transversales naturelles.

### Utilisation — équipement mobile

**33** L'appareil de mesure des dimensions du bois intégré, fixé ou assujéti au cadre, au châssis, au mécanisme de levage ou à la plate-forme d'un équipement mobile tel qu'un camion, un tracteur, une remorque ou un chariot élévateur ne peut être supporté par les roues ou les bandes de roulement de cet équipement au moment de la mesure.

### Visibilité de l'enregistrement des mesures

**34** L'appareil de mesure des dimensions du bois est installé de façon à permettre à l'exploitant et à tout client qui est présent pendant la prise de mesure d'observer la prise de la mesure et de lire l'indicateur facilement.

## Coming into Force

### Publication

**35** These Specifications come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

## EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Specifications.)

### Proposal

The Minister of Industry has established the *Specifications Relating to Timber Dimension Measuring Devices* (the Specifications) pursuant to sections 13 and 27 of the *Weights and Measures Regulations*.

### Objective

The *Specifications Relating to Timber Dimension Measuring Devices* come into force upon publication in the *Canada Gazette*, Part II.

### Background

The *Weights and Measures Act* governs, among other things, the use of approved and examined weighing and measuring devices that meet established legislative and regulatory requirements, and the accurate measurement of products and services traded on the basis of measurement.

The *Weights and Measures Regulations* set out requirements to which devices must comply before they can be approved under the *Weights and Measures Act* for use in trade. These requirements (referred to as the specifications) are technical in nature and may relate to the design, composition, construction and performance, installation and use of devices. The *Weights and Measures Regulations* also allow the Minister to issue specifications for any device type.

A timber dimension measuring device (TDMD) is a complex piece of technology that measures the dimensions of logs (diameter measurements and overall length). There are currently no international standards with technical requirements for these types of devices.

To date, Measurement Canada has issued temporary approvals for four TDMDs to be used in trade. To be able to evaluate these types of devices for use in trade, Measurement Canada had collaborated with the Canadian Standards Association and provincial wood scaling associations to develop technical requirements. These requirements were set out in the [Terms and conditions for the approval of timber dimension measuring devices](#) and published online in January 2016. The terms and conditions were used to evaluate TDMDs for temporary approval for

## Entrée en vigueur

### Publication

**35** Les présentes normes entrent en vigueur à la date de leur publication dans la partie II de la *Gazette du Canada*.

## NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie des Normes.)

### Proposition

Le ministre de l'Industrie a établi les *Normes applicables aux appareils de mesure des dimensions du bois* (les Normes) conformément aux articles 13 et 27 du *Règlement sur les poids et mesures*.

### Objectif

Les *Normes applicables aux appareils de mesure des dimensions du bois* entrent en vigueur au moment de leur publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

### Contexte

La *Loi sur les poids et mesures* régit notamment l'utilisation des appareils de mesure ou de pesage approuvés et examinés qui répondent aux exigences législatives et réglementaires établies, ainsi que l'exactitude de la mesure des produits et des services qui sont achetés ou vendus sur la base de la mesure.

Le *Règlement sur les poids et mesures* définit les exigences auxquelles les instruments doivent satisfaire avant de pouvoir être approuvés au titre de la *Loi sur les poids et mesures* pour une utilisation dans le commerce. Ces exigences (aussi appelées normes) sont de nature technique et peuvent porter sur la conception, la composition, la construction, le fonctionnement, l'installation et l'utilisation des instruments. En vertu du *Règlement sur les poids et mesures*, le ministre peut établir des normes pour n'importe quel type d'instrument.

Un appareil de mesure des dimensions du bois (AMDB) est un outil technologique complexe qui sert à mesurer les dimensions (le diamètre et la longueur totale) des grumes. Actuellement, il n'existe aucune norme internationale qui prévoit des exigences techniques concernant ce type d'instrument.

Jusqu'à présent, quatre AMDB ont été approuvés temporairement par Mesures Canada pour utilisation dans le commerce. Mesures Canada a collaboré avec l'Association canadienne de normalisation et des associations provinciales de mesurage du bois pour établir des exigences techniques et ainsi évaluer ces types d'instruments pour utilisation dans le commerce. Ces exigences ont été définies dans les [Modalités d'approbation des appareils de mesure multidimensionnelle du bois](#) et publiées en ligne en janvier 2016. Ces modalités servaient à évaluer

use in trade and to examine the devices once they were in use. The technical requirements in the terms and conditions for TDMDs have been adapted into the *Specifications Relating to Timber Dimension Measuring Devices*.

### Implications

The *Specifications Relating to Timber Dimension Measuring Devices* contain similar requirements as the former terms and conditions for TDMDs. As there are no new requirements in these Specifications, the ability of existing devices to meet the requirements will not be affected. The new Specifications will replace the terms and conditions. Measurement Canada will work with stakeholders who have temporary approvals for their models of TDMDs to update documentation, as needed.

The establishment of these ministerial Specifications will enable manufacturers to apply for a permanent approval of a TDMD under the *Weights and Measures Act*. There is no expected adverse impact to device manufacturers and owners.

### Consultation

In 2019, Measurement Canada announced its intention to convert existing terms and conditions for eight different measuring devices, including TDMDs, to ministerial specifications. Measurement Canada shared this information on its [website](#) and via email distribution lists to invite feedback from stakeholders who manufacture, distribute or use these devices. Two manufacturers of TDMDs that hold temporary notices of approval under the *Weights and Measures Act* responded. Stakeholders supported the plan, indicating that the initiative would create additional certainty in the marketplace, would be beneficial to them and would not affect their operations or impose additional costs to their business.

As stakeholders were involved in the development of the TDMD terms and conditions and expressed support for the conversion to ministerial specifications, a consultation was not held on the TDMD ministerial Specifications.

### Contact

Gayatri Shankarraman  
Vice-President  
Legislative Policy and Regulatory Affairs  
Measurement Canada  
Innovation, Science and Economic Development Canada  
Email: [gayatri.shankarraman@ised-isde.gc.ca](mailto:gayatri.shankarraman@ised-isde.gc.ca)

les AMDB pour approuver temporairement leur utilisation dans le commerce et à les examiner une fois qu'ils étaient utilisés. Les exigences techniques qui y figurent ont été intégrées aux *Normes applicables aux appareils de mesure des dimensions du bois*.

### Répercussions

Les *Normes applicables aux appareils de mesure des dimensions du bois* comportent des exigences semblables à celles des anciennes modalités d'approbation d'AMDB. Comme les Normes ne comportent aucune nouvelle exigence, il n'y aura pas d'incidence sur la capacité des AMDB existants de satisfaire aux exigences. Les nouvelles normes remplaceront les modalités. Mesures Canada collaborera avec les intervenants qui ont une approbation temporaire pour leurs modèles d'AMDB afin de mettre à jour les documents, le cas échéant.

L'établissement de ces normes ministérielles permettra aux fabricants de demander une approbation permanente d'un AMDB, conformément à la *Loi sur les poids et mesures*. Aucune incidence négative n'est prévue sur les fabricants et les propriétaires d'instruments.

### Consultation

En 2019, Mesures Canada a annoncé son intention de remplacer les modalités existantes applicables à huit différents appareils de mesure, y compris les AMDB, par des normes ministérielles. Mesures Canada a diffusé ces renseignements sur son [site Web](#) et au moyen de listes de distribution par courriel afin d'inviter les intervenants qui fabriquent, distribuent et utilisent ces types d'instruments à formuler des commentaires. Deux fabricants d'AMDB titulaires d'un avis d'approbation temporaire aux termes de la *Loi sur les poids et mesures* ont transmis leurs commentaires. Ils ont soutenu le plan et ont mentionné que l'initiative permettra d'apporter une plus grande certitude sur le marché, qu'elle leur sera utile et qu'elle n'aura aucune incidence sur leurs activités opérationnelles ou n'engendrera pas des coûts supplémentaires pour leur entreprise.

Étant donné que les intervenants ont participé à l'élaboration des modalités d'approbation des AMDB et se sont prononcés en faveur de leur remplacement par des normes ministérielles, une consultation sur les normes ministérielles applicables aux AMDB n'a pas eu lieu.

### Personne-ressource

Gayatri Shankarraman  
Vice-présidente  
Politique législative et affaires réglementaires  
Mesures Canada  
Innovation, Sciences et Développement économique  
Canada  
Courriel : [gayatri.shankarraman@ised-isde.gc.ca](mailto:gayatri.shankarraman@ised-isde.gc.ca)

**Registration**

SI/2024-49 October 23, 2024

FALL ECONOMIC STATEMENT IMPLEMENTATION ACT, 2023

**Order Fixing October 15, 2024 as the Day on Which the Provisions of the Canada Water Agency Act and Certain Provisions of the Fall Economic Statement Implementation Act, 2023 Come into Force**

P.C. 2024-1073 October 10, 2024

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, under section 216 of the *Fall Economic Statement Implementation Act, 2023*, chapter 15 of the Statutes of Canada, 2024, fixes October 15, 2024 as the day on which the provisions of the *Canada Water Agency Act*, as enacted by section 209 of the *Fall Economic Statement Implementation Act, 2023*, and sections 210 to 215 of that Act come into force.

**EXPLANATORY NOTE**

(This note is not part of the Order.)

**Proposal**

This Order in Council, made under section 216 of the *Fall Economic Statement Implementation Act, 2023*, fixes October 15, 2024, as the day on which the provisions of the *Canada Water Agency Act*, as enacted by section 209 of the *Fall Economic Statement Implementation Act, 2023*, and sections 210 to 215 of that Act come into force.

**Objective**

The objective of this Order in Council is to bring the *Canada Water Agency Act* into force and make consequential amendments to other acts.

**Background**

The *Fall Economic Statement Implementation Act, 2023* received royal assent on June 20, 2024. Sections 209 and 210 to 215 of that Act set out the provisions of the *Canada Water Agency Act* and make consequential amendments to the *Access to Information Act*, the *Financial Administration Act*, the *Privacy Act* and the *Public Service Superannuation Act*. These sections come into force on a day(s) to be fixed by order of the Governor in Council.

**Enregistrement**

TR/2024-49 Le 23 octobre 2024

LOI D'EXÉCUTION DE L'ÉNONCÉ ÉCONOMIQUE DE L'AUTOMNE 2023

**Décret fixant au 15 octobre 2024 la date d'entrée en vigueur des dispositions de la Loi sur l'Agence canadienne de l'eau et de certaines dispositions de la Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2023**

C.P. 2024-1073 Le 10 octobre 2024

Sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu de l'article 216 de la *Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2023*, chapitre 15 des Lois du Canada (2024), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 15 octobre 2024 la date d'entrée en vigueur des dispositions de la *Loi sur l'Agence canadienne de l'eau*, édictée par l'article 209 de la *Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2023*, et des articles 210 à 215 de cette Loi.

**NOTE EXPLICATIVE**

(La présente note ne fait pas partie du Décret.)

**Proposition**

Le présent décret, pris en vertu de l'article 216 de la *Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2023*, fixe au 15 octobre 2024 la date d'entrée en vigueur des dispositions de la *Loi sur l'Agence canadienne de l'eau*, édictée par l'article 209 de la *Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2023*, et des articles 210 à 215 de cette loi.

**Objectif**

L'objectif du présent décret est de mettre en application la *Loi sur l'Agence canadienne de l'eau* et d'apporter des modifications corrélatives à d'autres lois.

**Contexte**

La *Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2023* a reçu la sanction royale le 20 juin 2024. Les articles 209 et 210 à 215 de cette loi établissent les dispositions de la *Loi sur l'Agence canadienne de l'eau* et apportent des modifications corrélatives à la *Loi sur l'accès à l'information*, à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, à la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et à la *Loi sur la pension de la fonction publique*. L'entrée en vigueur de ces articles a lieu à une ou des date(s) fixée(s) par décret de la gouverneure en conseil.

The Government of Canada has committed to establishing a Canada Water Agency. Budgets 2022 and 2023 provided funding for a Canada Water Agency, and Budget 2023 committed to introducing legislation to establish the Canada Water Agency as a standalone entity.

The Canada Water Agency was initially created in June 2023 as a branch within the Department of the Environment. The Canada Water Agency's mandate is to improve freshwater management in Canada by providing leadership; contributing to effective collaboration federally; improving coordination and collaboration with provinces, territories and Indigenous Peoples to proactively address national and regional transboundary freshwater challenges and opportunities.

The Canada Water Agency is advancing a review of the *Canada Water Act* to reflect Canada's freshwater reality. It is also responsible for key elements of the strengthened Freshwater Action Plan, which delivers regionally responsive initiatives in the Great Lakes, Lake Winnipeg, Lake of the Woods, the St. Lawrence River, the Fraser River, the Wolastoq/Saint John River, the Mackenzie River, and Lake Simcoe.

### Implications

Once the *Canada Water Agency Act* comes into force, the Canada Water Agency Branch will no longer exist within the Department of the Environment. The role of the Canada Water Agency under the Act is to assist the Minister of the Environment in exercising or performing the Minister's powers, duties, and functions in relation to fresh water under any Act of Parliament, including the *Department of the Environment Act* and the *Canada Water Act*. The mandate of the Agency remains the same as when it was a branch within the Department of the Environment.

The Canada Water Agency is listed under Schedule I.1 and Schedule IV of the *Financial Administration Act*, making it part of the core public service and subject to applicable laws, policies and directives.

Both the Canada Water Agency and the Department of the Environment have a mandate to support the Minister of the Environment in relation to fresh water. The Canada Water Agency will work closely with the Department of the Environment to ensure ongoing collaboration and coordination in areas of shared interest.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à établir une Agence canadienne de l'eau. Les budgets de 2022 et 2023 ont fourni du financement pour la création de l'Agence canadienne de l'eau et le budget de 2023 souscrivait le dépôt d'une loi visant à établir l'Agence canadienne de l'eau en tant qu'entité autonome.

Initialement, l'Agence canadienne de l'eau a été créée en juin 2023 à titre de direction générale au sein du ministère de l'Environnement. Le mandat de l'Agence canadienne de l'eau est d'améliorer la gestion de l'eau douce au Canada en assurant un leadership et une meilleure collaboration au niveau fédéral, ainsi qu'une meilleure coordination et collaboration avec les provinces, les territoires et les peuples autochtones afin de relever de manière proactive les enjeux et les opportunités associés aux bassins transfrontaliers à l'échelle nationale et régionale.

L'Agence canadienne de l'eau fait progresser la révision de la *Loi sur les ressources en eau du Canada* afin de refléter la réalité du Canada en matière d'eau douce. Elle est également responsable des éléments clés du Plan d'action sur l'eau douce renforcé, qui prévoit des initiatives axées régionales dans les Grands Lacs, le lac Winnipeg, le lac des Bois, le fleuve Saint-Laurent, le fleuve Fraser, la rivière Wolastoq/Saint-Jean, le fleuve Mackenzie et le lac Simcoe.

### Répercussions

Après l'entrée en vigueur de la *Loi sur l'Agence canadienne de l'eau*, la direction générale de l'Agence canadienne de l'eau n'existera plus au sein du ministère de l'Environnement. Le rôle de l'Agence canadienne de l'eau en vertu de la Loi est d'assister le ministre de l'Environnement dans l'exercice de ses attributions relatives à l'eau douce au titre de toute loi fédérale, y compris la *Loi sur le ministère de l'Environnement* et la *Loi sur les ressources en eau du Canada*. Le mandat de l'Agence demeure le même que celui qu'elle avait lorsqu'elle était une direction générale du ministère de l'Environnement.

L'Agence canadienne de l'eau est inscrite à l'annexe I.1 et à l'annexe IV de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, ce qui en fait une composante de la fonction publique centrale et l'assujettit aux lois, aux politiques et aux directives applicables.

L'Agence canadienne de l'eau et le ministère de l'Environnement ont tous deux pour mandat de soutenir le ministre de l'Environnement en ce qui a trait à l'eau douce. L'Agence canadienne de l'eau collaborera étroitement avec le ministère de l'Environnement pour assurer une collaboration et une coordination continues dans les domaines d'intérêt commun.

**Consultation**

Between 2020 and 2023, the Department of the Environment led comprehensive public, stakeholder and partner engagement on freshwater priorities and the creation of the Canada Water Agency. This included engagement with

- more than 2 700 Canadians via national and regional workshops, surveys and submissions.
- representatives or advocates for over 750 Indigenous communities — including First Nations, Inuit, and Métis — throughout Canada.
- all provinces and territories.

**Contact**

Laura Cervoni  
Acting Director  
Freshwater Policy  
Canada Water Agency  
Department of the Environment  
Telephone: 819-743-4087  
Email: [Laura.Cervoni@ec.gc.ca](mailto:Laura.Cervoni@ec.gc.ca)

**Consultation**

Entre 2020 et 2023, le ministère de l'Environnement a mené un processus complet de mobilisation du public, des intervenants et des partenaires sur les priorités en matière d'eau douce et la création de l'Agence canadienne de l'eau. Celui-ci a impliqué :

- plus de 2 700 Canadiens dans le cadre d'ateliers, de sondages et de mémoires à l'échelle nationale et régionale;
- les représentants ou les défenseurs de plus de 750 communautés autochtones — Premières Nations, Inuit et Métis — partout au Canada;
- l'ensemble des provinces et des territoires.

**Personne-ressource**

Laura Cervoni  
Directrice par intérim  
Politique de l'eau douce  
Agence canadienne de l'eau  
Ministère de l'Environnement  
Téléphone : 819-743-4087  
Courriel : [Laura.Cervoni@ec.gc.ca](mailto:Laura.Cervoni@ec.gc.ca)

**Registration**

SI/2024-50 October 23, 2024

BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 2022, NO. 1

**Order Fixing January 1, 2026 as the Day on Which Section 307 of the Budget Implementation Act, 2022, No. 1 Comes into Force**

P.C. 2024-1106 October 11, 2024

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, under section 331 of the *Budget Implementation Act, 2022, No. 1*, chapter 10 of the Statutes of Canada, 2022, fixes January 1, 2026 as the day on which section 307 of that Act comes into force.

**EXPLANATORY NOTE**

(This note is not part of the Order.)

**Proposal**

The Order will bring into force section 307 of the *Budget Implementation Act, 2022, No. 1* (BIA 2022) enacted on June 6, 2022.

**Objective**

The objective of this Order is to have the amendments to subsections 17(3) and 17(4) of the *Customs Act* take effect on January 1, 2026.

**Background**

The Canada Border Services Agency (CBSA) is responsible for collecting duties and taxes on imported commercial goods on behalf of the Government of Canada.

To resolve the ambiguity between which party is liable for the payment of duty and taxes on imported goods, subsections 17(3) and 17(4) of the *Customs Act* were amended by way of BIA 2022 to define the term “importer of record” and assign this entity joint liability in relation to the payment of duties and taxes on imported goods.

**Implications**

The coming into force of section 307 of the BIA 2022 on January 1, 2026, means the amendments to subsections 17(3) and 17(4) of the *Customs Act* will take effect.

**Enregistrement**

TR/2024-50 Le 23 octobre 2024

LOI N° 1 D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2022

**Décret fixant au 1<sup>er</sup> janvier 2026 la date d'entrée en vigueur de l'article 307 de la Loi n° 1 d'exécution du budget de 2022**

C.P. 2024-1106 Le 11 octobre 2024

Sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu de l'article 331 de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2022*, chapitre 10 des Lois du Canada (2022), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 1<sup>er</sup> janvier 2026 la date d'entrée en vigueur de l'article 307 de cette loi.

**NOTE EXPLICATIVE**

(La présente note ne fait pas partie du Décret.)

**Proposition**

Le Décret fera entrer en vigueur l'article 307 de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2022* (LEB 2022) sanctionnée le 6 juin 2022.

**Objectif**

L'objectif de ce décret est de faire en sorte que les modifications apportées aux paragraphes 17(3) et 17(4) de la *Loi sur les douanes* prennent effet le 1<sup>er</sup> janvier 2026.

**Contexte**

L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) est chargée de percevoir les droits et taxes sur les marchandises commerciales importées pour le compte du gouvernement du Canada.

Afin de régler le problème d'ambiguïté quant à la partie responsable du paiement des droits et taxes sur les marchandises importées, les paragraphes 17(3) et 17(4) de la *Loi sur les douanes* ont été modifiés par la LEB 2022 de manière à définir le terme « importateur officiel » et à attribuer à cette entité une responsabilité conjointe en ce qui concerne le paiement des droits et taxes sur les marchandises importées.

**Répercussions**

L'entrée en vigueur de l'article 307 de la LEB 2022 le 1<sup>er</sup> janvier 2026 entraîne l'entrée en vigueur des modifications aux paragraphes 17(3) et 17(4) de la *Loi sur les douanes*.

The amendments to the *Customs Act* will allow the Government of Canada to collect customs duty owed to the Crown by providing trade chain partners and consumers with certainty and predictability concerning liability for e-commerce importations.

The January 1, 2026, coming-into-force date will allow ample time for importers and intermediaries to adjust their operating models and for the CBSA to develop guidance for the industry.

### Consultation

In November 2022, a general consultation was launched at the Border Commercial Consultative Committee (BCCC), followed by four topic-specific sessions with key trade chain partners throughout the first two quarters of 2023.

The engagement process gave a diverse representation of stakeholders the opportunity to share their respective views with the CBSA. Stakeholders indicated that an imminent coming into force of these amendments to the *Customs Act* would add to the existing pressures associated with the implementation of the CBSA Assessment and Revenue Management initiative.

These consultations informed the CBSA of the benefit of a deferred coming into force of these amendments until January 1, 2026. Furthermore, in advance of that date, the CBSA will issue comprehensive policy guidelines.

### Contact

Valerie Dinis  
Acting Director  
Commercial and Trade Policy Division  
Traveller, Commercial, and Trade Policy Directorate  
Strategic Policy Branch  
Canada Border Services Agency  
Email: [CBSA.OCT/CECO.ASFC@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:CBSA.OCT/CECO.ASFC@cbsa-asfc.gc.ca)

Les modifications apportées à la *Loi sur les douanes* permettront au gouvernement du Canada de percevoir les droits de douane dus à l'État en offrant aux partenaires de la chaîne commerciale et aux consommateurs une certitude et une prévisibilité en ce qui concerne la responsabilité à l'égard des importations de commerce électronique.

La date d'entrée en vigueur du 1<sup>er</sup> janvier 2026 laissera suffisamment de temps aux importateurs et aux intermédiaires pour adapter leurs modèles opérationnels, ainsi qu'à l'ASFC pour élaborer des lignes directrices à l'intention de l'industrie.

### Consultation

En novembre 2022, le Comité consultatif sur les activités commerciales à la frontière (CCACF) a lancé des consultations générales, puis a tenu quatre séances thématiques avec des partenaires clés de la chaîne commerciale tout au long des deux premiers trimestres de 2023.

Le processus de mobilisation a permis à divers intervenants de faire part de leurs points de vue respectifs à l'ASFC. Les intervenants ont indiqué que l'entrée en vigueur imminente de ces modifications à la *Loi sur les douanes* accroîtrait les pressions exercées sur la mise en œuvre du projet de Gestion des cotisations et des recettes de l'ASFC.

Ces consultations ont permis d'éclairer l'ASFC quant à l'intérêt de reporter l'entrée en vigueur de ces modifications au 1<sup>er</sup> janvier 2026. En outre, avant cette date, l'ASFC publiera des lignes directrices complètes.

### Personne-ressource

Valerie Dinis  
Directrice par intérim  
Division des politiques du secteur commercial et des échanges commerciaux  
Direction des politiques relatives aux voyageurs, au secteur commercial et aux échanges commerciaux  
Direction générale de la politique stratégique  
Agence des services frontaliers du Canada  
Courriel : [CBSA.OCT/CECO.ASFC@cbsa-asfc.gc.ca](mailto:CBSA.OCT/CECO.ASFC@cbsa-asfc.gc.ca)

## Registration

SI/2024-51 October 23, 2024

### NATIONAL SECURITY AND INTELLIGENCE REVIEW AGENCY ACT

P.C. 2024-1075 October 10, 2024

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, under paragraph (e) of the definition *deputy head* in section 2 of the *National Security and Intelligence Review Agency Act*<sup>a</sup> and paragraph 55(b) of that Act, makes the annexed *National Security and Intelligence Review Agency Act Deputy Heads of the Federal Public Administration Order*.

### National Security and Intelligence Review Agency Act Deputy Heads of the Federal Public Administration Order

## Designation

**1** The person holding the position set out in column 2 of the schedule is designated, for the purposes of the *National Security and Intelligence Review Agency Act*, as the deputy head of that corresponding portion of the federal public administration set out in column 1.

## Repeal

**2** The *Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order*<sup>1</sup> is repealed.

## Coming into Force

**3** This Order comes into force on October 15, 2024, but if it is made after that day, it comes into force on the day on which it is made.

<sup>a</sup> S.C. 2019, c. 13, s. 2

<sup>1</sup> SI/93-81

## Enregistrement

TR/2024-51 Le 23 octobre 2024

### LOI SUR L'OFFICE DE SURVEILLANCE DES ACTIVITÉS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ NATIONALE ET DE RENSEIGNEMENT

C.P. 2024-1075 Le 10 octobre 2024

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa e) de la définition de *administrateur général* à l'article 2 de la *Loi sur l'Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement*<sup>a</sup> et de l'alinéa 55b) de cette loi, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur l'Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement)*, ci-après.

### Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur l'Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement)

## Désignation

**1** Le titulaire d'un poste visé à la colonne 2 de l'annexe est désigné, pour l'application de la *Loi sur l'Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement*, à titre d'administrateur général du secteur de l'administration publique fédérale mentionné à la colonne 1.

## Abrogation

**2** Le *Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité)*<sup>1</sup> est abrogé.

## Entrée en vigueur

**3** Le présent décret entre en vigueur le 15 octobre 2024 ou, si elle est postérieure, à la date de sa prise.

<sup>a</sup> L.C. 2019, ch. 13, art. 2

<sup>1</sup> TR/93-81

**SCHEDULE**

(Section 1)

Column 1	Column 2
Portion of the federal public administration	Position
Administrative Tribunals Support Service of Canada <i>Service canadien d'appui aux tribunaux administratifs</i>	Chief Administrator <i>Administrateur en chef</i>
Atlantic Canada Opportunities Agency <i>Agence de promotion économique du Canada atlantique</i>	President <i>Président</i>
Atomic Energy of Canada Limited <i>Énergie atomique du Canada, Limitée</i>	President and Chief Executive Officer <i>Président-directeur général</i>
Bank of Canada <i>Banque du Canada</i>	Governor <i>Gouverneur</i>
Business Development Bank of Canada <i>Banque de développement du Canada</i>	President and Chief Executive Officer <i>Président et premier dirigeant</i>
Canada Border Services Agency <i>Agence des services frontaliers du Canada</i>	President <i>Président</i>
Canada Deposit Insurance Corporation <i>Société d'assurance-dépôts du Canada</i>	President and Chief Executive Officer <i>Président et premier dirigeant</i>
Canada Development Investment Corporation <i>Corporation de développement des investissements du Canada</i>	Executive Vice-President <i>Premier vice-président</i>
Canada Lands Company Limited <i>Société immobilière du Canada Limitée</i>	President <i>Président</i>
Canada Mortgage and Housing Corporation <i>Société canadienne d'hypothèques et de logement</i>	President and Chief Executive Officer <i>Président et premier dirigeant</i>
Canada Post Corporation <i>Société canadienne des postes</i>	President and Chief Executive Officer <i>Président-directeur général</i>
Canada Revenue Agency <i>Agence du revenu du Canada</i>	Commissioner <i>Commissaire</i>
Canada School of Public Service <i>École de la fonction publique du Canada</i>	President <i>Président</i>
Canada Water Agency <i>Agence canadienne de l'eau</i>	President <i>Président</i>
Canadian Broadcasting Corporation <i>Société Radio-Canada</i>	President and Chief Executive Officer <i>Président-directeur général et premier dirigeant</i>
Canadian Centre for Occupational Health and Safety <i>Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail</i>	President and Chief Executive Officer <i>Président et premier dirigeant</i>
Canadian Commercial Corporation <i>Corporation commerciale canadienne</i>	President and Chief Executive Officer <i>Président et premier dirigeant</i>
Canadian Dairy Commission <i>Commission canadienne du lait</i>	Chairperson <i>Président</i>
Canadian Energy Regulator <i>Régie canadienne de l'énergie</i>	Chief Executive Officer <i>Président-directeur général</i>
Canadian Food Inspection Agency <i>Agence canadienne d'inspection des aliments</i>	President <i>Président</i>
Canadian Forces Non-Public Funds <i>Fonds non publics des Forces canadiennes</i>	Director General, Personnel Services <i>Directeur général, Service du personnel</i>
Canadian Grain Commission <i>Commission canadienne des grains</i>	Chief Commissioner and Chief Executive Officer <i>Président et premier dirigeant</i>
Canadian Human Rights Commission <i>Commission canadienne des droits de la personne</i>	Chief Commissioner <i>Président</i>

Column 1	Column 2
Portion of the federal public administration	Position
Canadian Intergovernmental Conference Secretariat <i>Secrétariat des conférences intergouvernementales canadiennes</i>	Secretary <i>Secrétaire</i>
Canadian Museum of History <i>Musée canadien de l'histoire</i>	Director and Chief Executive Officer <i>Directeur et premier dirigeant</i>
Canadian Museum of Nature <i>Musée canadien de la nature</i>	Director and Chief Executive Officer <i>Directeur et premier dirigeant</i>
Canadian Northern Economic Development Agency <i>Agence canadienne de développement économique du Nord</i>	President <i>Président</i>
Canadian Nuclear Safety Commission <i>Commission canadienne de sûreté nucléaire</i>	President and Chief Executive Officer <i>Président et premier dirigeant</i>
Canadian Radio-television and Telecommunications Commission <i>Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes</i>	Chairperson <i>Président</i>
Canadian Secretariat <i>Secrétariat canadien</i>	Deputy Secretary and Senior Policy Advisor <i>Secrétaire adjoint et conseiller principal en politique</i>
Canadian Space Agency <i>Agence spatiale canadienne</i>	President <i>Président</i>
Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board <i>Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</i>	Chairperson <i>Président</i>
Canadian Transportation Agency <i>Office des transports du Canada</i>	Chairperson and Chief Executive Officer <i>Président et premier dirigeant</i>
Civilian Review and Complaints Commission for the Royal Canadian Mounted Police <i>Commission civile d'examen et de traitement des plaintes relatives à la Gendarmerie royale du Canada</i>	Chairperson <i>Président</i>
Communications Security Establishment <i>Centre de la sécurité des télécommunications</i>	Chief <i>Chef</i>
Copyright Board <i>Commission du droit d'auteur</i>	Vice-Chair and Chief Executive Officer <i>Vice-président et premier dirigeant</i>
Correctional Service of Canada <i>Service correctionnel du Canada</i>	Commissioner of Corrections <i>Commissaire aux services correctionnels</i>
Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec <i>Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec</i>	President <i>Président</i>
Energy Supplies Allocation Board <i>Office de répartition des approvisionnements d'énergie</i>	Chairperson <i>Président</i>
Export Development Canada <i>Exportation et développement Canada</i>	President and Chief Executive Officer <i>Président et premier dirigeant</i>
Farm Credit Canada <i>Financement agricole Canada</i>	President and Chief Executive Officer <i>Président et premier dirigeant</i>
Federal Court of Canada <i>Cour fédérale du Canada</i>	Administrator <i>Administrateur</i>
Federal Economic Development Agency for Northern Ontario <i>Agence fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario</i>	President <i>Président</i>
Federal Economic Development Agency for Southern Ontario <i>Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario</i>	President <i>Président</i>
Financial Transactions and Reports Analysis Centre of Canada <i>Centre d'analyse des opérations et déclarations financières du Canada</i>	Director and Chief Executive Officer <i>Directeur et premier dirigeant</i>

Column 1	Column 2
Portion of the federal public administration	Position
Goods and Services Tax Consumer Information Office <i>Bureau d'information des consommateurs sur la taxe sur les produits et services</i>	Executive Director <i>Directeur général</i>
Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. <i>Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée</i>	Chairperson <i>Président</i>
Halifax Port Authority <i>Administration portuaire de Halifax</i>	Chief Executive Officer <i>Premier dirigeant</i>
Hamilton-Oshawa Port Authority <i>Administration portuaire de Hamilton-Oshawa</i>	Chief Executive Officer <i>Premier dirigeant</i>
Immigration and Refugee Board <i>Commission de l'immigration et du statut de réfugié</i>	Chairperson <i>Président</i>
Impact Assessment Agency of Canada <i>Agence canadienne d'évaluation d'impact</i>	President <i>Président</i>
Indian Oil and Gas Canada <i>Pétrole et gaz des Indiens Canada</i>	Deputy Minister <i>Sous-ministre</i>
Library and Archives of Canada <i>Bibliothèque et Archives du Canada</i>	Librarian and Archivist of Canada <i>Bibliothécaire et archiviste du Canada</i>
Military Grievances External Review Committee <i>Comité externe d'examen des griefs militaires</i>	Chairperson and Chief Executive Officer <i>Président et premier dirigeant</i>
Montreal Port Authority <i>Administration portuaire de Montréal</i>	Chief Executive Officer <i>Premier dirigeant</i>
Nanaimo Port Authority <i>Administration portuaire de Nanaimo</i>	Chief Executive Officer <i>Premier dirigeant</i>
National Capital Commission <i>Commission de la capitale nationale</i>	Chairperson <i>Président</i>
National Farm Products Council <i>Conseil national des produits agricoles</i>	Chairman <i>Président</i>
National Film Board <i>Office national du film</i>	Government Film Commissioner <i>Commissaire du gouvernement à la cinématographie</i>
National Gallery of Canada <i>Musée des beaux-arts du Canada</i>	Director <i>Directeur</i>
National Museum of Science and Technology <i>Musée national des sciences et de la technologie</i>	Director <i>Directeur</i>
National Research Council of Canada <i>Conseil national de recherches du Canada</i>	President <i>Président</i>
National Security and Intelligence Review Agency Secretariat <i>Secrétariat de l'Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement</i>	Executive Director <i>Directeur général</i>
Natural Sciences and Engineering Research Council <i>Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie</i>	President <i>Président</i>
Northern Pipeline Agency <i>Administration du pipe-line du Nord</i>	Commissioner <i>Directeur général</i>
Office of the Auditor General of Canada <i>Bureau du vérificateur général du Canada</i>	Auditor General of Canada <i>Vérificateur général du Canada</i>
Office of the Chief Electoral Officer <i>Bureau du directeur général des élections</i>	Chief Electoral Officer <i>Directeur général des élections</i>
Office of the Chief Human Resources Officer <i>Bureau du dirigeant principal des ressources humaines</i>	Chief Human Resources Officer <i>Dirigeant principal des ressources humaines</i>

Column 1	Column 2
Portion of the federal public administration	Position
Office of the Commissioner for Federal Judicial Affairs <i>Bureau du commissaire à la magistrature fédérale</i>	Commissioner for Federal Judicial Affairs <i>Commissaire à la magistrature fédérale</i>
Office of the Commissioner of Lobbying <i>Commissariat au lobbying</i>	Commissioner of Lobbying <i>Commissaire au lobbying</i>
Office of the Commissioner of Official Languages for Canada <i>Commissariat aux langues officielles du Canada</i>	Commissioner of Official Languages for Canada <i>Commissaire aux langues officielles du Canada</i>
Office of the Comptroller General <i>Bureau du contrôleur général</i>	Comptroller General of Canada <i>Contrôleur général du Canada</i>
Office of the Information Commissioner of Canada <i>Bureau du Commissaire à l'information du Canada</i>	Information Commissioner <i>Commissaire à l'information</i>
Office of the Privacy Commissioner of Canada <i>Bureau du Commissaire à la protection de la vie privée du Canada</i>	Privacy Commissioner <i>Commissaire à la protection de la vie privée</i>
Office of the Public Sector Integrity Commissioner <i>Commissariat à l'intégrité du secteur public</i>	Public Sector Integrity Commissioner <i>Commissaire à l'intégrité du secteur public</i>
Office of the Secretary to the Governor General <i>Bureau du secrétaire du gouverneur général</i>	Secretary <i>Secrétaire</i>
Office of the Superintendent of Bankruptcy <i>Bureau du surintendant des faillites</i>	Superintendent of Bankruptcy <i>Surintendant des faillites</i>
Office of the Superintendent of Financial Institutions <i>Bureau du surintendant des institutions financières</i>	Superintendent of Financial Institutions <i>Surintendant des institutions financières</i>
Pacific Economic Development Agency of Canada <i>Agence de développement économique du Pacifique Canada</i>	President <i>Président</i>
Pacific Pilotage Authority <i>Administration de pilotage du Pacifique</i>	Chairperson <i>Président</i>
Parole Board of Canada <i>Commission des libérations conditionnelles du Canada</i>	Chairperson <i>Président</i>
Patented Medicine Prices Review Board <i>Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés</i>	Chairperson <i>Président</i>
Port Alberni Port Authority <i>Administration portuaire de Port Alberni</i>	Chief Executive Officer <i>Premier dirigeant</i>
Prairie Farm Rehabilitation Committees <i>Comités du rétablissement agricole des Prairies</i>	Deputy Minister <i>Sous-ministre</i>
Prince Rupert Port Authority <i>Administration portuaire de Prince Rupert</i>	Chief Executive Officer <i>Premier dirigeant</i>
Privy Council Office <i>Bureau du Conseil privé</i>	Clerk of the Privy Council <i>Greffier du Conseil privé</i>
Public Health Agency of Canada <i>Agence de la santé publique du Canada</i>	President <i>Président</i>
Public Service Commission <i>Commission de la fonction publique</i>	President <i>Président</i>
Quebec Port Authority <i>Administration portuaire de Québec</i>	Chief Executive Officer <i>Premier dirigeant</i>
Royal Canadian Mint <i>Monnaie royale canadienne</i>	Master of the Mint <i>Président de la Monnaie</i>
Royal Canadian Mounted Police External Review Committee <i>Comité externe d'examen de la Gendarmerie royale du Canada</i>	Committee Chairperson <i>Président</i>
Saint John Port Authority <i>Administration portuaire de Saint John</i>	Chief Executive Officer <i>Premier dirigeant</i>

Column 1	Column 2
Portion of the federal public administration	Position
St. John's Port Authority <i>Administration portuaire de St. John's</i>	Chief Executive Officer <i>Premier dirigeant</i>
Shared Services Canada <i>Services partagés Canada</i>	President <i>Président</i>
Social Sciences and Humanities Research Council of Canada <i>Conseil de recherches en sciences humaines du Canada du Canada</i>	President <i>Président</i>
Standards Council of Canada <i>Conseil canadien des normes</i>	Executive Director and Chief Executive Officer <i>Directeur général et premier dirigeant</i>
Statistical Survey Operations <i>Opérations des enquêtes statistiques</i>	Chief Statistician of Canada <i>Statisticien en chef du Canada</i>
Statistics Canada <i>Statistique Canada</i>	Chief Statistician of Canada <i>Statisticien en chef du Canada</i>
Supreme Court of Canada <i>Cour suprême du Canada</i>	Registrar <i>Registraire</i>
Tax Court of Canada <i>Cour canadienne de l'impôt</i>	Registrar <i>Greffier</i>
The Director, The Veterans' Land Act <i>Le Directeur des terres destinées aux anciens combattants</i>	Deputy Minister of Veterans Affairs <i>Sous-ministre des Anciens Combattants</i>
The Seaway International Bridge Corporation, Ltd <i>La Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée</i>	President and Chairperson <i>Président</i>
Thunder Bay Port Authority <i>Administration portuaire de Thunder Bay</i>	Chief Executive Officer <i>Premier dirigeant</i>
Toronto Port Authority <i>Administration portuaire de Toronto</i>	Chief Executive Officer <i>Premier dirigeant</i>
Vancouver Fraser Port Authority <i>Administration portuaire de Vancouver Fraser</i>	Chief Executive Officer <i>Premier dirigeant</i>
Veterans Review and Appeal Board <i>Tribunal des anciens combattants (révision et appel)</i>	Chairperson <i>Président</i>
VIA Rail Canada Inc. <i>VIA Rail Canada Inc.</i>	President and Chief Executive Officer <i>Président et premier dirigeant</i>
Windsor Port Authority <i>Administration portuaire de Windsor</i>	Chief Executive Officer <i>Premier dirigeant</i>

## ANNEXE

(article 1)

Colonne 1	Colonne 2
Secteur de l'administration publique fédérale	Poste
Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée <i>Great Lakes Pilotage Authority, Ltd.</i>	Président <i>Chairperson</i>
Administration de pilotage du Pacifique <i>Pacific Pilotage Authority</i>	Président <i>Chairperson</i>
Administration du pipe-line du Nord <i>Northern Pipeline Agency</i>	Directeur général <i>Commissioner</i>
Administration portuaire de Halifax <i>Halifax Port Authority</i>	Premier dirigeant <i>Chief Executive Officer</i>
Administration portuaire de Hamilton-Oshawa <i>Hamilton-Oshawa Port Authority</i>	Premier dirigeant <i>Chief Executive Officer</i>

Colonne 1	Colonne 2
Secteur de l'administration publique fédérale	Poste
Administration portuaire de Montréal <i>Montreal Port Authority</i>	Premier dirigeant <i>Chief Executive Officer</i>
Administration portuaire de Nanaimo <i>Nanaimo Port Authority</i>	Premier dirigeant <i>Chief Executive Officer</i>
Administration portuaire de Port Alberni <i>Port Alberni Port Authority</i>	Premier dirigeant <i>Chief Executive Officer</i>
Administration portuaire de Prince Rupert <i>Prince Rupert Port Authority</i>	Premier dirigeant <i>Chief Executive Officer</i>
Administration portuaire de Québec <i>Quebec Port Authority</i>	Premier dirigeant <i>Chief Executive Officer</i>
Administration portuaire de Saint John <i>Saint John Port Authority</i>	Premier dirigeant <i>Chief Executive Officer</i>
Administration portuaire de St. John's <i>St. John's Port Authority</i>	Premier dirigeant <i>Chief Executive Officer</i>
Administration portuaire de Thunder Bay <i>Thunder Bay Port Authority</i>	Premier dirigeant <i>Chief Executive Officer</i>
Administration portuaire de Toronto <i>Toronto Port Authority</i>	Premier dirigeant <i>Chief Executive Officer</i>
Administration portuaire de Vancouver Fraser <i>Vancouver Fraser Port Authority</i>	Premier dirigeant <i>Chief Executive Officer</i>
Administration portuaire de Windsor <i>Windsor Port Authority</i>	Premier dirigeant <i>Chief Executive Officer</i>
Agence canadienne de développement économique du Nord <i>Canadian Northern Economic Development Agency</i>	Président <i>President</i>
Agence canadienne d'évaluation d'impact <i>Impact Assess Agency of Canada</i>	Président <i>President</i>
Agence canadienne de l'eau <i>Canada Water Agency</i>	Président <i>President</i>
Agence canadienne d'inspection des aliments <i>Canadian Food Inspection Agency</i>	Président <i>President</i>
Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec <i>Economic Development Agency of Canada for the Regions of Quebec</i>	Président <i>President</i>
Agence de développement économique du Pacifique Canada <i>Pacific Economic Development Agency of Canada</i>	Président <i>President</i>
Agence de la santé publique du Canada <i>Public Health Agency of Canada</i>	Président <i>President</i>
Agence de promotion économique du Canada atlantique <i>Atlantic Canada Opportunities Agency</i>	Président <i>President</i>
Agence des services frontaliers du Canada <i>Canada Border Services Agency</i>	Président <i>President</i>
Agence du revenu du Canada <i>Canada Revenue Agency</i>	Commissaire <i>Commissioner</i>
Agence fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario <i>Federal Economic Development Agency for Northern Ontario</i>	Président <i>President</i>
Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario <i>Federal Economic Development Agency for Southern Ontario</i>	Président <i>President</i>
Agence spatiale canadienne <i>Canadian Space Agency</i>	Président <i>President</i>
Banque de développement du Canada <i>Business Development Bank of Canada</i>	Président et premier dirigeant <i>President and Chief Executive Officer</i>

Colonne 1	Colonne 2
Secteur de l'administration publique fédérale	Poste
Banque du Canada <i>Bank of Canada</i>	Gouverneur <i>Governor</i>
Bibliothèque et Archives du Canada <i>Library and Archives of Canada</i>	Bibliothécaire et archiviste du Canada <i>Librarian and Archivist of Canada</i>
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports <i>Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board</i>	Président <i>Chairperson</i>
Bureau d'information des consommateurs sur la taxe sur les produits et services <i>Goods and Services Tax Consumer Information Office</i>	Directeur général <i>Executive Director</i>
Bureau du commissaire à la magistrature fédérale <i>Office of the Commissioner for Federal Judicial Affairs</i>	Commissaire à la magistrature fédérale <i>Commissioner for Federal Judicial Affairs</i>
Bureau du Commissaire à la protection de la vie privée du Canada <i>Office of the Privacy Commissioner of Canada</i>	Commissaire à la protection de la vie privée <i>Privacy Commissioner</i>
Bureau du Commissaire à l'information du Canada <i>Office of the Information Commissioner of Canada</i>	Commissaire à l'information <i>Information Commissioner</i>
Bureau du Conseil privé <i>Privy Council Office</i>	Greffier du Conseil privé <i>Clerk of the Privy Council</i>
Bureau du contrôleur général <i>Office of the Comptroller General</i>	Contrôleur général du Canada <i>Comptroller General of Canada</i>
Bureau du directeur général des élections <i>Office of the Chief Electoral Officer</i>	Directeur général des élections <i>Chief Electoral Officer</i>
Bureau du dirigeant principal des ressources humaines <i>Office of the Chief Human Resources Officer</i>	Dirigeant principal des ressources humaines <i>Chief Human Resources Officer</i>
Bureau du secrétaire du gouverneur général <i>Office of the Secretary to the Governor General</i>	Secrétaire <i>Secretary</i>
Bureau du surintendant des faillites <i>Office of the Superintendent of Bankruptcy</i>	Surintendant des faillites <i>Superintendent of Bankruptcy</i>
Bureau du surintendant des institutions financières <i>Office of the Superintendent of Financial Institutions</i>	Surintendant des institutions financières <i>Superintendent of Financial Institutions</i>
Bureau du vérificateur général du Canada <i>Office of the Auditor General of Canada</i>	Vérificateur général du Canada <i>Auditor General of Canada</i>
Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail <i>Canadian Centre for Occupational Health and Safety</i>	Président et premier dirigeant <i>President and Chief Executive Officer</i>
Centre d'analyse des opérations et déclarations financières du Canada <i>Financial Transactions and Reports Analysis Centre of Canada</i>	Directeur et premier dirigeant <i>Director and Chief Executive Officer</i>
Centre de la sécurité des télécommunications <i>Communications Security Establishment</i>	Chef <i>Chief</i>
Comité externe d'examen de la Gendarmerie royale du Canada <i>Royal Canadian Mounted Police External Review Committee</i>	Président <i>Committee Chairperson</i>
Comité externe d'examen des griefs militaires <i>Military Grievances External Review Committee</i>	Président et premier dirigeant <i>Chairperson and Chief Executive Officer</i>
Comités du rétablissement agricole des Prairies <i>Prairie Farm Rehabilitation Committees</i>	Sous-ministre <i>Deputy Minister</i>
Commissariat à l'intégrité du secteur public <i>Office of the Public Sector Integrity Commissioner</i>	Commissaire à l'intégrité du secteur public <i>Public Sector Integrity Commissioner</i>
Commissariat au lobbying <i>Office of the Commissioner of Lobbying</i>	Commissaire au lobbying <i>Commissioner of Lobbying</i>
Commissariat aux langues officielles du Canada <i>Office of the Commissioner of Official Languages for Canada</i>	Commissaire aux langues officielles du Canada <i>Commissioner of Official Languages for Canada</i>

Colonne 1	Colonne 2
Secteur de l'administration publique fédérale	Poste
Commission canadienne des droits de la personne <i>Canadian Human Rights Commission</i>	Président <i>Chief Commissioner</i>
Commission canadienne des grains <i>Canadian Grain Commission</i>	Président et premier dirigeant <i>Chief Commissioner and Chief Executive Officer</i>
Commission canadienne de sûreté nucléaire <i>Canadian Nuclear Safety Commission</i>	Président et premier dirigeant <i>President and Chief Executive Officer</i>
Commission canadienne du lait <i>Canadian Dairy Commission</i>	Président <i>Chairperson</i>
Commission civile d'examen et de traitement des plaintes relatives à la Gendarmerie royale du Canada <i>Civilian Review and Complaints Commission for the Royal Canadian Mounted Police</i>	Président <i>Chairperson</i>
Commission de la capitale nationale <i>National Capital Commission</i>	Président <i>Chairperson</i>
Commission de la fonction publique <i>Public Service Commission</i>	Président <i>President</i>
Commission de l'immigration et du statut de réfugié <i>Immigration and Refugee Board</i>	Président <i>Chairperson</i>
Commission des libérations conditionnelles du Canada <i>Parole Board of Canada</i>	Président <i>Chairperson</i>
Commission du droit d'auteur <i>Copyright Board</i>	Vice-président et premier dirigeant <i>Vice-Chair and Chief Executive Officer</i>
Conseil canadien des normes <i>Standards Council of Canada</i>	Directeur général et premier dirigeant <i>Executive Director and Chief Executive Officer</i>
Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes <i>Canadian Radio-television and Telecommunications Commission</i>	Président <i>Chairperson</i>
Conseil de recherches en sciences humaines du Canada <i>Social Sciences and Humanities Research Council of Canada</i>	Président <i>President</i>
Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie <i>Natural Sciences and Engineering Research Council</i>	Président <i>President</i>
Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés <i>Patented Medicine Prices Review Board</i>	Président <i>Chairperson</i>
Conseil national de recherches du Canada <i>National Research Council of Canada</i>	Président <i>President</i>
Conseil national des produits agricoles <i>National Farm Products Council</i>	Président <i>Chairman</i>
Corporation commerciale canadienne <i>Canadian Commercial Corporation</i>	Président et premier dirigeant <i>President and Chief Executive Officer</i>
Corporation de développement des investissements du Canada <i>Canada Development Investment Corporation</i>	Premier vice-président <i>Executive Vice-President</i>
Cour canadienne de l'impôt <i>Tax Court of Canada</i>	Greffier <i>Registrar</i>
Cour fédérale du Canada <i>Federal Court of Canada</i>	Administrateur <i>Administrator</i>
Cour suprême du Canada <i>Supreme Court of Canada</i>	Registraire <i>Registrar</i>
École de la fonction publique du Canada <i>Canada School of Public Service</i>	Président <i>President</i>
Énergie atomique du Canada, Limitée <i>Atomic Energy of Canada Limited</i>	Président-directeur général <i>President and Chief Executive Officer</i>

Colonne 1	Colonne 2
Secteur de l'administration publique fédérale	Poste
Exportation et développement Canada <i>Export Development Canada</i>	Président et premier dirigeant <i>President and Chief Executive Officer</i>
Financement agricole Canada <i>Farm Credit Canada</i>	Président et premier dirigeant <i>President and Chief Executive Officer</i>
Fonds non publics des Forces canadiennes <i>Canadian Forces Non-Public Funds</i>	Directeur général, Service du personnel <i>Director General, Personnel Services</i>
La Corporation du Pont international de la voie maritime, Ltée <i>The Seaway International Bridge Corporation, Ltd.</i>	Président <i>President and Chairperson</i>
Le Directeur des terres destinées aux anciens combattants <i>The Director, The Veterans' Land Act</i>	Sous-ministre des Anciens Combattants <i>Deputy Minister of Veterans Affairs</i>
Monnaie royale canadienne <i>Royal Canadian Mint</i>	Président de la Monnaie <i>Master of the Mint</i>
Musée canadien de la nature <i>Canadian Museum of Nature</i>	Directeur et premier dirigeant <i>Director and Chief Executive Officer</i>
Musée canadien de l'histoire <i>Canadian Museum of History</i>	Directeur et premier dirigeant <i>Director and Chief Executive Officer</i>
Musée des beaux-arts du Canada <i>National Gallery of Canada</i>	Directeur <i>Director</i>
Musée national des sciences et de la technologie <i>National Museum of Science and Technology</i>	Directeur <i>Director</i>
Office de répartition des approvisionnements d'énergie <i>Energy Supplies Allocation Board</i>	Président <i>Chairperson</i>
Office des transports du Canada <i>Canadian Transportation Agency</i>	Président et premier dirigeant <i>Chairperson and Chief Executive Officer</i>
Office national du film <i>National Film Board</i>	Commissaire du gouvernement à la cinématographie <i>Government Film Commissioner</i>
Opérations des enquêtes statistiques <i>Statistical Survey Operations</i>	Statisticien en chef du Canada <i>Chief Statistician of Canada</i>
Pétrole et gaz des Indiens Canada <i>Indian Oil and Gas Canada</i>	Sous-ministre <i>Deputy Minister</i>
Régie canadienne de l'énergie <i>Canadian Energy Regulator</i>	Président-directeur général <i>Chief Executive Officer</i>
Secrétariat canadien <i>Canadian Secretariat</i>	Secrétaire adjoint et conseiller principal en politique <i>Deputy Secretary and Senior Policy Advisor</i>
Secrétariat de l'Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement <i>National Security and Intelligence Review Agency Secretariat</i>	Directeur général <i>Executive Director</i>
Secrétariat des conférences intergouvernementales canadiennes <i>Canadian Intergovernmental Conference Secretariat</i>	Secrétaire <i>Secretary</i>
Service canadien d'appui aux tribunaux administratifs <i>Administrative Tribunals Support Service of Canada</i>	Administrateur en chef <i>Chief Administrator</i>
Service correctionnel du Canada <i>Correctional Service of Canada</i>	Commissaire aux services correctionnels <i>Commissioner of Corrections</i>
Services partagés Canada <i>Shared Services Canada</i>	Président <i>President</i>
Société canadienne des postes <i>Canada Post Corporation</i>	Président-directeur général <i>President and Chief Executive Officer</i>
Société canadienne d'hypothèques et de logement <i>Canada Mortgage and Housing Corporation</i>	Président et premier dirigeant <i>President and Chief Executive Officer</i>
Société d'assurance-dépôts du Canada <i>Canada Deposit Insurance Corporation</i>	Président et premier dirigeant <i>President and Chief Executive Officer</i>

---

---

Colonne 1	Colonne 2
Secteur de l'administration publique fédérale	Poste
Société immobilière du Canada Limitée <i>Canada Lands Company Limited</i>	Président <i>President</i>
Société Radio-Canada <i>Canadian Broadcasting Corporation</i>	Président-directeur général et premier dirigeant <i>President and Chief Executive Officer</i>
Statistique Canada <i>Statistics Canada</i>	Statisticien en chef du Canada <i>Chief Statistician of Canada</i>
Tribunal des anciens combattants (révision et appel) <i>Veterans Review and Appeal Board</i>	Président <i>Chairperson</i>
VIA Rail Canada Inc. <i>VIA Rail Canada Inc.</i>	Président et premier dirigeant <i>President and Chief Executive Officer</i>

---

**TABLE OF CONTENTS**    **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents**

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
<a href="#">SOR/2024-197</a>	2024-1069	Environment and Climate Change	Regulations Amending the Migratory Birds Regulations, 2022 (Miscellaneous Program) .....	3599
<a href="#">SOR/2024-198</a>	2024-1070	Fisheries and Oceans	Regulations Amending the Quebec Fishery Regulations, 1990.....	3601
<a href="#">SOR/2024-199</a>	2024-1071	Public Safety	Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Customs Act (Low Value Shipment Threshold) .....	3620
<a href="#">SOR/2024-200</a>	2024-1104	Global Affairs	Regulations Amending the Special Economic Measures (Russia) Regulations .....	3627
<a href="#">SOR/2024-201</a>	2024-1105	Treasury Board Secretariat	Regulations Amending the Public Service Superannuation Regulations (Transfer Value) .....	3633
<a href="#">SOR/2024-202</a>	2024-1109	Finance Global Affairs	Order Amending the China Surtax Order (2024).....	3637
<a href="#">SOR/2024-203</a>	2024-1110	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Air Cargo) .....	3651
<a href="#">SOR/2024-204</a>	2024-1111	Public Safety	Regulations Amending the Regulations Establishing a List of Entities .....	3690
<a href="#">SI/2024-48</a>		Innovation, Science and Economic Development	Specifications Relating to Timber Dimension Measuring Devices .....	3691
<a href="#">SI/2024-49</a>	2024-1073	Environment and Climate Change	Order Fixing October 15, 2024 as the Day on Which the Provisions of the Canada Water Agency Act and Certain Provisions of the Fall Economic Statement Implementation Act, 2023 Come into Force .....	3703
<a href="#">SI/2024-50</a>	2024-1106	Public Safety	Order Fixing January 1, 2026 as the Day on Which Section 307 of the Budget Implementation Act, 2022, No. 1 Comes into Force .....	3706
<a href="#">SI/2024-51</a>	2024-1075	Prime Minister	National Security and Intelligence Review Agency Act Deputy Heads of the Federal Public Administration Order .....	3708

**INDEX**      **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents**

Abbreviations: e — erratum  
n — new  
r — revises  
x — revokes

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Air Cargo) — Regulations Amending the ..... Aeronautics Act	<a href="#">SOR/2024-203</a>	11/10/24	3651	
China Surtax Order (2024) — Order Amending the ..... Customs Tariff	<a href="#">SOR/2024-202</a>	11/10/24	3637	
Customs Act (Low Value Shipment Threshold) — Regulations Amending Certain Regulations Made Under the ..... Customs Act	<a href="#">SOR/2024-199</a>	07/10/24	3620	
List of Entities — Regulations Amending the Regulations Establishing a ..... Criminal Code	<a href="#">SOR/2024-204</a>	11/10/24	3690	
Migratory Birds Regulations, 2022 (Miscellaneous Program) — Regulations Amending the ..... Migratory Birds Convention Act, 1994	<a href="#">SOR/2024-197</a>	04/10/24	3599	
National Security and Intelligence Review Agency Act Deputy Heads of the Federal Public Administration Order ..... National Security and Intelligence Review Agency Act	<a href="#">SI/2024-51</a>	23/10/24	3708	n
Order Fixing January 1, 2026 as the Day on Which Section 307 of the Budget Implementation Act, 2022, No. 1 Comes into Force ..... Budget Implementation Act, 2022, No. 1	<a href="#">SI/2024-50</a>	23/10/24	3706	n
Order Fixing October 15, 2024 as the Day on Which the Provisions of the Canada Water Agency Act and Certain Provisions of the Fall Economic Statement Implementation Act, 2023 Come into Force ..... Fall Economic Statement Implementation Act, 2023	<a href="#">SI/2024-49</a>	23/10/24	3703	n
Public Service Superannuation Regulations (Transfer Value) — Regulations Amending the ..... Public Service Superannuation Act	<a href="#">SOR/2024-201</a>	11/10/24	3633	
Quebec Fishery Regulations, 1990 — Regulations Amending the ..... Fisheries Act	<a href="#">SOR/2024-198</a>	07/10/24	3601	
Special Economic Measures (Russia) Regulations — Regulations Amending the ..... Special Economic Measures Act	<a href="#">SOR/2024-200</a>	11/10/24	3627	
Timber Dimension Measuring Devices — Specifications Relating to... Weights and Measures Act	<a href="#">SI/2024-48</a>	23/10/24	3691	n

**TABLE DES MATIÈRES**    **DORS : Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents**

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
<a href="#">DORS/2024-197</a>	2024-1069	Environnement et Changement climatique	Règlement correctif visant le Règlement sur les oiseaux migrateurs (2022) .....	3599
<a href="#">DORS/2024-198</a>	2024-1070	Pêches et Océans	Règlement modifiant le Règlement de pêche du Québec (1990) .....	3601
<a href="#">DORS/2024-199</a>	2024-1071	Sécurité publique	Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur les douanes (seuil d'expédition de faible valeur) .....	3620
<a href="#">DORS/2024-200</a>	2024-1104	Affaires mondiales	Règlement modifiant le Règlement sur les mesures économiques spéciales visant la Russie.....	3627
<a href="#">DORS/2024-201</a>	2024-1105	Secrétariat du Conseil du Trésor	Règlement modifiant le Règlement sur la pension de la fonction publique (valeur de transfert) .....	3633
<a href="#">DORS/2024-202</a>	2024-1109	Finances Affaires mondiales	Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe à la Chine (2024) .....	3637
<a href="#">DORS/2024-203</a>	2024-1110	Transports	Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (fret aérien) .....	3651
<a href="#">DORS/2024-204</a>	2024-1111	Sécurité publique	Règlement modifiant le Règlement établissant une liste d'entités .....	3690
<a href="#">TR/2024-48</a>		Innovation, Sciences et Développement économique	Normes applicables aux appareils de mesure des dimensions du bois.....	3691
<a href="#">TR/2024-49</a>	2024-1073	Environnement et Changement climatique	Décret fixant au 15 octobre 2024 la date d'entrée en vigueur des dispositions de la Loi sur l'Agence canadienne de l'eau et de certaines dispositions de la Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2023 .....	3703
<a href="#">TR/2024-50</a>	2024-1106	Sécurité publique	Décret fixant au 1 <sup>er</sup> janvier 2026 la date d'entrée en vigueur de l'article 307 de la Loi n° 1 d'exécution du budget de 2022.....	3706
<a href="#">TR/2024-51</a>	2024-1075	Premier ministre	Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur l'Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement).....	3708

**INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents**

Abréviations : e — erratum  
n — nouveau  
r — révisé  
a — abroge

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Appareils de mesure des dimensions du bois — Normes applicables aux ..... Poids et mesures (Loi sur les)	<a href="#">TR/2024-48</a>	23/10/24	3691	n
Décret fixant au 1 <sup>er</sup> janvier 2026 la date d'entrée en vigueur de l'article 307 de la Loi n° 1 d'exécution du budget de 2022..... Exécution du budget de 2022 (Loi n° 1 d')	<a href="#">TR/2024-50</a>	23/10/24	3706	n
Décret fixant au 15 octobre 2024 la date d'entrée en vigueur des dispositions de la Loi sur l'Agence canadienne de l'eau et de certaines dispositions de la Loi d'exécution de l'énoncé économique de l'automne 2023..... Énoncé économique de l'automne 2023 (Loi d'exécution de l')	<a href="#">TR/2024-49</a>	23/10/24	3703	n
Désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur l'Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement) — Décret sur la ..... Office de surveillance des activités en matière de sécurité nationale et de renseignement (Loi sur l')	<a href="#">TR/2024-51</a>	23/10/24	3708	n
Liste d'entités — Règlement modifiant le Règlement établissant une ..... Code criminel	<a href="#">DORS/2024-204</a>	11/10/24	3690	
Loi sur les douanes (seuil d'expédition de faible valeur) — Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la ..... Douanes (Loi sur les)	<a href="#">DORS/2024-199</a>	07/10/24	3620	
Mesures économiques spéciales visant la Russie — Règlement modifiant le Règlement sur les..... Mesures économiques spéciales (Loi sur les)	<a href="#">DORS/2024-200</a>	11/10/24	3627	
Oiseaux migrateurs (2022) — Règlement correctif visant le Règlement sur les ..... Convention concernant les oiseaux migrateurs (Loi de 1994 sur la)	<a href="#">DORS/2024-197</a>	04/10/24	3599	
Pêche du Québec (1990) — Règlement modifiant le Règlement de ..... Pêches (Loi sur les)	<a href="#">DORS/2024-198</a>	07/10/24	3601	
Pension de la fonction publique (valeur de transfert) — Règlement modifiant le Règlement sur la ..... Pension de la fonction publique (Loi sur la)	<a href="#">DORS/2024-201</a>	11/10/24	3633	
Sûreté aérienne (fret aérien) — Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la ..... Aéronautique (Loi sur l')	<a href="#">DORS/2024-203</a>	11/10/24	3651	
Surtaxe à la Chine (2024) — Décret modifiant le Décret imposant une ..... Tarif des douanes	<a href="#">DORS/2024-202</a>	11/10/24	3637	