



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Hay River Airport Zoning Regulations

Règlement de zonage de l'aéroport de Hay River

C.R.C., c. 87

C.R.C., ch. 87

Current to April 18, 2022

À jour au 18 avril 2022

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 April 18, 2022. Any amendments that were not in force as of April 18, 2022 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^{er} 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 18 avril 2022. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 18 avril 2022 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS**Regulations Respecting Zoning at Hay River Airport**

- | | |
|---|-------------------|
| 1 | Short Title |
| 2 | Interpretation |
| 4 | Application |
| 5 | General |
| 6 | Natural Growth |
| 7 | Disposal of Waste |

SCHEDULE**TABLE ANALYTIQUE****Règlement de zonage concernant l'aéroport de Hay River**

- | | |
|---|------------------------|
| 1 | Titre abrégé |
| 2 | Interprétation |
| 4 | Application |
| 5 | Dispositions générales |
| 6 | Végétation |
| 7 | Dépôt de déchets |

ANNEXE

CHAPTER 87

AERONAUTICS ACT

Hay River Airport Zoning Regulations

Regulations Respecting Zoning at Hay River Airport

Short Title

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

Interpretation

2 In these Regulations,

airport means Hay River Airport, in the vicinity of Hay River, in the Northwest Territories; (*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 extending upward and outward from each end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III 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 IV 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 V of the schedule; (*bande*)

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

SOR/81-661, s. 1.

CHAPITRE 87

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Hay River

Règlement de zonage concernant l'aéroport de Hay River

Titre abrégé

1 Le présent règlement peut être cité sous le titre : *Règlement de zonage de l'aéroport de Hay River*.

Interprétation

2 Dans le présent règlement,

aéroport désigne l'aéroport de Hay River, dans le voisinage de Hay River, dans les Territoires du Nord-Ouest; (*airport*)

bande désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport qui comprend la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette bande étant décrite plus en détail à la partie V de l'annexe; (*strip*)

ministre désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

point de repère de l'aéroport désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

surface d'approche désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers le haut et vers l'extérieur à partir de chaque extrémité d'une bande, dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à cet axe; cette surface d'approche étant décrite plus en détail à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

surface de transition désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition étant décrite plus en détail à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

surface extérieure désigne une surface imaginaire située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport, laquelle surface extérieure est décrite plus en détail à la partie IV de l'annexe. (*outer surface*)

DORS/81-661, art. 1.

3 For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 530 feet above sea level.

Application

4 These Regulations apply to all the lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, that consist of

(a) the lands within, and

(b) the lands directly under that portion of an approach surface that extends beyond

the outer limits described in Part II of the schedule.

SOR/81-661, s. 2.

General

5 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, any

(a) approach surface;

(b) outer surface; or

(c) transitional surface.

SOR/81-661, s. 2.

Natural Growth

6 Where an object of natural growth on any land to which these Regulations apply exceeds in elevation any of the surfaces referred to in section 5, the Minister may make a direction that the owner or occupier of the land on which that object is growing remove the excessive growth thereof.

SOR/81-661, s. 2.

Disposal of Waste

7 No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit that land or any part of it to be used for the disposal or accumulation of any waste, material or substance edible by or attractive to birds.

SOR/81-661, s. 2.

3 Pour l'application du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 530 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4 Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, qui sont attenants à l'aéroport ou dans son voisinage et qui sont situés

a) à l'intérieur, et

b) directement sous la partie des surfaces d'approche qui s'étend au-delà

des limites extérieures décrites à la partie II de l'annexe.

DORS/81-661, art. 2.

Dispositions générales

5 Il est interdit d'ériger ou de construire sur un terrain visé par le présent règlement, un bâtiment, un ouvrage ou un 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; ou

c) la surface de transition.

DORS/81-661, art. 2.

Végétation

6 Lorsque sur un terrain visé par le présent règlement, la végétation croît au-delà du niveau des surfaces énoncées à l'article 5, le ministre peut établir une directive ordonnant au propriétaire ou à l'occupant du terrain d'enlever l'excédent de végétation.

DORS/81-661, art. 2.

Dépôt de déchets

7 Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain visé par le présent règlement, de permettre qu'on y dépose des déchets, matières ou substances comestibles pour les oiseaux ou propres à les attirer.

DORS/81-661, art. 2.

SCHEDULE

(Sections 2 and 4)

PART I

Airport Reference Point

Being a point lying perpendicularly distant two hundred and fifty (250) feet southeasterly from a point in the centre line of runway 21-03 distant northeasterly two thousand two hundred and twenty-five (2,225) feet from the intersection of the centre lines of runways 21-03 and 30-12.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

COMMENCING at a point in the southwesterly boundary of Lot Twenty-seven (27), Plan 40266 (CLSR) 38 (L.T.O.), being a subdivision of the settlement of Hay River in the Northwest Territories, where it is intersected by the circumference of a circle having a radius of thirteen thousand (13,000) feet and centered at the airport reference point as described in Part I hereof; THENCE, in a southeasterly direction following the circumference of the said circle clockwise to the point where it intersects the easterly boundary of Lot Seven Hundred and Eighty-one (781), Plan 52725 (CLSR) 397 (L.T.O.), being a subdivision of the town of Hay River; THENCE, southerly along the said easterly boundary of said lot to the southeast corner thereof; THENCE, westerly along the southerly boundary of said lot and its straight production across Woodland Drive to the northeast corner of Lot Seven Hundred and Eighty-two (782); THENCE, southerly following the easterly boundaries of Lots Seven Hundred and Eighty-two (782) and Seven Hundred and Eighty-five (785) to the southeast corner of said Lot Seven Hundred and Eighty-five (785); THENCE, westerly following the southerly boundaries of said Lot Seven Hundred and Eighty-five (785) and Lot Seven Hundred and Eighty-three (783) and their straight production across the McKenzie Highway as shown on Plan 42253 (CLSR) 167 (L.T.O.) to intersect the easterly boundary of Lot Six Hundred and Sixty-five (665), Plan 51989 (CLSR) 365 (L.T.O.), being a subdivision of said town of Hay River; THENCE, southerly along the said easterly boundary of said lot to the southeasterly corner thereof; THENCE, westerly following the southerly boundaries of Lots Six Hundred and Sixty-five (665), Six Hundred and Forty-five (645) and Six Hundred and Forty-Six (646) of said Plan and the southerly boundary of Lot One Thousand and Thirty-five (1,035), Plan 58965 (CLSR), being a subdivision of the said town of Hay River, and their straight production across intervening roads to the southwesterly corner of said Lot One Thousand and Thirty-five (1,035); THENCE, northerly along the westerly boundaries of Lots One Thousand and Thirty-five (1,035) and One Thousand and Thirty-six (1,036) to the point thereon of intersection with the circumference of the above mentioned circle; THENCE, in a westerly direction following the said circumference clockwise to its intersection with the northeasterly boundary of Lot

ANNEXE

(articles 2 et 4)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Un point situé à l'intersection d'une parallèle à l'axe de la piste 21-03 tirée à une distance de deux cent cinquante (250) pieds au sud-est de cet axe et d'une perpendiculaire à ce même axe tirée à partir d'un point situé à deux mille deux cent vingt-cinq (2 225) pieds au nord-est de l'intersection des axes des pistes 21-03 et 30-12.

PARTIE II

Limites extérieures des terrains

COMMENÇANT au point de la limite sud-ouest du lot vingt-sept (27), plan 40266 (CLSR) 38 (L.T.O.), qui est une subdivision de la municipalité régionale de Hay River dans les Territoires de Nord-Ouest, et du cercle de treize mille (13 000) pieds de rayon centré au point de repère de l'aéroport tel que décrit à la partie I de ce document; DE LÀ, en direction sud-est en suivant la circonférence dudit cercle dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au point d'intersection de celui-ci avec la limite est du lot sept cent quatre-vingt-un (781), plan 52725 (CLSR) 397 (L.T.O.), qui est une subdivision de la municipalité de Hay River; DE LÀ, en direction sud, le long de la limite est dudit lot jusqu'à l'angle sud-est de ce dernier; DE LÀ, en direction ouest, le long de la limite sud dudit lot et de son prolongement en ligne droite à Woodland Drive jusqu'à l'angle nord-est du lot sept cent quatre-vingt-deux (782); DE LÀ, en direction sud, en suivant les limites est des lots sept cent quatre-vingt-deux (782) et sept cent quatre-vingt-cinq (785) jusqu'à l'angle sud-est dudit lot sept cent quatre-vingt-cinq (785); DE LÀ, en direction ouest, en suivant les limites sud dudit lot sept cent quatre-vingt-cinq (785) et du lot sept cent quatre-vingt-trois (783) et leur prolongement en ligne droite à la route McKenzie selon le plan 42253 (CLSR) 167 (L.T.O.) jusqu'au point d'intersection avec la limite est du lot six cent soixante-cinq (665), plan 51989 (CLSR) 365 (L.T.O.), qui est une subdivision de ladite municipalité de Hay River; DE LÀ, en direction sud, le long de ladite limite est dudit lot jusqu'à l'angle sud-est de ce dernier; DE LÀ, en direction ouest, en suivant les limites sud des lots six cent soixante-cinq (665), six cent quarante-cinq (645) et six cent quarante-six (646) dudit plan et la limite sud du lot mille trente-cinq (1 035), plan 58965 (CLSR), qui est une subdivision de ladite municipalité de Hay River, et leur prolongement en ligne droite aux chemins qui la coupent jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot mille trente-cinq (1 035); DE LÀ, en direction nord, le long des limites ouest des lots mille trente-cinq (1 035) et mille trente-six (1 036) jusqu'au point d'intersection avec la circonférence du cercle susmentionné; DE LÀ, en direction ouest, en suivant ladite circonférence dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son point d'intersection avec la limite nord-est du lot trois (3) dudit plan 40266 (CLSR) 38 (L.T.O.); DE LÀ, en direction sud-est,

Three (3) of said Plan 40266 (CLSR) 38 (L.T.O.); THENCE, southeasterly following the sinuosities of the shoreline of Great Slave Lake, said shoreline being the northeasterly boundaries of Lots Three (3), Five (5), Seven (7), Twelve (12) and Fourteen (14) of said Plan to the northwesterly boundary of said Lot Twenty-seven (27) of said Plan; THENCE, southwesterly along the said northwesterly boundary of said Lot Twenty-seven (27) to the southwesterly corner thereof; THENCE, southeasterly along the southwesterly boundary of said lot to the point of commencement as said outer limits are shown on Department of Transport Plan No. E. 1180 dated September 18, 1975.

PART III

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of the strips associated with the runways designated 21-03 and 30-12, and more particularly described as follows:

(a) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 21 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being one thousand two hundred and fifty (1,250) feet from the projected centre line,

(b) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 03 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being one thousand two hundred and fifty (1,250) feet from the projected centre line,

(c) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 30 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, one thousand (1,000) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and fifty thousand (50,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being eight thousand (8,000) feet from the projected centre line, and

(d) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 12 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, one thousand (1,000) feet measured vertically

en suivant le contour du rivage de Great Slave Lake, ledit rivage formant les limites nord-est des lots trois (3), cinq (5), sept (7), douze (12) et quatorze (14) dudit plan jusqu'à la frontière nord-ouest dudit lot vingt-sept (27), dudit plan; DE LÀ, en direction sud-ouest, le long de ladite limite nord-ouest dudit lot vingt-sept (27) jusqu'à l'angle sud-ouest de ce dernier; DE LÀ, en direction sud-est, le long de la limite sud-ouest dudit lot jusqu'au point de départ, ces limites extérieures apparaissant sur le plan n° E. 1180 du ministère des Transports, daté du 18 septembre 1975.

PARTIE III

Surfaces d'approche

Surfaces imaginaires attenantes à chacune des extrémités des bandes associées aux pistes 21-03 et 30-12 et décrites de façon plus précise ci-dessous :

a) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 21, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à dix mille (10 000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la limite supérieure horizontale imaginaire étant à mille deux cent cinquante (1 250) pieds du prolongement de l'axe de la bande,

b) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 03, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à dix mille (10 000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la limite supérieure horizontale imaginaire étant à mille deux cent cinquante (1 250) pieds du prolongement de l'axe de la bande,

c) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 30, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à mille (1 000) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à cinquante mille (50 000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la limite supérieure horizontale imaginaire étant à huit mille (8 000) pieds du prolongement de l'axe de la bande, et

above the elevation at the end of the strip and fifty thousand (50,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being eight thousand (8,000) feet from the projected centre line,

which approach surfaces are shown on Department of Transport Plan No. E. 1180 dated September 18, 1975.

PART IV

Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

(a) a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the elevation of the airport reference point, and

(b) where the common plane described in paragraph (a) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground, an imaginary surface located thirty (30) feet above the surface of the ground,

which outer surface is shown on Department of Transport Plan No. E. 1180 dated September 18, 1975.

PART V

Description of Each Strip

Each strip is described as follows:

(a) the strip associated with runway 21-03 is five hundred (500) feet in width, two hundred and fifty (250) feet being on each side of the centre line of the runway, and five thousand five hundred and twenty-five (5,525) feet in length, and

(b) the strip associated with runway 30-12 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and six thousand four hundred (6,400) feet in length,

which strips are shown on Department of Transport Plan No. E. 1180 dated September 18, 1975.

d) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 12, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à mille (1 000) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à cinquante mille (50 000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la limite supérieure horizontale imaginaire étant à huit mille (8 000) pieds du prolongement de l'axe de la bande,

ces surfaces d'approche apparaissant sur le plan n° E. 1180 du ministère des Transports, daté du 18 septembre 1975.

PARTIE IV

Surfaces extérieures

Chacune des surfaces extérieures est une surface imaginaire constituée

a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus du niveau du point de repère de l'aéroport, et

b) d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa a) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol,

cette surface extérieure apparaissant sur le plan n° E. 1180 du ministère des Transports, daté du 18 septembre 1975.

PARTIE V

Bandes

Chaque bande est décrite de la façon suivante :

a) la bande associée à la piste 21-03 a une largeur de cinq cents (500) pieds, soit deux cent cinquante (250) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et une longueur de cinq mille cinq cent vingt-cinq (5 525) pieds, et

b) la bande associée à la piste 30-12 a une largeur de mille (1 000) pieds, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et une longueur de six mille quatre cents (6 400) pieds,

ces bandes apparaissant sur le plan n° E. 1180 du ministère des Transports, daté du 18 septembre 1975.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane rising at a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of each strip and 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, all as shown on Department of Transport Plan No. E. 1180, dated September 18, 1975.

PARTIE VI

Surfaces de transition

Une surface constituée d'un plan incliné qui s'élève à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre sept (7) pieds dans le sens horizontal, perpendiculairement à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande et qui s'étend vers le haut et 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 la surface de transition d'une bande adjacente, le tout tel qu'indiqué sur le plan n° E. 1180 du ministère des Transports, daté du 18 septembre 1975.