



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

## Kingston Airport Zoning Regulations

## Règlement de zonage de l'aéroport de Kingston

SOR/88-447

DORS/88-447

Current to September 11, 2021

À jour au 11 septembre 2021

---

## OFFICIAL STATUS OF CONSOLIDATIONS

Subsections 31(1) and (3) of the *Legislation Revision and Consolidation Act*, in force on June 1, 2009, provide as follows:

### Published consolidation is evidence

**31 (1)** Every copy of a consolidated statute or consolidated regulation published by the Minister under this Act in either print or electronic form is evidence of that statute or regulation and of its contents and every copy purporting to be published by the Minister is deemed to be so published, unless the contrary is shown.

...

### Inconsistencies in regulations

**(3)** In the event of an inconsistency between a consolidated regulation published by the Minister under this Act and the original regulation or a subsequent amendment as registered by the Clerk of the Privy Council under the *Statutory Instruments Act*, the original regulation or amendment prevails to the extent of the inconsistency.

## LAYOUT

The notes that appeared in the left or right margins are now in boldface text directly above the provisions to which they relate. They form no part of the enactment, but are inserted for convenience of reference only.

## NOTE

This consolidation is current to September 11, 2021. Any amendments that were not in force as of September 11, 2021 are set out at the end of this document under the heading “Amendments Not in Force”.

## CARACTÈRE OFFICIEL DES CODIFICATIONS

Les paragraphes 31(1) et (3) de la *Loi sur la révision et la codification des textes législatifs*, en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2009, prévoient ce qui suit :

### Codifications comme élément de preuve

**31 (1)** Tout exemplaire d'une loi codifiée ou d'un règlement codifié, publié par le ministre en vertu de la présente loi sur support papier ou sur support électronique, fait foi de cette loi ou de ce règlement et de son contenu. Tout exemplaire donné comme publié par le ministre est réputé avoir été ainsi publié, sauf preuve contraire.

[...]

### Incompatibilité — règlements

**(3)** Les dispositions du règlement d'origine avec ses modifications subséquentes enregistrées par le greffier du Conseil privé en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* l'emportent sur les dispositions incompatibles du règlement codifié publié par le ministre en vertu de la présente loi.

## MISE EN PAGE

Les notes apparaissant auparavant dans les marges de droite ou de gauche se retrouvent maintenant en caractères gras juste au-dessus de la disposition à laquelle elles se rattachent. Elles ne font pas partie du texte, n'y figurant qu'à titre de repère ou d'information.

## NOTE

Cette codification est à jour au 11 septembre 2021. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 11 septembre 2021 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

---

**TABLE OF PROVISIONS****Regulations Respecting Zoning at Kingston Airport**

- |   |                   |
|---|-------------------|
| 1 | Short Title       |
| 2 | Interpretation    |
| 3 | Application       |
| 4 | General           |
| 5 | Natural Growth    |
| 6 | Disposal of Waste |

**SCHEDULE****TABLE ANALYTIQUE****Règlement de zonage concernant l'aéroport de Kingston**

- |   |                        |
|---|------------------------|
| 1 | Titre abrégé           |
| 2 | Définitions            |
| 3 | Application            |
| 4 | Dispositions générales |
| 5 | Végétation             |
| 6 | Dépôt de déchets       |

**ANNEXE**

---

Registration  
SOR/88-447 August 25, 1988

AERONAUTICS ACT

**Kingston Airport Zoning Regulations**

P.C. 1988-1716 August 25, 1988

Whereas, pursuant to section 4.5\* of the *Aeronautics Act*, a copy of the proposed *Zoning Regulations respecting Kingston Airport*, substantially in the form set out in the schedule hereto, was published in two successive issues of the *Canada Gazette*, Part I, on January 23rd and 30th, 1988, and in two successive issues of the *Kingston Whig-Standard* on March 26th and 27th, 1986, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect thereto.

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.4\* of the *Aeronautics Act*, is pleased hereby to make the annexed *Regulations respecting zoning at Kingston Airport*.

Enregistrement  
DORS/88-447 Le 25 août 1988

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

**Règlement de zonage de l'aéroport de Kingston**

C.P. 1988-1716 Le 25 août 1988

Vu que, conformément à l'article 4.5\* de la *Loi sur l'aéronautique*, le projet de *Règlement de zonage concernant l'aéroport de Kingston*, conforme en substance à l'annexe ci-après, a été publié dans deux numéros successifs de la *Gazette du Canada* Partie I, les 23 et 30 janvier 1988, ainsi que dans deux numéros successifs du *Kingston Whig-Standard*, les 26 et 27 mars 1986, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter au ministre des Transports leurs observations à cet égard,

À ces causes, sur avis conforme du ministre des Transports et en vertu de l'article 4.4\* de la *Loi sur l'aéronautique*, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil de prendre le *Règlement de zonage concernant l'aéroport de Kingston*, ci-après.

---

\* S.C. 1985, c. 28, s. 1

---

\* S.C. 1985, ch. 28, art. 1

## Regulations Respecting Zoning at Kingston Airport

### Short Title

**1** These Regulations may be cited as the *Kingston Airport Zoning Regulations*.

### Interpretation

**2 (1)** In these Regulations,

**airport** means the Kingston Airport at Kingston, in the County of Frontenac, in the Province of Ontario; (*aéroport*)

**airport reference point** means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

**approach surface** means an imaginary inclined plane that extends upward and outward from each end of a strip, which approach surface is more particularly described in Part II of the schedule; (*surface d'approche*)

**Minister** means the Minister of Transport; (*ministre*)

**outer surface** means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which outer surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface extérieure*)

**strip** means the rectangular portion of the landing area of the airport, including the runway, prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part IV of the schedule; (*bande*)

**transitional surface** means an imaginary inclined plane that extends upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part V of the schedule. (*surface de transition*)

**(2)** For the purposes of these Regulations, the elevation of the airport reference point is 91 m above sea level.

### Application

**3** These Regulations apply to all the lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of

## Règlement de zonage concernant l'aéroport de Kingston

### Titre abrégé

**1** *Règlement de zonage de l'aéroport de Kingston.*

### Définitions

**2 (1)** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

**aéroport** L'aéroport de Kingston, situé dans le comté de Frontenac, dans la province d'Ontario. (*airport*)

**bande** Partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, qui comprend la piste aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction donnée et dont la description figure à la partie IV de l'annexe. (*strip*)

**ministre** Le ministre des Transports. (*Minister*)

**point de repère de l'aéroport** Le point décrit à la partie I de l'annexe. (*airport reference point*)

**surface d'approche** Plan incliné imaginaire s'élevant vers l'extérieur à partir de chaque extrémité d'une bande et dont la description figure à la partie II de l'annexe. (*approach surface*)

**surface de transition** Plan incliné imaginaire s'élevant vers l'extérieur à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche et dont la description figure à la partie V de l'annexe. (*transitional surface*)

**surface extérieure** Surface imaginaire située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport et dont la description figure à la partie III de l'annexe. (*outer surface*)

**(2)** Aux fins du présent règlement, l'altitude du point de repère de l'aéroport est de 91 m au-dessus du niveau de la mer.

### Application

**3** Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, situés aux

the airport, which lands are more particularly described in Part VI of the schedule.

SOR/92-177, s. 1(F).

## General

**4** No person shall erect or construct on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of that point

- (a) the approach surfaces;
- (b) the outer surface; or
- (c) the transitional surfaces.

## Natural Growth

**5** Where an object of natural growth on any land to which these Regulations apply exceeds in elevation any of the surfaces referred to in paragraphs 4(a) to (c), the Minister may require that the owner or occupier of the land on which that object is growing remove the excessive growth.

SOR/92-177, s. 2.

## Disposal of Waste

**6** No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit such land or any part of it to be used for the disposal of any waste edible by or attractive to birds.

SOR/92-177, s. 3(E).

abords ou dans le voisinage de l'aéroport, et dont la description figure à la partie VI de l'annexe.

DORS/92-177, art. 1(F).

## Dispositions générales

**4** Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain visé par le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet existant, dont le sommet serait plus élevé que :

- a) les surfaces d'approche;
- b) la surface extérieure;
- c) les surfaces de transition.

## Végétation

**5** Lorsque sur un terrain visé par le présent règlement, la végétation croît au-delà du niveau d'une surface visée aux alinéas 4a) à c), le ministre peut exiger du propriétaire ou de l'occupant du terrain d'en enlever l'excédent.

DORS/92-177, art. 2.

## Dépôt de déchets

**6** Le propriétaire ou l'occupant d'un terrain visé par le présent règlement ne doit pas permettre qu'on y dépose des déchets pouvant être mangés par les oiseaux ou étant de nature à les attirer.

DORS/92-177, art. 3(A).

## SCHEDULE

(ss. 2 and 3)

### PART I

## Description of the Airport Reference Point

The airport reference point, shown on Kingston Airport Zoning Plan No. 10-009-84-89, Sheet 13, dated February 14th, 1985, is a point distant 340.0 m measured easterly at right angles to the centre line of runway 01-19 from a point distant 920.5 m measured southerly along the said centre line from the northerly end of the said runway.

### PART II

## Description of the Approach Surfaces

The approach surfaces, shown on Kingston Airport Zoning Plan No. 10-009-84-89, Sheets 1 to 8, 10, 12 to 16 and 18, dated February 14th, 1985, are surfaces abutting each end of the strips associated with the runway designated 01-19 and 06-24 and are described as follows:

- (a)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 01 consisting of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15 000 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 300 m above the elevation at the end of the strip;
- (b)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 19 consisting of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15 000 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 300 m above the elevation at the end of the strip;
- (c)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 06 consisting of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 40 m measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 1 744 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 249.4 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 43.6 m above the elevation at the end of the strip; and

## ANNEXE

(articles 2 et 3)

### PARTIE I

## Description du point de repère de l'aéroport

Le point de repère de l'aéroport figurant sur la feuille n° 13 du plan de zonage n° 10-009-84-89 de l'aéroport de Kingston en date du 14 février 1985, est un point perpendiculairement situé à 340 m en direction est, d'un point de l'axe de la piste 01-19, situé à une distance de 920,5 m mesurée en direction sud à partir de l'extrémité nord de ladite piste.

### PARTIE II

## Description des surfaces d'approche

Les surfaces d'approche figurant sur les feuilles 1 à 8, 10, 12 à 16 et 18 du plan de zonage n° 10-009-84-89 de l'aéroport de Kingston en date du 14 février 1985, sont des surfaces attenantes à chacune des extrémités des bandes associées aux pistes 01-19 et 06-24 et sont décrites comme suit :

- a)** une surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 01 et constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande à 300 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande, et à 15 000 m, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande;
- b)** une surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 19 et constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 50 m dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande à 300 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 15 000 m, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande;
- c)** une surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 06 et constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 40 m dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande à 43,6 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 1 744 m, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 249,4 m du prolongement de l'axe de la bande; et

**(d)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 24 consisting of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 40 m measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 1 744 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 249.4 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 43.6 m above the elevation at the end of the strip.

### PART III

## Description of the Outer Surface

The outer surface, shown on Kingston Airport Zoning Plan No. 10-009-84-89, Sheets 8 to 18, dated February 14th, 1985, is an imaginary surface located at a common plane established at a constant elevation of 45 m above the elevation of the airport reference point, except that, where that common plane is less than 9 m above the surface of the ground, the outer surface is an imaginary surface located at 9 m above the surface of the ground.

### PART IV

## Description of the Strips

The strips shown on Kingston Airport Zoning Plan No. 10-009-84-89, Sheet 13, dated February 14th, 1985, are described as follows:

- (a)** the strip associated with runway 01-19 is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 1 644 m in length;
- (b)** the strip associated with runway 06-24 is 150 m in width, 75 m being on each side of the centre line of the runway, and 1 340 m in length.

### PART V

## Description of Each Transitional Surface

Each transitional surface, shown on Kingston Airport Zoning Plan No. 10-009-84-89, Sheets 10, 12, 13, 14, 15 and 16, dated February 14th, 1985, is a surface consisting of an inclined plane rising at a ratio of 1 m measured vertically to 7 m measured horizontally at right angles to the centre line and projected centre line of each strip extending upward and outward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface or another transitional surface of an adjoining strip.

**d)** une surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 24 et constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 40 m dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande à 43,6 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande, et à 1 744 m, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 249,4 m du prolongement de l'axe de la bande.

### PARTIE III

## Description de la surface extérieure

La surface extérieure, figurant sur les feuilles 8 à 18 du plan de zonage n° 10-009-84-89 de l'aéroport de Kingston, en date du 14 février 1985, est une surface imaginaire qui consiste en un plan commun situé à l'altitude constante de 45 m au-dessus de l'altitude du point de repère de l'aéroport, sauf lorsque le plan commun est à moins de 9 m au-dessus de la surface du sol, auquel cas la surface extérieure est une surface imaginaire située à 9 m au-dessus de la surface du sol.

### PARTIE IV

## Description des bandes

Les bandes figurant sur la feuille 13 du plan de zonage n° 10-009-84-89 de l'aéroport de Kingston en date du 14 février 1985, sont décrites comme suit :

- a)** la bande associée à la piste 01-19 mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 1 644 m de longueur;
- b)** la bande associée à la piste 06-24 mesure 150 m de largeur, soit 75 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 1 340 m de longueur.

### PARTIE V

## Description des surfaces de transition

Chaque surface de transition figurant sur les feuilles 10, 12, 13, 14, 15 et 16 du plan de zonage n° 10-009-84-89 de l'aéroport de Kingston en date du 14 février 1985, est une surface constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 7 m dans le sens horizontal, suivant une direction horizontale perpendiculaire à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, et qui s'élève vers l'extérieur à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à son intersection avec la surface extérieure ou avec une autre surface de transition d'une bande adjacente.



## PART VI

# Description of the Lands to Which These Regulations Apply

The boundary of the lands to which these Regulations apply, shown on Kingston Airport Zoning Plan No. 10-009-84-89, Sheets 1 to 18, dated February 14th, 1985 is described as follows:

COMMENCING at the southeasterly corner of Lot 37, Broken Front Concession, in the Township of Ernestown, County of Lennox and Addington;

THENCE northerly along the easterly limit of the said Lot 37 to the northeasterly corner thereof;

THENCE northerly in a straight line across the original road allowance between the Broken Front Concession and Concession I to the southeasterly corner of Lot 37, Concession I;

THENCE northerly along the easterly limit of the said Lot 37, Concession I to the intersection thereof with the northerly limit of the Canadian National Railway Toronto to Montreal right-of-way;

THENCE in an easterly direction along the northerly limit of the said right-of-way to the intersection thereof with the easterly limit of Lot 38, Concession I;

THENCE northeasterly in a straight line across Lots 39, 40, 41 and 42 to a point in the easterly limit of the said Lot 42;

THENCE in a straight line, continuing along the production of the last mentioned line, across the road allowance between the Township of Ernestown, County of Lennox and Addington and the Township of Kingston, County of Frontenac, to a point in the westerly limit of The Mile Square, Concession II, Township of Kingston, the said point being distant 1 460 metres measured southerly along the westerly limit of The Mile Square from the northwesterly corner thereof;

THENCE northeasterly in a straight line across The Mile Square to the intersection thereof with the southerly limit of the road allowance between Concession II and Concession III (Western Addition), Township of Kingston, the said point of intersection also being in the production southerly of the westerly limit of Lot 2, Concession III (Western Addition);

THENCE easterly along the limit of the said road allowance to a point where the said line meets the westerly limit of approach surface (19);

THENCE northerly along the westerly limit of approach surface (19) on an azimuth of 348°17'36" to a point in the northwesterly corner of approach surface (19), the Universal Transverse Mercator (UTM) coordinates of which are N 4 913 641.07 and E 368 717.13;

THENCE easterly along the northerly limit of approach surface (19) on an azimuth of 86°49'27" to a point being the northeasterly corner of approach surface (19), the UTM coordinates of which are N 4 913 906.71 and E 373 508.76;

## PARTIE VI

# Description des terrains visés par le présent règlement

Les limites des terrains, figurant sur les feuilles n<sup>os</sup> 1 à 18 du plan de zonage n<sup>o</sup> 10-009-84-89 de l'aéroport de Kingston en date du 14 février 1985 sont les suivantes :

COMMENÇANT à l'angle sud-est du lot 37, dans la concession de Broken Front, dans le canton d'Ernestown, dans le comté de Lennox et Addington;

DE LÀ, en direction nord le long de la limite est dudit lot 37 jusqu'à son angle nord-est;

DE LÀ, en direction nord en ligne droite à travers l'emprise de voie publique originale située entre la concession de Broken Front et la concession I jusqu'à l'angle sud-est du lot 37, concession I;

DE LÀ, en direction nord le long de la limite est dudit lot 37, concession I, jusqu'à son intersection avec la limite nord de l'emprise de la compagnie de chemin de fer Canadien National pour la route de Toronto à Montréal;

DE LÀ, en direction est le long de la limite nord de ladite emprise jusqu'à son intersection avec la limite est du lot 38, concession I;

DE LÀ, en direction nord-est et en ligne droite à travers les lots 39, 40, 41 et 42 jusqu'à un point situé à la limite est dudit lot 42;

DE LÀ, en ligne droite, continuant le long du prolongement de la dernière ligne mentionnée, à travers l'emprise de voie publique située entre le canton d'Ernestown, comté de Lennox et Addington et le canton de Kingston, comté de Frontenac, jusqu'à un point situé à la limite ouest du Mile Square, concession II, comté de Kingston, ledit point étant à une distance de 1 460 mètres mesurée en direction sud le long de la limite ouest du Mile Square à partir de son angle nord-ouest;

DE LÀ, en direction nord-est et en ligne droite à travers le Mile Square jusqu'à son intersection avec la limite sud de l'emprise de voie publique située entre la concession II et la concession III (Western Addition), canton de Kingston, ledit point d'intersection étant aussi le prolongement en direction sud de la limite ouest du lot 2, concession III (Western Addition);

DE LÀ, en direction est le long de la limite de ladite emprise de voie publique jusqu'à un point où ladite ligne rejoint la limite ouest de la surface d'approche (19);

DE LÀ, en direction nord le long de la limite ouest de la surface d'approche (19) à l'azimut 348°17'36" jusqu'à un point situé à l'angle nord-ouest de la surface d'approche (19), dont les coordonnées de la projection transverse universelle de Mercator sont 4 913 641,07 N et 368 717,13 E;

DE LÀ, en direction est le long de la limite nord de la surface d'approche (19) à l'azimut 86°49'27" jusqu'à un point situé à l'angle nord-est de la surface d'approche (19), dont les coordonnées de la projection transverse universelle de Mercator sont 4 913 906,71 N et 373 508,76 E;

THENCE southerly along the easterly limit of approach surface (19) on an azimuth of 185°21'18" to its intersection with the northerly limit of the King's Highway No. 2;

THENCE easterly along the northerly limit of the said Highway No. 2 to the intersection thereof with the northerly production of the westerly limit of Block 85 as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Frontenac (No. 13) as Plan 1884;

THENCE southerly along the last mentioned line to the northwesterly corner of said Block 85;

THENCE southerly, easterly, and northerly along the westerly, southerly and easterly limits of Plan 1884 to the northeasterly corner of Block 79, being also the northeasterly corner of said Plan 1884, and also being a point in the southerly limit of Highway No. 2 as widened by a plan of survey registered in the aforesaid Land Registry Office as Plan 1388;

THENCE northerly in a straight line along the northerly production of the easterly limit of said Block 79 as shown on said Plan 1884 across the said Highway No. 2 to its intersection with the southern boundary of Lot 9 Concession 3;

THENCE easterly along the northerly limit of the said Highway No. 2 to the intersection thereof with the easterly limit of Lot 9, Concession III;

THENCE in a straight line across the road allowance between Lots 9 and 10, Concession III, to the intersection of the westerly limit of said Lot 10 with the said northerly limit of Highway No. 2;

THENCE continuing easterly along the northerly limit of Highway No. 2 to the intersection thereof with the production northerly of the easterly limit of Lot 12, Concession II;

THENCE southerly along the said northerly production of the easterly limit of Lot 12, Concession II across the road allowance between Concessions II and III to the northeasterly corner of Lot 12, Concession II;

THENCE southerly along the easterly limit of Lot 12, Concession II, to the intersection thereof with the northerly limit of the King's Highway No. 33 (also known as The Bath Road);

THENCE easterly along the said northerly limit of Highway No. 33 to the production northerly of the easterly limit of Lot 13, Concession I, Township of Kingston;

THENCE southerly along the production northerly of the easterly limit of Lot 13, Concession I across the road allowance between Concessions I and II, to the northeasterly corner of Lot 13, Concession I;

THENCE southerly along the easterly limit of Lot 13, Concession I to the intersection thereof with the Municipal Boundary between the Township of Kingston and the City of Kingston;

THENCE, in a southerly direction, along the said Municipal Boundary to the southeasterly corner of the Township of Kingston, being a point in Lake Ontario;

THENCE southwesterly along the limit between the Township of Kingston and Wolfe Island to its intersection with the easterly limit of approach surface (01);

DE LÀ, en direction sud le long de la limite est de la surface d'approche (19) à l'azimut 185°21'18" jusqu'à son intersection avec la limite nord de la route King's n° 2;

DE LÀ, en direction est, le long de la limite nord de ladite route n° 2 jusqu'à son intersection avec le prolongement nord de la limite ouest du bloc 85, conformément au plan 1884 déposé au bureau d'enregistrement de la division d'enregistrement de Frontenac (n° 13);

DE LÀ, en direction sud, le long de cette dernière ligne jusqu'à l'angle nord-ouest dudit bloc 85;

DE LÀ, en direction sud, est et nord, le long des limites ouest, sud et est du plan 1884 jusqu'à l'angle nord-est du bloc 79, soit également l'angle nord-est du plan 1884 et un point dans la limite sud de la route n° 2 élargie en vertu du plan 1388, un levé déposé au bureau d'enregistrement susmentionné.

DE LÀ, en direction nord et en ligne droite, le long du prolongement nord de la limite est dudit bloc 79 conformément au plan 1884 et à travers ladite route n° 2 jusqu'à son intersection avec la limite sud du lot 9, concession 3.

DE LÀ, en direction est le long de la limite nord de ladite route n° 2 jusqu'à son intersection avec la limite est du lot 9, concession III;

DE LÀ, en ligne droite à travers l'emprise de voie publique située entre les lots 9 et 10, concession III, jusqu'à l'intersection de la limite ouest dudit lot 10 avec ladite limite nord de la route n° 2;

DE LÀ, en continuant en direction est le long de la limite nord de la route n° 2 jusqu'à son intersection avec le prolongement nord de la limite est du lot 12, concession II;

DE LÀ, en direction sud le long dudit prolongement nord de la limite est du lot 12, concession II, à travers l'emprise de voie publique située entre les concessions II et III jusqu'à l'angle nord-est du lot 12, concession II;

DE LÀ, en direction sud le long de la ligne est du lot 12, concession II, jusqu'à son intersection avec la limite nord de la route King's n° 33 (appelée également « Bath road »);

DE LÀ, en direction est le long de la limite nord de la route n° 33 jusqu'au prolongement nord de la limite est du lot 13, concession I, canton de Kingston;

DE LÀ, en direction sud le long du prolongement nord de la limite est du lot 13, concession I, à travers l'emprise de voie publique située entre les concessions I et II, jusqu'à l'angle nord-est du lot 13, concession I;

DE LÀ, en direction sud le long de la limite est du lot 13, concession I, jusqu'à son intersection avec la limite municipale fixée entre le canton de Kingston et la ville de Kingston;

DE LÀ, en direction sud, le long de ladite limite municipale jusqu'à l'angle sud-est du canton de Kingston, étant un point à l'intérieur du lac Ontario;

DE LÀ, en direction sud-ouest le long de la limite située entre la municipalité de Kingston et l'île Wolfe, jusqu'à son intersection avec la limite est de la surface d'approche (01);

THENCE southerly along the easterly limit of approach surface (01) on an azimuth of  $168^{\circ}17'36''$  to the southeasterly limit of approach surface (01), the UTM coordinates of which are N 4 882 318.20 and E 375 261.46;

THENCE westerly along the southerly limit of approach surface (01) on an azimuth of  $266^{\circ}49'27''$  to the southwesterly limit of approach surface (01), the UTM coordinates of which are N 4 882 052.12 and E 370 469.87;

THENCE northerly along the westerly limit of approach surface (01) on an azimuth of  $5^{\circ}21'18''$  to its intersection with the Municipal Boundary between the County of Frontenac and the County of Lennox and Addington being also a point in the southwesterly limit of the Township of Kingston, County of Frontenac;

THENCE northwesterly on an azimuth of  $302^{\circ}49'27''$  to a point in Lake Ontario which intersects the production southerly of the easterly limit of Lot 37, Broken Front Concession, Township of Ernestown;

THENCE northerly along the production southerly of the easterly limit of Lot 37, Broken Front Concession, to the POINT OF COMMENCEMENT.

SOR/92-177, ss. 4(F), 5(E), 6(F) to 8(F).

DE LÀ, en direction sud le long de la limite est de la surface d'approche (01) à l'azimut  $168^{\circ}17'36''$  jusqu'à la limite sud-est de la surface d'approche (01), dont les coordonnées de la projection transverse universelle de Mercator sont 4 882 318,20 N et 375 261,46 E;

DE LÀ, en direction ouest le long de la limite sud de la surface d'approche (01) à l'azimut  $266^{\circ}49'27''$  jusqu'à la limite sud-ouest de la surface d'approche (01), dont les coordonnées de la projection transverse universelle de Mercator sont 4 882 052,12 N et 370 469,87 E;

DE LÀ, en direction nord le long de la limite ouest de la surface d'approche (01) à l'azimut  $5^{\circ}21'18''$  jusqu'à son intersection avec la limite municipale fixée entre le comté de Frontenac et le comté de Lennox et Addington, étant aussi un point situé à la limite sud-ouest du canton de Kingston, comté de Frontenac;

DE LÀ, en direction nord-ouest à l'azimut  $302^{\circ}49'27''$  jusqu'à un point situé dans le lac Ontario qui est situé à l'intersection du prolongement sud de la limite est du lot 37, concession de Broken Front, canton d'Ernestown;

DE LÀ, en direction nord le long du prolongement sud de la limite est du lot 37, concession de Broken Front, jusqu'au point de départ.

DORS/92-177, art. 4(F), 5(A) et 6(F) à 8(F).