

Q1.

Senator Massicotte: How about cars? Are they recyclable? I hear there is significant trafficking of cars that are being stolen off our streets and being sent to African countries. Is that recyclable or not?

Ms. Rogers: That is an area beyond my expertise in terms of looking at illegal exports of that type of waste. I don't believe that would necessarily be caught under these regulations, but I'd have to get back to you on that.

A1.

Under the *Cross-border Movement of Hazardous Waste and Hazardous Recyclable Material Regulations* (XBR), a recyclable material means anything that is to be recycled using one of the operations listed in the regulations, such as recovery of metal, and is considered hazardous. A car at end of life could be considered a hazardous recyclable material under the XBR if it is exported to be recycled and contained materials that would be hazardous. However, in a potential scenario where a car would be exported to be used or reused as a second-hand vehicle, it would not be considered a hazardous recyclable material per the XBR.

R1.

En vertu du *Règlement sur les mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses* (le Règlement), une matière recyclable désigne tout ce qui doit être recyclé au moyen de l'une des opérations énumérées dans le règlement, telle que la récupération du métal, et qui est considérée comme dangereuse. Une voiture en fin de vie pourrait être considérée comme une matière recyclable dangereuse en vertu du Règlement si elle est exportée pour être recyclée et contenait des matières qui seraient dangereuses. Cependant, dans un scénario potentiel où une voiture serait exportée pour être utilisée ou réutilisée comme véhicule d'occasion, elle ne serait pas considérée comme une matière recyclable dangereuse en vertu du Règlement.

Q2.

Senator Anderson: Thank you to the witnesses.

We're seeing an increase in marine shipping and travel, including cruise ships and smaller ships, in the Northwest Passage in the Arctic as a result of climate change. The Arctic is one of the oceans highly impacted by plastic waste and debris from around the world, which in turn affects the animals that we hunt, our lands and the health of people in our communities.

Can you tell me what knowledge we have of activity in the Northwest Passage given that Canada does not monitor the Arctic as effectively and the uncertainty of all the activity incoming from Canada, China, Russia and other countries? Do you have a baseline of plastic waste and debris in the Arctic? Secondly, how do we ensure that these new laws do not encourage pollution crime in the North and in Arctic waters?

Mr. Drouin: Thank you for those questions. They are extremely important.

The first one, though, on the ships is something that I'm not fully aware of. I don't know all the rules, especially the international rules. Officials from Transport Canada would be able to explain how the system works, exactly.

The science is clear, right? When plastics get into the environment, it has a major effect, and it is probably compounded by the density of animals in the Arctic and in the North, coupled with, perhaps, fewer recycling facilities to manage the waste.

We do have a baseline of waste produced in Canada. We have this by province and territory. We would have to get back to you on the numbers and whether we need to aggregate them for the Arctic, at least the Canadian part. So that's the best I can answer for you now, and we can follow up to provide you with more data.

A2.

Plastic pollution is a global and transboundary issue and is found in the Arctic – on land, in air, water, ice and in interactions with wildlife. Key sources of marine litter in the Arctic are fishing activity and the lack or inadequate waste management systems in coastal Arctic communities. Shipping is also a source but it is challenging to identify if plastic pollution came from a ship or other source (e.g., blew into the water from land). There is an Arctic Ship Traffic Database that maps shipping routes and collects data on the number of voyages and tonnage of the ships transiting the Arctic.

Addressing marine litter, including plastic pollution, is one of the areas of focus by the Arctic Council, of which Canada is a member. In 2019, the Arctic Council published a desktop study on marine litter, including microplastics, in the Arctic to summarize the available science at the time. Canada participated in the development of the desktop study and the subsequent Regional Action Plan on Marine Litter and Microplastics in the Arctic, which outlines concrete measures across the plastics lifecycle to reduce plastic waste and pollution, including from shipping waste.

Canada and Norway also led efforts within the Arctic Council's Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP) to develop a litter and microplastics monitoring plan to improve concerted science in the region. Monitoring is underway through AMAP and domestically, such as through the Northern Contaminants Program led by Crown-Indigenous

Relations and Northern Affairs Canada, to collect data on plastic pollution in the Arctic. These data are necessary to inform policies and measures to address the sources, fate and impacts of this pollution. Data and findings are published on an ongoing basis as they become available. Northern Contaminants Programme (NCP) projects and data are submitted to the Polar Data Catalogue on an annual basis. Arctic monitoring data through AMAP, which includes NCP data, is reported, when available, through existing databases (e.g. data on atmospheric deposition via the EBAS Database, operated by the Norwegian Institute for Air Research; and data on abiotic compartments (seawater, seabed, beaches, and sediments) and biotic compartments (invertebrates, fish, birds, and mammals) via the International Council for the Exploration of the Sea (ICES) Environmental Database (DOME)).

R2.

La pollution plastique est un problème mondial et transfrontalier que l'on trouve dans l'Arctique – sur terre, dans l'air, l'eau, la glace et dans les interactions avec la faune. Les principales sources de déchets marins dans l'Arctique sont l'activité de pêche et l'absence ou l'insuffisance de systèmes de gestion des déchets dans les collectivités côtières de l'Arctique. Le transport maritime est également une source, mais il est difficile de déterminer si la pollution plastique provient d'un navire ou d'une autre source (p. ex., soufflée dans l'eau depuis les terres). Il existe une base de données sur le trafic maritime dans l'Arctique qui cartographie les routes maritimes et recueille des données sur le nombre de voyages et le tonnage des navires transitant par l'Arctique.

La lutte contre les déchets marins, y compris la pollution par le plastique, est l'un des domaines d'intérêt du Conseil de l'Arctique, dont le Canada est membre. En 2019, le Conseil de l'Arctique a publié une étude documentaire sur les déchets marins, y compris les microplastiques, dans l'Arctique afin de résumer les données scientifiques disponibles à l'époque. Le Canada a participé à l'élaboration de l'étude documentaire et du Plan d'action régional subséquent sur les déchets marins et les microplastiques dans l'Arctique, qui décrit des mesures concrètes tout au long du cycle de vie des plastiques pour réduire les déchets plastiques et la pollution, y compris les déchets d'expédition.

Le Canada et la Norvège ont également dirigé les efforts déployés dans le cadre du Programme de surveillance et d'évaluation de l'Arctique (AMAP) du Conseil de l'Arctique pour élaborer un plan de surveillance des déchets et des microplastiques afin d'améliorer la science concertée dans la région. La surveillance est en cours par l'entremise de l'AMAP et à l'échelle nationale, comme par l'entremise du Programme de lutte contre les contaminants dans le Nord (PLCN) dirigé par Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada, afin de recueillir des données sur la pollution plastique dans l'Arctique. Ces données sont nécessaires pour éclairer les politiques et les mesures visant à déterminer les sources, le devenir et les impacts de cette pollution. Les données et les résultats sont publiés de façon continue au fur et à mesure qu'ils sont disponibles. Les projets et les données du PLCN sont soumis au Catalogue de données polaires sur une base annuelle. Les données de surveillance de l'Arctique par l'entremise de l'AMAP, qui comprend les données du PLCN, sont déclarées, lorsqu'elles sont disponibles, dans les bases de données existantes (p. ex. données sur les dépôts atmosphériques par l'intermédiaire de la base de données EBAS, gérée par l'Institut norvégien de recherche atmosphérique ; et des

données sur les compartiments abiotiques (eau de mer, fonds marins, plages et sédiments) et les compartiments biotiques (invertébrés, poissons, oiseaux et mammifères) via la base de données environnementale (DOME) du Conseil International pour l'Exploration de la Mer (CIEM)).

Q3.

Senator Anderson: If I can just add, there is a concern regarding cruise ships and them dumping waste in the waterways in the Arctic, but there are also concerns with smaller ships that are not mandated to report and say they're research ships but are not often checked.

Those are two key concerns as well with the traffic in the water. Thank you.

Ms. Rogers: I can speak very briefly to disposal at sea and any, sort of, dumping of waste from ships in any of our waters.

There are disposal at sea regulations under the Canadian Environmental Protection Act. We do enforce those. I don't have the numbers right in front of me, because that wasn't necessarily our focus today, but I could get you information on what our inspections and enforcement have been in Arctic waters.

Senator Anderson: That would be great, because I don't know how you would be monitoring that.

Ms. Rogers: We do have some officers in each of the territories, and they do work with their partners in the territorial governments as well.

And just to let you know, we also have a bit of a focus on cruise ships right now as well, too, not necessarily in the North, but we have been looking at cruise ships and issues around them as well.

Senator Anderson: Thank you.

A3.

The protection of Canada's marine environment is a shared responsibility of several jurisdictions. Transport Canada is the department responsible for the administration and enforcement of the Canada Shipping Act, 2001, which provides authorities for regulating marine transportation and ship source pollution. Transport Canada, Natural Resources Canada, and Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada are jointly responsible for the administration and enforcement of the Arctic Waters Pollution Prevention Act, which aims to prevent pollution in Canadian Arctic waters.

Environment and Climate Change Canada (ECCC) is the lead for the administration and enforcement of the pollution prevention provisions of the Fisheries Act. These provisions include subsection 36(3), which prohibits the deposit of any deleterious substances in water frequented by fish or to any place where it may enter water frequented by fish, unless authorized by federal regulations.

There are currently no regulations under the Fisheries Act that authorize the deposit of deleterious substances from cruise ship activities into water frequented by fish. If these deposits were determined to be deleterious, they would be subject to subsection 36(3) of the Act.

ECCC is also responsible for administering and enforcing the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA) Disposal at Sea provisions and associated regulations. CEPA prohibits the disposal of a substance at sea within Canadian jurisdiction and by Canadian ships in international waters and waters under foreign jurisdiction, unless the disposal is done in accordance with a permit issued by ECCC.

Disposal at sea is permitted only for substances listed in Schedule 5 of CEPA, and where it is an environmentally preferable and practical alternative. The definition of disposal within CEPA also lists activities that are not considered disposal, and do not require a disposal at sea permit. This includes activities that are considered normal operations of a ship (e.g., bilge or ballast water discharge), and are generally regulated under other Acts and regulations.

ECCC enforces the pollution prevention provisions of the Fisheries Act and the CEPA Disposal at Sea provisions in accordance with the relevant compliance and enforcement policies ([available online](#)). As such, enforcement action is taken on a case-by-case basis with careful consideration of the criteria outlined in these policies.

From April 2018 to March 31, 2023, there were approximately 15 off-site inspections (i.e., administrative verifications) and 3 on-site inspections for CEPA Disposal at Sea north of the 62nd parallel. Over the same time period, there were approximately 169 off-site inspections (i.e., administrative verifications), 125 on-site inspections, 3 re-inspections post-enforcement measure, and 2 investigations for the Fisheries Act general prohibition (s.36(3)) north of the 62nd parallel. Please note that ECCC does not track inspection and investigation activities under the Fisheries Act to the level of detail required to be able to provide accurate statistics on inspections and investigations related to vessel waste in Arctic waters.

R3.

La protection de l'environnement marin du Canada est une responsabilité partagée par plusieurs juridictions. Transports Canada est le ministère responsable de l'administration et de l'application de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, qui prévoit des pouvoirs de réglementation du transport maritime et de la pollution causée par les navires. Transports Canada, Ressources naturelles Canada, et Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada sont conjointement responsables de l'administration et de l'application de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, qui vise à prévenir la pollution dans les eaux arctiques canadiennes.

Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) est responsable de l'administration et de l'application des dispositions relatives à la prévention de la pollution de la Loi sur les pêches. Ces dispositions comprennent le paragraphe 36(3), qui interdit le rejet de toute substance nocive dans des eaux où vivent des poissons ou en tout lieu où elle peut pénétrer dans des eaux où vivent des poissons, à moins qu'un règlement fédéral ne l'autorise.

Il n'existe actuellement aucun règlement en vertu de la Loi sur les pêches qui autorise le rejet de substances nocives provenant des activités des navires de croisière dans des eaux où vivent des poissons. S'il s'avérait que ces rejets sont nocifs, ils seraient soumis au paragraphe 36(3) de la Loi.

ECCC est également chargé de l'administration et de l'application des dispositions relatives à l'immersion en mer de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (LCPE) et des règlements associés. La LCPE interdit l'immersion en mer d'une substance dans les limites de la juridiction canadienne et par des navires canadiens dans les eaux internationales et les eaux sous juridiction étrangère, à moins que l'immersion ne soit effectuée conformément à un permis délivré par ECCC.

L'immersion en mer n'est autorisée que pour les substances énumérées à l'annexe 5 de la LCPE, et lorsqu'il s'agit d'une solution pratique et préférable pour l'environnement. La définition de l'immersion dans le cadre de la LCPE énumère également les activités qui ne sont pas considérées comme de l'immersion et qui ne nécessitent pas de permis d'immersion en mer. Il s'agit notamment d'activités considérées comme des opérations normales d'un navire (par exemple, le rejet des eaux de cale ou de ballast) et qui sont généralement régies par d'autres lois et règlements.

ECCC applique les dispositions relatives à la prévention de la pollution de la Loi sur les pêches et les dispositions relatives à l'immersion en mer de la LCPE conformément aux politiques de conformité et d'application pertinentes ([disponible en ligne](#)). Les mesures d'application sont prises au cas par cas, en tenant compte des critères énoncés dans ces politiques.

D'avril 2018 au 31 mars 2023, il y a eu environ 15 inspections hors site (c'est-à-dire des vérifications administratives) et 3 inspections sur place pour l'Immersion en mer LCPE au nord du 62e parallèle. Au cours de la même période, il y a eu environ 169 inspections hors site (c'est-à-dire des vérifications administratives), 125 inspections sur site, 3 réinspections après une mesure d'application de la loi et 2 enquêtes pour la prohibition générale de la Loi sur les pêches (section 36(3)) au nord du 62e parallèle. Veuillez noter que l'ECCC ne suit pas les activités d'inspection et d'enquête au titre de la loi sur la pêche au niveau de détail requis pour pouvoir fournir des statistiques précises sur les inspections et les enquêtes liées aux déchets des navires dans les eaux arctiques.

Q4.

La présidente: Madame Rogers et monsieur Drouin, puisque cette question nous intéresse vraiment et est très importante, la question du plastique qui flotte dans les océans puis l'illégalité ou la légalité de cette décharge dans l'océan, j'aimerais que vous nous retourniez cette information.

Et si possible, parce que vous avez parlé du ministère des Pêches et Océans Canada et de Transports Canada, si vous pouvez nous dire qui est dans ces ministères et nous répondre avant le 13 octobre prochain, on apprécierait énormément.

A4.

Canada is Party to the international instruments that prevent pollution by ships. This includes the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, where MARPOL Annex 5 aims to eliminate and reduce the amount of garbage being discharged into the sea from ships. Also the London Convention and London Protocol prohibit the deliberate dumping of plastics directly at sea from a ship.

Domestically, there are a number of legislative mechanisms that address waste from ships or disposal at sea of plastic waste.

Under the *Canadian Environmental Protection Act 1999* and Disposal at Sea Regulations, the disposal at sea from ships, aircraft, platforms or other structures of all substances is prohibited within Canadian waters and by Canadian ships in international waters and waters under foreign jurisdiction, unless it is in accordance with a permit issued by Environment and Climate Change Canada.

The *Canada Shipping Act* protects the environment from damage due to navigation and shipping activities, include the discharge of pollutants from a vessel in Canadian waters or in the exclusive economic zone of Canada, unless authorized by a permit under the *Canada Shipping Act* or *Canadian Environmental Protection Act 1999*.

The Arctic Waters Pollution Prevention Act and Arctic Water Pollution Prevention Regulations prevent pollution, specifically prohibiting unless authorized by the regulations, the deposit of waste of any type from ships into Arctic waters.

Transport Canada Response

The Government of Canada shares responsibility for monitoring maritime activity in the Arctic across several departments as each unique mandate enables the collection of specific information. This monitoring is generalized to the Arctic, and not necessarily specific to one passage or location. Monitoring activity in the Northwest Passage (NWP) alone would be subject to the same technological and physical limitations as other Arctic monitoring, so a whole-of-Arctic perspective is informative;

This year, the Marine Security Operations Center East (MSOC-E) developed a report on Arctic traffic – led by the Canadian Coast Guard – and activity which is disseminated across the

participant partners. In the 2023 report (focused on 2022), the following observations were noted:

- Arctic vessel traffic has remained fairly steady throughout the last five years, typically varying by approximately +/-40 vessels annually. The 2022 Arctic Shipping season recorded a larger positive variance in vessel traffic due to the lifting of Arctic vessel traffic restrictions that were in place during the COVID-19 pandemic;
- In 2022, merchant vessels (bulk carriers, general cargo, tankers, tugs/barges) made up 40% of shipping traffic in the Canadian Arctic in terms of number of vessels, and 4.6% of voyages. Of these vessels, resupply vessels, including tankers, general cargo vessels and tug/barge combinations, en route to coastal Canadian Arctic communities account for a large portion of merchant traffic. Resupply is conducted primarily, though not exclusively, by four Canadian companies;
- In 2022, 212 vessels made 541 voyages in the Canadian Arctic compared to 148 vessels which made 385 voyages in 2021. Some variance in the type of vessels was also observed but their significance is unclear due to the limited historical data. Specifically, new attention to passenger vessels and pleasure craft entering the Arctic, prompted by the COVID-19 pandemic and various interim orders limiting access to Arctic waters means that the Canadian Coast Guard now collects statistics on private vessels entering its NORDREG vessel traffic services zone;
- A 200% increase in vessels entering the Arctic under the auspices of scientific research was observed in 2022 from 2021, as well as 18% less fishing vessels;

Vessels entering the Arctic while engaged on international voyages are more frequently reporting Greenland and the Netherlands as their last port of call;

The 2022 Arctic shipping season allowed for a total of 28 vessels making a total of 30 transits through the Northwest Passage. This is a 200% increase from the 10 transits accomplished in 2021. Of these 28 vessels, 11 were pleasure crafts, 9 were cruise ships, and 8 were merchant. The remaining 2 were Government vessels; and

Vessels transiting the Northwest Passage that are not planning to make landfall in Canada are not required to submit a Pre-Arrival Information Report to Transport Canada. Some do on a voluntary basis. Instead, vessels transiting through do make occasional reports to the Canadian Coast Guards NORDREG zone, as prescribed under the Radio Aids to Marine Navigation (RAMN).

R4.

Le Canada est partie aux instruments internationaux qui préviennent la pollution par les navires. Cela inclut la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), où l'annexe 5 de MARPOL vise à éliminer et à réduire la quantité de déchets

déversés à la mer par les navires. De même, la Convention de Londres et le Protocole de Londres interdisent l'immersion délibérée de matières plastiques directement en mer à partir d'un navire.

À l'échelle nationale, il existe un certain nombre de mécanismes législatifs qui traitent des déchets provenant des navires ou de l'élimination en mer des déchets plastiques.

En vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement 1999* et du Règlement sur l'immersion en mer, l'immersion en mer de toutes les substances à partir de navires, d'aéronefs, de plates-formes ou d'autres structures est interdite dans les eaux canadiennes et par les navires canadiens dans les eaux internationales et les eaux de compétence étrangère, à moins que cela ne soit conforme à un permis délivré par Environnement et Changement climatique Canada.

La *Loi sur la marine marchande du Canada* protège l'environnement contre les dommages causés par la navigation et les activités de navigation, y compris le rejet de polluants par un bâtiment dans les eaux canadiennes ou dans la zone économique exclusive du Canada, à moins d'y être autorisé par un permis délivré en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada ou de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

La *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* et le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* préviennent la pollution, interdisant spécifiquement, sauf autorisation du règlement, le dépôt de déchets de tout type provenant de navires dans les eaux arctiques.

Réponse de Transports Canada

Le gouvernement du Canada partage la responsabilité de surveiller l'activité maritime dans l'Arctique entre plusieurs ministères car chaque mandat unique permet la collecte d'informations spécifiques. Cette surveillance est généralisée à l'Arctique et n'est pas nécessairement spécifique à un passage ou à un emplacement. Les activités de surveillance dans le passage du Nord-Ouest (PNO) à elles seules seraient soumises aux mêmes limites technologiques et physiques que les autres activités de surveillance de l'Arctique, de sorte qu'une perspective de l'ensemble de l'Arctique est informative ;

Cette année, le Centre des opérations de sécurité maritime Est (COSM-E) a élaboré un rapport sur le trafic dans l'Arctique – dirigé par la Garde côtière canadienne – et ses activités, qui est diffusé parmi les participants partenaires. Dans le rapport 2023 (centré sur 2022), les observations suivantes ont été relevées :

- Le trafic maritime dans l'Arctique est resté assez stable au cours des cinq dernières années, variant généralement d'environ +/-40 navires par an. La saison de navigation dans l'Arctique 2022 a enregistré un écart positif plus important dans le trafic maritime en raison de la levée des restrictions sur le trafic maritime dans l'Arctique qui étaient en place pendant la pandémie de la COVID-19 ;
- En 2022, les bâtiments marchands (vraquiers, marchandises diverses, pétroliers, remorqueurs/barges) représentaient 40 % du trafic maritime dans l'Arctique canadien en termes de nombre de bâtiments et 34,6 % des voyages. Parmi ces bâtiments, les bâtiments de ravitaillement, notamment les pétroliers, les cargos généraux et les remorqueurs/barges, en route vers les communautés côtières de

l'Arctique canadien, représentent une grande partie du trafic marchand. Le réapprovisionnement est effectué principalement, mais pas exclusivement, par quatre entreprises canadiennes ;

- En 2022, 212 bâtiments ont effectué 541 voyages dans l'Arctique canadien, comparativement à 148 bâtiments qui ont effectué 385 voyages en 2021. Une certaine variation dans le type de bâtiments a également été observée, mais leur importance n'est pas claire en raison du nombre limité de données historiques. Plus précisément, la nouvelle attention portée aux bâtiments à passagers et aux embarcations de plaisance entrant dans l'Arctique suscitée par la pandémie de la COVID-19 et divers arrêtés d'urgence limitant l'accès aux eaux arctiques, signifie que la Garde côtière canadienne recueille désormais des statistiques sur les bâtiments privés entrant dans sa zone de services de trafic maritime NORDREG ;
- Une augmentation de 200 % du nombre de bâtiments entrant dans l'Arctique sous les auspices de la recherche scientifique a été observée en 2022 par rapport à 2021, ainsi qu'une diminution de 18 % des bâtiments de pêche ;

Les bâtiments entrant dans l'Arctique alors qu'ils effectuent des voyages internationaux déclarent plus fréquemment le Groenland et les Pays-Bas comme dernière escale ;

La saison de navigation dans l'Arctique 2022 a permis à un total de 28 bâtiments d'effectuer un total de 30 transits à travers le passage du Nord-Ouest. Il s'agit d'une augmentation de 200 % par rapport aux 10 transits effectués en 2021. Parmi ces 28 bâtiments, 11 étaient des bateaux de plaisance, 9 étaient des navires de croisière et 8 étaient des bâtiments marchands. Les 2 autres étaient des bâtiments gouvernementaux ; et

Les bâtiments transitant par le passage du Nord-Ouest et qui ne prévoient pas d'atterrir au Canada ne sont pas tenus de soumettre un rapport d'information préalable à l'arrivée à Transports Canada. Certains le font sur une base volontaire. Au lieu, les bâtiments qui y transitent font des rapports occasionnels à la zone NORDREG de la Garde côtière canadienne, comme le prescrit les aides radio à la navigation maritime (RAMN).

Q5.

The Chair: Thank you very much. Before I give the floor to Senator Miville-Dechêne, can you please send us the list of the substances in Schedule 7 of the bill that according to you are not plastic? Can you send that to us?

Mr. Drouin: Yes, we can look at this.

La sénatrice Miville-Dechêne: On a besoin de cela; est-ce un nombre élevé? Il y a 32 produits, est-ce que plusieurs d'entre eux ne sont pas des plastiques?

M. Drouin: Personnellement, je ne pourrais pas vous répondre maintenant, mais on va pouvoir vous répondre.

The Chair: For October 13, please.

A5.

S-234 defines plastic waste as anything listed in Schedule 7. Schedule 7 as proposed contains several compounds notably ethylene, styrene, acrylonitrile, butadiene, and chlorinated alkanes. These chemicals are used in the production of plastic, but they themselves are not plastics.

R5.

Le projet de loi S-234 définit les déchets de plastique comme tout ce qui figure à l'annexe 7. L'annexe 7 proposée contient plusieurs composés, notamment l'éthylène, le styrène, l'acrylonitrile, le butadiène et les alcanes chlorés. Ces substances chimiques sont utilisées dans la production de plastique, mais elles ne sont pas elles-mêmes des plastiques.