



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

## Churchill Airport Zoning Regulations

## Règlement de zonage de l'aéroport de Churchill

SOR/88-124

DORS/88-124

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<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 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 Churchill 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 Churchill**

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

**ANNEXE**

---

Registration  
SOR/88-124 February 4, 1988

**AERONAUTICS ACT**

**Churchill Airport Zoning Regulations**

P.C. 1988-186 February 4, 1988

Whereas, pursuant to section 4.5 of the *Aeronautics Act*, a copy of the proposed *Zoning Regulations respecting Churchill Airport*, substantially in the form set out in the schedule hereto, was published in two successive issues of the *Canada Gazette*, Part I, on August 22nd and 29th, 1987 and in two successive issues of the *Thompson Citizen* on October 9th and 13th, 1987 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 Churchill Airport*.

Enregistrement  
DORS/88-124 Le 4 février 1988

**LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE**

**Règlement de zonage de l'aéroport de Churchill**

C.P. 1988-186 Le 4 février 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 Churchill*, conforme en substance à l'annexe ci-après, a été publié dans deux numéros successifs de la *Gazette du Canada* Partie I, les 22 et 29 août 1987, ainsi que dans deux numéros successifs du « *The Thompson Citizen* », les 9 et 13 octobre 1987, 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 Churchill*, ci-après.

## Regulations Respecting Zoning at Churchill Airport

### Short Title

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

### Interpretation

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

**airport** means the Churchill Airport in the vicinity of Churchill, in the Province of Manitoba; (*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 18.5 m above sea level.

SOR/92-86, s. 1.

## Règlement de zonage concernant l'aéroport de Churchill

### Titre abrégé

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

### Définitions

**2 (1)** Dans le présent règlement,

**aéroport** désigne l'aéroport de Churchill situé à proximité de Churchill, dans la province de Manitoba; (*airport*)

**bande** désigne la partie de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, qui comprend la piste aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée et dont la description figure à la partie IV 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 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** désigne un 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** désigne une 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 18,5 m au-dessus du niveau de la mer.

DORS/92-86, art. 1.

## Application

**3** These Regulations apply to all the lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, which lands are more particularly described as follows:

(a) the lands within the outer limits of lands described in Part VI of the schedule; and

(b) the lands directly under that portion of the approach surfaces that extend beyond the said outer limits.

SOR/92-86, s. 2(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.

SOR/92-86, s. 3(F).

## 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/92-86, s. 4(E).

## Disposal of Waste

**6** 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 of any waste that is edible by or attractive to birds.

SOR/92-86, s. 5(F).

## Application

**3** Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, situés aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport et qui :

a) sont compris à l'intérieur des limites extérieures des terrains visés à la partie VI de l'annexe;

b) s'étendent au-delà de ces limites extérieures, directement au-dessous des surfaces d'approche.

DORS/92-86, art. 2(F).

## Dispositions générales

**4** Il est interdit, sur un terrain visé par le présent règlement, de construire ou d'ériger 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.

DORS/92-86, art. 3(F).

## 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'enlever l'excédent de végétation.

DORS/92-86, art. 4(A).

## 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/92-86, art. 5(F).

## SCHEDULE

(Sections 2 and 3)

### PART I

## Description of the Airport Reference Point

The airport reference point shown on Churchill Airport Zoning Plan No. E2244 dated October 23, 1986, is a point being the mid point on a line drawn between the mid points of runways 07-25 and 15-33 with 6° U.T.M. grid coordinates of Northing 6 511 764.202 m and Easting 438 254.808 m.

### PART II

## Description of the Approach Surfaces

The approach surfaces, shown on Churchill Airport Zoning Plan No. E2244 dated October 23, 1986, are surfaces abutting each end of the strips associated with the runways designated 07-25 and 15-33 and are described as follows:

**(a)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 07 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 3 000 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 525 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 75 m measured vertically above the elevation at the end of the strip;

**(b)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 25 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 3 000 m measured horizontally from the end of the strip; the outer ends of the imaginary horizontal line being 525 m from the projected centre line; the said imaginary horizontal line being 75 m measured vertically above the elevation at the end of the strip;

**(c)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 15 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 measured vertically above the elevation at the end of the strip; and

**(d)** a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 33 consisting of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured

## ANNEXE

(art. 2 et 3)

### PARTIE I

## Description du point de repère de l'aéroport

Le point de repère de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage n° E2244 de l'aéroport de Churchill, en date du 23 octobre 1986, est le point milieu de la ligne tirée entre les points milieu des pistes 07-25 et 15-33, 6 511 764,202 m vers le nord et 438 254,808 m vers l'est, des coordonnées de la grille UTM 6°.

### PARTIE II

## Description des surfaces d'approche

Les surfaces d'approche, figurant sur le plan de zonage n° E2244 de l'aéroport de Churchill, du 23 octobre 1986, sont des surfaces attenantes à chacune des extrémités de la bande associée à la piste 07-25 et 15-33 et sont décrites comme suit :

**a)** la surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 07 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 75 m, dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande, et à 3 000 m, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 525 m du prolongement de l'axe de la bande;

**b)** la surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 25 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 75 m dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande, et à 3 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 525 m du prolongement de l'axe de la bande;

**c)** la surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 15 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, dans le sens vertical, 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; et

**d)** la surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 33 et constituée d'un plan incliné à

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 measured vertically above the elevation at the end of the strip.

### PART III

## Description of the Outer Surface

The outer surface, shown on Churchill Airport Zoning Plan No. E2244 dated October 23, 1986, 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 Churchill Airport Zoning Plan No. E2244 dated October 23, 1986, are described as follows:

- (a)** the strip associated with runway 07-25 is 150 m in width, 75 m on each side of the centre line of the runway and 1 973.5 m in length; and
- (b)** the strip associated with runway 15-33 is 300 m in width, 150 m on each side of the centre line of the runway and 2 924 m in length.

### PART V

## Description of Each Transitional Surface

Each transitional surface, shown on Churchill Airport Zoning Plan No. E2244 dated October 23, 1986, is a surface consisting of an inclined plane having 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 and extending upward and outward from the lateral limits of each strip and its approach surface to an intersection with the outer surface or another transitional surface of an adjoining strip.

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 dans le sens vertical, 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.

### PARTIE III

## Description de la surface extérieure

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage n° E2244 de l'aéroport de Churchill du 23 octobre 1986, 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; cette surface imaginaire est toutefois située à 9 m au-dessus du sol lorsque le plan commun décrit ci-dessus est à moins de 9 m au-dessus de la surface du sol.

### PARTIE IV

## Description des bandes

Les bandes figurant sur le plan de zonage n° E2244 de l'aéroport de Churchill, du 23 octobre 1986, sont décrites comme suit :

- a)** la bande associée à la piste 07-25 mesure 150 m de largeur, soit 75 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 1 973,5 m de longueur; et
- b)** la bande associée à la piste 15-33 mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 2 924 m de longueur.

### PARTIE V

## Description des surfaces de transition

Chaque surface de transition, figurant sur le plan de zonage n° E2244 de l'aéroport de Churchill, en date du 23 octobre 1986, est une surface constituée d'un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical contre 7 m dans le sens horizontal, 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 Outer Limits of Lands

The boundary of the outer limits of lands, shown on Churchill Airport Zoning Plan No. E2244 dated October 23, 1986, is described as follows:

Commencing at a point in the southeasterly limit of Parcel 1, Plan 5292 Neepawa Land Titles, where it is intersected by the circumference of a circle having a radius of 4 000 m and centered at the airport reference point as described in Part I of the schedule; thence southwesterly along the southeasterly limit of said Parcel 1 to the most southerly corner thereof; thence northwesterly along the southwesterly limit of said Parcel 1 to the most southerly corner of Parcel A, Plan 7597 Neepawa Land Titles; thence northerly along the easterly limits of said Parcel A to the most northerly corner thereof; thence northeasterly along the northwesterly limits of Parcels 3 and 2, Plan 5292, Neepawa Land Titles, to an intersection with the ordinary high water mark of Hudson Bay; thence southeasterly along the ordinary high water mark of Hudson Bay to an intersection with the circumference of a circle having a radius of 4 000 m and centered at the airport reference point as described in Part I of the schedule; thence in a northeasterly direction following the circumference of the said circle clockwise to the point of commencement.

SOR/92-86, ss. 6, 7(F) and 8.

## PARTIE VI

# Description des limites extérieures des terrains

Les limites extérieures des terrains, figurant sur le plan de zonage n° E2244 de l'aéroport de Churchill, en date du 23 octobre 1986, sont les suivantes :

À partir d'un point situé sur la limite sud-est de la parcelle 1, plan n° 5292 du bureau d'enregistrement de Neepawa, à son intersection avec la circonférence d'un cercle d'un rayon de 4 000 m et dont le centre est le point de repère de l'aéroport décrit à la Partie I de l'Annexe; de là, en direction sud-ouest, le long de la limite sud-est de ladite parcelle 1 jusqu'à son angle le plus au sud; de là, en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest de ladite parcelle 1 jusqu'à l'angle le plus au sud de la parcelle A, plan n° 7597 du bureau d'enregistrement de Neepawa; de là, en direction nord, le long des limites est de ladite parcelle A jusqu'à son angle le plus au nord; de là, en direction nord-est, le long des limites nord-ouest des parcelles 3 et 2, plan n° 5292 du bureau d'enregistrement de Neepawa, jusqu'au point d'intersection avec la ligne ordinaire des hautes eaux de la baie d'Hudson; de là, en direction sud-est, le long de la ligne ordinaire des hautes eaux de la baie d'Hudson jusqu'au point d'intersection avec la circonférence d'un cercle d'un rayon de 4 000 m et dont le centre est le point de repère de l'aéroport décrit à la Partie I de l'Annexe; de là, en direction nord-est, le long de la circonférence dudit cercle dans le sens horaire jusqu'au point de départ.

DORS/92-86, art. 6, 7(F) et 8.