

## Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part V)

Statutory Authority

*Aeronautics Act*

Sponsoring Department

Transport Canada

## Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (partie V)

Fondement législatif

*Loi sur l'aéronautique*

Ministère responsable

Transports Canada

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

##### General

In October 1996 the new *Canadian Aviation Regulations* (CARs) came into force. At the time of the implementation of the CARs, consultation on Part V, Subparts 11, 13, 16, 22, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 37, 41, 49 and 51 (collectively known as design regulations) and the associated standards was still underway. The standards associated with Subparts 16 through 49 had been previously published as chapters of the *Airworthiness Manual* under Part II of the former *Aviation Regulations*. With the introduction of the CARs, all Air Regulations were revoked. Therefore, as an interim measure, to provide regulatory continuity, Part V, Subpart 11 (*Design*) was promulgated, in 1996, as part of CARs, so that the previous design regulations could remain in effect. The consultation process for these regulations is now complete and the results are contained in this amendment.

In general terms, these proposed regulations and their associated standards cover the requirements which must be met by an applicant (either domestic or foreign) for Canadian approval of an aeronautical product. There are no substantive changes from existing requirements. The format of existing regulations, standards and other airworthiness documents has been changed to conform to that of the other parts of the CARs. The technical content of the revised regulations and standards has been clarified. Various departmental policy statements and advisory material, which were treated as if having the force of a regulation, have been directly and formally incorporated by reference in these regulations. Also, as agreed to by Industry Canada and Transport Canada representatives, the harmonization of Canadian airworthiness regulations and standards with those in use internationally has been pursued as much as possible.

Part V (*Airworthiness*), Subpart 11 (*Approval of the Type Design of an Aeronautical Product*), Subpart 13 (*Approval of Modification and Repair Designs*), Subpart 16 (*Aircraft Emissions*), Subpart 22 (*Gliders and Powered Gliders*), Subpart 23 (*Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Category Aeroplanes*), Subpart 25 (*Transport Category Aeroplanes*), Subpart 27 (*Normal Category Rotorcraft*), Subpart 29 (*Transport Category Rotorcraft*), Subpart 31 (*Manned Free Balloons*), Subpart 33 (*Aircraft Engines*), Subpart 35 (*Aircraft Propellers*), Subpart 37 (*Aircraft Appliances and Other Aeronautical Products*), Subpart 41 (*Airships*), Subpart 49 (*Amateur-Built Aircraft*) and Subpart 51 (*Aircraft Equipment*) of the *Canadian Aviation Regulations* will

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

#### Description

##### Généralités

Lorsque le nouveau *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) est entré en vigueur en octobre 1996, les consultations sur les sous-parties 11, 13, 16, 22, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 37, 41, 49 et 51 (collectivement appelées règles relatives à la conception) de la partie V et sur les normes qui s'y rapportent étaient encore en cours. Les normes relatives aux sous-parties 16 à 49 avaient déjà été publiées sous forme de chapitres du *Manuel de navigabilité* en vertu de la partie II de l'ancien *Règlement de l'Air*. À l'introduction du RAC, tous les Règlements de l'Air ont été abrogés. Par conséquent, à titre de mesure provisoire destinée à assurer la continuité de la réglementation, la sous-partie 11 (*Conception*) de la partie V a été mise en vigueur dans le RAC en 1996, afin que les anciennes règles relatives à la conception puissent demeurer en vigueur. Le processus de consultation sur ces règles est maintenant achevé; ses résultats sont incorporés à la présente modification.

De façon générale, les règles proposées et les normes qui s'y rapportent renferment les exigences auxquelles doit satisfaire un demandeur (tant canadien qu'étranger) d'approbation canadienne d'un produit aéronautique. Il n'y a pas de changement substantiel par rapport aux exigences actuelles. La présentation des règles, normes ou autres documents existants a été modifiée pour la rendre conforme à celle des autres parties du RAC. Le contenu technique des règles et des normes révisées a été clarifié. Divers énoncés de politique et documents consultatifs du ministère, qui étaient traités comme ayant valeur de règlement, ont été directement et officiellement incorporés par renvoi dans ces règles. En outre, conformément à des accords conjoints des représentants d'Industrie Canada et de Transports Canada, la réglementation et les normes canadiennes de la navigabilité ont été harmonisées autant que possible avec celles des autres pays.

La partie V (*Navigabilité*), sous-partie 11 (*Approbation de la définition de type de produits aéronautiques*), sous-partie 13 (*Approbation de la conception des modifications et des réparations*), sous-partie 16 (*Émissions d'aéronefs*), sous-partie 22 (*Planeurs et planeurs propulsés*), sous-partie 23 (*Avions des catégories normale, utilitaire, acrobatique et navette*), sous-partie 25 (*Avions de la catégorie transport*), sous-partie 27 (*Giravions de la catégorie normale*), sous-partie 29 (*Giravions de la catégorie transport*), sous-partie 31 (*Ballons libres habités*), sous-partie 33 (*Moteurs d'aéronefs*), sous-partie 35 (*Hélices d'aéronefs*), sous-partie 37 (*Appareillages et autres produits aéronautiques*), sous-partie 41 (*Dirigeables*), sous-partie 49

replace Subpart 11 (*Design*). Subpart 11 contains provisions bringing Chapters 511, 513, and 516 to 549 of the *Airworthiness Manual* and Chapter 551 containing the relevant portions of the *Engineering and Inspection Manual* into the CARs as standards associated with Subpart 11.

#### Specific

Subpart 11 is made up of five Divisions as follows:

Division I—General

Division II—Aeronautical Products

Division III—Foreign Aeronautical Products

Division IV—Transfer of Certificates

Division V—Holders of Certificates

Divisions I, III and IV contain only editorial changes to consolidate existing regulations within the new CARs format. Detailed outlines of the content of each Division have been provided for the convenience of those familiar with existing documents.

The majority of the provisions within Divisions II and V are also editorial and formatting changes from existing regulations. Minor changes from present requirements in each of these Divisions are detailed below.

Division I (*General*) contains definitions specific to Subpart 11 of the *Canadian Aviation Regulations* and states that this Subpart applies to the issue of or to a change to a type certificate for an aeronautical product to record the approval of the type design of the aeronautical product.

Division II (*Aeronautical Products*) states that an application for a type certificate must be made in the form and manner specified in the *Airworthiness Manual*, defines the effective period of such an application, and details the standards which apply to the issuance of a type certificate for an aeronautical product. The requirements for flight tests and the conditions under which flight tests must be conducted are specified in 511.08 (*Test Requirements*) while 511.09 (*Function and Reliability Tests*) states the requirement for function and reliability test flights to be conducted by the applicant. As well, regulations in Division II:

- state the requirement for the applicant to give the Minister access to an aircraft that is the subject of an application for a type certificate;
- detail the conditions which may be imposed by the Minister for issuance of a type certificate;
- require approval by the Minister for a change to a type design that affects the airworthiness of the aeronautical product or that affects the emissions specified in an aircraft type design, where the applicable standards have been met;
- outline the standards applicable to changes a type design; and
- detail which changes to a type design require a new type certificate.

Some regulations within Division II contain minor changes from present requirements. CARs 511.07 (*Applicable Standards*), in paragraph 511.07(1)(b), will extend and clarify the definition of “special conditions” which may be specified by the Minister, when issuing a type certificate, to include cases in which no applicable standards of airworthiness for the aeronautical product

(*Aéronefs de construction amateur*) et sous-partie 51 (*Équipements d'aéronefs*) du *Règlement de l'aviation canadien* remplaceront la sous-partie 11 (*Conception*). La sous-partie 11 actuelle contient des dispositions aux termes desquelles les chapitres 511, 513 et 516 à 549 du *Manuel de navigabilité* et le chapitre 551, contenant des parties pertinentes du *Manuel du mécanicien et de l'inspecteur*, constituent les normes associées à la sous-partie 11.

#### Particularités

La sous-partie 11 est composée des cinq sections suivantes :

Section I — Généralités

Section II — Produits aéronautiques

Section III — Produits aéronautiques étrangers

Section IV — Transfert de certificats

Section V — Titulaires de certificats

Les sections I, III et IV ne renferment que des modifications de forme qui ont été apportées pour regrouper les règles existantes sous la nouvelle présentation du RAC. Des détails sur le contenu de chaque section ont été fournis pour la commodité de ceux à qui les documents existants sont familiers.

De même, la majeure partie des dispositions des sections II et V n'ont subi que des modifications de forme et de présentation par rapport aux règles existantes. Les changements mineurs par rapport aux règles actuelles dans chaque section sont exposés en détail ci-dessous.

La section I (*Généralités*) contient des définitions propres à la sous-partie 11 du *Règlement de l'aviation canadien* et énonce que cette sous-partie s'applique à la délivrance du certificat de type, ou à sa modification, à l'égard d'un produit aéronautique, afin d'enregistrer l'approbation de la conception du produit aéronautique.

La section II (*Produits aéronautiques*) stipule qu'une demande de certificat de type doit être présentée selon la forme et la manière précisées dans le *Manuel de navigabilité*, définit la période effective de cette demande et précise les normes qui s'appliquent à la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique. Les exigences concernant les essais en vol et les conditions dans lesquelles ils sont effectués sont précisées dans 511.08 (*Exigences relatives aux essais*) alors que 511.09 (*Essais de fonctionnement et de fiabilité en vol*) stipule que le demandeur doit procéder à des vols d'essais de fonctionnement et de fiabilité. De même, dans la section II, le *Règlement* :

- stipule que le demandeur doit donner au ministre l'accès à un aéronef qui fait l'objet d'une demande de certificat de type;
- précise les conditions pouvant être imposées par le ministre pour la délivrance d'un certificat de type;
- exige l'approbation du ministre pour une modification de conception de type qui touche la navigabilité du produit aéronautique ou les émissions précisées dans une définition de type d'aéronef, lorsque les normes applicables ont été respectées;
- précise les normes applicables relatives aux modifications de la conception de type;
- précise les modifications apportées à la conception de type qui exigent un nouveau certificat de type.

Certains articles de la section II contiennent quelques changements mineurs par rapport aux exigences actuelles. Le RAC 511.07 (*Normes applicables*), alinéa 511.07(1)b), élargira et précisera la définition de « conditions spéciales » que le ministre indique lorsqu'il délivre un certificat de type, afin d'inclure les cas où il n'existe pas de normes de navigabilité applicables au

have been established. CARs 511.07(1)(c) will require that the standards for noise, fuel venting and engine emissions specified in Subpart 16 (*Aircraft Emissions*) which must be satisfied by an applicant for the issuance of a type certificate are those in force on the date on which the type certificate is issued rather than those in force on the date at which the application was made. CARs 511.09 (*Function and Reliability Test Flights*) will extend the requirement to conduct function and reliability test flights, when a type certificate is applied for, to airships with passenger capacity of 10 or more passengers.

Division III (*Foreign Aeronautical Products*) sets forth the applicable standards of airworthiness for issuing a type certificate in respect of a foreign aeronautical product; the conditions under which the Minister will issue a type certificate for an aeronautical product that is intended to be imported into Canada; and changes to a type design for a foreign aeronautical product which will be subject to a type design examination by Canadian airworthiness authorities.

Division IV (*Transfer of Certificates*) establishes that the Minister shall approve the transfer of a type certificate where the conditions set out in the applicable standards have been met.

Division V ( *HOLDERS OF CERTIFICATES*) outlines the responsibilities of the holder of a type certificate. Manuals specified in the *Airworthiness Manual* are required to be provided and maintained. Changes to a type design which are necessary to rectify an unsafe condition must be approved by the Minister and made available to every owner and every operator of the aeronautical product. The Canadian holder of a type certificate will be required to report service difficulties. The holder of the type certificate must satisfy the standards for supplemental integrity instructions for older aircraft as laid out in chapter 511 of the *Airworthiness Manual*.

*Canadian Aviation Regulations 511.34 (Supplemental Integrity Instructions)* will mandate airworthiness requirements which must be met to ensure continued safe operation of older aircraft. These requirements are, at present, Transport Canada policy as expressed in *Airworthiness Manual Advisory (AMA) 500G/1*. The new regulation and its associated standards, which can be found in *Airworthiness Manual Chapter 511, section 511.34*, contain minor differences from the AMA. The AMA was applicable to "each aircraft type registered in Canada, of either Canadian or foreign manufacture, that has a passenger seating capacity of 10 or more seats, as specified in the Type Approval including amendments thereto"<sup>1</sup>. CARs 511.34 will be applicable to "an aeroplane for which a type certificate in the commuter category or the transport category has been issued and that is operated pursuant to Subparts 4 and 5 of Part VII". This change will exempt operators of helicopters and of private corporate jet aeroplanes, operated under CARs 604, from the need for inspecting their aircraft in accordance with Supplementary Structural Integrity Directions (SSIDs). The change captures current practices followed by both sets of operators and accepted by Transport Canada.

The AMA and the proposed regulation also differ with respect to the time period allowed for development of the information necessary to formulate an SSID prior to the completion of one design life of an aircraft and to the time period allowed for

produit aéronautique. Le RAC 511.07(1)(c) exigera que les normes relatives au bruit, à la perte de carburant par la mise à l'air libre et aux émissions des moteurs précisées dans la sous-partie 16 (*Émissions d'aéronefs*), qui doivent être respectées par le demandeur pour que lui soit délivré un certificat de type, sont celles en vigueur à la date de la délivrance du certificat de type plutôt que celles en vigueur à la date de la demande. Le RAC 511.09 (*Essais de fonctionnement et de fiabilité en vol*) étendra l'exigence des essais de fonctionnement et de fiabilité en vol, au moment d'une demande de certificat de type, aux dirigeables capables de transporter 10 passagers ou plus.

La section III (*Produits aéronautiques étrangers*) précise les normes de navigabilité applicables à la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique étranger, les conditions dans lesquelles le ministre délivrera le certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique destiné à être importé au Canada et les modifications à la conception de type à l'égard d'un produit aéronautique étranger qui fera l'objet d'un examen de la conception de type par les autorités de la navigabilité canadienne.

La section IV (*Transfert de certificats*) indique que le ministre approuvera le transfert d'un certificat de type lorsque les conditions fixées dans les normes applicables ont été satisfaites.

La section V (*Titulaires de certificats*) souligne la responsabilité du titulaire d'un certificat de type. Les manuels mentionnés dans le *Manuel de navigabilité* doivent être fournis et tenus à jour. Les modifications à une conception de type requises pour remédier à des conditions non sécuritaires doivent être approuvées par le ministre et mises à la disposition de tous les propriétaires et exploitants du produit aéronautique. Le titulaire canadien d'un certificat de type sera obligé de rendre compte des difficultés en service. Le titulaire du certificat de type doit satisfaire aux normes relatives aux instructions supplémentaires en matière d'intégrité pour les aéronefs vieillissants, comme il est indiqué dans le chapitre 511 du *Manuel de navigabilité*.

Le *Règlement de l'aviation canadien 511.34 (Instructions supplémentaires en matière d'intégrité)* énoncera les exigences de navigabilité à satisfaire pour assurer l'exploitation sûre d'aéronefs vieillissants. Pour le moment, ces exigences font partie de la politique de Transports Canada telle qu'elle est exprimée dans la *Circulaire consultative au Manuel de navigabilité (AMA) 500G/1*. Le nouveau règlement et ses normes associées, que l'on peut trouver dans le *Manuel de navigabilité*, chapitre 511, article 511.34, comporte quelques différences mineures par rapport à l'AMA. L'AMA était applicable à « chaque aéronef immatriculé au Canada, qu'il soit de construction canadienne ou étrangère, ayant une capacité d'accueil de 10 passagers ou plus, comme le précisent l'homologation de type et ses modifications »<sup>1</sup>. Le RAC 511.34 s'appliquera à « un avion pour lequel un certificat de type de la catégorie navette ou de la catégorie transport a été délivré et qui est exploité conformément aux sous-parties 4 et 5 de la partie VII ». Cette modification exonérera les exploitants d'hélicoptère et d'avions à réaction d'affaires privés exploités en vertu du RAC 604, de la nécessité de faire inspecter leur aéronef conformément au Document supplémentaire en matière d'intégrité structurale (SSID). Ce changement rend compte des pratiques actuelles suivies par les deux types d'exploitants et acceptées par Transports Canada.

L'AMA et le règlement proposé diffèrent également en ce qui concerne la période de temps accordée afin de préparer l'information nécessaire pour élaborer un Document supplémentaire en matière d'intégrité structurale avant la fin de la vie utile d'un

<sup>1</sup> *Airworthiness Manual Advisory (AMA), 500G/1, "Development and Implementation of Supplemental Structural Inspection Requirements for Aging Aircraft", June 5, 1990, Implementation Guidelines, p. 2.*

<sup>1</sup> *Circulaire consultative au Manuel de navigabilité (AMA), 500G/1, « Élaboration et mise en œuvre d'exigences supplémentaires d'inspection des structures pour les aéronefs vieillissants », 5 juin 1990, Directives de mise en œuvre, p. 2.*

implementation of the necessary inspections by the operator of the aircraft. Under the AMA these periods are two years and six months, respectively; i.e. the holder of the type approval was required to produce the information needed to develop an SSID within two years of being requested to do so by Transport Canada, and the operator of the aircraft was required to implement the SSID within six months of its becoming available. Neither CARs 511.34 nor the associated standard will establish defined time periods for development or implementation of an SSID. However, the intent of the AMA remains unchanged. The operator of an aeroplane which has reached the end of its design life may not continue to operate that aeroplane without following the necessary inspection procedure.

Subpart 13 is made up of the following five Divisions:

Division I—General

Division II—Canadian Changes to Type Design

Division III—Foreign Changes to Type Design

Division IV—Transfer of Certificates

Division V—Holders of Certificate

Subpart 13 contains no changes from existing requirements. Detailed contents of each Division are outlined below for the convenience of users familiar with existing documents.

Division I (*General*) contains definitions specific to Subpart 13 of the *Canadian Aviation Regulations* and states that this Subpart applies to the issue of a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate to record the approval of a design change that is a modification or a repair of an aeronautical product.

Division II (*Canadian Changes to Type Design*) sets forth the procedures to apply for a certificate for a design change, the obligation of the applicant and the standards which must be met by the applicant. The conditions under which the design change may require the aircraft to be reclassified to the restricted category and the standards which will apply under such circumstances are regulated in this Division. Requirements for ministerial access to an aircraft that is the subject of an application for a design change, the conditions which must be met before the Minister will issue the certificate for the design change and the circumstances under which the holder of a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate must submit a revised design change for ministerial approval are also found in Division II of Subpart 13.

Division III (*Foreign Changes to Type Design*) details what is required of an applicant who is applying for a certificate based on an equivalent document issued by a foreign airworthiness authority. Such an applicant must comply with the conditions outlined in Division II of Subpart 13 and must submit an application to the Minister as specified in Chapter 513 of the *Airworthiness Manual* (a foreign applicant must submit the application to the airworthiness authority of the State having jurisdiction over the applicant). The Minister shall issue a certificate for a design change that has been approved by a foreign airworthiness authority where the applicable Canadian standards are met.

Division IV (*Transfer of Certificates*) states the conditions under which the Minister shall approve the transfer of a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate.

aéronef et la période de temps accordée pour que l'exploitant de l'aéronef procède aux inspections requises. En vertu de l'AMA, ces périodes sont de deux ans et six mois respectivement, c'est-à-dire que le titulaire de l'homologation de type était tenu de produire l'information nécessaire pour préparer un SSID dans les deux ans après que Transports Canada le lui ait demandé et l'exploitant d'aéronef était tenu de le mettre en application dans les six mois. Ni le RAC 511.34 ni la norme associée ne précisent le temps accordé pour préparer ou mettre en application un SSID. Cependant, l'intention de l'AMA reste inchangée. L'exploitant d'un aéronef qui est parvenu au terme de sa vie utile ne peut pas continuer de l'exploiter sans respecter les procédures d'inspection requises.

La sous-partie 13 est composée des cinq sections suivantes :

Section I — Généralités

Section II — Modifications canadiennes à la définition de type

Section III — Modifications étrangères à une définition de type

Section IV — Transfert de certificats

Section V — Titulaires de certificats

La sous-partie 13 ne présente pas de changement par rapport aux exigences existantes. Le contenu détaillé de chacune des sections est exposé ci-dessous pour la commodité des utilisateurs à qui les documents existants sont familiers .

La section I (*Généralités*) contient des définitions propres à la sous-partie 13 du *Règlement de l'aviation canadien* et stipule que cette sous-partie s'applique à la délivrance d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint ou d'un certificat de conception des réparations afin d'enregistrer l'approbation d'une modification de conception qui constitue une modification ou une réparation d'un produit aéronautique.

La section II (*Modifications canadiennes à la définition de type*) établit les procédures qui s'appliqueront à un certificat délivré à l'égard d'une modification de conception, les obligations du demandeur et les normes qu'il doit respecter. Cette section énonce les conditions dans lesquelles la modification de conception pourrait exiger un reclassement de l'aéronef dans la catégorie restreinte ainsi que les normes qui s'appliqueront dans ces conditions. Les exigences relatives à l'accès du ministre à l'aéronef faisant l'objet d'une demande de modification de conception ainsi que les conditions à respecter avant que le ministre ne délivre le certificat à l'égard de la modification de conception et les circonstances dans lesquelles le titulaire d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint ou d'un certificat de conception des réparations doit présenter une modification de conception révisée aux fins de l'approbation ministérielle, figurent également dans la section II de la sous-partie 13.

La section III (*Modifications étrangères à une définition de type*) précise ce qui est exigible d'un demandeur de certificat à partir d'un document équivalent délivré par une autorité de navigabilité étrangère. Ce demandeur doit se conformer aux conditions précisées dans la section II de la sous-partie 13 et présenter une demande au ministre, comme il est indiqué au chapitre 513 du *Manuel de navigabilité* (un demandeur étranger doit présenter la demande à l'autorité de navigabilité de l'État dont il relève). Le ministre délivrera un certificat à l'égard de la modification de conception qui a été approuvée par l'autorité de navigabilité étrangère lorsque les normes canadiennes applicables sont satisfaites.

La section IV (*Transfert de certificats*) stipule les conditions dans lesquelles le ministre approuvera le transfert d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint ou d'un certificat de conception des réparations.

Division V ( *Holders of Certificates* ) outlines the responsibilities of a certificate holder: to provide the certificate and any related data for the Minister's examination; to establish and maintain a system for recording the initial sale or distribution of the modification or repair design and to make that information available to the Minister; and to notify the Minister if the holder no longer intends to make the technical design data available or if the technical design data is lost or destroyed. This Division also contains the requirement for the holder of a certificate that requires a supplement to an aircraft flight manual, a maintenance manual or instructions for continued airworthiness to make the supplement and any subsequent changes available to every owner and every operator of an aeronautical product into which the change has been incorporated. Mandatory changes required to rectify an unsafe condition necessitate the holder of the certificate submitting the type design change to the Minister for approval and making available the information that is necessary to allow the change to be made to every owner and every operator who has implemented the type design approved in the certificate. Service difficulties must be reported by a Canadian holder of a certificate.

Subparts 16 through 49 and 51, in each Subpart, incorporate by reference the related chapter of the *Airworthiness Manual* into the new *Canadian Aviation Regulations*. These regulations directly incorporate existing requirements without change.

Subpart 16 (*Aircraft Emissions*) identifies the locations in the *Airworthiness Manual* in which the maximum noise emission levels for an aircraft, fuel venting standards for a turbine-powered aircraft, and maximum engine emission levels for a turbo-jet or turbo-fan aircraft engine intended for subsonic or supersonic speeds, required for a type certificate or a change to a type certificate, can be found.

Subparts 22 (*Gliders and Powered Gliders*), 23 (*Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Category Aeroplanes*), 25 (*Transport Category Aeroplanes*), 27 (*Normal Category Rotorcraft*), 29 (*Transport Category Rotorcraft*), 31 (*Manned Free Balloons*), 33 (*Aircraft Engines*), 35 (*Aircraft Propellers*), 37 (*Aircraft Appliances and Other Aeronautical Products*) and 41 (*Airships*) identify the correspondingly numbered chapters of the *Airworthiness Manual* in which can be found the standards of airworthiness for type certification of the aircraft, aircraft engine, aircraft propeller or other aeronautical product identified in the title of the Subpart.

Subpart 49 (*Amateur-Built Aircraft*) will require that any person who intends to construct an aircraft and to obtain a special Certificate of Airworthiness—Amateur-Built shall:

- before starting construction, inform the Minister of the intention;
- show the design meets the standards in chapter 549 of the *Airworthiness Manual*;
- show the major portion of the aircraft will be constructed from raw material and the intended purpose of the assembly is non-commercial and non-production; and
- during construction and, again, before the first flight make the aircraft available to the Minister for inspection.

Subpart 51 (*Aircraft Equipment*) states the standards of design and installation for the aircraft equipment required by Part VI or

La section V (*Titulaires de certificats*) souligne les responsabilités d'un titulaire de certificat : fournir le certificat et toutes les données connexes aux fins de l'examen par le ministre; créer et tenir à jour un système permettant d'enregistrer la vente ou la distribution initiale de la conception de modification ou de réparation et mettre cette information à la disposition du ministre; et avertir celui-ci si le titulaire n'a plus l'intention de lui fournir les données de conception technique ou si ces données sont perdues ou détruites. Cette section exige également que le titulaire d'un certificat qui a besoin d'un supplément à un manuel de vol d'aéronef ou à un manuel de maintenance ou des instructions relatives au maintien de la navigabilité doit fournir le supplément ou toute modification ultérieure à ce document à tous les propriétaires et exploitants d'un produit aéronautique auquel la modification a été incorporée. Les modifications obligatoires exigées pour remédier à une situation dangereuse exigent du titulaire de certificat qu'il présente la modification à la définition de type au ministre aux fins d'approbation et qu'il mette à la disposition de tous les propriétaires et exploitants qui ont mis en œuvre la définition de type approuvée dans le certificat l'information nécessaire pour permettre l'application de la modification. Le titulaire canadien d'un certificat doit signaler les difficultés en service.

Les sous-parties 16 à 49 et la sous-partie 51 incorporent par renvoi, dans chaque sous-partie du nouveau *Règlement de l'aviation canadien*, le chapitre connexe du *Manuel de navigabilité*. Ces règles incorporent les exigences directement sans les modifier.

La sous-partie 16 (*Émissions d'aéronefs*) indique les endroits du *Manuel de navigabilité* où l'on peut trouver les niveaux maximum d'émissions de bruit pour un aéronef, les normes relatives à la perte de carburant par la mise à l'air libre pour un aéronef à turbopropulseurs et les niveaux maximum d'émissions de moteurs pour un turboréacteur ou un turboréacteur à soufflante devant voler à des vitesses subsoniques ou supersoniques et qui sont nécessaires pour obtenir un certificat de type ou une modification de certificat de type.

Les sous-parties 22 (*Planeurs et planeurs propulsés*), 23 (*Avions des catégories normale, utilitaire, acrobatique et navette*), 25 (*Avions de la catégorie transport*), 27 (*Giravions de la catégorie normale*), 29 (*Giravions de la catégorie transport*), 31 (*Ballons libres habités*), 33 (*Moteurs d'aéronefs*), 35 (*Hélices d'aéronefs*), 37 (*Appareillages et autres produits aéronautiques*) et 41 (*Dirigeables*) précisent les chapitres correspondants du *Manuel de navigabilité* dans lesquels on peut trouver les normes de navigabilité correspondant à la certification de type de l'aéronef, moteur d'aéronef, hélice ou autres produits aéronautiques indiqués dans le titre de la sous-partie.

La sous-partie 49 (*Aéronefs de construction amateur*) exigera que toute personne qui a l'intention de construire un aéronef et d'obtenir un certificat de navigabilité spécial — construction amateur devra :

- avant d'entreprendre la construction, aviser le ministre de son intention;
- démontrer que la conception est conforme aux normes énoncées au chapitre 549 du *Manuel de navigabilité*;
- démontrer que la majeure partie de l'aéronef sera construite à partir de matériaux bruts et assemblée sur une base non commerciale et autrement qu'en série;
- au cours de la construction et de nouveau avant le premier vol, mettre l'aéronef à la disposition du ministre aux fins d'inspection.

La sous-partie 51 (*Équipements d'aéronefs*) stipule que les normes de conception et d'installation pour les équipements

Part VII of the CARs for type certification of an aircraft are specified in chapter 551 of the *Airworthiness Manual*. Where no standards of airworthiness are specified in chapter 551 for the design and installation of an item of aircraft equipment, the applicable standards are those that form the basis of certification of the aircraft on which the equipment is installed.

#### Alternatives

Since these Regulations and standards have been the subject of intensive consultation and are, in the main, a reformatting of established current Regulations and standards, accepted industry practices and Transport Canada policy, which are in general application throughout the industry, no alternatives were considered.

#### Benefits and Costs

Minor changes to existing practices may result from changes contained in Subpart 11, sections 511.07 (*Applicable Standards*), 511.09 (*Function and Reliability Test Flights*), and 511.34 (*Supplemental Integrity Instructions*). Subpart 13 (*Approval of Modification and Repair Designs*), Subparts 16 through 49 and Subpart 51 (*Aircraft Equipment*) with their associated Standards contain no differences from current policy and practices which are expected to produce net benefits or costs for the Canadian aviation industry.

CARs 511.07 (*Applicable Standards*), in paragraph 511.07(1)(b), will extend and clarify the definition of "special conditions" which may be specified by the Minister, when issuing a type certificate, to include cases in which no applicable standards of airworthiness for the aeronautical product have been established. This provision removes an existing ambiguity which could be used to cast doubt upon the authority under which a standard was being introduced by the Minister for a product for which no applicable standard previously existed. Canadian manufacturers of unique aeronautical products will benefit from this change by the removal of any perceived need to delay production while waiting for the development of an international standard under which their product could be type certificated.

CARs 511.07(1)(c) requires that the standards for noise, fuel venting and engine emissions specified in Subpart 16 (*Aircraft Emissions*), which must be satisfied by an applicant for the issuance of a type certificate, are those in force on the date on which the type certificate is issued rather than those in force on the date at which the application was made. This change will harmonize Canadian aircraft emission standards with those in force under the United States Federal Aviation Administration (FAA) and under the European Joint Aviation Authority (JAA). Since Canadian manufacturers, to enhance the marketability of their product, typically seek certification in the jurisdiction offering them maximum accessibility to potential customers, they have been complying with the standards required by the FAA and JAA. No impact will be felt by the Canadian industry from the international rationalization of our aircraft emission standards.

CARs 511.09 (*Function and Reliability Test Flights*) will extend the requirement to conduct function and reliability test flights, when a type certificate is applied for, to airships with passenger capacity for 10 or more passengers. No airships of this size are, at present, registered in Canada nor are there, currently, plans for certifying such craft. There will be no adverse impact on the

d'aéronefs exigés dans la partie VI ou la partie VII du RAC afin d'obtenir un certificat de type d'aéronef sont précisées au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*. Si aucune norme de navigabilité n'est précisée au chapitre 551 relativement à la conception et à l'installation d'une pièce faisant partie de l'équipement de l'aéronef, les normes applicables sont celles qui constituent la base de certification de l'aéronef où l'on a procédé à l'installation de l'équipement.

#### Solutions envisagées

Étant donné que ce Règlement et ces normes ont fait l'objet d'importantes consultations et qu'ils constituent dans l'ensemble une restructuration du Règlement, des normes, des pratiques reconnues de l'industrie et de la politique de Transports Canada déjà existants, normalement en application dans toute l'industrie, aucune autre option n'a été envisagée.

#### Avantages et coûts

Les changements mineurs apportés aux pratiques existantes pourraient résulter des modifications contenues dans la sous-partie 11, articles 511.07 (*Normes applicables*), 511.09 (*Essais de fonctionnement et de fiabilité en vol*) et 511.34 (*Instructions supplémentaires en matière d'intégrité*). La sous-partie 13 (*Approbation de la conception des modifications et des réparations*), les sous-parties 16 à 49 et la sous-partie 51 (*Équipements d'aéronefs*), ainsi que leurs normes connexes, ne diffèrent pas de la politique et des pratiques actuelles qui devraient produire des bénéfices ou des coûts nets pour l'industrie de l'aviation canadienne.

Le RAC 511.07 (*Normes applicables*), alinéa 511.07(1)(b), élargira et précisera la définition des « conditions spéciales » que le ministre indique lorsqu'il délivre un certificat de type, afin d'inclure les cas où aucune norme de navigabilité applicable au produit aéronautique n'existe. Cette disposition élimine les ambiguïtés susceptibles d'être invoquées pour mettre en doute l'autorité en vertu de laquelle une norme a été adoptée par le ministre à l'égard d'un produit pour lequel il n'existait pas auparavant de normes applicables. Les fabricants canadiens de produits aéronautiques spéciaux bénéficieront de cette modification puisqu'ils n'auront plus besoin de retarder la production en attendant l'élaboration d'une norme internationale par rapport à laquelle leur produit pourrait recevoir un certificat de type.

Le RAC 511.07(1)(c) exige que les normes relatives au bruit, à la perte de carburant par la mise à l'air libre et aux émissions des moteurs précisées dans la sous-partie 16 (*Émissions d'aéronefs*), auxquelles le demandeur doit se conformer avant qu'on lui délivre un certificat de type, sont celles en vigueur à la date de délivrance du certificat de type plutôt que celles en vigueur à la date de la demande. Cette modification harmonisera les normes canadiennes relatives aux émissions d'aéronefs avec celles imposées par la Federal Aviation Administration (FAA) américaine et la Joint Aviation Authority (JAA) européenne. Étant donné que les fabricants canadiens, pour améliorer la commercialisation de leurs produits, demandent une certification dans le pays qui leur offre un maximum d'accessibilité aux clients potentiels, ils ont toujours respecté les normes de la FAA et de la JAA. L'industrie canadienne ne ressentira aucun effet négatif à la suite de la rationalisation internationale de nos normes en matière d'émissions d'aéronefs.

Le RAC 511.09 (*Essais de fonctionnement et de fiabilité en vol*) étendra l'exigence d'effectuer des essais de fonctionnement et de fiabilité en vol, au moment de demander un certificat de type, aux dirigeables d'une capacité de 10 passagers ou plus. Il n'y a pas de dirigeable de cette taille immatriculé au Canada en ce moment, et il n'est pas prévu non plus de délivrer de certificat à

aviation industry in Canada from putting the requisite regulation in place to ensure safety of passenger-carrying airships is on the same footing as other passenger-carrying aircraft of similar capacity.

*Canadian Aviation Regulations 511.34 (Supplemental Integrity Instructions)* will mandate airworthiness requirements which must be met to ensure continued safe operation of older aircraft. These requirements are, at present, Transport Canada policy as expressed in *Airworthiness Manual Advisory (AMA) 500G/1*. They reflect practices currently in place in the industry and in Transport Canada to implement the above AMA. The new Regulation and its associated standards, which can be found in *Airworthiness Manual*, Chapter 511, section 511.34, will provide technical clarification of existing policy and practices and of the requirements which must be satisfied to maintain the continued airworthiness of aging aircraft. Minor wording changes which differentiate between the AMA and the proposed regulation do not change the intent or application of current policy and practices but will clarify the implementation where a customary practice has existed but its acceptance has been implicit rather than being stated explicitly.

The AMA was applicable to “each aircraft type registered in Canada, of either Canadian or foreign manufacture, that has a passenger seating capacity of 10 or more seats, as specified in the Type Approval including amendments thereto”.<sup>2</sup> CAR 511.34 will be applicable to “an aeroplane for which a type certificate in the commuter category or the transport category has been issued and that is operated pursuant to Subparts 4 and 5 of Part VII”. This change will exempt operators of helicopters and operators of private corporate jets, under CARs 604, from the need to inspect their aircraft in accordance with Supplementary Structural Integrity Directions (SSIDs). The change captures current practices followed by both sets of operators and accepted by Transport Canada. Critical parts for helicopters have long been designed to “safe life” certification. This standard requires the replacement of parts when they become “time expired”, i.e. at the end of the design life, rendering Supplementary Structural Integrity Directions (SSIDs) unnecessary. Although private corporate aeroplanes are not explicitly excluded from the application of the AMA, the policy has not been interpreted to require SSIDs so long as the aircraft remains in private hands and is not operated for hire or reward. The proposed Regulations acknowledge this existing practice. If a corporate aeroplane, which is of a category and age to be subject to a SSID in a commercial operation, is sold, to a 704 or a 705 operator, the applicable SSID becomes a requirement which must be fulfilled prior to the aeroplane entering commercial service.

Another difference between the AMA and the proposed Regulations relates to the time period allowed for development of the information necessary to formulate an SSID prior to the completion of one design life of an aeroplane and to the time period allowed for implementation of the necessary inspections by the operator of the aeroplane. Under the AMA, these periods are two years and six months, respectively, i.e. the holder of the type approval was required to produce the information needed to develop an SSID within two years after a Transport Canada request for such information, and the operator of the aeroplane was required to implement the SSID within six months of its becoming

ce type d'aéronef. Le fait d'accorder le même poids au règlement sur la sécurité des dirigeables transportant des passagers et à celui qui s'applique à d'autres aéronefs transportant des passagers de même capacité n'aura pas d'effets négatifs sur l'industrie aéronautique canadienne.

Le *Règlement de l'aviation canadien 511.34 (Instructions supplémentaires en matière d'intégrité)* énoncera les exigences de navigabilité devant être respectées pour assurer l'exploitation sûre d'aéronefs vieillissants. Pour le moment, ces exigences figurent dans la politique de Transports Canada telle qu'elle est exprimée dans la *Circulaire consultative au Manuel de navigabilité (AMA) 500G/1*. Elle reflète les pratiques actuellement suivies dans l'industrie et à Transports Canada pour mettre en œuvre l'AMA ci-dessus. Le nouveau règlement et ses normes, que l'on peut trouver dans le *Manuel de navigabilité*, chapitre 511, section 511.34, apportera des éclaircissements techniques à la politique et aux pratiques actuelles et énoncera les exigences à satisfaire pour maintenir la navigabilité d'un aéronef vieillissant. Les quelques modifications du texte qui différencient l'AMA du règlement proposé ne changent pas l'intention ou l'application de la politique et des pratiques actuelles, mais précisera la mise en œuvre lorsqu'une pratique existante était acceptée de façon implicite plutôt qu'énoncée explicitement.

L'AMA était applicable à « chaque aéronef immatriculé au Canada, qu'il soit de construction canadienne ou étrangère, ayant une capacité d'accueil de 10 passagers ou plus, comme le précèdent l'homologation de type et ses modifications ». Le RAC 511.34 s'appliquera à « un avion pour lequel un certificat de type de la catégorie navette ou de la catégorie transport a été délivré et qui est exploité conformément aux sous-parties 4 et 5 de la partie VII ». Cette modification exonérera les exploitants d'hélicoptères et exploitants d'avions à réaction d'affaires privés, en vertu du RAC 604, de la nécessité de faire inspecter leur aéronef conformément au Document supplémentaire en matière d'intégrité structurale (SSID). La modification rend compte des pratiques actuelles suivies par les deux types d'exploitants et acceptées par Transports Canada. Les pièces critiques des hélicoptères sont conçues depuis longtemps en vue d'une certification « d'endurance de sécurité ». Cette norme exige le remplacement des pièces lorsque leur durée est expirée, c'est-à-dire à la fin de leur vie utile, ce qui rend le Document supplémentaire en matière d'intégrité structurale (SSID) inutile. Bien que les avions d'affaires privés ne soient pas explicitement exclus de l'application de l'AMA, la politique n'a pas été interprétée de façon à exiger un SSID tant que l'aéronef reste entre les mains d'un propriétaire privé et n'est pas exploité contre rémunération. Le règlement proposé reconnaît cette pratique. Si un avion d'affaires, qui est d'une catégorie et d'un âge devant nécessiter un SSID pour une opération commerciale, est vendu à un exploitant régi par le RAC 704 ou 705, le SSID applicable devient exigible avant que l'avion ne puisse être commercialisé.

Une autre différence entre l'AMA et le règlement proposé porte sur la période de temps accordée pour la préparation de l'information nécessaire à l'élaboration d'un SSID avant la fin de la vie utile de l'aéronef et la période de temps accordée pour que l'exploitant de l'aéronef procède aux inspections requises. En vertu de l'AMA, ces périodes sont de deux ans à six mois respectivement, c'est-à-dire que le titulaire de l'homologation de type était tenu de produire l'information nécessaire pour préparer un SSID dans les deux ans suivant la demande par Transports Canada, et l'exploitant de l'avion devait mettre en application le SSID dans les six mois. Ni le RAC 511.34 ni la norme associée

<sup>2</sup> *Airworthiness Manual Advisory (AMA), 500G/1, "Development and Implementation of Supplemental Structural Inspection Requirements for Aging Aircraft", June 5, 1990, Implementation Guidelines, p. 2.*

<sup>2</sup> *Circulaire consultative au Manuel de navigabilité (AMA), 500G/1, «Élaboration et mise en œuvre d'exigences supplémentaires d'inspection des structures pour les aéronefs vieillissants», 5 juin 1990, Directives de mise en œuvre, p. 2.*

available. Neither CAR 511.34 nor the associated standard establish defined time periods for development or implementation of an SSID. However, the operator of an aeroplane which has reached the end of its design life may no longer operate that aeroplane without following the necessary inspection procedure. No change to the level of airworthiness which must be maintained has taken place, but manufacturers and operators may now undertake the necessary actions to develop and implement SSIDs, at their discretion, so long as the requisite inspection is satisfactorily completed prior to the expiry of one design life of the aeroplane.

The changes outlined above to the Regulations and standards governing Supplementary Structural Integrity Directions are expected to have no impact on existing levels of airworthiness or of safety in the Canadian aviation industry. Minor cost reductions may result from the relaxation of time constraints for the production of information necessary to develop an SSID and for the implementation of that SSID.

Since no changes from current procedures or standards will be required when Subpart 13 (*Approval of Modification and Repair Designs*), Subparts 16 through 49 or Subpart 51 (*Aircraft Equipment*) come into force, these subparts are expected to have no economic impact on the Canadian industry.

In summary, the primary benefit to be expected from this legislation will result from clarification and standardization of existing practices and policies. Minor cost reductions may result but no diminution of airworthiness nor of safety levels in the Canadian industry is anticipated.

#### Consultation

The design Regulations and standards associated with Subparts 11, 13 and 51 of Part V of the CARs have been the subject of extensive consultation through the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC). The Standards associated with Subparts 16 through 49 have been reviewed by CARAC to ensure consistency with the *Canadian Aviation Regulations*. Industry and Transport Canada representatives have jointly agreed upon the intention to maximize the harmonization of Canadian airworthiness Regulations and standards with those in use internationally. Upon completion of the consultation process, this amendment of Part V of CARs is proposed to incorporate the revised Regulations.

The actively participating members of the Airworthiness Technical Committee (Design) of CARAC include the Aerospace Industries Association of Canada, Air Canada, the Air Transport Association of Canada, the American Owners and Pilots Association—Canada, the Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bell Helicopter Textron Canada, Canadair Inc., Bombardier, the Canadian Business Aircraft Association, Inc., the Canadian Owners and Pilots Association, the Department of Justice, the Department of National Defence, De Havilland, Canada Inc., the Experimental Aircraft Association—Canadian Council, Field Aviation Company Inc., Innotech Aviation Ltd. and Pratt & Whitney Canada Inc. The Airworthiness Committee (Design) has met five times to review Subparts 11, 13, 16 through 49, and 51 of the CARs.

#### Compliance and Enforcement

These Regulations will generally be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act* or through suspension or cancellation of a Canadian aviation document.

n'établissent de période de temps définie pour la préparation et la mise en application d'un SSID. Mais l'exploitant d'un avion qui a atteint la fin de sa vie utile ne peut plus l'exploiter sans suivre la procédure d'inspection requise. Il n'y a pas eu de modification quant au niveau de navigabilité à maintenir, mais les fabricants et les exploitants doivent maintenant prendre les mesures nécessaires pour préparer et mettre en œuvre les SSID, à leur discrétion, tant qu'ils se soumettent aux inspections requises avant l'expiration de la vie utile de l'avion.

Les modifications au Règlement et aux normes régissant le Document supplémentaire en matière d'intégrité structurale ne devraient pas avoir d'effet sur les niveaux actuels de navigabilité ou sur la sécurité dans l'industrie aéronautique canadienne. Les quelques réductions de coûts pourraient résulter de l'allègement des contraintes de temps liées à la production de l'information nécessaire à la préparation et à la mise en application d'un SSID.

Puisqu'on n'exigera pas de modification des procédures ou des normes actuelles lorsque la sous-partie 13 (*Approbaton de la conception des modifications et des réparations*), les sous-parties 16 à 49 ou la sous-partie 51 (*Équipements d'aéronefs*) entreront en vigueur, ces sous-parties ne devraient pas avoir de répercussions économiques sur l'industrie canadienne.

En résumé, le principal avantage que pourrait apporter ce texte de loi résultera de la précision et de la normalisation des pratiques et des politiques actuelles. Il pourrait en résulter quelques réductions de coûts mais aucune diminution du niveau de navigabilité ni des niveaux de sécurité dans l'industrie canadienne.

#### Consultations

Le Règlement et les normes connexes aux sous-parties 11, 13 et 51 sur la conception de la partie V du RAC ont fait l'objet d'importantes consultations par le biais du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Les normes connexes aux sous-parties 16 à 49 ont été révisées par le CCRAC afin de s'assurer qu'elles forment avec le *Règlement de l'aviation canadien* un tout cohérent. Les représentants de l'industrie et de Transports Canada ont convenu de leur intention de maximiser l'harmonisation du Règlement et des normes canadiennes sur la navigabilité avec ceux qui sont utilisés à l'échelle internationale. À la fin du processus de consultation, cette modification de la partie V du RAC devrait incorporer le règlement révisé.

Les membres participant activement au Comité technique de la navigabilité (conception) du CCRAC comprennent l'Association des Industries aérospatiales du Canada, Air Canada, l'Association du transport aérien du Canada, l'American Owners and Pilots Association — Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bell Helicopter Textron Canada, Canadair Inc., Bombardier, la Canadian Business Aircraft Association, Inc., la Canadian Owners and Pilots Association, le ministère de la Justice, le ministère de la Défense nationale, De Havilland, Canada Inc., le Réseau aéronef amateur Canada — Conseil canadien, Field Aviation Company Inc., Innotech Aviation Ltée et Pratt & Whitney Canada Inc. Le Comité de la navigabilité (conception) s'est réuni cinq fois pour étudier les sous-parties 11, 13, 16 à 49, et 51 du RAC.

#### Respect et exécution

Le règlement visé sera généralement exécuté au moyen de l'imposition de pénalités monétaires en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique* ou d'une suspension ou d'une annulation des documents d'aviation canadiens.

*Contact*

Manager, CARAC Secretariat, AARBH, Transport Canada Safety and Security, Place de Ville, Tower C, Ottawa, Ontario K1A 0N8; General inquiries: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059 (Telephone), (613) 990-1198 (Facsimile), CARAC@TC.GC.CA (E-mail), www.tc.gc.ca (Internet).

*Personne-ressource*

Gestionnaire, Secrétariat du CCRAC, AARBH, Sécurité et sûreté, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, Ottawa (Ontario) K1A 0N8; renseignements généraux : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059 (téléphone), (613) 990-1198 (télécopieur), CARAC@TC.GC.CA (courrier électronique), www.tc.gc.ca (Internet).

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given that the Governor in Council proposes, pursuant to section 4.9<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*, to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations, Part V*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice. Each representation must be in writing and be sent to the Chief, Regulatory Affairs (AARBH), Civil Aviation, Transport Canada Safety and Security, Place de Ville, Tower C, Ottawa, Ontario K1A 0N8. Each representation should stipulate those parts of it that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act* and, in particular, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those parts should not be disclosed and the period during which they should remain undisclosed. The representation should also stipulate those parts of it for which there is no objection to disclosure pursuant to the *Access to Information Act*.

August 28, 1997

MICHEL GARNEAU  
*Assistant Clerk to the Privy Council*

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est par les présentes donné que le Gouverneur en conseil se propose, conformément à l'article 4.9<sup>a</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*, de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien, partie V*.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au ministre des Transports, par écrit, au sujet du projet de réglementation, dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout au Chef, Affaires réglementaires, (AARBH), Aviation civile, Transports Canada Sécurité et Sûreté, Place de Ville, Tour C, Ottawa (Ontario) K1A 0N8. Ils doivent également y indiquer, d'une part, lesquelles des observations peuvent être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et, d'autre part, lesquelles sont soustraites à la divulgation en vertu de cette loi, notamment aux termes des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-divulgateion.

Le 28 août 1997

*Le greffier adjoint du Conseil privé*  
MICHEL GARNEAU

**CANADIAN AVIATION REGULATIONS — PART V****AIRWORTHINESS****Table of Contents****SUBPART 11 — APPROVAL OF THE TYPE DESIGN OF AN AERONAUTICAL PRODUCT*****DIVISION I — GENERAL***

- 511.01 Interpretation**
- 511.02 Application**

***DIVISION II — AERONAUTICAL PRODUCTS***

- 511.04 Exceptions**
- 511.05 Application for a Type Certificate**
- 511.06 Effective Period of an Application**
- 511.07 Applicable Standards**
- 511.08 Test Requirements**

**RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN — PARTIE V****NAVIGABILITÉ****Table des matières*****SOUS-PARTIE 11 — APPROBATION DE LA DÉFINITION DE TYPE D'UN PRODUIT AÉRONAUTIQUE******SECTION I — GÉNÉRALITÉS***

- 511.01 Définitions**
- 511.02 Application**

***SECTION II — PRODUITS AÉRONAUTIQUES***

- 511.04 Exceptions**
- 511.05 Demande de certificat de type**
- 511.06 Durée de validité d'une demande**
- 511.07 Normes applicables**
- 511.08 Exigences relatives aux essais**

<sup>a</sup> S.C., 1992, c. 4, s. 7

<sup>a</sup> L.C. (1992), ch. 4, art. 7

- 511.09 Function and Reliability Test Flights  
 511.10 Involvement of the Minister  
 511.11 Issuance of a Type Certificate  
 511.12 Changes to a Type Design  
 511.13 Applicable Standards for Changes to a Type Design  
 511.14 Changes to a Type Design Requiring a New Type Certificate

**DIVISION III — FOREIGN AERONAUTICAL PRODUCTS**

- 511.20 Applicable Standards  
 511.21 Issuance of a Type Certificate  
 511.22 Changes to a Type Design

**DIVISION IV — TRANSFER OF CERTIFICATES**

- 511.25 Transfer of a Type Certificate

**DIVISION V — HOLDERS OF CERTIFICATES**

- 511.30 Responsibilities of the Type Certificate Holder  
 511.31 Provision of Manuals  
 511.32 Mandatory Changes  
 511.33 Service Difficulty Reporting  
 511.34 Supplemental Integrity Instructions

**REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PART V)**

## AMENDMENT

1. Subpart 11 of Part V of the *Canadian Aviation Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

**SUBPART 11 — APPROVAL OF THE TYPE DESIGN OF AN AERONAUTICAL PRODUCT****DIVISION I — GENERAL**

## Interpretation

- 511.01** In this Subpart,  
 “aeronautical product” means an aircraft, aircraft engine, aircraft propeller or aircraft appliance; (*produit aéronautique*)  
 “applicant” means an individual or organization, or a representative of an individual or organization, who makes an application for a type certificate in respect of an aeronautical product; (*demandeur*)  
 “foreign aeronautical product” means an aeronautical product for which the state of design is a state other than Canada. (*produit aéronautique étranger*)

- 511.09 Vols d’essais de fonctionnement et de fiabilité  
 511.10 Participation du ministre  
 511.11 Délivrance d’un certificat de type  
 511.12 Modifications d’une définition de type  
 511.13 Normes applicables aux modifications d’une définition de type  
 511.14 Modifications d’une définition de type nécessitant un nouveau certificat de type

**SECTION III — PRODUITS AÉRONAUTIQUES ÉTRANGERS**

- 511.20 Normes applicables  
 511.21 Délivrance d’un certificat de type  
 511.22 Modifications d’une définition de type

**SECTION IV — TRANSFERT DE CERTIFICATS**

- 511.25 Transfert d’un certificat de type

**SECTION V — TITULAIRES DE CERTIFICATS**

- 511.30 Responsabilités du titulaire d’un certificat de type  
 511.31 Fourniture de manuels  
 511.32 Modifications obligatoires  
 511.33 Rapports de difficultés en service  
 511.34 Instructions supplémentaires en matière d’intégrité

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L’AVIATION CANADIEN (PARTIE V)**

## MODIFICATION

1. La sous-partie 11 de la partie V du *Règlement de l’aviation canadien*<sup>1</sup> est remplacée par ce qui suit :

**SOUS-PARTIE 11 — APPROBATION DE LA DÉFINITION DE TYPE D’UN PRODUIT AÉRONAUTIQUE****SECTION I — GÉNÉRALITÉS**

## Définitions

- 511.01** Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente sous-partie.  
 « demandeur » Particulier ou organisme, ou le représentant de ce particulier ou de cet organisme, qui présente une demande de certificat de type à l’égard d’un produit aéronautique. (*applicant*)  
 « produit aéronautique » Aéronef, moteur d’aéronef, hélice d’aéronef ou appareillage d’aéronef. (*aeronautical product*)  
 « produit aéronautique étranger » Produit aéronautique pour lequel l’État de conception n’est pas le Canada. (*foreign aeronautical product*)

<sup>1</sup> SOR/96-433<sup>1</sup> DORS/96-433

## Application

**511.02** This Subpart applies

(a) subject to section 511.04, in respect of the issuance of or a change to a type certificate for an aeronautical product to record the approval of the type design of the aeronautical product; and

(b) to the holders of a type certificate referred to in paragraph (a).

[511.03 reserved]

## DIVISION II — AERONAUTICAL PRODUCTS

## Exceptions

**511.04** Sections 511.08 and 511.10, paragraph 511.11(1)(c), subsection 511.11(3), subparagraph 511.11(5)(b)(ii) and section 511.30 do not apply in respect of a foreign aeronautical product.

## Application for the issuance of or a change to a Type Certificate

**511.05** (1) An applicant shall submit an application for a type certificate in respect of an aeronautical product to the Minister in the form and manner specified in Chapter 511 of the *Airworthiness Manual*.

(2) The holder of a type certificate may submit an application for a change to the type certificate issued in respect of an aeronautical product to the Minister and shall do so in the form and manner specified in Chapter 511 of the *Airworthiness Manual*.

## Effective Period of an Application

**511.06** (1) Unless the applicant shows at the time of submitting an application for a type certificate in respect of an aeronautical product that the aeronautical product requires a longer period for design, development and testing and for that reason the Minister approves the longer period, an application is effective during one of the following periods, commencing on the date of application:

(a) five years for a transport category aeroplane certified pursuant to Chapter 525 of the *Airworthiness Manual* or a transport category helicopter certified pursuant to Chapter 529 of the *Airworthiness Manual*;

(b) three years for an aircraft other than an aircraft referred to in paragraph (a);

(c) three years for an aircraft engine, an aircraft propeller or a turbine-powered APU; and

(d) two years for an aircraft appliance other than a turbine-powered APU.

(2) Where a type certificate has not been issued or will not be issued within the period established under subsection (1), the applicant may

(a) submit a new application; or

(b) apply for an extension of the effective period of the original application.

## Applicable Standards

**511.07** (1) The applicable standards for the issuance of a type certificate in respect of an aeronautical product are

## Application

**511.02** La présente sous-partie s'applique :

a) sous réserve de l'article 511.04, à la délivrance ou à la modification d'un certificat de type d'un produit aéronautique pour consigner l'approbation de la définition de type de ce produit aéronautique;

b) aux titulaires d'un certificat de type mentionné à l'alinéa a).

[511.03 réservé]

## SECTION II — PRODUITS AÉRONAUTIQUES

## Exceptions

**511.04** Les articles 511.08 et 511.10, l'alinéa 511.11(1)c), le paragraphe 511.11(3), le sous-alinéa 511.11(5)b)(ii) et l'article 511.30 ne s'appliquent pas à un produit aéronautique étranger.

## Demande de délivrance d'un certificat de type ou de modification d'un certificat de type

**511.05** (1) Tout demandeur doit présenter au ministre une demande en vue d'obtenir un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique, en la forme et de la manière prévues au chapitre 511 du *Manuel de navigabilité*.

(2) Le titulaire d'un certificat de type peut présenter au ministre une demande en vue d'obtenir une modification du certificat de type délivré à l'égard d'un produit aéronautique et doit le faire en la forme et de la manière prévues au chapitre 511 du *Manuel de navigabilité*.

## Durée de validité d'une demande

**511.06** (1) À moins que le demandeur ne précise au moment de présenter sa demande de certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique qu'il aura besoin de plus de temps pour la conception, la mise au point et les essais du produit aéronautique, et que pour cette raison le ministre approuve cette prolongation, la demande est valide pendant l'une des durées suivantes, à compter de la date de la demande :

a) cinq ans dans le cas d'un aéronef de la catégorie transport, conformément au chapitre 525 du *Manuel de navigabilité* ou d'un rotorcraft de la catégorie transport conformément au chapitre 529 de ce manuel;

b) trois ans dans le cas d'un aéronef autre qu'un aéronef mentionné à l'alinéa a);

c) trois ans dans le cas d'un moteur d'aéronef, d'une hélice d'aéronef ou d'un groupe motopropulseur auxiliaire de bord (GMPA);

d) deux ans dans le cas d'un appareillage d'aéronef autre qu'un groupe motopropulseur auxiliaire (GMPA).

(2) Lorsqu'un certificat de type n'a pas été délivré ou ne le sera pas pendant le délai fixé en application du paragraphe (1), le demandeur peut, selon le cas :

a) présenter une nouvelle demande de certificat de type;

b) demander la prolongation de la durée de validité de sa demande originale.

## Normes applicables

**511.07** (1) Les normes applicables à la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique sont les suivantes :

(a) subject to subsection (2), the standards of airworthiness specified in this Part that were in force

(i) subject to section 511.20, on the date of application for the type certificate, or

(ii) where the applicant has applied for an extension of the effective period of the original application pursuant to paragraph 511.06(2)(b), on a date chosen by the applicant, which date shall be no earlier than the date that precedes, by the effective period of the original application under subsection 511.06(1), the date of issuance of the type certificate;

(b) any special conditions specified by the Minister as being necessary to ensure that the type design will provide a level of safety equivalent to the level that would result from compliance with the standards of airworthiness in force on the date of application for the type certificate, where

(i) the aeronautical product has novel or unusual design features, or

(ii) there are no applicable standards of airworthiness for the aeronautical product; and

(c) except for aircraft in respect of which certification is requested in the restricted category for agricultural or fire-fighting operations, the aircraft emissions standards specified in Subpart 16 that are in force on the date of issuance of the type certificate.

(2) An applicant may, with the approval of the Minister, elect to include any changes to the standards of airworthiness specified in paragraph (1)(a) that are made after the date chosen in accordance with that paragraph on condition that any related changes are also included and that, on the basis of that inclusion, the Minister approves the election.

#### Test Requirements

**511.08** (1) For an initial or subsequent test flight, an applicant for a type certificate in respect of an aircraft or for a change to the type design of an aircraft shall, in accordance with Chapter 511 of the *Airworthiness Manual*,

(a) make provision for emergency situations and provide emergency equipment for the safety of the test flight personnel;

(b) have a system for the control of the configuration of the aircraft used for the test flight; and

(c) conduct analyses, tests and inspections of the aircraft used for the test flight to ensure that that aircraft will operate safely within the flight limitations and restrictions specified by the applicant.

(2) An applicant referred to in subsection (1) shall submit the data specified in Chapter 511 of the *Airworthiness Manual*

(a) when applying, pursuant to Subpart 7, for a flight authority for the initial test flight of the aircraft; and

(b) before conducting the first test flight of the aircraft involving Department of Transport personnel.

#### Function and Reliability Test Flights

**511.09** An applicant for a type certificate in respect of an aircraft shall conduct function and reliability test flights for the aircraft categories specified in Chapter 511 of the *Airworthiness Manual* and demonstrate compliance with the standards specified in Chapter 511 of the *Airworthiness Manual*.

a) sous réserve du paragraphe (2), les normes de navigabilité indiquées dans la présente partie qui étaient en vigueur, selon le cas :

(i) sous réserve de l'article 511.20, à la date de la demande du certificat de type,

(ii) lorsque le demandeur a opté pour une prolongation de la durée de validité de sa demande originale en vertu de l'alinéa 511.06(2)b), à une date choisie par le demandeur, la période entre cette date et la date de délivrance du certificat de type ne pouvant dépasser la durée de validité de la demande initiale fixée en application du paragraphe 511.06(1);

b) les conditions spéciales indiquées par le ministre, comme étant nécessaires pour garantir que la définition de type offrira un niveau de sécurité équivalent à celui qui serait obtenu par le respect des normes de navigabilité en vigueur à la date de la demande du certificat de type lorsque, selon le cas :

(i) la conception du produit aéronautique fait appel à des éléments nouveaux ou inusités,

(ii) il n'existe aucune norme de navigabilité applicable à ce produit aéronautique;

c) à l'exception des aéronefs qui font l'objet d'une demande de certification dans la catégorie restreinte à des fins agricoles ou de lutte contre les incendies, les normes d'émission d'aéronefs énoncées à la sous-partie 16 qui sont en vigueur à la date de délivrance du certificat de type.

(2) Le demandeur peut, avec l'approbation du ministre, choisir d'inclure les modifications aux normes de navigabilité énoncées à l'alinéa (1)a) qui sont apportées après la date choisie conformément à cet alinéa, à la condition que les modifications y afférentes soient également incluses auquel cas le ministre approuve ce choix.

#### Exigences relatives aux essais

**511.08** (1) Dans le cas d'un premier vol d'essai ou d'un vol d'essai subséquent, le demandeur d'un certificat de type à l'égard d'un aéronef ou d'une modification de la définition de type d'un aéronef doit, conformément au chapitre 511 du *Manuel de navigabilité* :

a) prendre les mesures nécessaires en cas de situations d'urgence et fournir le matériel de secours de façon à garantir la sécurité du personnel pour le vol d'essai;

b) disposer d'un système permettant de contrôler la configuration de l'aéronef utilisé pour le vol d'essai;

c) effectuer les analyses, les essais et les inspections de l'aéronef utilisé pour le vol d'essai afin de veiller à ce que l'aéronef fonctionne en toute sécurité compte tenu des limites et des restrictions de vol indiquées par le demandeur.

(2) Le demandeur visé au paragraphe (1) doit présenter les données indiquées au chapitre 511 du *Manuel de navigabilité* :

a) au moment où il présente, en vertu de la sous-partie 7, une demande d'autorité de vol en prévision du premier vol d'essai de l'aéronef;

b) avant le premier vol d'essai de l'aéronef avec du personnel du ministère des Transports.

#### Vols d'essais de fonctionnement et de fiabilité

**511.09** Le demandeur d'un certificat de type d'aéronef doit effectuer des vols d'essais de fonctionnement et de fiabilité pour les catégories d'aéronefs visées au chapitre 511 du *Manuel de navigabilité* et démontrer que les normes énoncées au chapitre 511 du *Manuel de navigabilité* sont respectées.

## Involvement of the Minister

**511.10** An applicant shall give the Minister access to an aircraft that is the subject of an application in order to make any inspection and engineering assessment or conduct any flight or ground test that is necessary to determine compliance with the applicable standards of airworthiness and the aircraft emissions standards that are applicable to the aircraft.

## Issuance of a Type Certificate

**511.11** (1) The Minister shall, subject to section 6.71 of the Act, issue a type certificate in respect of an aeronautical product where the applicant demonstrates, in accordance with the procedures specified in Chapter 511 of the *Airworthiness Manual*, that

- (a) subject to subsection (2), the type design of the aeronautical product meets the applicable standards specified in section 511.07;
- (b) in the case of an aircraft, no feature or characteristic makes the aeronautical product unsafe taking into account the category in which certification is requested; and
- (c) subject to subsection (3), the test flights required by section 511.09 have been conducted.

(2) Where the type design of an aeronautical product does not meet all of the applicable standards specified in section 511.07, the Minister shall, subject to section 6.71 of the Act, issue a type certificate in respect of the aeronautical product if the applicant demonstrates that

- (a) the unmet standards are compensated for by factors that provide an equivalent level of safety; or
- (b) the consequences of the standards not being met are negligible relative to the level of safety, given the experience accumulated or the tests carried out.

(3) Where the test flights required by section 511.09 have not been completed, the Minister shall, subject to section 6.71 of the Act, issue a type certificate in respect of an aeronautical product if a program exists to ensure their completion prior to the delivery of the first aircraft or the issuance of the certificate of airworthiness, whichever occurs later.

(4) The Minister shall issue a provisional type certificate in respect of an aeronautical product where the applicant meets the applicable standards specified in section 511.11 of the *Airworthiness Manual*.

(5) The Minister shall issue a type certificate in respect of an aircraft in the restricted category for special purpose operations within the meaning of section 511.05 of the *Airworthiness Manual* where the applicant demonstrates that

- (a) no feature or characteristic of the aircraft makes it unsafe when it is operated within the limitations specified for its intended use; and
- (b) the aircraft
  - (i) meets the applicable standards specified in section 511.07, except those standards that are inappropriate for the special purpose operation, or
  - (ii) is of a type manufactured in accordance with the requirements of, and accepted and used by, the Department of National Defence and has been modified for a special purpose operation.

## Participation du ministre

**511.10** Le demandeur doit permettre au ministre l'accès à un aéronef qui fait l'objet d'une demande pour y faire toutes les inspections et évaluations techniques ou pour procéder à tous les tests en vol ou au sol nécessaires de façon à établir que les normes de navigabilité et les normes d'émission des aéronefs applicables à l'aéronef sont respectées.

## Délivrance d'un certificat de type

**511.11** (1) Le ministre doit, sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, délivrer un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique lorsque le demandeur démontre, conformément aux procédures indiquées au chapitre 511 du *Manuel de navigabilité*, ce qui suit :

- a) sous réserve du paragraphe (2), la définition de type du produit aéronautique respecte les normes applicables énoncées à l'article 511.07;
- b) dans le cas d'un aéronef, aucun élément ni aucune caractéristique ne rend l'utilisation du produit dangereuse, compte tenu de la catégorie dans laquelle la certification est demandée;
- c) sous réserve du paragraphe (3), les vols d'essais exigés à l'article 511.09 ont été effectués.

(2) Lorsque la définition de type d'un produit aéronautique ne respecte pas les normes applicables énoncées à l'article 511.07, le ministre doit, sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, délivrer un certificat de type à l'égard de ce produit aéronautique si le demandeur démontre que les normes non respectées :

- a) soit sont compensées par des facteurs offrant un niveau de sécurité équivalent;
- b) soit présentent, relativement au niveau de sécurité, des variations qui n'ont que des conséquences négligeables, compte tenu de l'expérience accumulée ou des essais effectués.

(3) Lorsque les vols d'essais exigés à l'article 511.09 n'ont pas été effectués, le ministre doit, sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, délivrer un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique s'il existe un programme garantissant que ces essais seront terminés avant la livraison du premier aéronef ou la délivrance du certificat de navigabilité, selon la dernière de ces éventualités.

(4) Le ministre doit délivrer un certificat de type provisoire à l'égard d'un produit aéronautique lorsque le demandeur respecte les normes applicables énoncées à l'article 511.11 du *Manuel de navigabilité*.

(5) Le ministre doit délivrer un certificat de type d'aéronef de catégorie restreinte dans le cas de travaux aériens spécialisés au sens de l'article 511.05 du *Manuel de navigabilité* lorsque le demandeur démontre :

- a) d'une part, qu'aucun élément ni aucune caractéristique ne rend l'utilisation de l'aéronef dangereuse lorsque celui-ci est utilisé à l'intérieur des limites précisées pour son utilisation prévue;
- b) d'autre part, que l'aéronef, selon le cas :
  - (i) respecte les normes applicables énoncées à l'article 511.07, à l'exception de celles qui ne s'appliquent pas à un travail aérien spécialisé,
  - (ii) est d'un type construit conformément aux exigences du ministère de la Défense nationale et accepté et utilisé par ce ministère, et qu'il a été modifié en vue d'un travail aérien spécialisé.

## Changes to a Type Design

**511.12** (1) Subject to section 511.22, where the holder of a type certificate in respect of an aeronautical product proposes to make a change to the type design that affects the airworthiness of the aeronautical product, or an acoustical change to, or a change to the emissions specified in, an aircraft type design, the Minister shall approve the design change for incorporation into the type design if the holder

- (a) demonstrates compliance with the applicable standards specified in section 511.13, in accordance with the procedures specified in Chapter 511 of the *Airworthiness Manual*; and
- (b) meets the requirements of subsection 511.08(1) before conducting a test flight in respect of the changed type design.

(2) Where the holder of a type certificate proposes to make a change to the type design other than a change referred to in subsection (1), the holder shall follow procedures that ensure that the type design continues to meet the standards recorded in the type certificate data sheets.

## Applicable Standards for Changes to a Type Design

**511.13** (1) Subject to subsection (2), the applicable standards for a change to a type design of an aeronautical product are

- (a) the standards recorded in the type certificate data sheets that applied before the design change was incorporated;
- (b) the additional standards specified in section 511.13 of the *Airworthiness Manual* that apply in respect of the specific aeronautical product;
- (c) any additional standards of airworthiness that are required to ensure that the changed type design provides a level of safety equivalent to the level provided by the standards recorded in the type certificate data sheets that applied before the design change was incorporated; and
- (d) any special conditions specified by the Minister pursuant to paragraph 511.07(1)(b).

(2) The holder of a type certificate may, with the approval of the Minister, elect to include any changes to the standards of airworthiness specified in subsection (1) that are made after the date of approval referred to in subsection 511.12(1) on condition that any related changes are also included.

## Changes to a Type Design Requiring a New Type Certificate

**511.14** (1) The holder of a type certificate who proposes to change the type design of an aeronautical product shall assign a new designation to the aeronautical product and submit an application for a new type certificate where

- (a) the scope and nature of the proposed change in design, configuration, power, power limitations (engines) or weight are so extensive that a substantial investigation is necessary to determine compliance with the applicable standards;
- (b) in the case of an aircraft, the proposed change involves
  - (i) a change in the number of engines or a change in the principle of propulsion of the engines, excluding the replacement of reciprocating engines with the same number of turbopropeller or turboshaft power plants, and

## Modifications d'une définition de type

**511.12** (1) Sous réserve de l'article 511.22, lorsque le titulaire du certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique se propose d'apporter une modification à la définition de type qui a une incidence sur la navigabilité du produit aéronautique, ou une modification d'ordre acoustique à la définition de type d'un aéronef ou relative aux émissions qui y sont précisées, le ministre doit approuver la modification de conception pour insertion à la définition de type si le titulaire :

- a) d'une part, démontre que les normes applicables énoncées à l'article 511.13 sont respectées, conformément aux procédures indiquées au chapitre 511 du *Manuel de navigabilité*;
- b) d'autre part, satisfait aux exigences du paragraphe 511.08(1) avant d'effectuer un vol d'essai relativement à la définition de type modifiée.

(2) Lorsque le titulaire d'un certificat de type se propose d'apporter une modification de la définition de type autre que celle indiquée au paragraphe (1), le titulaire doit suivre des procédures garantissant que la définition de type continue de respecter les normes consignées dans les fiches de données du certificat de type.

## Normes applicables aux modifications d'une définition de type

**511.13** (1) Sous réserve du paragraphe (2), les normes applicables à la modification d'une définition de type d'un produit aéronautique sont les suivantes :

- a) les normes consignées dans les fiches de données du certificat de type qui s'appliquaient avant que la modification de la conception soit insérée;
- b) les normes supplémentaires énoncées à l'article 511.13 du *Manuel de navigabilité* qui s'appliquent au produit aéronautique en question;
- c) toutes les normes de navigabilité supplémentaires nécessaires pour garantir que la définition de type modifiée offre un niveau de sécurité équivalent à celui offert par les normes consignées dans les fiches de données du certificat de type qui s'appliquaient avant que la modification de la conception soit insérée;
- d) toutes les conditions spéciales indiquées par le ministre en vertu de à l'alinéa 511.07(1)(b);

(2) Le titulaire d'un certificat de type peut, avec l'approbation du ministre, choisir d'inclure les modifications indiquées au paragraphe (1) apportées aux normes de navigabilité après la date d'approbation mentionnée au paragraphe 511.12(1), à condition que les modifications y afférentes soient également incluses.

## Modifications d'une définition de type nécessitant un nouveau certificat de type

**511.14** (1) Le titulaire d'un certificat de type qui se propose de modifier la définition de type d'un produit aéronautique doit attribuer au produit une nouvelle appellation et présenter une demande en vue d'un nouveau certificat de type lorsque :

- a) la portée et la nature de la modification proposée en matière de conception, de configuration, de puissance, de limites de puissance (moteurs) ou de masse sont d'une importance telle qu'elles nécessitent une étude approfondie pour déterminer si les normes applicables sont respectées;
- b) dans le cas d'un aéronef, la modification proposée entraîne :
  - (i) un changement dans le nombre de moteurs ou dans le principe de propulsion de ceux-ci, sauf le remplacement de moteurs à pistons par le même nombre de turbopropulseurs ou de turbomoteurs,

- (ii) in the case of a helicopter or a gyroplane, a change in the number of rotors or a change in the principle of operation of the rotors;
- (c) in the case of an aircraft engine, the proposed change involves a change in the principle of operation; and
- (d) in the case of an aircraft propeller, the proposed change involves a change in the number of blades or a change in the principle of pitch change operation.

(2) Notwithstanding subsection (1), the holder of a type certificate in respect of an aircraft may change the type design of the aircraft without submitting an application for a new type certificate if the modified aircraft meets the requirements of subsection 511.11(5) for aircraft in the restricted category for special purpose operations.

[511.15 to 511.19 reserved]

### DIVISION III—FOREIGN AERONAUTICAL PRODUCTS

#### Applicable Standards

**511.20** The applicable standards of airworthiness for the issuance of a type certificate in respect of a foreign aeronautical product are those specified in this Part that were in force on the later of

- (a) the date of application for the type certificate or an equivalent document to the airworthiness authority having jurisdiction in the state of design, and
- (b) the date that precedes, by the period applicable to the product and specified in subsection 511.06(1), the date of issuance of the type certificate by the airworthiness authority having jurisdiction in the state of design.

#### Issuance of a Type Certificate

**511.21** (1) The Minister shall, subject to section 6.71 of the Act, issue a type certificate in respect of an aeronautical product that is intended for importation where the airworthiness authority having jurisdiction in the state of design has issued a document equivalent to a type certificate in respect of the aeronautical product.

(2) An application for a type certificate in respect of an aeronautical product that is intended for importation shall be submitted to the airworthiness authority having jurisdiction in the state of design and in accordance with Chapter 511 of the *Airworthiness Manual*.

(3) Where the Minister has insufficient information relating to the airworthiness of an aeronautical product in respect of which an application referred to in subsection (2) has been submitted, the Minister shall require a type design examination of the aeronautical product in accordance with Chapter 511 of the *Airworthiness Manual*.

(4) An applicant who submits an application referred to in subsection (2) shall demonstrate to the Minister, in accordance with Chapter 511 of the *Airworthiness Manual*, that the type design of the aeronautical product meets

- (a) the standards specified in section 511.07, applicable at the time of submission of the application; and
- (b) the aircraft emissions standards in force on the date of issuance of the type certificate by the airworthiness authority having jurisdiction in the state of design.

#### Changes to a Type Design

**511.22** Where the holder of a type certificate issued pursuant to section 511.21 makes a change to the type design of an aeronautical product that alters a condition or limitation prescribed for the

- (ii) dans le cas d'un giravion, un changement dans le nombre de rotors ou dans le principe de propulsion de ceux-ci;
- c) dans le cas d'un moteur d'aéronef, la modification proposée entraîne un changement dans le principe de fonctionnement;
- d) dans le cas d'une hélice d'aéronef, la modification proposée entraîne un changement dans le nombre de pales ou un changement dans le principe de réglage du pas.

(2) Malgré le paragraphe (1), le titulaire d'un certificat de type à l'égard d'un aéronef peut modifier la définition de type de l'aéronef sans présenter une demande en vue d'un nouveau certificat de type pourvu que l'aéronef modifié soit conforme aux exigences du paragraphe 511.11(5) applicables aux aéronefs de catégorie restreinte servant aux travaux aériens spécialisés.

[511.15 à 511.19 réservés]

### SECTION III — PRODUITS AÉRONAUTIQUES ÉTRANGERS

#### Normes applicables

**511.20** Les normes de navigabilité applicables à la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique étranger sont celles énoncées dans la présente partie qui étaient en vigueur à la dernière des dates suivantes :

- a) la date de demande du certificat de type ou d'un document équivalent auprès de l'autorité de navigabilité compétente de l'État de conception;
- b) la date qui précède la date de délivrance du certificat de type par l'autorité de navigabilité compétente de l'État de conception, la période entre ces dates devant être la durée de validité applicable à ce produit et indiquée au paragraphe 511.06(1).

#### Délivrance d'un certificat de type

**511.21** (1) Le ministre doit, sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, délivrer un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique destiné à l'importation lorsque l'autorité de navigabilité compétente de l'État de conception a délivré pour ce produit un document équivalent à un certificat de type.

(2) La demande de certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique destiné à l'importation doit être présentée à l'autorité de navigabilité compétente de l'État où ce produit a été conçu et conformément au chapitre 511 du *Manuel de navigabilité*.

(3) S'il ne dispose pas de suffisamment de renseignements sur l'état de navigabilité d'un produit aéronautique à l'égard duquel la demande visée au paragraphe (2) a été présentée, le ministre doit exiger un examen de la définition de type du produit aéronautique conformément au chapitre 511 du *Manuel de navigabilité*.

(4) Le demandeur qui présente la demande visée au paragraphe (2) doit démontrer au ministre, conformément au chapitre 511 du *Manuel de navigabilité*, que la définition de type du produit aéronautique respecte :

- a) d'une part, les normes indiquées à l'article 511.07 applicables à la date de présentation de la demande;
- b) d'autre part, les normes d'émission des aéronefs en vigueur à la date de délivrance du certificat de type par l'autorité de navigabilité compétente de l'État de conception.

#### Modifications d'une définition de type

**511.22** Lorsque le titulaire d'un certificat de type délivré en vertu de l'article 511.21 apporte une modification à la définition de type d'un produit aéronautique qui a une incidence sur toute

aeronautical product by the airworthiness authority having jurisdiction in the state of design, the change shall be approved by that airworthiness authority and is subject to a type design examination in accordance with Chapter 511 of the *Airworthiness Manual*.

[511.23 and 511.24 reserved]

#### DIVISION IV — TRANSFER OF CERTIFICATES

##### Transfer of a Type Certificate

**511.25** The Minister shall approve the transfer of a type certificate from the holder to another individual or organization where the holder notifies the Minister in accordance with subsection 511.25(1) of the *Airworthiness Manual* and the other individual or organization complies with subsection 511.25(2) of the *Airworthiness Manual*.

[511.26 to 511.29 reserved]

#### DIVISION V — HOLDERS OF CERTIFICATES

##### Responsibilities of the Type Certificate Holder

**511.30** (1) The holder of a type certificate in respect of an aeronautical product shall, at the request of the Minister, produce the type design for the Minister's examination.

(2) The holder of a type certificate in respect of an aeronautical product shall establish, maintain and, on request, make available to the Minister the records of the analyses and tests that were conducted to establish that the aeronautical product is in compliance with the applicable standards, in accordance with Chapter 511 of the *Airworthiness Manual*.

##### Provision of Manuals

**511.31** The holder of a type certificate in respect of an aeronautical product shall provide and maintain the manuals specified in the *Airworthiness Manual*.

##### Mandatory Changes

**511.32** Where a change to the type design approved in the type certificate in respect of an aeronautical product is required to rectify an unsafe condition, the holder of the type certificate shall

- (a) submit the required type design change to the Minister for approval; and
- (b) on approval of the type design change, make available to every owner and every operator of the aeronautical product the information that is necessary to allow the owner or operator to make the change.

##### Service Difficulty Reporting

**511.33** A Canadian holder of a type certificate shall report service difficulties in accordance with section 591.01.

##### Supplemental Integrity Instructions

**511.34** (1) This section applies in respect of an aeroplane for which a type certificate in the commuter category or the transport category has been issued and that is operated pursuant to Subparts 4 and 5 of Part VII.

(2) Before an aeroplane referred to in subsection (1) meets the in-service criteria set out in subsection (3), the holder of the type certificate in respect of the aeroplane shall, in accordance with Chapter 511 of the *Airworthiness Manual*,

condition ou limite imposée à ce produit aéronautique par l'autorité de navigabilité compétente de l'État de conception, la modification doit être approuvée par cette autorité et est assujettie à un examen de la définition de type conformément au chapitre 511 du *Manuel de navigabilité*.

[511.23 et 511.24 réservés]

#### SECTION IV — TRANSFERT DE CERTIFICATS

##### Transfert d'un certificat de type

**511.25** Le ministre approuve le transfert d'un certificat de type du titulaire à un autre particulier ou à un autre organisme lorsque le titulaire avise le ministre conformément au paragraphe 511.25(1) du *Manuel de navigabilité* et que l'autre particulier ou l'autre organisme respecte les exigences du paragraphe 511.25(2) du *Manuel de navigabilité*.

[511.26 à 511.29 réservés]

#### SECTION V — TITULAIRES DE CERTIFICATS

##### Responsabilités du titulaire d'un certificat de type

**511.30** (1) Le titulaire d'un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique doit produire, à la demande du ministre, la définition de type aux fins d'examen par lui.

(2) Le titulaire du certificat de type d'un produit aéronautique doit établir, tenir à jour et, sur demande, mettre à la disposition du ministre les dossiers des analyses et des essais qui ont été effectués pour établir que le produit aéronautique est conforme aux normes applicables, conformément au chapitre 511 du *Manuel de navigabilité*.

##### Fourniture de manuels

**511.31** Le titulaire du certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique doit fournir et tenir à jour les manuels indiqués dans le *Manuel de navigabilité*.

##### Modifications obligatoires

**511.32** Lorsqu'il est nécessaire d'apporter une modification de la définition de type approuvée dans un certificat de type à l'égard d'un produit aéronautique afin de corriger un risque pour la sécurité, le titulaire du certificat de type doit :

- a) soumettre à l'approbation du ministre la modification exigée à la définition de type;
- b) une fois la modification de la définition de type approuvée, mettre à la disposition de tous les propriétaires et de tous les exploitants du produit aéronautique les renseignements nécessaires pour leur permettre d'effectuer la modification.

##### Rapports de difficultés en service

**511.33** Le titulaire canadien d'un certificat de type doit signaler les difficultés en service conformément à l'article 591.01.

##### Instructions supplémentaires en matière d'intégrité

**511.34** (1) Le présent article s'applique à un avion pour lequel un certificat de type de la catégorie navette ou transport a été délivré et qui est d'un type exploité en vertu des sous-parties 704 et 705.

(2) Avant qu'un avion visé au paragraphe (1) soit conforme aux critères d'utilisation indiqués au paragraphe (3), le titulaire du certificat de type délivré à l'égard de l'avion doit, conformément au chapitre 511 du *Manuel de navigabilité* :

(a) develop supplemental integrity instructions in accordance with subsection (4) and submit them to the Minister for approval; and

(b) on their being approved pursuant to subsection (5), make the supplemental integrity instructions available to every owner and every operator of an aeroplane of that type.

(3) The in-service criteria for the implementation of supplemental integrity instructions in respect of an aeroplane are, as the case may be, that the aeroplane

(a) reaches the design goal within the meaning of section 511.34 of the *Airworthiness Manual* as established by the type certificate holder and that a Corrosion Protection and Control Program is in place in respect of that aeroplane;

(b) where no design goal has been established, completes 20 years of service; or

(c) where no Corrosion Protection and Control Program is in place, completes 20 years of service.

(4) The holder of a type certificate who is required by subsection (2) to develop supplemental integrity instructions in respect of an aeroplane shall ensure that the instructions

(a) set out a method of continued compliance with the basis of the type certification of the aeroplane;

(b) incorporate any recommendation resulting from a detailed engineering examination of the primary airframe structure of the aeroplane and from the service requirements of that aeroplane;

(c) identify for periodic review all principal structural elements the failure of which could result in the loss of the aeroplane or significantly reduce the overall structural strength of its airframe; and

(d) include a supplemental structural integrity document that provides the information specified in section 511.34 of the *Airworthiness Manual*.

(5) The Minister shall approve the supplemental integrity instructions submitted in respect of an aeroplane if it is determined that the instructions provide for the same level of safety of the aeroplane as was the case at the time the type certificate was issued for that aeroplane.

(6) The holder of a type certificate who proposes to make a change to the supplemental integrity instructions in respect of an aeroplane shall

(a) submit the change to the Minister for approval; and

(b) on approval of the change, make the changed instructions available to every owner and every operator of an aeroplane of that type.

a) élaborer des instructions supplémentaires en matière d'intégrité conformément au paragraphe (4) et les soumettre à l'approbation du ministre;

b) une fois ces instructions approuvées en application du paragraphe (5), les mettre à la disposition de tous les propriétaires et de tous les exploitants d'un avion de ce type.

(3) Le critère d'utilisation pour la mise en œuvre des instructions supplémentaires en matière d'intégrité relatives à un avion est l'un des suivants :

a) l'avion a atteint l'objectif de conception au sens de l'article 511.34 du *Manuel de navigabilité*, tel qu'il a été établi par le titulaire du certificat de type et fait l'objet d'un programme de contrôle et de protection contre la corrosion;

b) en l'absence d'un objectif de conception, l'avion est en service depuis 20 ans;

c) en l'absence d'un programme de contrôle et de protection contre la corrosion, l'avion est en service depuis 20 ans.

(4) Le titulaire d'un certificat de type tenu, en vertu du paragraphe (2), d'élaborer des instructions supplémentaires d'intégrité relatives à un avion, doit veiller à ce qu'elles :

a) énoncent une méthode assurant le respect continu des critères de certification de type de l'avion;

b) contiennent les recommandations qui découlent d'une évaluation technique détaillée de la structure primaire de la cellule de l'avion et des exigences d'utilisation de cet avion;

c) identifient, en vue d'examen périodiques, tous les éléments structuraux principaux dont la défaillance pourrait entraîner la perte de l'avion ou réduire de façon importante la résistance structurale globale de sa cellule;

d) contiennent un document supplémentaire en matière d'intégrité structurale donnant les renseignements indiqués à l'article 511.34 du *Manuel de navigabilité*.

(5) Le ministre doit approuver les instructions supplémentaires en matière d'intégrité relatives à un avion qui lui sont soumises s'il est établi qu'elles assurent à l'avion un niveau de sécurité équivalent à celui qu'il avait au moment de la délivrance de son certificat de type.

(6) Le titulaire d'un certificat de type qui se propose d'apporter une modification aux instructions supplémentaires en matière d'intégrité relatives à un avion doit :

a) soumettre à l'approbation du ministre la modification;

b) une fois la modification approuvée, mettre les instructions modifiées à la disposition de tous les propriétaires et de tous les exploitants de ce type d'avion.

## CANADIAN AVIATION REGULATIONS — PART V

### AIRWORTHINESS

#### Table of Contents

#### SUBPART 13 — APPROVAL OF MODIFICATION AND REPAIR DESIGNS

##### DIVISION I — GENERAL

513.01 Interpretation

513.02 Application

## RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN — PARTIE V

### NAVIGABILITÉ

#### Table des matières

#### SOUS-PARTIE 13 — APPROBATION DE LA CONCEPTION DES MODIFICATIONS ET DES RÉPARATIONS

##### SECTION I — GÉNÉRALITÉS

513.01 Définitions

513.02 Application

*DIVISION II — CANADIAN CHANGES TO TYPE DESIGN*

- 513.05 Application for a Certificate
- 513.06 Obligations of an Applicant
- 513.07 Applicable Standards
- 513.08 Reclassification of Aircraft to Restricted Category
- 513.10 Involvement of the Minister
- 513.11 Issuance of a Certificate
- 513.12 Revision to a Certificate

*DIVISION III — FOREIGN CHANGES TO TYPE DESIGN*

- 513.20 Design Change Approved by Foreign Authority
- 513.21 Application for a Certificate
- 513.22 Issuance of a Certificate

*DIVISION IV — TRANSFER OF CERTIFICATES*

- 513.25 Transfer of a Certificate

*DIVISION V — HOLDERS OF CERTIFICATES*

- 513.30 Responsibilities of a Certificate Holder
- 513.31 Supplements to Manuals or Instructions for Continued Airworthiness
- 513.32 Mandatory Changes
- 513.33 Service Difficulty Reporting

## SUBPART 13 — APPROVAL OF MODIFICATION AND REPAIR DESIGNS

## DIVISION I — GENERAL

## Interpretation

**513.01** In this Subpart,

“aeronautical product” means an aircraft, aircraft engine, aircraft propeller or aircraft appliance; (*produit aéronautique*)

“applicant” means an individual or organization, or a representative of an individual or organization, who makes an application for a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate in respect of an aeronautical product. (*demandeur*)

## Application

**513.02** This Subpart applies

(a) in respect of the issuance of a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate in respect of an aeronautical product to record the approval of a design change that is a modification or a repair of the aeronautical product; and

(b) to the holders of a certificate referred to in paragraph (a).

[**513.03** and **513.04** reserved]

*SECTION II — MODIFICATIONS DE LA DÉFINITION DE TYPE AU CANADA*

- 513.05 Demande de certificat
- 513.06 Obligations du demandeur
- 513.07 Normes applicables
- 513.08 Reclassification d'un aéronef à la catégorie restreinte
- 513.10 Participation du ministre
- 513.11 Délivrance d'un certificat
- 513.12 Révision d'un certificat

*SECTION III — MODIFICATIONS DE LA DÉFINITION DE TYPE À L'ÉTRANGER*

- 513.20 Modification de la conception approuvée par une autorité étrangère
- 513.21 Demande de certificat
- 513.22 Délivrance d'un certificat

*SECTION IV — TRANSFERT DE CERTIFICATS*

- 513.25 Transfert d'un certificat

*SECTION V — TITULAIRES DE CERTIFICATS*

- 513.30 Responsabilités du titulaire d'un certificat
- 513.31 Suppléments aux manuels ou aux instructions relatives au maintien de la navigabilité
- 513.32 Modifications obligatoires
- 513.33 Rapports de difficultés en service

## SOUS-PARTIE 13 — APPROBATION DE LA CONCEPTION DES MODIFICATIONS ET DES RÉPARATIONS

## SECTION I — GÉNÉRALITÉS

## Définitions

**513.01** Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente sous-partie.

« demandeur » Particulier ou organisme, ou le représentant de ce particulier ou de cet organisme, qui présente une demande de certificat de type supplémentaire, de certificat de type supplémentaire restreint ou de certificat de conception de réparation à l'égard d'un produit aéronautique. (*applicant*)

« produit aéronautique » Aéronef, moteur d'aéronef, hélice d'aéronef ou appareillage d'aéronef. (*aeronautical product*)

## Application

**513.02** La présente sous-partie s'applique :

a) dans le cas de la délivrance d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint ou d'un certificat de conception de réparation à l'égard d'un produit aéronautique pour consigner l'approbation d'une modification de la conception constituant une modification ou une réparation apportée au produit aéronautique;

b) aux titulaires de l'un des certificats visés à l'alinéa a).

[**513.03** et **513.04** réservés]

## DIVISION II — CANADIAN CHANGES TO TYPE DESIGN

## Application for a Certificate

**513.05** An applicant shall submit an application to the Minister in the form and manner specified in Chapter 513 of the *Airworthiness Manual*.

## Obligations of an Applicant

**513.06** An applicant shall

(a) comply with the applicable standards set out in sections 513.07, 513.08 and 513.10; and

(b) provide the Minister with the technical design data and other documents relating to the aeronautical product in accordance with Chapter 513 of the *Airworthiness Manual*.

## Applicable Standards

**513.07** (1) The applicable standards for the issuance of a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate in respect of an aeronautical product are

(a) subject to subsection (2), the standards of airworthiness recorded in the type certificate data sheets for the aeronautical product or in a document that has been accepted by the Minister as being equivalent to a type certificate in respect of the aeronautical product;

(b) any special conditions specified by the Minister as being necessary to ensure that a design change will provide a level of safety equivalent to the level that would result from compliance with the standards of airworthiness in force on the date of application for the type certificate, where

(i) the modification or repair has novel or unusual design features, or

(ii) there are no applicable standards of airworthiness for the modification or repair; and

(c) any additional standards specified in Chapter 513 of the *Airworthiness Manual* that apply in respect of the aeronautical product.

(2) An applicant may, with the approval of the Minister, elect to

(a) include any changes to the standards of airworthiness specified in paragraph (1)(a) that are made after the date the type certificate is issued or the document referred to in that paragraph has been accepted by the Minister as being equivalent to a type certificate, on condition that any related changes are also included and that, on the basis of that inclusion, the Minister approves the election; or

(b) use standards of airworthiness that will provide a level of safety equivalent to the level provided by the standards specified in paragraph (1)(a).

(3) Notwithstanding subsections (1) and (2), the applicable standards for the issuance of a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate in respect of a Canadian aircraft operated under a special certificate of airworthiness — limited are the standards specified for that purpose in section 513.07 of the *Airworthiness Manual*.

(4) Where a design change to an aircraft results in the replacement of reciprocating engines with the same number of turbopropeller or turboshaft power plants, the aircraft shall meet the applicable standards specified for that purpose in section 513.07 of the *Airworthiness Manual*.

## SECTION II — MODIFICATIONS DE LA DÉFINITION DE TYPE AU CANADA

## Demande de certificat

**513.05** Le demandeur doit présenter au ministre une demande en la forme et de la manière prévues au chapitre 513 du *Manuel de navigabilité*.

## Obligations du demandeur

**513.06** Le demandeur doit :

a) se conformer aux normes applicables énoncées aux articles 513.07, 513.08 et 513.10;

b) fournir au ministre les données de conception technique et autres documents ayant trait au produit aéronautique, conformément au chapitre 513 du *Manuel de navigabilité*.

## Normes applicables

**513.07** (1) Les normes applicables à la délivrance d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint ou d'un certificat de conception de réparation à l'égard d'un produit aéronautique sont les suivantes :

a) sous réserve du paragraphe (2), les normes de navigabilité consignées dans les fiches de données du certificat de type pour le produit aéronautique ou dans un document accepté par le ministre comme étant équivalent à un certificat de type à l'égard du produit aéronautique;

b) les conditions spéciales indiquées par le ministre comme étant nécessaires pour garantir qu'une modification de la conception offrira un niveau de sécurité équivalent à celui qui serait obtenu par le respect des normes de navigabilité en vigueur à la date de la demande de certificat de type :

(i) si la modification ou la réparation fait appel à des éléments de conception nouveaux ou inusités,

(ii) s'il n'existe aucune norme de navigabilité applicable à la modification ou à la réparation;

c) toute norme additionnelle énoncée au chapitre 513 du *Manuel de navigabilité* qui s'applique à l'égard du produit aéronautique.

(2) Le demandeur peut, avec l'approbation du ministre, choisir :

a) d'inclure toute modification aux normes de navigabilité énoncées à l'alinéa 1a) apportée après la date de délivrance du certificat de type ou après que le document mentionné à cet alinéa a été accepté par le ministre comme étant équivalent à un certificat de type, à la condition que toutes les modifications y afférentes soient également incluses, auquel cas le ministre approuve ce choix;

b) d'utiliser des normes de navigabilité qui offriront un niveau de sécurité équivalent à celui offert par les normes énoncées à l'alinéa 1a).

(3) Malgré les paragraphes (1) et (2), les normes applicables à la délivrance d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint ou d'un certificat de conception de réparation à l'égard d'un aéronef canadien utilisé en vertu d'un certificat spécial de navigabilité — limité sont les normes énoncées à cette fin à l'article 513.07 du *Manuel de navigabilité*.

(4) Si une modification de la conception d'un aéronef entraîne le remplacement des moteurs à pistons par un nombre équivalent de turbopropulseurs ou de turbomoteurs, l'aéronef doit être conforme aux normes applicables énoncées à cette fin à l'article 513.07 du *Manuel de navigabilité*.

## Reclassification of Aircraft to Restricted Category

**513.08** Where a design change to an aircraft will result in the aircraft being reclassified, in accordance with Chapter 511 of the *Airworthiness Manual*, as an aircraft in the restricted category for special purpose operations within the meaning of section 511.05 of the *Airworthiness Manual*, the applicable standards for the type design as changed are the basis of certification recorded in the type certificate or equivalent document, except those standards that are excluded under paragraph 513.11(3)(b) as inappropriate for the special purpose operation.

[513.09 reserved]

## Involvement of the Minister

**513.10** An applicant shall give the Minister access to an aircraft that is the subject of an application in order to make any inspection and engineering assessment or to conduct any flight or ground test that is necessary to determine compliance with the applicable standards specified in section 513.07.

## Issuance of a Certificate

**513.11** (1) The Minister shall, subject to section 6.71 of the Act, issue a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate for each design change to an aeronautical product where

- (a) the applicant meets the requirements of sections 513.05 and 513.06;
- (b) the type design of the aeronautical product with the design change incorporated provides a level of safety at least equivalent to the level provided by the basis of certification that applied before the design change was incorporated; and
- (c) subject to subsection (2), the applicant satisfies the Minister that the type design of the aeronautical product with the design change incorporated meets the applicable standards specified in section 513.07.

(2) Where the type design of an aeronautical product with the design change incorporated does not meet all of the applicable standards specified in section 513.07 or 513.08, the Minister shall, subject to section 6.71 of the Act, issue a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate in respect of the aeronautical product if the applicant demonstrates that

- (a) the unmet standards are compensated for by factors that provide an equivalent level of safety;
- (b) the consequences of the standards not being met are negligible relative to the level of safety, given the experience accumulated or the tests carried out; or
- (c) the unmet standards are supplemented by additional operating conditions to be specified for a particular operation.

(3) Where a design change to an aircraft will result in the aircraft being reclassified, in accordance with Chapter 511 of the *Airworthiness Manual*, as an aircraft in the restricted category for special purpose operations within the meaning of section 511.05 of the *Airworthiness Manual*, the Minister shall issue a supplemental type certificate or a limited supplemental type certificate where the applicant demonstrates that

- (a) no feature or characteristic of the aircraft makes it unsafe when it is operated within the limitations specified for its intended use; and

## Reclassification d'un aéronef à la catégorie restreinte

**513.08** Si une modification de la conception d'un aéronef fait en sorte que, conformément au chapitre 511 du *Manuel de navigabilité*, il se retrouve dans la catégorie restreinte pour les travaux aériens spécialisés, au sens de l'article 511.05 du *Manuel de navigabilité*, les normes applicables à la définition de type une fois la modification apportée constituent la base de la certification consignée dans le certificat de type ou autre document équivalent, exception faite des normes exclues en vertu de l'alinéa 513.11(3)(b) comme ne s'appliquant pas à un travail aérien spécialisé.

[513.09 réservé]

## Participation du ministre

**513.10** Le demandeur doit permettre au ministre l'accès à un aéronef qui fait l'objet d'une demande pour y faire toutes les inspections et évaluations techniques ou pour procéder à tous les tests en vol ou au sol nécessaires pour déterminer la conformité avec les normes applicables énoncées à l'article 513.07.

## Délivrance d'un certificat

**513.11** (1) Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre un certificat de type supplémentaire, un certificat de type supplémentaire restreint ou un certificat de conception de réparation pour chaque modification de conception d'un produit aéronautique lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- a) le demandeur satisfait aux exigences des articles 513.05 et 513.06;
- b) la définition de type du produit aéronautique à laquelle la modification de la conception a été incorporée offre un niveau de sécurité au moins équivalent à celui assuré par la base de la certification qui s'appliquait avant l'incorporation de la modification de conception;
- c) sous réserve du paragraphe (2), le demandeur convainc le ministre que la définition de type du produit aéronautique à laquelle la modification de la conception a été incorporée est conforme aux normes applicables énoncées à l'article 513.07.

(2) Si la définition de type d'un produit aéronautique n'est pas conforme aux normes applicables énoncées aux articles 513.07 ou 513.08, le ministre délivre, sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, un certificat de type supplémentaire, un certificat de type supplémentaire restreint ou un certificat de conception de réparation à l'égard du produit aéronautique si le demandeur démontre que les normes non respectées :

- a) soit sont compensées par des facteurs qui offrent un niveau de sécurité équivalent;
- b) soit présentent, relativement au niveau de sécurité, des variations qui n'ont que des conséquences négligeables, compte tenu de l'expérience accumulée ou des essais effectués;
- c) les normes non respectées sont complétées par des conditions d'utilisation supplémentaires à préciser dans le cas d'une opération particulière.

(3) Si une modification de la conception d'un aéronef fait en sorte que, en vertu du chapitre 511 du *Manuel de navigabilité*, il se retrouve dans la catégorie restreinte pour les travaux aériens spécialisés, au sens de l'article 511.05 du *Manuel de navigabilité*, le ministre délivre un certificat de type supplémentaire ou un certificat de type supplémentaire restreint si le demandeur démontre :

- a) d'une part, qu'aucun élément ni aucune caractéristique ne rend l'utilisation de l'aéronef dangereuse lorsque celui-ci est utilisé à l'intérieur des limites précisées pour l'utilisation prévue;

(b) the aircraft meets the applicable standards specified in section 513.08, except those standards that are inappropriate for the special purpose operation.

#### Revision to a Certificate

**513.12** (1) The holder of a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate in respect of an aeronautical product who proposes to make a change to the design approved in the certificate shall submit the revised design change to the Minister for approval.

(2) The Minister shall approve a revised design change if the holder demonstrates that the aeronautical product with the revised design change incorporated provides a level of safety at least equivalent to the level provided by the certificate issued under section 513.11.

[513.13 to 513.19 reserved]

### DIVISION III — FOREIGN CHANGES TO TYPE DESIGN

#### Design Change Approved by Foreign Authority

**513.20** In addition to complying with Division II, an applicant for a certificate based on an equivalent document issued by a foreign airworthiness authority shall comply with this Division and sections 513.31 and 513.32.

#### Application for a Certificate

**513.21** (1) An applicant for a certificate based on an equivalent document issued by a foreign airworthiness authority shall submit an application to the Minister in the form and manner specified in Chapter 513 of the *Airworthiness Manual*.

(2) A foreign applicant shall submit an application referred to in subsection (1) to the airworthiness authority of the state having jurisdiction over the applicant.

(3) The Minister may require a type design inspection of the type design with the design change incorporated in accordance with Chapter 513 of the *Airworthiness Manual*.

#### Issuance of a Certificate

**513.22** The Minister shall, subject to section 6.71 of the Act, issue a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate for a design change that has been approved by a foreign airworthiness authority where

(a) the type design of the aeronautical product with the design change incorporated meets the applicable standards specified in subsections 513.07(1) and (2); and

(b) the applicant complies with the applicable portions of Chapter 513 of the *Airworthiness Manual*.

[513.23 and 513.24 reserved]

### DIVISION IV — TRANSFER OF CERTIFICATES

#### Transfer of a Certificate

**513.25** The Minister shall approve the transfer of a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate from the holder to another individual or organization where the holder notifies the Minister in accordance

b) d'autre part, que l'aéronef répond aux normes applicables énoncées à l'article 513.08, exception faite des normes qui ne sont pas pertinentes au travail aérien spécialisé.

#### Révision d'un certificat

**513.12** (1) Le titulaire d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint ou d'un certificat de conception de réparation à l'égard d'un produit aéronautique qui se propose d'apporter une modification à la conception approuvée dans le certificat doit soumettre à l'approbation du ministre la modification de la conception révisée.

(2) Le ministre approuve une modification de la conception révisée si le titulaire démontre que le produit aéronautique auquel la modification de la conception révisée a été incorporée offre un niveau de sécurité au moins équivalent à celui offert par le certificat délivré en vertu de l'article 513.11.

[513.13 à 513.19 réservés]

### SECTION III — MODIFICATIONS DE LA DÉFINITION DE TYPE À L'ÉTRANGER

#### Modifications de la conception approuvée par une autorité étrangère

**513.20** En plus de se conformer à la section II, le demandeur d'un certificat fondé sur un document équivalent délivré par une autorité de navigabilité étrangère doit se conformer à la présente section et aux articles 513.31 et 513.32.

#### Demande de certificat

**513.21** (1) Le demandeur d'un certificat fondé sur un document équivalent délivré par une autorité de navigabilité étrangère est tenu de présenter une demande au ministre en la forme et de la manière prévues au chapitre 513 du *Manuel de navigabilité*.

(2) Le demandeur étranger doit présenter la demande visée au paragraphe (1) à l'autorité de navigabilité compétente de l'État où il réside.

(3) Le ministre peut exiger une inspection de la définition de type à laquelle la modification de la conception a été incorporée conformément au chapitre 513 du *Manuel de navigabilité*.

#### Délivrance d'un certificat

**513.22** Sous réserve de l'article 6.71 de la Loi, le ministre délivre un certificat de type supplémentaire, un certificat de type supplémentaire restreint ou un certificat de conception de réparation pour une modification de la conception qui a été approuvée par une autorité de navigabilité étrangère si :

a) d'une part, la définition de type du produit aéronautique à laquelle la modification de la conception a été incorporée répond aux normes applicables énoncées aux paragraphes 513.07(1) et (2);

b) d'autre part, le demandeur se conforme aux parties applicables du chapitre 513 du *Manuel de navigabilité*.

[513.23 et 513.24 réservés]

### SECTION IV — TRANSFERT DE CERTIFICATS

#### Transfert d'un certificat

**513.25** Le ministre approuve le transfert d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint ou d'un certificat de conception de réparation du titulaire à un autre particulier ou à un autre organisme lorsque le titulaire avise

with subsection 513.25(1) of the *Airworthiness Manual* and the other individual or organization complies with subsection 513.25(2) of the *Airworthiness Manual*.

[513.26 to 513.29 reserved]

#### DIVISION V — HOLDERS OF CERTIFICATES

##### Responsibilities of a Certificate Holder

**513.30** (1) The holder of a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate shall, at the request of the Minister, produce the certificate and any related data for the Minister's examination.

(2) The holder of a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate shall establish and maintain a system for recording the initial sale or distribution of the modification or repair design, and make the information recorded available to the Minister on request.

(3) The holder of a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate shall notify the Minister in writing if

- (a) the holder no longer intends to make the technical design data available for the purpose of manufacture, modification, repair or installation; or
- (b) the technical design data is lost or destroyed.

##### Supplements to Manuals or Instructions for Continued Airworthiness

**513.31** The holder of a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate that requires a supplement to an aircraft flight manual, a maintenance manual or instructions for continued airworthiness shall make available the supplement and any subsequent changes to the supplement to every owner and every operator of an aeronautical product into which the design change has been incorporated.

##### Mandatory Changes

**513.32** Where a change to the type design approved in a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate is required to rectify an unsafe condition, the holder of the certificate shall

- (a) submit the required type design change to the Minister for approval; and
- (b) on approval of the type design change, make available to every owner and every operator who has implemented the type design approved in the supplemental type certificate, the limited supplemental type certificate or the repair design certificate in respect of an aeronautical product the information that is necessary to allow the owner or operator to make that change.

##### Service Difficulty Reporting

**513.33** A Canadian holder of a supplemental type certificate, a limited supplemental type certificate or a repair design certificate shall report service difficulties in accordance with section 591.01.

[513.34 reserved]

le ministre conformément au paragraphe 513.25(1) du *Manuel de navigabilité* et que l'autre particulier ou l'autre organisme respecte les exigences du paragraphe 513.25(2) du *Manuel de navigabilité*.

[513.26 à 513.29 réservés]

#### SECTION V — TITULAIRES DE CERTIFICATS

##### Responsabilités du titulaire d'un certificat

**513.30** (1) Le titulaire d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint ou d'un certificat de conception de réparation doit, à la demande du ministre, produire le certificat et toutes données connexes pour examen.

(2) Le titulaire d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint ou d'un certificat de conception de réparation doit établir et tenir à jour un système visant à consigner la vente ou la distribution initiales de la conception de modification ou de réparation, et mettre les renseignements consignés à la disposition du ministre, à la demande de celui-ci.

(3) Le titulaire d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint ou d'un certificat de conception de réparation doit aviser le ministre par écrit dans les cas suivants :

- a) le titulaire n'a plus l'intention de rendre disponibles les données de conception technique à des fins de construction, de modification, de réparation ou d'installation;
- b) les données de conception technique sont perdues ou détruites.

##### Suppléments aux manuels ou aux instructions relatives au maintien de la navigabilité

**513.31** Le titulaire d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint ou d'un certificat de conception de réparation qui nécessite un supplément au manuel de vol de l'aéronef, au manuel de maintenance ou aux instructions applicables au maintien de l'état de navigabilité doit mettre le supplément et toute modification subséquente à la disposition de chaque propriétaire et de chaque exploitant d'un produit aéronautique auquel la modification de la conception a été incorporée.

##### Modifications obligatoires

**513.32** Lorsqu'il est nécessaire d'apporter une modification de la définition de type approuvée dans un certificat de type supplémentaire, un certificat de type supplémentaire restreint ou un certificat de conception de réparation afin de corriger un risque pour la sécurité, le titulaire du certificat doit :

- a) soumettre à l'approbation du ministre la modification de la définition de type;
- b) une fois la modification de la définition de type approuvée, mettre à la disposition de chaque propriétaire et de chaque exploitant qui a mis en œuvre la définition de type approuvée dans le certificat de type supplémentaire, le certificat de type supplémentaire restreint ou le certificat de conception de réparation, les renseignements nécessaires pour leur permettre d'effectuer la modification.

##### Rapports de difficultés en service

**513.33** Le titulaire canadien d'un certificat de type supplémentaire, d'un certificat de type supplémentaire restreint ou d'un certificat de conception de réparation doit signaler les difficultés en service conformément à l'article 591.01.

[513.34 réservé]

## CANADIAN AVIATION REGULATIONS—PART V

## RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN — PARTIE V

## AIRWORTHINESS

## NAVIGABILITÉ

Table of ContentsTable des matières**SUBPART 16—AIRCRAFT EMISSIONS****SOUS-PARTIE 16 — ÉMISSIONS D'AÉRONEFS**

- 516.01** Noise Emission Levels
- 516.02** Fuel Venting Standards
- 516.03** Engine Emission Levels

- 516.01** Niveaux d'émission de bruit
- 516.02** Normes relatives à la perte de carburant par la mise à l'air libre
- 516.03** Niveaux d'émission des moteurs

**SUBPART 22—GLIDERS AND POWERED GLIDERS****SOUS-PARTIE 22 — PLANEURS ET PLANEURS PROPULSÉS**

- 522.01** Standards of Airworthiness

- 522.01** Normes de navigabilité

**SUBPART 23—NORMAL, UTILITY, AEROBATIC AND COMMUTER CATEGORY AEROPLANES****SOUS-PARTIE 23 — AVIONS DES CATÉGORIES NORMALE, UTILITAIRE, ACROBATIQUE ET NAVETTE**

- 523.01** Standards of Airworthiness

- 523.01** Normes de navigabilité

**SUBPART 25—TRANSPORT CATEGORY AEROPLANES****SOUS-PARTIE 25 — AVIONS DE LA CATÉGORIE TRANSPORT**

- 525.01** Standards of Airworthiness

- 525.01** Normes de navigabilité

**SUBPART 27—NORMAL CATEGORY ROTORCRAFT****SOUS-PARTIE 27 — GIRAVIONS DE LA CATÉGORIE NORMALE**

- 527.01** Interpretation
- 527.02** Standards of Airworthiness

- 527.01** Définition
- 527.02** Normes de navigabilité

**SUBPART 29—TRANSPORT CATEGORY ROTORCRAFT****SOUS-PARTIE 29 — GIRAVIONS DE LA CATÉGORIE TRANSPORT**

- 529.01** Interpretation
- 529.02** Standards of Airworthiness

- 529.01** Définition
- 529.02** Normes de navigabilité

**SUBPART 31—MANNED FREE BALLOONS****SOUS-PARTIE 31 — BALLONS LIBRES HABITÉS**

- 531.01** Standards of Airworthiness

- 531.01** Normes de navigabilité

**SUBPART 33—AIRCRAFT ENGINES****SOUS-PARTIE 33 — MOTEURS D'AÉRONEFS**

- 533.01** Standards of Airworthiness

- 533.01** Normes de navigabilité

**SUBPART 35—AIRCRAFT PROPELLERS****SOUS-PARTIE 35 — HÉLICES D'AÉRONEFS**

- 535.01** Standards of Airworthiness

- 535.01** Normes de navigabilité

**SUBPART 37—AIRCRAFT APPLIANCES AND OTHER AERONAUTICAL PRODUCTS****SOUS-PARTIE 37 — APPAREILLAGES D'AÉRONEFS ET AUTRES PRODUITS AÉRONAUTIQUES**

- 537.01** Standards of Airworthiness

- 537.01** Normes de navigabilité

**SUBPART 41—AIRSHIPS****SOUS-PARTIE 41 — DIRIGEABLES**

- 541.01** Standards of Airworthiness

- 541.01** Normes de navigabilité

**SUBPART 49—AMATEUR-BUILT AIRCRAFT****SOUS-PARTIE 49 — AÉRONEFS DE CONSTRUCTION AMATEUR**

- 549.01** Requirements

- 549.01** Exigences

**SUBPART 51—AIRCRAFT EQUIPMENT****SOUS-PARTIE 51 — ÉQUIPEMENT DES AÉRONEFS**

- 551.01** Standards of Airworthiness

- 551.01** Normes de navigabilité

## SUBPART 16—AIRCRAFT EMISSIONS

*Noise Emission Levels*

**516.01** The maximum noise emission levels for the issuance of a type certificate in respect of an aircraft, or for a change to a type certificate to record the approval of an additional model of or an acoustical change to the aircraft, are those specified in Chapter 516 of the *Airworthiness Manual*.

*Fuel Venting Standards*

**516.02** The fuel venting standards for the issuance of a type certificate in respect of a turbine-powered aircraft, or for a change to a type certificate to record the approval of an additional model of the aircraft, are those specified in Chapter 516 of the *Airworthiness Manual*.

*Engine Emission Levels*

**516.03** The maximum engine emission levels for the issuance of a type certificate in respect of a turbo-jet or turbo-fan aircraft engine that is intended for subsonic or supersonic speed, or for a change to such a type certificate, are those specified in Chapter 516 of the *Airworthiness Manual*.

## SUBPART 22—GLIDERS AND POWERED GLIDERS

*Standards of Airworthiness*

**522.01** The standards of airworthiness for the issuance of a type certificate in respect of a glider or powered glider, or for a change to such a type certificate, are those specified in Chapter 522 of the *Airworthiness Manual*.

## SUBPART 23—NORMAL, UTILITY, AEROBATIC AND COMMUTER CATEGORY AEROPLANES

*Standards of Airworthiness*

**523.01** (1) The standards of airworthiness for the issuance of a type certificate in respect of a normal, utility, aerobatic or commuter category aeroplane, or for a change to such a type certificate, are those specified in Chapter 523 of the *Airworthiness Manual*.

(2) The standards of airworthiness for the issuance of a type certificate in respect of a very light aeroplane in the normal or utility category, or for a change to such a type certificate, are those specified in Chapter 523-VLA of the *Airworthiness Manual*.

## SUBPART 25—TRANSPORT CATEGORY AEROPLANES

*Standards of Airworthiness*

**525.01** The standards of airworthiness for the issuance of a type certificate in respect of a transport category aeroplane, or for a change to such a type certificate, are those specified in Chapter 525 of the *Airworthiness Manual*.

## SOUS-PARTIE 16 — ÉMISSIONS D'AÉRONEFS

*Niveaux d'émission de bruit*

**516.01** Aux fins de la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un aéronef, ou de la modification d'un certificat de type pour consigner l'approbation d'un modèle supplémentaire de l'aéronef ou d'une modification acoustique de celui-ci, les niveaux maximums d'émission de bruit sont ceux précisés au chapitre 516 du *Manuel de navigabilité*.

*Normes relatives à la perte de carburant par la mise à l'air libre*

**516.02** Aux fins de la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un aéronef à turbomoteur, ou de la modification d'un certificat de type pour consigner l'approbation d'un modèle supplémentaire de l'aéronef, les normes relatives à la perte de carburant par la mise à l'air libre sont celles précisées au chapitre 516 du *Manuel de navigabilité*.

*Niveaux d'émission des moteurs*

**516.03** Aux fins de la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un moteur à turboréacteurs ou à turboréacteurs à soufflante devant voler à des vitesses subsoniques ou supersoniques, ou de la modification d'un tel certificat de type, les niveaux maximums d'émissions des moteurs sont ceux précisés au chapitre 516 du *Manuel de navigabilité*.

## SOUS-PARTIE 22 — PLANEURS ET PLANEURS PROPULSÉS

*Normes de navigabilité*

**522.01** Aux fins de la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un planeur ou d'un planeur propulsé, ou de la modification d'un tel certificat de type, les normes de navigabilité sont celles précisées au chapitre 522 du *Manuel de navigabilité*.

## SOUS-PARTIE 23 — AVIONS DES CATÉGORIES NORMALE, UTILITAIRE, ACROBATIQUE ET NAVETTE

*Normes de navigabilité*

**523.01** (1) Aux fins de la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un avion des catégories normale, utilitaire, acrobatique ou navette, ou de la modification d'un tel certificat de type, les normes de navigabilité sont celles précisées au chapitre 523 du *Manuel de navigabilité*.

(2) Aux fins de la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un avion très léger des catégories normale ou utilitaire, ou de la modification d'un tel certificat de type, les normes de navigabilité sont celles précisées au chapitre 523-VLA du *Manuel de navigabilité*.

## SOUS-PARTIE 25 — AVIONS DE LA CATÉGORIE TRANSPORT

*Normes de navigabilité*

**525.01** Aux fins de la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un avion de la catégorie transport, ou de la modification d'un tel certificat de type, les normes de navigabilité sont celles précisées au chapitre 525 du *Manuel de navigabilité*.

## SUBPART 27—NORMAL CATEGORY ROTORCRAFT

*Interpretation*

**527.01** In this Subpart, “rotorcraft” means a gyroplane or a helicopter.

*Standards of Airworthiness*

**527.02** The standards of airworthiness for the issuance of a type certificate in respect of a normal category rotorcraft, or for a change to such a type certificate, are those specified in Chapter 527 of the *Airworthiness Manual*.

## SUBPART 29—TRANSPORT CATEGORY ROTORCRAFT

*Interpretation*

**529.01** In this Subpart, “rotorcraft” means a gyroplane or a helicopter.

*Standards of Airworthiness*

**529.02** The standards of airworthiness for the issuance of a type certificate in respect of a transport category rotorcraft, or for a change to such a type certificate, are those specified in Chapter 529 of the *Airworthiness Manual*.

## SUBPART 31—MANNED FREE BALLOONS

*Standards of Airworthiness*

**531.01** The standards of airworthiness for the issuance of a type certificate in respect of a manned free balloon, or for a change to such a type certificate, are those specified in Chapter 531 of the *Airworthiness Manual*.

## SUBPART 33—AIRCRAFT ENGINES

*Standards of Airworthiness*

**533.01** The standards of airworthiness for the issuance of a type certificate in respect of an aircraft engine, or for a change to such a type certificate, are those specified in Chapter 533 of the *Airworthiness Manual*.

## SUBPART 35—AIRCRAFT PROPELLERS

*Standards of Airworthiness*

**535.01** The standards of airworthiness for the issuance of a type certificate in respect of an aircraft propeller, or for a change to such a type certificate, are those specified in Chapter 535 of the *Airworthiness Manual*.

## SUBPART 37—AIRCRAFT APPLIANCES AND OTHER AERONAUTICAL PRODUCTS

*Standards of Airworthiness*

**537.01** The standards of airworthiness for the issuance of a type certificate in respect of an aircraft appliance or an aeronautical product other than an aircraft, aircraft engine or aircraft propeller, or for a change to such a type certificate, are those specified in Chapter 537 of the *Airworthiness Manual*.

## SOUS-PARTIE 27 — GIRAVIONS DE LA CATÉGORIE NORMALE

*Définition*

**527.01** Pour l'application de la présente sous-partie, « giravion » s'entend d'un autogire ou d'un hélicoptère.

*Normes de navigabilité*

**527.02** Aux fins de la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un giravion de la catégorie normale, ou de la modification d'un tel certificat de type, les normes de navigabilité sont celles précisées au chapitre 527 du *Manuel de navigabilité*.

## SOUS-PARTIE 29 — GIRAVIONS DE LA CATÉGORIE TRANSPORT

*Définition*

**529.01** Pour l'application de la présente sous-partie, « giravion » s'entend d'un autogire ou d'un hélicoptère.

*Normes de navigabilité*

**529.02** Aux fins de la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un giravion de la catégorie transport, ou de la modification d'un tel certificat de type, les normes de navigabilité sont celles précisées au chapitre 529 du *Manuel de navigabilité*.

## SOUS-PARTIE 31 — BALLONS LIBRES HABITÉS

*Normes de navigabilité*

**531.01** Aux fins de la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un ballon libre habité, ou de la modification d'un tel certificat de type, les normes de navigabilité sont celles précisées au chapitre 531 du *Manuel de navigabilité*.

## SOUS-PARTIE 33 — MOTEURS D'AÉRONEFS

*Normes de navigabilité*

**533.01** Aux fins de la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un moteur d'aéronef, ou de la modification d'un tel certificat de type, les normes de navigabilité sont celles précisées au chapitre 533 du *Manuel de navigabilité*.

## SOUS-PARTIE 35 — HÉLICES D'AÉRONEFS

*Normes de navigabilité*

**535.01** Aux fins de la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'une hélice d'aéronef, ou de la modification d'un tel certificat de type, les normes de navigabilité sont celles précisées au chapitre 535 du *Manuel de navigabilité*.

## SOUS-PARTIE 37 — APPAREILLAGES D'AÉRONEFS ET AUTRES PRODUITS AÉRONAUTIQUES

*Normes de navigabilité*

**537.01** Aux fins de la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un appareillage d'aéronef ou d'un autre produit aéronautique autre qu'un aéronef, un moteur d'aéronef ou une hélice d'aéronef, ou de la modification d'un tel certificat de type, les normes de navigabilité sont celles précisées au chapitre 537 du *Manuel de navigabilité*.

## SUBPART 41—AIRSHIPS

*Standards of Airworthiness*

**541.01** The standards of airworthiness for the issuance of a type certificate in respect of an airship, or for a change to such a type certificate, are those specified in Chapter 541 of the *Airworthiness Manual*.

## SUBPART 49—AMATEUR-BUILT AIRCRAFT

*Requirements*

**549.01** A person who intends to construct an aircraft and obtain, under paragraph 507.03(b), a special certificate of airworthiness—amateur-built in respect of the aircraft must

- (a) before starting construction,
  - (i) inform the Minister of the intention to construct the aircraft,
  - (ii) show that the aircraft design meets the standards specified in Chapter 549 of the *Airworthiness Manual*, and
  - (iii) show that the major portion of the aircraft will be constructed from raw material and assembled on a non-commercial, non-production basis for educational or recreational purposes; and
- (b) during construction and again before the first flight, make the aircraft available to the Minister for inspection.

## SUBPART 51—AIRCRAFT EQUIPMENT

*Standards of Airworthiness*

**551.01** (1) Subject to subsection (2), the standards of airworthiness for the design and installation of aircraft equipment required by Part VI or Part VII are those specified in Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*.

(2) Where no standards of airworthiness are specified in Chapter 551 of the *Airworthiness Manual* for the design and installation of an item of aircraft equipment, the applicable standards of airworthiness are those that form the basis of certification of the aircraft on which the equipment is installed.

## COMING INTO FORCE

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

[37-1-o]

## SOUS-PARTIE 41 — DIRIGEABLES

*Normes de navigabilité*

**541.01** Aux fins de la délivrance d'un certificat de type à l'égard d'un dirigeable, ou de la modification d'un tel certificat de type, les normes de navigabilité sont celles précisées au chapitre 541 du *Manuel de navigabilité*.

## SOUS-PARTIE 49 — AÉRONEFS DE CONSTRUCTION AMATEUR

*Exigences*

**549.01** Toute personne qui a l'intention de construire un aéronef et qui obtient, en vertu de l'alinéa 507.03b), un certificat spécial de navigabilité — construction amateur doit :

- a) avant d'entreprendre la construction :
  - (i) aviser le ministre de son intention de construire l'aéronef,
  - (ii) démontrer que la conception de l'aéronef est conforme aux normes précisées au chapitre 549 du *Manuel de navigabilité*,
  - (iii) démontrer que la majeure partie de l'aéronef sera construite à partir de matériaux bruts et assemblée sur une base non commerciale, autrement que pour la production, à des fins éducatives ou récréatives;
- b) durant la construction et de nouveau avant le premier vol, mettre l'aéronef à la disposition du ministre aux fins d'inspection.

## SOUS-PARTIE 51 — ÉQUIPEMENT DES AÉRONEFS

*Normes de navigabilité*

**551.01** (1) Sous réserve du paragraphe (2), les normes de navigabilité pour la conception et l'installation de l'équipement des aéronefs exigé par les parties VI ou VII sont celles précisées au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*.

(2) Lorsqu'aucune norme de navigabilité n'est précisée au chapitre 551 du *Manuel de navigabilité* pour la conception et l'installation d'un équipement d'aéronef, les normes de navigabilité applicables sont celles qui forment la base de certification de l'aéronef sur lequel l'équipement est installé.

## ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[37-1-o]

## Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Regulations

*Statutory Authority*

*Aeronautics Act*

*Sponsoring Department*

Transport Canada

## Règlement de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto

*Fondement législatif*

*Loi sur l'aéronautique*

*Ministère responsable*

Transports Canada

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### *Description*

The safety of aircraft operating in the airspace surrounding our airports is of vital concern to people who live near them, to pilots, and to Transport Canada. To ensure that obstacles do not intrude into this airspace, Transport Canada puts height restrictions into force under the airport zoning provisions of the *Aeronautics Act*.

The proposed zoning regulations will limit the height of new buildings, structures and objects or additions to any existing buildings, structures or objects, including objects of natural growth, and will prohibit the disposal of any waste edible by or attractive to birds on lands within 8 kilometres of the airport reference point. The Regulations will also prohibit such lands from being used or developed in a manner that causes interference with any signals or communications to and from any aircraft or to and from any facilities used to provide services relating to aeronautics.

Property owners within the limits of the outer surface, within a radius of 4 000 metres from the airport reference point, will be restricted in any construction within that area to an elevation of 45 metres above the airport reference point elevation and, within the runway approaches and transitional surfaces, to more restrictive limitations.

#### *Alternatives*

There are no alternatives to adequately protect the airspace over lands adjacent to and in the vicinity of the airport.

Registered zoning is the only legal method to limit the height of new buildings, structures and objects, including objects of natural growth, and to prohibit the disposal of any waste edible by or attractive to birds on lands adjacent to the airport. Without the legal protection of registered zoning, circumstances may arise which could result in the closure of the airport or restrict its operation.

#### *Benefits and Costs*

The safety of aircraft manoeuvring in the vicinity of the airport will be increased.

There will be minimal social or environmental impact. No major existing structure will be removed. There will be no major negative effect on land development patterns or land values in the vicinity of the airport.

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

#### *Description*

La sécurité des aéronefs évoluant à proximité des aéroports, voilà ce que réclament les gens qui habitent les environs d'un aéroport, les pilotes et Transports Canada. Le Ministère a donc décidé de fixer des limites de hauteur, en vertu des dispositions de la *Loi sur l'aéronautique* régissant le zonage, pour que l'espace aérien des aéroports soit libre d'obstacles.

Le projet de règlement de zonage limitera la hauteur des immeubles, structures et objets nouveaux, y compris les ajouts à une structure existante et les objets de croissance naturelle. Il interdira le déversement, dans un rayon de 8 km du point de référence de l'aéroport, de tout déchet de nature à attirer les oiseaux. Il interdira aussi l'utilisation ou l'aménagement de terrains d'une manière susceptible de nuire à la transmission de tout signal ou de toute communication à destination ou en provenance d'un aéronef, ou d'une installation servant à fournir des services aéronautiques.

Dans un rayon de 4 000 m du point de référence de l'aéroport, les propriétaires fonciers situés dans les limites de la surface extérieure ne pourront construire que des immeubles n'excédant pas 45 m la hauteur de ce point. Des restrictions encore plus rigoureuses sont prévues à l'intérieur des entrées de pistes et des surfaces de transition.

#### *Solutions envisagées*

Il n'existe pas de solution de rechange pour assurer une protection convenable de l'espace aérien au-dessus des terres contiguës à l'aéroport et à proximité de ce dernier.

Le zonage enregistré est la seule méthode légale permettant de limiter la hauteur des bâtiments, structures et objets nouveaux, y compris les objets de croissance naturelle, et d'interdire le déversement des déchets qui sont de nature à attirer les oiseaux, sur les terrains contigus à l'aéroport. Sans la protection légale qu'offre le zonage enregistré, il peut se produire des circonstances qui nécessiteraient la fermeture de l'aéroport ou qui en limiteraient les activités.

#### *Avantages et coûts*

La sécurité des aéronefs évoluant à proximité de l'aéroport sera accrue.

Les répercussions sociales et environnementales seront minimes. Aucune structure d'importance ne sera démolie. Il n'y aura pas d'incidence négative sur l'aménagement des terrains à proximité de l'aéroport ou sur la valeur de ces derniers.

The benefit of the increased safety to aircraft in the vicinity of the airport far outweighs the approximate \$2,500,000 cost of the zoning regulations.

#### Consultation

The affected municipalities were advised by letter, in June 1993, of Transport Canada's intent to proceed with the enactment of the *Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Regulations*. In September 1993, a formal notice and a copy of the proposed airport zoning regulations were sent to the municipalities.

Subsequently, in October 1993, the new government called for a review of the decision to proceed with the construction of additional runways at Toronto/Lester B. Pearson International Airport. In September 1994, the Minister of Transport announced that construction of a second north-south runway would proceed immediately and that the construction of additional east-west runways would proceed when demand warranted.

Following the Minister's decision, all affected municipalities were notified that Transport Canada would continue with airport zoning and a formal presentation was made detailing the proposed Regulations. Subsequently, individual formal presentations were made to the City of Mississauga and the City of North York, a meeting was held with the City of Brampton, and community open houses were held for the residents of Etobicoke, Mississauga, and Brampton. All municipalities have been well informed of the content of the proposed Regulations and have been kept up to date on any revisions.

#### Compliance and Enforcement

The responsibility for monitoring and enforcing the Regulations rests with the Civil Aviation inspectors of the Department of Transport.

#### Contact

Debra D. Taylor, Regional Director, Civil Aviation, Transport Canada, Ontario Region, 4900 Yonge Street, Suite 300, Willowdale, Ontario M2N 6A5, (416) 952-0904.

Les avantages d'une sécurité accrue des aéronefs évoluant à proximité de l'aéroport l'emportent largement sur le coût approximatif de 2 500 000 \$ que comporte le règlement de zonage.

#### Consultations

En juin 1993, les municipalités concernées ont reçu une lettre leur faisant part de l'intention de Transports Canada de procéder à l'adoption du *Règlement de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto*. En septembre 1993, elles ont reçu un avis formel et une copie dudit projet de règlement.

En octobre 1993, le nouveau gouvernement a exigé la révision de la décision d'entreprendre la construction de pistes supplémentaires à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto. En septembre 1994, le ministre des Transports a annoncé la construction immédiate d'une deuxième piste nord-sud et l'aménagement de pistes supplémentaires est-ouest lorsque la demande le justifierait.

Pour donner suite à la décision du ministre, Transports Canada a avisé toutes les municipalités concernées de son intention de poursuivre le zonage de l'aéroport et a procédé à la présentation officielle du projet de règlement. Par la suite, des présentations formelles individuelles ont été faites aux représentants des villes de Mississauga et de North York, une réunion a eu lieu avec les résidents de la ville de Brampton, et des réunions publiques se sont tenues pour les résidents d'Etobicoke, de Mississauga et de Brampton. Chaque municipalité a été informée du contenu du projet de règlement et des révisions qui y ont été apportées.

#### Respect et exécution

La surveillance et l'application du Règlement demeurent la responsabilité des inspecteurs de l'Aviation civile de Transports Canada.

#### Personne-ressource

Debra D. Taylor, Directeur régional de l'aviation civile, Transports Canada, Région de l'Ontario, 4900, rue Yonge, Pièce 300, Willowdale (Ontario) M2N 6A5, (416) 952-0904.

---

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council proposes, pursuant to section 5.4<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*, to make the annexed *Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, the date of publication of this notice, and be sent to Legal Services, Transport Canada, Canada Building, 4th Floor, 344 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5.

August 28, 1997

MICHEL GARNEAU  
Assistant Clerk of the Privy Council

---

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné que le Gouverneur en conseil, en vertu de l'article 5.4<sup>a</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*, se propose de prendre le *Règlement de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement au ministre des Transports dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication du présent avis et d'envoyer le tout aux Services juridiques, Transports Canada, Édifice Canada, 4<sup>e</sup> étage, 344, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0N5.

Le 28 août 1997

Le greffier adjoint du Conseil privé  
MICHEL GARNEAU

<sup>a</sup> S.C., 1992, c. 4, s. 10

<sup>a</sup> L.C. (1992), ch. 4, art. 10

## TORONTO/LESTER B. PEARSON INTERNATIONAL AIRPORT ZONING REGULATIONS

### INTERPRETATION

1. (1) The definitions in this subsection apply in these Regulations:

“airport” means Toronto/Lester B. Pearson International Airport, in the City of Etobicoke in the Municipality of Metropolitan Toronto, and the City of Mississauga in the Regional Municipality of Peel, in the Province of Ontario. (*aéroport*)

“airport reference point” means the point described in Part I of the schedule. (*point de référence de l'aéroport*)

“approach surfaces” means the imaginary inclined planes that extend upward and outward from each end of a strip, which planes are described in Part II of the schedule. (*surfaces d'approche*)

“outer limit” means the limit of the area covered by all of the surfaces defined in this subsection, and by the bird hazard zone. This limit is described in Part VI of the schedule. (*limite extérieure*)

“outer surface” means an imaginary plane located above and in the immediate vicinity of the airport, which plane is described in Part III of the schedule. (*surface extérieure*)

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

“transitional surfaces” means the imaginary inclined planes that extend upward and outward from the lateral limits of a strip and the approach surfaces, which planes are described in Part V of the schedule. (*surfaces de transition*)

(2) For the purposes of these Regulations, the elevation of the airport reference point is 174.46 m above sea level.

### APPLICATION

2. These Regulations apply in respect of all land, including public road allowances, that is adjacent to or in the vicinity of the airport, which land is described in Part VI of the schedule.

### BUILDING RESTRICTIONS

3. No person shall erect or construct, on land to which these Regulations apply, a building, structure or object, or an addition to an 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.

### AERONAUTICAL FACILITIES

4. No owner or lessee of land to which these Regulations apply shall permit any part of that land to be used or developed in a manner that causes interference with signals or communications to and from

- (a) an aircraft; or
- (b) facilities used to provide services relating to aeronautics.

## RÈGLEMENT DE ZONAGE DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL LESTER B. PEARSON DE TORONTO

### DÉFINITIONS

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

« aéroport » L'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto, situé sur le territoire de la cité d'Etobicoke, dans la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, et sur celui de la cité de Mississauga, dans la municipalité régionale de Peel, dans la province d'Ontario. (*airport*)

« bande » La partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, qui comprend la piste, qui est 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*)

« limite extérieure » La limite du secteur correspondant à toutes les surfaces définies au présent paragraphe et à la zone de péril aviaire et dont la description figure à la partie VI de l'annexe. (*outer limit*)

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

« surfaces d'approche » Les plans inclinés imaginaires qui s'élèvent vers l'extérieur à partir de chaque extrémité d'une bande et dont la description figure à la partie II de l'annexe. (*approach surfaces*)

« surfaces de transition » Les plans inclinés imaginaires qui s'élèvent 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 surfaces*)

« surface extérieure » Plan imaginaire situé 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) Pour l'application du présent règlement, l'altitude du point de référence de l'aéroport est de 174,46 m au-dessus du niveau de la mer.

### CHAMP D'APPLICATION

2. Le présent règlement s'applique aux biens-fonds, y compris les emprises de voies publiques, situées aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport et dont la description figure à la partie VI de l'annexe.

### CONSTRUCTIONS

3. Il est interdit, sur un bien-fonds visé par le présent règlement, d'ériger ou de construire tout élément, notamment un bâtiment ou une autre construction, ou tout rajout à un élément existant, dont le sommet serait plus élevé que l'une des surfaces suivantes :

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

### INSTALLATIONS AÉRONAUTIQUES

4. Il est interdit au propriétaire ou au locataire d'un bien-fonds visé par le présent règlement de permettre un usage ou un aménagement de toute partie de celui-ci qui cause des interférences dans les communications avec :

- a) soit les aéronefs;
- b) soit les installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l'aéronautique.

## NATURAL GROWTH

5. Where an object of natural growth that is on land to which these Regulations apply grows to a height that exceeds in elevation at the location of the object any of the surfaces referred to in section 3, the Minister may require that the owner or lessee of the land remove the excessive growth.

## DISPOSAL OF WASTE

6. No owner or lessee of land within the limits of the bird hazard zone, as described in Part VII of the schedule, shall permit any part of that land to be used for the disposal of waste that is attractive to birds.

## REPEAL

7. The *Toronto International Airport Zoning Regulations*<sup>1</sup> are repealed.

## COMING INTO FORCE

8. These Regulations come into force on the date on which they are registered.

SCHEDULE  
(Sections 1, 2 and 6)

## PART I

*Description of the Airport Reference Point*

The airport reference point, shown on Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Plan No. 21-005 94-138, Sheet 22, dated July 31, 1995, is a point that may be located by:

commencing at the threshold of runway 23R, being the easterly end of runway 05L-23R, having the Universal Transverse Mercator (UTM) coordinates of E 609 992.92 and N 4 838 594.40;

thence westerly along the centre line of runway 05L-23R 904.21 m to a point;

thence southerly and perpendicular to the centre line of runway 05L-23R 137.15 m to the airport reference point having UTM coordinates of E 609 444.45 and N 4 837 864.69.

## PART II

*Description of the Approach Surfaces*

The approach surfaces, shown on Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Plan No. 21-005 94-138, Sheets 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 55 and 56, dated July 31, 1995, are surfaces abutting each end of the strips associated with the runways designated 06R-24L, 06L-24R, 15L-33R, 15R-33L, 05L-23R and 05R, and are described as follows:

(a) an inclined plane abutting the end of the strip associated with the approach to runway 06R 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

## VÉGÉTATION

5. Lorsque, sur un bien-fonds visé par le présent règlement, la végétation croît au-delà du niveau d'une surface visée à l'article 3, le ministre peut exiger que le propriétaire ou le locataire du bien-fonds en enlève l'excédent.

## DÉPÔT DE DÉCHETS

6. Il est interdit au propriétaire ou au locataire d'un bien-fonds situé à l'intérieur de la limite de la zone de péril aviaire décrite à la partie VII de l'annexe de permettre qu'y soient déposés des déchets étant de nature à attirer les oiseaux.

## ABROGATION

7. Le *Règlement de zonage de l'aéroport international de Toronto*<sup>1</sup> est abrogé.

## ENTRÉE EN VIGUEUR

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

ANNEXE  
(articles 1, 2 et 6)

## PARTIE I

*Description du point de référence de l'aéroport*

Le point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto n° 21-005 94-138, feuille 22, daté du 31 juillet 1995, est un point qui peut être situé :

Commençant au seuil de la piste 23R, étant l'extrémité est de la piste 05L-23R, les coordonnées établies d'après le système de projection transverse de Mercator universelle (UTM) étant E 609 992,92 et N 4 838 594,40;

de là, en direction ouest le long de l'axe de la piste 05L-23R, sur une distance de 904,21 m;

de là, en direction sud, perpendiculairement à l'axe de la piste 05L-23R, sur une distance de 137,15 m jusqu'au point de référence de l'aéroport dont les coordonnées UTM sont E 609 444,45 et N 4 837 864,69.

## PARTIE II

*Description des surfaces d'approche*

Les surfaces d'approche, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto n° 21-005 94-138, feuilles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 13, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 55 et 56, daté du 31 juillet 1995, sont des plans attenants à chacune des extrémités des bandes associées aux pistes 06R-24L, 06L-24R, 15L-33R, 15R-33L, 05L-23R et 05R, et sont décrites comme suit :

a) un plan attenant à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 06R et 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 perpendiculaire au

<sup>1</sup> C.R.C., c. 119

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 119



said imaginary horizontal line being 300 m above the elevation at the end of the strip;

(i) an inclined plane abutting the end of the strip associated with the approach to runway 05L 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;

(j) an inclined plane abutting the end of the strip associated with the approach to runway 23R 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; and

(k) an inclined plane abutting the end of the strip associated with the approach to runway 05R 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.

### PART III

#### *Description of the Outer Surface*

The outer surface, shown on Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Plan No. 21-005 94-138, Sheets 13, 14, 15, 20, 21, 22, 23, 30, 31, 32, 33, 40, 41, 42, 43, 48, 49 and 50 dated July 31, 1995, is an imaginary plane established at a constant elevation of 45 m above the elevation of the airport reference point, except that, where that plane is less than 9 m above the surface of the ground, the outer surface is an imaginary plane located at 9 m above the surface of the ground.

#### *Description of the Outer Surface Boundary*

All those lands situated in the City of Etobicoke in the Municipality of Metropolitan Toronto and the Cities of Brampton and Mississauga in the Regional Municipality of Peel, described as follows:

commencing at the northwestern corner of Lot 32, in Concession 4 Fronting the Humber, in the geographic Township of Etobicoke, in the City of Etobicoke, in the Municipality of Metropolitan Toronto, the corner being in the eastern limit of Indian Line Road, established by an Act entitled *An Act to establish the true location of the allowance for Road between the Municipalities of Toronto Gore and Etobicoke* (22 Victoria 1858, Chapter 59);

thence easterly along the northern boundary of Lot 32 to the northeastern corner of the lot;

thence southerly along the eastern boundary of Lot 32 to the southeastern corner of the lot;

thence southeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 3 and 4 Fronting the Humber to a point, being the intersection of the eastern limit of the road allowance with the southern limit of the road, as shown on a plan of survey registered in the Land Registry Office for the Registry Division of

de cette ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande;

i) un plan attenant à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 05L et 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 perpendiculaire 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 cette ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande;

j) un plan attenant à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 23R et 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 perpendiculaire 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 cette ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande;

k) un plan attenant à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 05R et 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 perpendiculaire 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 cette 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 de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto n° 21-005 94-138, feuilles 13, 14, 15, 20, 21, 22, 23, 30, 31, 32, 33, 40, 41, 42, 43, 48, 49 et 50, daté du 31 juillet 1995, est un plan imaginaire situé à l'altitude constante de 45 m au-dessus de l'altitude du point de référence de l'aéroport; cette surface extérieure est toutefois située à 9 m au-dessus du sol lorsque le plan décrit ci-dessus est à moins de 9 m au-dessus de la surface du sol.

#### *Description des limites de la surface extérieure*

Les biens-fonds situés sur le territoire de la cité d'Etobicoke, dans la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, et celui des cités de Brampton et de Mississauga, dans la municipalité régionale de Peel, sont décrits comme suit :

Commençant à l'angle nord-ouest du lot 32, concession 4 Fronting the Humber, canton géographique d'Etobicoke, dans la cité d'Etobicoke, dans la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, cet angle étant situé à la limite est du chemin de la ligne Indian établi en vertu de la loi intitulée *Acte pour établir le vrai site de la réserve de chemin entre les municipalités du Gore de Toronto et d'Etobicoke* (22 Victoria 1858, chapitre 59);

de là, en direction est le long de la limite nord du lot 32 jusqu'à l'angle nord-est du lot;

de là, en direction sud le long de la limite est du lot 32 jusqu'à l'angle sud-est du lot;

de là, en direction sud-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route entre les concessions 3 et 4 Fronting the Humber, jusqu'à un point étant aussi l'intersection de la limite est de l'emprise de la route et de la limite sud du chemin connu sous le nom de boulevard Rexdale, figurant sur le plan d'arpentage

Metropolitan Toronto (Number 64) as plan 4228, and known as Rexdale Boulevard;

thence southeasterly along the southern limit of Rexdale Boulevard, as shown on plan 4228, and continuing southeasterly along the southern limit as shown on plan 4346, to the intersection with the western limit of the King's Highway No. 27, as widened by deposited plan 2820, registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64);

thence southeasterly in a straight line across the King's Highway No. 27 to the intersection of the southern limit of Rexdale Boulevard, as shown on plan 4346, with the eastern limit of the King's Highway No. 27 as widened by deposited plan 2820;

thence continuing southeasterly along the southern limit of Rexdale Boulevard, as shown on plan 4346, to the intersection with the western limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 Fronting the Humber;

thence southerly along the western limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 Fronting the Humber, to the intersection with the southern limit of the lands of the Canadian National Railway Company, crossing Lot 26, in Concession 2 Fronting the Humber;

thence easterly in a straight line across the road allowance to the intersection of its eastern limit with the southern limit of the lands of the Canadian National Railway Company, crossing Lot 26, in Concession 1 Fronting the Humber;

thence easterly along the southern limit of the lands of the Canadian National Railway to the intersection with the western limit of the road allowance between Concessions "A" and 1 Fronting the Humber, known as Kipling Avenue;

thence southerly along the western limit of the road allowance to its intersection with the eastern production of the northern limit of Princess Margaret Boulevard, as shown on a plan of subdivision registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64) as plan 4769;

thence in a general southwesterly and westerly direction along the production and the northern limit of Princess Margaret Boulevard as shown on plan 4769, and on plans of subdivision registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64) as plan numbers 4864 and 4808, and along the production westerly of the northern limit to its intersection with the western limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 Fronting the Humber, in the geographic Township of Etobicoke, in the City of Etobicoke, and known as Martin Grove Road;

thence southerly along the western limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 Fronting the Humber to the southeastern corner of Lot 12, in Concession 2 Fronting the Humber;

thence westerly along the southern limit of Lot 12, in Concession 2 Fronting the Humber, to its intersection with the production northerly of the western limit of Meadowbank Road, as shown on a plan of subdivision registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64) as plan 5719;

enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous le numéro 4228;

de là, en direction sud-est le long de la limite sud du boulevard Rexdale, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 4228, et continuant en direction sud-est le long de la limite sud, figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous le numéro 4346, jusqu'à l'intersection avec la limite ouest de l'emprise élargie de la route principale 27, figurant sur le plan déposé sous le numéro 2820;

de là, en direction sud-est en suivant une ligne droite traversant la route principale 27, jusqu'à l'intersection de la limite sud du boulevard Rexdale, figurant sur le plan numéro 4346, et de la limite est de l'emprise élargie de la route principale 27, figurant sur le plan déposé sous le numéro 2820;

de là, en direction sud-est le long de la limite sud du boulevard Rexdale, figurant sur le plan numéro 4346, jusqu'à l'intersection avec la limite ouest de l'emprise de la route entre les concessions 1 et 2 Fronting the Humber;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route entre les concessions 1 et 2 Fronting the Humber, jusqu'à l'intersection avec la limite sud des biens-fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, traversant le lot 26, concession 2 Fronting the Humber;

de là, en direction est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route, jusqu'à l'intersection de sa limite est et de la limite sud des biens-fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, traversant le lot 26, concession 1 Fronting the Humber;

de là, en direction est le long de la limite sud des biens-fonds de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, jusqu'à l'intersection avec la limite ouest de l'emprise de la route entre les concessions « A » et 1 Fronting the Humber, connue sous de nom d'avenue Kipling;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route, jusqu'à son intersection avec le prolongement vers l'est de la limite nord du boulevard Princess Margaret, figurant sur le plan de lotissement enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous le numéro 4769;

de là, en direction générale sud-ouest et ouest le long du prolongement du boulevard Princess Margaret et le long de sa limite nord, figurant sur le plan numéro 4769 ainsi que sur les plans de lotissement enregistrés au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous les numéros 4864 et 4808, et le long du prolongement vers l'ouest de la limite nord, jusqu'à son intersection avec la limite ouest de l'emprise de la route entre les concessions 1 et 2 Fronting the Humber, canton géographique d'Etobicoke, sur le territoire de la cité d'Etobicoke, et connue sous le nom de chemin Martin Grove;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route entre les concessions 1 et 2 Fronting the Humber, jusqu'à l'angle sud-est du lot 12, concession 2 Fronting the Humber;

de là, en direction ouest le long de la limite sud du lot 12, concession 2 Fronting the Humber, jusqu'à son intersection avec le prolongement vers le nord de la limite ouest du chemin Meadowbank, figurant sur le plan de lotissement enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous le numéro 5719;

thence southerly along the northern production of the western limit of Meadowbank Road, and continuing southerly along the western limit of Meadowbank Road, as shown on plans of subdivision registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64) as plan numbers 5719 and 3289, and continuing southerly along the southern production of the western limit of Meadowbank Road, as shown on plan 3289, to its intersection with the northern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence westerly along the northern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 Northern Division Fronting the Lake, to its intersection with the northeastern limit of Old Burnhamthorpe Road, as shown on a plan of subdivision registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Metropolitan Toronto (No. 66) as plan M-923;

thence northwesterly along the northeastern limit of Old Burnhamthorpe Road and its northwesterly production to the intersection with the northwestern limit of the road allowance between the lettered lots in the geographic Township of Etobicoke;

thence southwesterly along the northwestern limit of the road allowance between the lettered lots to its intersection with the western boundary of the City of Etobicoke, also being the most eastern corner of Lot "A", in Concession 2 North of Dundas Street, in the geographic Township of Toronto, in the City of Mississauga;

thence continuing southwesterly along the southeastern limit of Lot "A", in Concession 2 North of Dundas Street, to its most southern corner;

thence southwesterly in a straight line across the road allowance between Lot "A" and Lot 1, in Concession 2 North of Dundas Street, to the most eastern corner of Lot 1;

thence southwesterly along the southeastern limit of Lots 1, 2, 3, 4 and 5, in Concession 2 North of Dundas Street, to the most southern corner of Lot 5;

thence northwesterly along the southwestern limit of Lot 5, to the most western corner of the lot;

thence northwesterly in a straight line across the road allowance between Concession 2 North of Dundas Street and Concession 4 East of Hurontario Street, in the geographic Township of Toronto, in the City of Mississauga, to the most southern corner of Lot 1, in Concession 4 East of Hurontario Street;

thence southwesterly in a straight line across the road allowance between Concessions 3 and 4 East of Hurontario Street, to the most eastern corner of Lot 1, in Concession 3 East of Hurontario Street;

thence southwesterly along the southeastern limit of Lot 1 to the most southern corner of Lot 1, in Concession 3 East of Hurontario Street;

thence continuing southwesterly in a straight line across the road allowance between Concessions 2 and 3 East of Hurontario Street, to the most eastern corner of Lot 1, in Concession 2 East of Hurontario Street;

thence northwesterly along the northeastern limit of Lot 1, in Concession 2 East of Hurontario Street, to the most eastern

de là, en direction sud le long du prolongement vers le nord de la limite ouest du chemin Meadowbank, figurant sur le plan de lotissement enregistré sous le numéro 5719, et continuant en direction sud le long de la limite ouest du chemin Meadowbank, figurant sur le plan de lotissement enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous le numéro 3289, et continuant en direction sud le long du prolongement vers le sud de la limite ouest du chemin Meadowbank, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 3289, jusqu'à son intersection avec la limite nord de l'emprise de la route entre les concessions 1 et 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction ouest le long de la limite nord de l'emprise de la route entre les concessions 1 et 2 Northern Division Fronting the Lake, jusqu'à son intersection avec la limite nord-est du chemin Old Burnhamthorpe, figurant sur le plan de lotissement enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement des droits immobiliers de la communauté urbaine de Toronto (numéro 66) sous le numéro M-923;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est du chemin Old Burnhamthorpe et de son prolongement vers le nord-ouest, jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest de l'emprise de la route entre les lots désignés par une lettre dans le canton géographique d'Etobicoke;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de l'emprise de la route entre les lots désignés par une lettre, jusqu'à son intersection avec la limite ouest de la cité d'Etobicoke, étant aussi l'angle le plus à l'est du lot « A », concession 2 North of Dundas Street, canton géographique de Toronto, dans la cité de Mississauga;

de là, continuant vers le sud-ouest le long de la limite sud-est du lot « A », concession 2 North of Dundas Street, jusqu'à l'angle le plus au sud de ce lot;

de là, en direction sud-ouest en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route entre le lot « A » et le lot 1, concession 2 North of Dundas Street, jusqu'à l'angle le plus à l'est du lot 1;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite sud-est des lots 1, 2, 3, 4 et 5, concession 2 North of Dundas Street, jusqu'à l'angle le plus au sud du lot 5;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest du lot 5, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest de ce lot;

de là, en direction nord-ouest en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre la concession 2 North of Dundas Street et la concession 4 East of Hurontario Street, canton géographique de Toronto, dans la cité de Mississauga, jusqu'à l'angle le plus au sud du lot 1, concession 4 East of Hurontario Street;

de là, en direction sud-ouest en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 3 et 4 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'est du lot 1, concession 3 East of Hurontario Street;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite sud-est du lot 1, concession 3 East of Hurontario Street, jusqu'à son angle le plus au sud;

de là, continuant vers le sud-ouest en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route entre les concessions 2 et 3 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'est du lot 1, concession 2 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est du lot 1, concession 2 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le

corner of Block G, as shown on a plan of subdivision registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Peel (Number 43) as plan M-219;

thence in a general southwesterly direction along the southeastern limit of Block G, and continuing in a general northwesterly direction along the southwestern limit of Blocks G and H, as shown on plan M-219, to the intersection of the southwestern limit of Block H with the northwestern limit of Lot 1, in Concession 2 East of Hurontario Street;

thence southwesterly along the northwestern limit of Lot 1, in Concession 2 East of Hurontario Street, to its intersection with the limit between the East and West halves of Lot 1;

thence northwesterly along the limit between the East and West halves of Lots 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 and 11, in Concession 2 East of Hurontario Street, to the most western corner of the East half of Lot 11;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lot 11, in Concession 2 East of Hurontario Street, to its most northern corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 2 and 3 East of Hurontario Street to the most western corner of Lot 11, in Concession 3 East of Hurontario Street;

thence northwesterly along the northeastern limit of the road allowance between Concessions 2 and 3 East of Hurontario Street to the most western corner of Lot 12, in Concession 3 East of Hurontario Street;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lot 12, in Concession 3 East of Hurontario Street, to its intersection with the limit between the East and West halves of Lot 12;

thence northwesterly along the limit between the East and West halves of Lots 13, 14 and 15, in Concession 3 East of Hurontario Street, to the most western corner of the East half of Lot 15, in Concession 3 East of Hurontario Street;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lot 15, in Concession 3 East of Hurontario Street, to its most northern corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 3 and 4 East of Hurontario Street to the most western corner of Lot 15, in Concession 4 East of Hurontario Street;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lot 15, in Concession 4 East of Hurontario Street, to its most northern corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 4 and 5 East of Hurontario Street to the most western corner of Lot 15, in Concession 5 East of Hurontario Street;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lot 15, in Concession 5 East of Hurontario Street, to its most northern corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 5 and 6 East of Hurontario Street to the most western corner of Lot 15, in Concession 6 East of Hurontario Street;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lot 15, in Concession 6 East of Hurontario Street, to its most western corner;

plus à l'est du bloc G, figurant sur le plan de lotissement enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement des droits immobiliers de Peel (numéro 43) sous le numéro M-219;

de là, en direction générale sud-ouest le long de la limite sud-est du bloc G, et continuant en direction générale nord-ouest le long de la limite sud-ouest des blocs G et H, figurant sur le plan enregistré sous le numéro M-219, jusqu'à l'intersection de la limite sud-ouest du bloc H et de la limite nord-ouest du lot 1, concession 2 East of Hurontario Street;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest du lot 1, concession 2 East of Hurontario Street, jusqu'à son intersection avec la limite entre les moitiés est et ouest du lot 1;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite entre les moitiés est et ouest des lots 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 et 11, concession 2 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest de la moitié est du lot 11;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du lot 11, concession 2 East of Hurontario Street, jusqu'à son angle le plus au nord;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route entre les concessions 2 et 3 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 11, concession 3 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est de l'emprise de la route entre les concessions 2 et 3 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 12, concession 3 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du lot 12, concession 3 East of Hurontario Street, jusqu'à son intersection avec la limite entre les moitiés est et ouest du lot 12;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite entre les moitiés est et ouest des lots 13, 14 et 15, concession 3 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest de la moitié est du lot 15, concession 3 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du lot 15, concession 3 East of Hurontario Street, jusqu'à son angle le plus au nord;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route entre les concessions 3 et 4 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 15, concession 4 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du lot 15, concession 4 East of Hurontario Street, jusqu'à son angle le plus au nord;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route entre les concessions 4 et 5 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 15, concession 5 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du lot 15, concession 5 East of Hurontario Street, jusqu'à son angle le plus au nord;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route entre les concessions 5 et 6 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 15, concession 6 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du lot 15, concession 6 East of Hurontario Street, jusqu'à son angle le plus à l'ouest;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concession 6 East of Hurontario Street, in the geographic Township of Toronto, and Concession 7 Southern Division, in the geographic Township of Toronto Gore, both Townships now in the City of Brampton, to the most western corner of Lot 15, in Concession 7 Southern Division;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lot 15, in Concession 7 Southern Division, to its most northern corner;

thence southeasterly along the northeastern limit of Lots 15, 14 and 13, in Concession 7 Southern Division, to the most eastern corner of Lot 13, in Concession 7 Southern Division;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lot 12, in Concession 7 Southern Division, to its intersection with the production southwesterly of the northwestern limit of Morning Star Drive, as shown on a plan of subdivision registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as plan number 752;

thence in a general northeasterly direction along the production southwesterly and along the northwestern limit of Morning Star Drive, as shown on plan 752, to the most eastern corner of Block K on plan 752, being now Peel Condominium Plan No. 40;

thence northeasterly in a straight line across Darcel Avenue, as shown on plan 752, to the most southern corner of Block G as shown on a plan of subdivision registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as plan number 710;

thence in a general northerly and northeasterly direction along the southeastern limit of Darcel Avenue, as shown on plans 710 and 752, and on a plan of subdivision registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as plan number 946, and continuing along the production of the southeastern limit of Darcel Avenue to its intersection with the production northwesterly of the northeastern limit of Brandon Gate Drive, as shown on plan 946;

thence southeasterly along the northeastern limit of Brandon Gate Drive to the most western corner of Lot 286, as shown on plan 946;

thence northeasterly along the northwestern limit of Lots 286 and 285, as shown on plan 946, to the most northern corner of Lot 285;

thence southeasterly along the northeastern limit of plan 946 to the most eastern corner of Block S, as shown on plan 946, and continuing on the production of the northeastern limit of Block S to its intersection with the western limit of the Indian Line Road, established by an Act entitled *An Act to establish the true location of the allowance for Road between the Municipalities of Toronto Gore and Etobicoke* (Victoria 22, 1858, Chapter 59), and being the road allowance between the geographic Townships of Toronto Gore and Etobicoke;

thence southerly along the western limit of the road allowance between the geographic Townships of Toronto Gore and Etobicoke to its intersection with the production westerly of the northern limit of Lot 32, in Concession 4 Fronting the Humber, in the geographic Township of Etobicoke;

thence easterly along the production westerly of the northern limit of Lot 32 to the northwestern corner of Lot 32, in Concession 4 Fronting the Humber, being the point of commencement.

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route entre la concession 6 East of Hurontario Street, canton géographique de Toronto, et la concession 7 Southern Division, canton géographique de Toronto Gore, les deux cantons étant maintenant situés dans la cité de Brampton, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 15, concession 7 Southern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du lot 15, concession 7 Southern Division, jusqu'à son angle le plus au nord;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est des lots 15, 14 et 13, concession 7 Southern Division, jusqu'à l'angle le plus à l'est du lot 13, concession 7 Southern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du lot 12, concession 7 Southern Division, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le sud-ouest de la limite nord-ouest de la promenade Morning Star, figurant sur le plan de lotissement enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 752;

de là, en direction générale nord-est le long du prolongement vers le sud-ouest et le long de la limite nord-ouest de la promenade Morning Star, figurant sur le plan numéro 752, jusqu'à l'angle le plus à l'est du bloc K figurant sur le plan 752 et qui correspond maintenant au plan de condominiums n° 40 du bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'avenue Darcel, figurant sur le plan numéro 752, jusqu'à l'angle le plus au sud du bloc G, figurant sur le plan de lotissement enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 710;

de là, en direction générale nord et nord-est le long de la limite sud-est de l'avenue Darcel, figurant sur les plans numéros 710 et 752 ainsi que sur le plan de lotissement enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 946, et continuant le long du prolongement de la limite sud-est de l'avenue Darcel, jusqu'à son intersection avec le prolongement nord-ouest de la limite nord-est de la promenade Brandon Gate, figurant sur le plan numéro 946;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de la promenade Brandon Gate jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 286, figurant sur le plan numéro 946;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest des lots 286 et 285, jusqu'à l'angle le plus au nord du lot 285, figurant sur le plan numéro 946;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est du plan numéro 946 jusqu'à l'angle le plus à l'est du bloc S, figurant sur ce plan, et continuant sur le prolongement de la limite nord-est du bloc S, jusqu'à son intersection avec la limite ouest du chemin de la ligne Indian établi en vertu de la loi intitulée *Acte pour établir le vrai site de la réserve de chemin entre les municipalités du Gore de Toronto et d'Etobicoke* (22 Victoria 1858, chapitre 59), et étant l'emprise de la route entre les cantons géographiques de Toronto Gore et d'Etobicoke;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route entre les cantons géographiques de Toronto Gore et d'Etobicoke jusqu'à son intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite nord du lot 32, concession 4 Fronting the Humber, canton géographique d'Etobicoke;

de là, en direction est le long du prolongement vers l'ouest de la limite nord du lot 32 jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 32, concession 4 Fronting the Humber, étant le point de commencement.

## PART IV

*Description of the Strips*

The strips, shown on Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Plan No. 21-005 94-138, Sheets 21, 22, 31, 32, 41 and 42, dated July 31, 1995, are described as follows:

- (a) the strip associated with runway 06R-24L is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 2 864 m in length;
- (b) the strip associated with runway 06L-24R is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 3 015.67 m in length;
- (c) the strip associated with runway 15R-33L is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 2 890 m in length;
- (d) the strip associated with runway 15L-33R is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 3 489.57 m in length;
- (e) the strip associated with runway 05L-23R is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 3 320.37 m in length; and
- (f) the strip associated with runway 05R-23L is 300 m in width, 150 m being on each side of the centre line of the runway, and 2 838.52 m in length.

## PART V

*Description of the Transitional Surfaces*

The transitional surfaces, shown on Toronto/Lester B. Pearson International Zoning plan No. 21-005 94-138, Sheets 13, 14, 20, 21, 22, 23, 30, 31, 32, 33, 40, 41, 42 and 43, dated July 31, 1995, are inclined planes 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 with another transitional surface.

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface between the thresholds is equal to the elevation of the nearest point on the centre line. The elevation of a point on the lower edge of each transitional surface between the threshold and the end of the strip is equal to the elevation of the threshold.

## PART VI

*Description of the Land to Which These Regulations Apply*

The outer boundary of the land to which these Regulations apply, shown on Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Plan No. 21-005 94-138, Sheets 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 24, 25, 26, 27, 36, 37, 38, 39, 40, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55 and 56, dated July 31, 1995, is described as follows:

All those lands situated in the Cities of York, North York and Etobicoke in the Municipality of Metropolitan Toronto, the Town of Caledon and the Cities of Brampton and Mississauga in the Regional Municipality of Peel, the Towns of Milton and Halton Hills in the Regional Municipality of Halton, and the City of Vaughan in the Regional Municipality of York, described as follows:

commencing at the northwestern corner of Lot 40 in Concession 4 Fronting the Humber, in the geographic Township of

## PARTIE IV

*Description des bandes*

Les bandes, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto n° 21-005 94-138, feuilles 21, 22, 31, 32, 41 et 42, daté du 31 juillet 1995, sont décrites comme suit :

- a) la bande associée à la piste 06R-24L mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 2 864 m de longueur;
- b) la bande associée à la piste 06L-24R mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 3 015,67 m de longueur;
- c) la bande associée à la piste 15R-33L mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 2 890 m de longueur;
- d) la bande associée à la piste 15L-33R mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 3 489,57 m de longueur;
- e) la bande associée à la piste 05L-23R mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 3 320,37 m de longueur;
- f) la bande associée à la piste 05R-23L mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 2 838,52 m de longueur.

## PARTIE V

*Description des surfaces de transition*

Chaque surface de transition, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto n° 21-005 94-138, feuilles 13, 14, 20, 21, 22, 23, 30, 31, 32, 33, 40, 41, 42 et 43, daté du 31 juillet 1995, est 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.

L'altitude d'un point sur le côté inférieur de chaque surface de transition entre les seuils est égale à l'altitude du point le plus près sur l'axe de la piste. L'altitude d'un point sur le côté inférieur de chaque surface de transition entre le seuil et l'extrémité de la bande est égale à l'altitude du seuil.

## PARTIE VI

*Description des biens-fonds visés par le présent règlement*

Les limites extérieures des biens-fonds visés par le présent règlement, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto n° 21-005 94-138, feuilles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 24, 25, 26, 27, 36, 37, 38, 39, 40, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55 et 56, daté du 31 juillet 1995, sont décrites comme suit :

Les biens-fonds situés sur le territoire des cités de York, de North York et d'Etobicoke, dans la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, celui de la ville de Caledon et des cités de Brampton et de Mississauga, dans la municipalité régionale de Peel, celui des villes de Milton et de Halton Hills, dans la municipalité régionale de Halton, et celui de la cité de Vaughan, dans la municipalité régionale de York, sont décrites comme suit :

Commencant à l'angle nord-ouest du lot 40, concession 4 Fronting the Humber, canton géographique d'Etobicoke, dans la

Etobicoke, in the City of Etobicoke, in the Municipality of Metropolitan Toronto, the corner being in the eastern limit of the Indian Line Road, established by an act entitled *An Act to establish the true location of the allowance for Road between the Municipalities of Toronto Gore and Etobicoke* (22 Victoria 1858, Chapter 59);

thence easterly along the southern limit of the road allowance between the geographic Township of Vaughan and the geographic Township of Etobicoke (now within Steeles Avenue West), across Concessions 4, 3 and 2 Fronting the Humber, in the geographic Township of Etobicoke, to its intersection with the northern production of the eastern limit of Martin Grove Road, as established by a plan registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Metropolitan Toronto (Number 66) as number M-2204;

thence southerly along the eastern limit of Martin Grove Road as established by plan numbers M-2204, M-2030 and M-2031, all registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Metropolitan Toronto (Number 66), to its intersection with the northern limit of a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64) as number 7807;

thence easterly along the northern limit of plan numbers 7807, 8087 and 7902, all registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64), and continuing along the easterly production of the northern limit of plan 7902 to the intersection with the eastern limit of the road allowance between Concession 1 Fronting the Humber and Concession "A" Fronting the Humber (now within Kipling Avenue);

thence southerly along the eastern limit of the road allowance to its intersection with the northwestern limit of the approach surface for runway 23R;

thence northeasterly along the northwestern limit of the approach surface for runway 23R on an azimuth of 37 degrees, 02 minutes, 20 seconds, to the northern corner of the approach surface for runway 23R, the UTM coordinates of which are E 619 064.68 and N 4 850 847.47;

thence southeasterly along the northeastern limit of the approach surface for runway 23R on an azimuth of 135 degrees, 34 minutes, 11 seconds, to the intersection with the northwestern limit of the approach surface for runway 24R;

thence northeasterly along the northwestern limit of the approach surface for runway 24R on an azimuth of 37 degrees, 02 minutes, 40 seconds, to the northern corner of the approach surface for runway 24R, the UTM coordinates of which are E 622 120.43 and N 4 849 204.28;

thence southeasterly along the northeastern limit of the approach surface for runway 24R on an azimuth of 135 degrees, 34 minutes, 31 seconds, to the southeastern corner of the approach surface for runway 24R, the UTM coordinates of which are E 625 479.36 and N 4 845 777.21;

thence southwesterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 24R on an azimuth of 234 degrees, 06 minutes, 22 seconds, to its intersection with the northeastern limit of the approach surface for runway 24L;

thence southeasterly along the northeastern limit of the approach surface for runway 24L on an azimuth of 135 degrees, 34 minutes, 31 seconds, to the southeastern corner of the approach surface for runway 24L, the UTM coordinates of which are E 625 497.16 and N 4 845 367.72;

cité d'Etobicoke, dans la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, cet angle se trouvant à la limite est du chemin de la ligne Indian établi en vertu de la loi intitulée *Acte pour établir le vrai site de la réserve de chemin entre les municipalités du Gore de Toronto et d'Etobicoke* (22 Victoria 1858, chapitre 59);

de là, en direction est le long de la limite sud de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Vaughan et d'Etobicoke (maintenant dans les limites de l'avenue Steeles Ouest) traversant les concessions 4, 3 et 2 Fronting the Humber, canton géographique d'Etobicoke, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le nord de la limite est du chemin Martin Grove, établie au plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement des droits immobiliers de la communauté urbaine de Toronto (numéro 66) sous le numéro M-2204;

de là, en direction sud le long de la limite est du chemin Martin Grove, établi aux plans enregistrés sous les numéros M-2204, M-2030 et M-2031 enregistrés au bureau d'enregistrement immobilier (numéro 66), jusqu'à l'intersection avec la limite nord d'un plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous le numéro 7807;

de là, en direction est le long de la limite nord du plan numéro 7807 ainsi que des plans enregistrés au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous les numéros 8087 et 7902, continuant le long du prolongement vers l'est de la limite nord du plan 7902, jusqu'à l'intersection avec la limite est de l'emprise de la route située entre la concession 1 Fronting the Humber et la concession « A » Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Kipling);

de là, en direction sud le long de la limite est de l'emprise de la route, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 23R;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 23R, selon un azimut de 37 degrés, 02 minutes, 20 secondes, jusqu'à l'angle nord de la surface d'approche de la piste 23R, dont les coordonnées UTM sont E 619 064,68 et N 4 850 847,47;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de la surface d'approche de la piste 23R, selon un azimut de 135 degrés, 34 minutes, 11 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 24R;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 24R, selon un azimut de 37 degrés, 02 minutes, 40 secondes, jusqu'à l'angle nord de la surface d'approche de la piste 24R, dont les coordonnées UTM sont E 622 120,43 et N 4 849 204,28;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de la surface d'approche de la piste 24R, selon un azimut de 135 degrés, 34 minutes, 31 secondes, jusqu'à l'angle sud-est de la surface d'approche de la piste 24R, dont les coordonnées UTM sont E 625 479,36 et N 4 845 777,21;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 24R, selon un azimut de 234 degrés, 06 minutes, 22 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est de la surface d'approche de la piste 24L;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de la surface d'approche de la piste 24L, selon un azimut de 135 degrés, 34 minutes, 31 secondes, jusqu'à l'angle sud-est de la surface d'approche de la piste 24L, dont les coordonnées UTM sont E 625 497,16 et N 4 845 367,72;

thence southwesterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 24L on an azimuth of 234 degrees, 06 minutes, 22 seconds, to its intersection with the western limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession "B" Fronting the Humber (now within Islington Avenue);

thence southerly along the western limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession "B" Fronting the Humber (now within Islington Avenue) to the southeastern corner of Lot 17, in Concession "A" Fronting the Humber;

thence westerly along the southern limit of Lot 17, in Concession "A" Fronting the Humber, to its southwestern corner;

thence westerly in a straight line across the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession 1 Fronting the Humber to the southeastern corner of Lot 17, in Concession 1 Fronting the Humber;

thence southerly along the western limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession 1 Fronting the Humber (now within Kipling Avenue) to the southeastern corner of Lot 12, in Concession 1 Fronting the Humber;

thence westerly along the southern limit of Lot 12, in Concession 1 Fronting the Humber, to its intersection with the northern production of the western limit of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence southerly along the northern production of the western limit of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake, across the road allowance between Concession 1 Fronting the Humber and Concession 2 Northern Division Fronting the Lake to the northwestern corner of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence southerly along the western limit of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake, to the southwestern corner of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence westerly along the northern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 Northern Division Fronting the Lake (now within Burnhamthorpe Road) to the southeastern corner of Lot 21, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence southerly in a straight line across the road allowance between Concessions 1 and 2 Northern Division Fronting the Lake to the northeastern corner of Lot 21, in Concession 1 Northern Division Fronting the Lake;

thence southerly along the western limit of the road allowance between Lots 20 and 21, in Concession 1 Northern Division Fronting the Lake (now within King's Highway 427), to its intersection with the northeastern limit of the approach surface for runway 33R;

thence southeasterly along the northeastern limit of the approach surface for runway 33R on an azimuth of 127 degrees, 03 minutes, 27 seconds, to the eastern corner of the approach surface for runway 33R, the UTM coordinates of which are E 623 928.08 and N 4 826 944.48;

thence southwesterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 33R on an azimuth of 225 degrees, 35 minutes, 18 seconds, to the southern corner of the approach surface for runway 33R, the UTM coordinates of which are E 620 500.26 and N 4 823 586.32;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 24L, selon un azimut de 234 degrés, 06 minutes, 22 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession « B » Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Islington);

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession « B » Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Islington), jusqu'à l'angle sud-est du lot 17, concession « A » Fronting the Humber;

de là, en direction ouest le long de la limite sud du lot 17, concession « A » Fronting the Humber, jusqu'à son angle sud-ouest;

de là, en direction ouest en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession 1 Fronting the Humber, jusqu'à l'angle sud-est du lot 17, concession 1 Fronting the Humber;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession 1 Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Kipling), jusqu'à l'angle sud-est du lot 12, concession 1 Fronting the Humber;

de là, en direction ouest le long de la limite sud du lot 12, concession 1 Fronting the Humber, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le nord de la limite ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction sud le long du prolongement vers le nord de la limite ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake, traversant l'emprise de la route située entre la concession 1 Fronting the Humber et la concession 2 Northern Division Fronting the Lake, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction sud le long de la limite ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction ouest le long de la limite nord de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 Northern Division Fronting the Lake (maintenant dans les limites du chemin Burnhamthorpe), jusqu'à l'angle sud-est du lot 21, concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction sud en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2, Northern Division Fronting the Lake, jusqu'à l'angle nord-est du lot 21, concession 1 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route située entre les lots 20 et 21, concession 1 Northern Division Fronting the Lake (maintenant dans les limites de la route nationale 427), jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est de la surface d'approche de la piste 33R;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de la surface d'approche de la piste 33R, selon un azimut de 127 degrés, 03 minutes, 27 secondes, jusqu'à l'angle est de la surface d'approche de la piste 33R, dont les coordonnées UTM sont E 623 928,08 et N 4 826 944,48;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 33R, selon un azimut de 225 degrés, 35 minutes, 18 secondes, jusqu'à l'angle sud de la surface d'approche de la piste 33R, dont les coordonnées UTM sont E 620 500,26 et N 4 823 586,32;

thence northwesterly along the southwestern limit of the approach surface for runway 33R on an azimuth of 324 degrees, 07 minutes, 08 seconds, to its intersection with the southeastern limit of the approach surface for runway 33L;

thence southwesterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 33L on an azimuth of 225 degrees, 35 minutes, 18 seconds, to its southwestern corner, the UTM coordinates of which are E 619 334.74 and N 4 823 251.75;

thence northwesterly along the southwestern limit of the approach surface for runway 33L on an azimuth of 324 degrees, 07 minutes, 08 seconds, to its intersection with the northern limit of Bloor Street, in the City of Mississauga, in the Regional Municipality of Peel, as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as number 719;

thence southwesterly along the northwestern limit of Bloor Street, as established by plans 719 and 729 registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to the southeastern corner of Block B, plan 729;

thence continuing southwesterly along the southwestern production of the southeastern limit of Block B, plan 729, to its intersection with the northeastern limit of the road allowance between Lots 5 and 6, in Concession 1 North of Dundas Street, in the geographic Township of Toronto, in the City of Mississauga;

thence northwesterly along the northeastern limit of the road allowance between Lots 5 and 6, in Concession 1 North of Dundas Street (now within Dixie Road), to the western corner of Lot 5, in Concession 1 North of Dundas Street;

thence northerly in a straight line across the road allowance between Concessions 1 and 2 North of Dundas Street to the southern corner of Lot 5, in Concession 2 North of Dundas Street;

thence southwesterly along the northwestern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 North of Dundas Street (now within Burnhamthorpe Road East) to the southern corner of Lot 10, in Concession 2 North of Dundas Street;

thence northwesterly along the southwestern limit of Lot 10, in Concession 2 North of Dundas Street to the western corner of Lot 10, in Concession 2 North of Dundas Street;

thence northwesterly along the production of the southwestern limit of Lot 10, in Concession 2 North of Dundas Street, across the road allowance between Concession 2 North of Dundas Street and Concession 2 East of Hurontario Street to a point in the northwestern limit of the road allowance;

thence southwesterly along the northwestern limit of the road allowance (now within Eglinton Avenue) to the eastern corner of Lot 1, in Concession 1 West of Hurontario Street;

thence northwesterly along the northeastern limit of Lots 1 and 2, in Concession 1 West of Hurontario Street to the northern corner of Lot 2, in Concession 1 West of Hurontario Street;

thence southwesterly along the northwestern limit of Lot 2, in Concession 1 West of Hurontario Street to the western corner of Lot 2, in Concession 1 West of Hurontario Street;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 33R, selon un azimut de 324 degrés, 07 minutes, 08 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 33L;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 33L, selon un azimut de 225 degrés, 35 minutes, 18 secondes, jusqu'à l'angle sud-ouest de la surface d'approche de la piste 33L, dont les coordonnées UTM sont E 619 334,74 et N 4 823 251,75;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 33L, selon un azimut de 324 degrés, 07 minutes, 08 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite nord de la rue Bloor, dans la cité de Mississauga, dans la municipalité régionale de Peel, figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 719;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de la rue Bloor, établie au plan numéro 719 ainsi qu'au plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 729, jusqu'à l'angle sud-est du bloc B, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 729;

de là, continuant vers le sud-ouest le long du prolongement vers le sud-ouest de la limite sud-est du bloc B, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 729, jusqu'à son intersection avec la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les lots 5 et 6, concession 1 North of Dundas Street, canton géographique de Toronto, dans la cité de Mississauga;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les lots 5 et 6, concession 1 North of Dundas Street (maintenant dans les limites du chemin Dixie), jusqu'à l'angle ouest du lot 5, concession 1 North of Dundas Street;

de là, en direction nord en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 North of Dundas Street, jusqu'à l'angle sud du lot 5, concession 2 North of Dundas Street;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 North of Dundas Street (maintenant dans les limites du chemin Burnhamthorpe East), jusqu'à l'angle sud du lot 10, concession 2 North of Dundas Street;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest du lot 10, concession 2 North of Dundas Street, jusqu'à l'angle ouest du lot 10, concession 2 North of Dundas Street;

de là, en direction nord-ouest le long du prolongement de la limite sud-ouest du lot 10, concession 2 North of Dundas Street, traversant l'emprise de la route située entre la concession 2 North of Dundas Street et la concession 2 East of Hurontario Street, jusqu'à un point se trouvant sur la limite nord-ouest de l'emprise de la route;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de l'emprise de la route (maintenant dans les limites de l'avenue Eglinton), jusqu'à l'angle est du lot 1, concession 1 West of Hurontario Street;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est des lots 1 et 2, concession 1 West of Hurontario Street, jusqu'à l'angle nord du lot 2, concession 1 West of Hurontario Street;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest du lot 2, concession 1 West of Hurontario Street, jusqu'à l'angle ouest du lot 2, concession 1 West of Hurontario Street;

thence northwesterly along the northeastern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 West of Hurontario Street (now within McLaughlin Road) to its intersection with the southeastern limit of the approach surface for runway 06R;

thence southwesterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 06R on an azimuth of 217 degrees, 02 minutes, 40 seconds, to the southern corner of the approach surface for runway 06R, the UTM coordinates of which are E 602 033.17 and N 4 822 370.25;

thence northwesterly along the southwestern limit of the approach surface for runway 06R on an azimuth of 315 degrees, 34 minutes, 31 seconds, to the intersection with the southeastern limit of the approach surface for runway 05R;

thence southwesterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 05R on an azimuth of 217 degrees, 02 minutes, 20 seconds, to the southwestern corner of the approach surface for runway 05R, the UTM coordinates of which are E 598 860.62 and N 4 823 750.17;

thence northwesterly along the southwestern limit of the approach surface for runway 05R on an azimuth of 315 degrees, 34 minutes, 11 seconds, to its northwestern corner, the UTM coordinates of which are E 595 501.35 and N 4 827 176.90;

thence northeasterly along the northwestern limit of the approach surface for runway 05R on an azimuth of 54 degrees, 06 minutes, 02 seconds, to its intersection with the southwestern limit of the approach surface for runway 05L;

thence northwesterly along the southwestern limit of the approach surface for runway 05L on an azimuth of 315 degrees, 34 minutes, 11 seconds, to the most western corner of the approach surface for runway 05L, the UTM coordinates of which are E 595 277.15 and N 4 827 528.31;

thence northeasterly along the northwestern limit of the approach surface for runway 05L on an azimuth of 54 degrees, 06 minutes, 02 seconds, to its intersection with the northeastern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 West of Hurontario Street (now within McLaughlin Road);

thence northwesterly along the northeastern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 West of Hurontario Street (now within McLaughlin Road) to the western corner of Lot 15, in Concession 1 West of Hurontario Street, in the geographic Township of Toronto, in the City of Brampton;

thence northwesterly in a straight line across the road allowance between the geographic Townships of Toronto and Chinguacousy (now within Steeles Avenue) to the southern corner of Lot 1, in Concession 1 West of Hurontario Street, in the geographic Township of Chinguacousy, in the City of Brampton;

thence northeasterly along the northwestern limit of the road allowance between the geographic Townships of Toronto and Chinguacousy (now within Steeles Avenue) to the southern corner of Lot 1, in Concession 1 East of Hurontario Street, in the geographic Township of Chinguacousy;

thence northwesterly along the southwestern limit of Lot 1, in Concession 1 East of Hurontario Street, to its intersection with the western production of the southern limit of Peel Village Parkway, as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as number 679;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 West of Hurontario Street (maintenant dans les limites du chemin Mc-Laughlin), jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 06R;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 06R, selon un azimut de 217 degrés, 02 minutes, 40 secondes, jusqu'à l'angle sud de la surface d'approche de la piste 06R, dont les coordonnées UTM sont E 602 033,17 et N 4 822 370,25;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 06R, selon un azimut de 315 degrés, 34 minutes, 31 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 05R;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 05R, selon un azimut de 217 degrés, 02 minutes, 20 secondes, jusqu'à l'angle sud-ouest de la surface d'approche de la piste 05R, dont les coordonnées UTM sont E 598 860,62 et N 4 823 750,17;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 05R, selon un azimut de 315 degrés, 34 minutes, 11 secondes, jusqu'à l'angle nord-ouest de la surface d'approche de la piste 05R, dont les coordonnées UTM sont E 595 501,35 et N 4 827 176,90;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 05R, selon un azimut de 54 degrés, 06 minutes, 02 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 05L;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 05L, selon un azimut de 315 degrés, 34 minutes, 11 secondes, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest de la surface d'approche de la piste 05L, dont les coordonnées UTM sont E 595 277,15 et N 4 827 528,31;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 05L, selon un azimut de 54 degrés, 06 minutes, 02 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 West of Hurontario Street (maintenant dans les limites du chemin McLaughlin);

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 West of Hurontario Street (maintenant dans les limites du chemin Mc-Laughlin), jusqu'à l'angle ouest du lot 15, concession 1 West of Hurontario Street, canton géographique de Toronto, dans la cité de Brampton;

de là, en direction nord-ouest en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Toronto et de Chinguacousy (maintenant dans les limites de l'avenue Steeles), jusqu'à l'angle sud du lot 1, concession 1 West of Hurontario Street, canton géographique de Chinguacousy, dans la cité de Brampton;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Toronto et de Chinguacousy (maintenant dans les limites de l'avenue Steeles), jusqu'à l'angle sud du lot 1, concession 1 East of Hurontario Street, canton géographique de Chinguacousy;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest du lot 1, concession 1 East of Hurontario Street, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite sud de la promenade Peel Village, figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 679;

thence easterly and northeasterly along the southern limit of Peel Village Parkway and along the northeastern production of the southern limit of Peel Village Parkway, across Bartley Bull Parkway to a point in the northeastern limit of Bartley Bull Parkway, as shown on registered plan number 679;

thence northwesterly and northeasterly along the eastern and southeastern limit of Bartley Bull Parkway, as shown on registered plan numbers 679 and 625, registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to its intersection with the southeastern production of the northeastern limit of Harper Road, as shown on registered plan number 625;

thence northwesterly along the southeastern production of the northeastern limit of Harper Road and along the northeastern limit of Harper Road, as shown on registered plan numbers 625 and 581, registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to its intersection with the southeastern limit of Cornwall Road as shown on registered plan 581;

thence northeasterly and northwesterly along the southeastern and northeastern limits of Cornwall Road, as shown on registered plan numbers 581 and 521, registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to its intersection with the southeastern limit of Clarence Street, as shown on registered plan number 521;

thence northeasterly along the southeastern limit of Clarence Street as shown on registered plan 521, to its intersection with the southwestern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 East of Hurontario Street, in the geographic Township of Chinguacousy;

thence northwesterly along the southwestern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 East of Hurontario Street, to the eastern corner of Lot 6, in Concession 1 East of Hurontario Street;

thence northeasterly along the southeastern limit of Lot 6, in Concessions 2, 3 and 4 East of Hurontario Street, to the intersection of the southern limit of Lot 6 in Concession 4 East of Hurontario Street with the southeastern production of the northeastern limit of Central Park Drive, as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as number 857;

thence northwesterly along the southeastern production of the northeastern limit of Central Park Drive, and northwesterly and northeasterly along the eastern limit of Central Park Drive, as shown on plan number 857, to the intersection with the southwestern limit of the approach surface for runway 15R;

thence northwesterly along the southwestern limit of the approach surface for runway 15R at an azimuth of 307 degrees, 03 minutes, 27 seconds, to its northwestern corner, the UTM coordinates of which are E 596 324.39 and N 4 846 739.50;

thence northeasterly along the northwestern limit of the approach surface for runway 15R at an azimuth of 45 degrees, 35 minutes, 18 seconds, to its intersection with the southwestern limit of the approach surface for runway 15L;

thence northwesterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 15L at an azimuth of 307 degrees,

de là, en direction est et nord-est le long de la limite sud de la promenade Peel Village et du prolongement vers le nord-est de la limite sud de la promenade Peel Village, traversant la promenade Bartley Bull, jusqu'à un point situé sur la limite nord-est de la promenade Bartley Bull, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 679;

de là, en direction nord-ouest et nord-est le long de la limite est et sud-est de la promenade Bartley Bull, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 679 ainsi que sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 625, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le sud-est de la limite nord-est du chemin Harper, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 625;

de là, en direction nord-ouest le long du prolongement vers le sud-est de la limite nord-est du chemin Harper et le long de la limite nord-est du chemin Harper, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 625 ainsi que sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 581, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est du chemin Cornwall, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 581;

de là, en direction nord-est et nord-ouest le long des limites sud-est et nord-est du chemin Cornwall, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 581 ainsi que sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 521, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la rue Clarence, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 521;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est de la rue Clarence, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 521, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 East of Hurontario Street, canton géographique de Chinguacousy;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle est du lot 6, concession 1 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est du lot 6, concessions 2, 3 et 4 East of Hurontario Street, jusqu'à l'intersection de la limite sud du lot 6, concession 4 East of Hurontario Street et du prolongement vers le sud-est de la limite nord-est de la promenade Central Park, figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 857;

de là, en direction nord-ouest le long du prolongement vers le sud-est de la limite nord-est de la promenade Central Park, et en direction nord-ouest et nord-est le long de la limite est de la promenade Central Park, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 857, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 15R;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 15R, selon un azimut de 307 degrés, 03 minutes, 27 secondes, jusqu'à l'angle nord-ouest de la surface d'approche de la piste 15R, dont les coordonnées UTM sont E 596 324,39 et N 4 846 739,50;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 15R, selon un azimut de 45 degrés, 35 minutes, 18 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de la surface d'approche de la piste 15L;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 15L, selon un azimut de

03 minutes, 27 seconds, to its northwestern corner, the UTM coordinates of which are E 597 070.44 and N 4 847 502.25;

thence northeasterly along the northwestern limit of the approach surface for runway 15L at an azimuth of 45 degrees, 35 minutes, 18 seconds, to its northeastern corner, the UTM coordinates of which are E 600 498.27 and N 4 850 860.40;

thence southeasterly at an azimuth of 144 degrees, 07 minutes, 08 seconds, along the northeastern limit of the approach surface for runway 15L to its intersection with the southeastern limit of Lot 6, in Concession 7 Northern Division;

thence northeasterly along the southeastern limit of Lot 6, in Concession 7 Northern Division, to its eastern corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 7 and 8 Northern Division to the southern corner of Lot 6, in Concession 8 Northern Division;

thence northeasterly along the southeastern limit of Lot 6, in Concession 8 Northern Division, to its eastern corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 8 and 9 Northern Division to the southern corner of Lot 6, in Concession 9 Northern Division;

thence southeasterly along the northeastern limit of the road allowance between Concessions 8 and 9 Northern Division to the western corner of Lot 3, in Concession 9 Northern Division;

thence northeasterly along the northwestern limit of the West half of Lot 3, in Concession 9 Northern Division, to its northern corner;

thence southeasterly along the limit between the East and West halves of Lot 3, in Concession 9 Northern Division, to the southern corner of the East half of Lot 3, in Concession 9 Northern Division;

thence northeasterly along the southeastern limit of the East half of Lot 3, in Concession 9 Northern Division, to its eastern corner;

thence southeasterly along the southwestern limit of the road allowance between Concessions 9 and 10 Northern Division, in the geographic Township of Toronto Gore to its intersection with the western limit of the road allowance between the geographic Township of Toronto Gore and the geographic Township of Vaughan;

thence southerly along the western limit of the road allowance between the geographic Townships of Toronto Gore and Vaughan to its intersection with the western production of the southern limit of the road allowance between the geographic Township of Vaughan and the geographic Township of Etobicoke;

thence easterly along the western production of the southern limit of the road allowance between the geographic Townships of Vaughan and Etobicoke to the point of commencement.

Saving and excepting the areas:

Commencing at the intersection of the northeastern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 West of Hurontario Street, now within McLaughlin Road, in the geographic Township of Toronto, now in the City of Mississauga, with the northwestern limit of the approach surface for runway 06L;

307 degrés, 03 minutes, 27 secondes, jusqu'à l'angle nord-ouest de la surface d'approche de la piste 15L, dont les coordonnées UTM sont E 597 070,44 et N 4 847 502,25;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 15L, selon un azimut de 45 degrés, 35 minutes, 18 secondes, jusqu'à l'angle nord-est de la surface d'approche de la piste 15L, dont les coordonnées UTM sont E 600 498,27 et N 4 850 860,40;

de là, en direction sud-est, selon un azimut de 144 degrés, 07 minutes, 08 secondes, le long de la limite nord-est de la surface d'approche de la piste 15L, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est du lot 6, concession 7 Northern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est du lot 6, concession 7 Northern Division, jusqu'à son angle est;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 7 et 8 Northern Division, jusqu'à l'angle sud du lot 6, concession 8 Northern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est du lot 6, concession 8 Northern Division, jusqu'à son angle est;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 8 et 9 Northern Division, jusqu'à l'angle sud du lot 6, concession 9 Northern Division;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 8 et 9 Northern Division, jusqu'à l'angle ouest du lot 3, concession 9 Northern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la moitié ouest du lot 3, concession 9 Northern Division, jusqu'à son angle nord;

de là, en direction sud-est le long de la limite qui sépare les moitiés est et ouest du lot 3, concession 9 Northern Division, jusqu'à l'angle sud de la moitié est du lot 3, concession 9 Northern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est de la moitié est du lot 3, concession 9 Northern Division, jusqu'à son angle est;

de là, en direction sud-est le long de la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 9 et 10 Northern Division, canton géographique de Toronto Gore, jusqu'à l'intersection avec la limite ouest de l'emprise de la route située entre le canton géographique de Toronto Gore et le canton géographique de Vaughan;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Toronto Gore et de Vaughan, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite sud de l'emprise de la route située entre le canton géographique de Vaughan et le canton géographique d'Etobicoke;

de là, en direction est le long du prolongement vers l'ouest de la limite sud de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Vaughan et d'Etobicoke jusqu'au point de commencement.

Exception faite des zones suivantes :

Commencant à l'intersection de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 West of Hurontario Street (maintenant dans les limites du chemin McLaughlin), canton géographique de Toronto (maintenant faisant partie de la cité de Mississauga) et de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 06L;

thence southwesterly along the northwestern limit of the approach surface for runway 06L at an azimuth of 234 degrees, 06 minutes, 22 seconds, to the intersection with the southeastern limit of the approach surface for runway 05R;

thence northeasterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 05R at an azimuth of 37 degrees, 02 minutes, 20 seconds, to the intersection with the northeastern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 West of Hurontario Street, now within McLaughlin Road;

thence southeasterly along the northeastern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 West of Hurontario Street, now within McLaughlin Road, to the point of commencement.

And:

commencing at the intersection of the southwestern limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession "B" Fronting the Humber, now within Islington Avenue, in the geographic Township of Etobicoke, now in the City of Etobicoke in the Municipality of Metropolitan Toronto, with the southeastern limit of the approach surface for runway 23R;

thence northeasterly along the southeastern limit of the approach surface for runway 23R at an azimuth of 54 degrees, 06 minutes, 02 seconds, to the intersection with the northwestern limit of the approach surface for runway 24R;

thence southwesterly along the northwestern limit of the approach surface for runway 24R at an azimuth of 217 degrees, 02 minutes, 40 seconds, to the intersection with the southwestern limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession "B" Fronting the Humber, now within Islington Avenue;

thence northwesterly along the southwestern limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession "B" Fronting the Humber, now within Islington Avenue, to the point of commencement.

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 06L, selon un azimut de 234 degrés, 06 minutes, 22 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 05R;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 05R, selon un azimut de 37 degrés, 02 minutes, 20 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 West of Hurontario Street (maintenant dans les limites du chemin McLaughlin);

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 West of Hurontario Street (maintenant dans les limites du chemin McLaughlin), jusqu'au point de commencement.

Et :

Commençant à l'intersection de la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession « B » Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Islington), canton géographique d'Etobicoke, maintenant faisant partie de la cité d'Etobicoke, de la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, et de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 23R;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est de la surface d'approche de la piste 23R, selon un azimut de 54 degrés, 06 minutes, 02 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 24R;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la piste 24R, selon un azimut de 217 degrés, 02 minutes, 40 secondes, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession « B » Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Islington);

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession « B » Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Islington), jusqu'au point de commencement.

## PART VII

### *Description of the Bird Hazard Zone*

The bird hazard zone shown on the Toronto/Lester B. Pearson International Airport Zoning Plan No. 21-005 94-138, Sheets 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 47, 48, 49 and 50, dated July 31, 1995, applies to all lands including public road allowances adjacent to or in the vicinity of the airport.

### *Description of the Outer Limit of the Bird Hazard Zone*

All those lands situated in the City of Etobicoke in the Municipality of Metropolitan Toronto and the Cities of Brampton and Mississauga in the Regional Municipality of Peel, described as follows:

commencing at the northwestern corner of Lot 40 in Concession 4 Fronting the Humber, in the geographic Township of Etobicoke, in the City of Etobicoke, in the Municipality of Metropolitan Toronto, the corner being in the eastern limit of the Indian Line Road established by an Act entitled *An Act to establish the true location of the allowance for Road between the Municipalities of Toronto Gore and Etobicoke* (22 Victoria 1858, Chapter 59);

## PARTIE VII

### *Description de la zone de péril aviaire*

La zone de péril aviaire figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto n° 21-005 94-138, feuilles 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 47, 48, 49 et 50, daté du 31 juillet 1995, s'applique à tous les biens-fonds, y compris les emprises de voies publiques, situés aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport.

### *Description de la limite extérieure de la zone de péril aviaire*

Les biens-fonds situés sur le territoire de la cité d'Etobicoke, dans la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, et des cités de Brampton et de Mississauga, dans la municipalité régionale de Peel, sont décrits comme suit :

Commençant à l'angle nord-ouest du lot 40, concession 4 Fronting the Humber, canton géographique d'Etobicoke, dans la cité d'Etobicoke, dans la Municipalité de la communauté urbaine de Toronto, cet angle se trouvant à la limite est du chemin de la ligne Indian établi en vertu de la loi intitulée *Acte pour établir le vrai site de la réserve de chemin entre les municipalités du Gore de Toronto et d'Etobicoke* (22 Victoria 1858, chapitre 59);

thence easterly along the southern limit of the road allowance between the geographic Township of Vaughan and the geographic Township of Etobicoke (now within Steeles Avenue), across Concessions 4, 3 and 2 Fronting the Humber, in the geographic Township of Etobicoke, to its intersection with the northern production of the eastern limit of Martin Grove Road, as established by a plan registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Metropolitan Toronto (Number 66) as number M-2204;

thence southerly along the eastern limit of Martin Grove Road, as established by plan numbers M-2204, M-2030 and M-2031, all registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Metropolitan Toronto (Number 66), to its intersection with the northern limit of a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64) as number 7807;

thence easterly along the northern limit of plan numbers 7807, 8087 and 7902, all registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64), and continuing along the easterly production of the northern limit of plan 7902 to its intersection with the eastern limit of the road allowance between Concession 1 Fronting the Humber and Concession "A" Fronting the Humber (now within Kipling Avenue);

thence southerly along the eastern limit of the road allowance between Concession 1 Fronting the Humber and Concession "A" Fronting the Humber to its intersection with the original southern limit of Albion Road, as confirmed by the Quarter Sessions Court on the 21st of April, 1821, the original southern limit being shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64) as number 8376;

thence easterly along the original southern limit of Albion Road, as shown on registered plans 8376, 8375, 8433 and 8394, all registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Metropolitan Toronto (Number 64), to its intersection with the western limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession "B" Fronting the Humber;

thence southerly along the western limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession "B" Fronting the Humber (now within Islington Avenue) to the southeastern corner of Lot 17, Concession "A" Fronting the Humber;

thence westerly along the southern limit of Lot 17, Concession "A" Fronting the Humber, to its southwestern corner;

thence westerly in a straight line across the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession 1 Fronting the Humber to the southeastern corner of Lot 17, in Concession 1 Fronting the Humber;

thence southerly along the western limit of the road allowance between Concession "A" Fronting the Humber and Concession 1 Fronting the Humber (now within Kipling Avenue) to the southeastern corner of Lot 12, in Concession 1 Fronting the Humber;

thence westerly along the southern limit of Lot 12, in Concession 1 Fronting the Humber, to its intersection with the northern production of the western limit of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction est le long de la limite sud de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Vaughan et d'Etobicoke (maintenant dans les limites de l'avenue Steeles), traversant les concessions 4, 3 et 2 Fronting the Humber, canton géographique d'Etobicoke, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le nord de la limite est du chemin Martin Grove, établie au plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement des droits immobiliers de la communauté urbaine de Toronto (numéro 66) sous le numéro M-2204;

de là, en direction sud le long de la limite est du chemin Martin Grove, établie aux plans enregistrés sous les numéros M-2204, M-2030 et M-2031 au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement des droits immobiliers de la communauté urbaine de Toronto (numéro 66), jusqu'à l'intersection avec la limite nord d'un plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous le numéro 7807;

de là, en direction est le long de la limite nord du plan enregistré sous le numéro 7807 et des plans enregistrés au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous les numéros 8087 et 7902, continuant le long du prolongement vers l'est de la limite nord du plan numéro 7902, jusqu'à l'intersection avec la limite est de l'emprise de la route située entre la concession 1 Fronting the Humber et la concession « A » Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Kipling);

de là, en direction sud le long de la limite est de l'emprise de la route située entre la concession 1 Fronting the Humber et la concession « A » Fronting the Humber, jusqu'à l'intersection avec la limite sud originale du chemin Albion, limite confirmée par la Cour des sessions trimestrielles, le 21 avril 1821, cette limite sud figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous le numéro 8376;

de là, en direction est le long de la limite sud originale du chemin Albion, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 8376 ainsi que sur les plans enregistrés au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de la communauté urbaine de Toronto (numéro 64) sous les numéros 8375, 8433 et 8394, jusqu'à l'intersection avec la limite ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession « B » Fronting the Humber;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession « B » Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Islington), jusqu'à l'angle sud-est du lot 17, concession « A » Fronting the Humber;

de là, en direction ouest le long de la limite sud du lot 17, concession « A » Fronting the Humber, jusqu'à son angle sud-ouest;

de là, en direction ouest en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession 1 Fronting the Humber, jusqu'à l'angle sud-est du lot 17, concession 1 Fronting the Humber;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route située entre la concession « A » Fronting the Humber et la concession 1 Fronting the Humber (maintenant dans les limites de l'avenue Kipling), jusqu'à l'angle sud-est du lot 12, concession 1 Fronting the Humber;

de là, en direction ouest le long de la limite sud du lot 12, concession 1 Fronting the Humber, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le nord de la limite ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence southerly along the northern production of the western limit of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake, across the road allowance between Concession 1 Fronting the Humber and Concession 2 Northern Division Fronting the Lake, to the northwestern corner of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence southerly along the western limit of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake to the southwestern corner of Lot 17, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence westerly along the northern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 Northern Division Fronting the Lake (now within Burnhamthorpe Road) to the southeastern corner of Lot 21, in Concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

thence southerly in a straight line across the road allowance between Concessions 1 and 2 Northern Division Fronting the Lake to the northeastern corner of Lot 21, in Concession 1 Northern Division Fronting the Lake;

thence southerly along the western limit of the road allowance between Lots 20 and 21, in Concession 1 Northern Division Fronting the Lake (now within King's Highway 427), to the southeastern corner of Lot 21, in Concession 1 Northern Division Fronting the Lake;

thence westerly along the northern limit of the road allowance between Concession 1 Northern Division Fronting the Lake and Concession 5 Southern Division Fronting the Lake (now within Bloor Street) to its intersection with the northern limit of Bloor Street, as established by a plan registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Metropolitan Toronto (Number 66) as number M-854;

thence westerly along the northern limit of Bloor Street, as established by plans M-854, M-978, M-1082 and M-1013, all registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Metropolitan Toronto (Number 66), to its intersection with the Etobicoke Creek;

thence westerly in a straight line across the Etobicoke Creek to the most northern corner of Bloor Street, in the City of Mississauga, in the Regional Municipality of Peel, as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as number 775;

thence southwesterly along the northwestern limit of Bloor Street, as established by plans 775, 722, 719, and 729, all registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to the southeastern corner of Block B, plan 729;

thence continuing southwesterly along the southwestern production of the southeastern limit of Block B, plan 729, to its intersection with the northeastern limit of the road allowance between Lots 5 and 6, in Concession 1 North of Dundas Street, in the geographic Township of Toronto, in the City of Mississauga;

thence northwesterly along the northeastern limit of the road allowance between Lots 5 and 6, in Concession 1 North of Dundas Street (now within Dixie Road), to the western corner of Lot 5, in Concession 1 North of Dundas Street;

de là, en direction sud le long du prolongement vers le nord de la limite ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake, traversant l'emprise de la route située entre la concession 1 Fronting the Humber et la concession 2 Northern Division Fronting the Lake, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction sud le long de la limite ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 17, concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction ouest le long de la limite nord de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 Northern Division Fronting the Lake (maintenant dans les limites du chemin Burnhamthorpe), jusqu'à l'angle sud-est du lot 21, concession 2 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction sud en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 Northern Division Fronting the Lake, jusqu'à l'angle nord-est du lot 21, concession 1 Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route située entre les lots 20 et 21, concession 1 Northern Division Fronting the Lake (maintenant dans les limites de la route principale 427), jusqu'à l'angle sud-est du lot 21, concession 1, Northern Division Fronting the Lake;

de là, en direction ouest le long de la limite nord de l'emprise de la route située entre la concession 1 Northern Division Fronting the Lake et la concession 5 Southern Division Fronting the Lake (maintenant dans les limites de la rue Bloor), jusqu'à l'intersection avec la limite nord de la rue Bloor, établie au plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement des droits immobiliers de la communauté urbaine de Toronto (numéro 66) sous le numéro M-854;

de là, en direction ouest le long de la limite nord de la rue Bloor, établie au plan enregistré sous le numéro M-854 ainsi qu'aux plans enregistrés au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement des droits immobiliers de la communauté urbaine de Toronto (numéro 66) sous les numéros M-978, M-1082 et M-1013, jusqu'à l'intersection avec le ruisseau Etobicoke;

de là, en direction ouest en suivant une ligne droite traversant le ruisseau Etobicoke, jusqu'à l'angle le plus au nord de la rue Bloor, dans la cité de Mississauga, dans la municipalité régionale de Peel, figurant au plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 775;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de la rue Bloor, établie au plan enregistré sous le numéro 775 ainsi qu'aux plans enregistrés au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous les numéros 722, 719 et 729, jusqu'à l'angle sud-est du bloc B, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 729;

de là, continuant vers le sud-ouest le long du prolongement vers le sud-ouest de la limite sud-est du bloc B, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 729, jusqu'à son intersection avec la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les lots 5 et 6, concession 1 North of Dundas Street, canton géographique de Toronto, dans la cité de Mississauga;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les lots 5 et 6, concession 1 North of Dundas Street (maintenant dans les limites du chemin Dixie), jusqu'à l'angle ouest du lot 5, concession 1 North of Dundas Street;

thence northerly in a straight line across the road allowance between Concessions 1 and 2 North of Dundas Street to the southern corner of Lot 5, in Concession 2 North of Dundas Street;

thence southwesterly along the northwestern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 North of Dundas Street (now within Burnhamthorpe Road East) to the southern corner of Lot 10, in Concession 2 North of Dundas Street;

thence northwesterly along the southwestern limit of Lot 10, in Concession 2 North of Dundas Street to the western corner of Lot 10, in Concession 2 North of Dundas Street;

thence northwesterly along the production of the southwestern limit of Lot 10, in Concession 2 North of Dundas Street, across the road allowance between Concession 2 North of Dundas Street and Concession 2 East of Hurontario Street, to a point in the northwestern limit of the road allowance;

thence southwesterly along the northwestern limit of the road allowance between Concession 2 North of Dundas Street and Concession 2 East of Hurontario Street (now within Eglinton Avenue) to the eastern corner of Lot 1, in Concession 1 West of Hurontario Street;

thence northwesterly along the northeastern limit of Lots 1 and 2, in Concession 1 West of Hurontario Street, to the northern corner of Lot 2, in Concession 1 West of Hurontario Street;

thence southwesterly along the northwestern limit of Lot 2, in Concession 1 West of Hurontario Street, to the western corner of Lot 2, in Concession 1 West of Hurontario Street;

thence northwesterly along the northeastern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 West of Hurontario Street (now within McLaughlin Road), to the western corner of Lot 15, in Concession 1 West of Hurontario Street, in the geographic Township of Toronto, in the City of Brampton;

thence northwesterly in a straight line across the road allowance between the geographic Townships of Toronto and Chinguacousy (now within Steeles Avenue), to the southern corner of Lot 1, in Concession 1 West of Hurontario Street, in the geographic Township of Chinguacousy, in the City of Brampton;

thence northeasterly along the northwestern limit of the road allowance between the geographic Townships of Toronto and Chinguacousy (now within Steeles Avenue), to the southern corner of Lot 1, in Concession 1 East of Hurontario Street, in the geographic Township of Chinguacousy;

thence northwesterly along the southwestern limit of Lot 1, in Concession 1 East of Hurontario Street, to its intersection with the western production of the southern limit of Peel Village Parkway, as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as number 679;

thence easterly and northeasterly along the southern limit of Peel Village Parkway, and along the northeastern production of the southern limit of Peel Village Parkway, across Bartley Bull Parkway to a point in the northeastern limit of Bartley Bull Parkway, as shown on registered plan number 679;

thence northwesterly and northeasterly along the eastern and southeastern limit of Bartley Bull Parkway as shown on registered plan numbers 679 and 625, registered in the Land Registry Office

de là, en direction nord en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 North of Dundas Street, jusqu'à l'angle sud du lot 5, concession 2 North of Dundas Street;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 North of Dundas Street (maintenant dans les limites du chemin Burnhamthorpe East), jusqu'à l'angle sud du lot 10, concession 2 North of Dundas Street;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest du lot 10, concession 2 North of Dundas Street, jusqu'à l'angle ouest du lot 10, concession 2 North of Dundas Street;

de là, en direction nord-ouest le long du prolongement de la limite sud-ouest du lot 10, concession 2 North of Dundas Street, traversant l'emprise de la route située entre la concession 2 North of Dundas Street et la concession 2 East of Hurontario Street, jusqu'à un point se trouvant sur la limite nord-ouest de l'emprise de la route;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest de l'emprise de la route située entre la concession 2 North of Dundas Street et la concession 2 East of Hurontario Street (maintenant dans les limites de l'avenue Eglinton), jusqu'à l'angle est du lot 1, concession 1 West of Hurontario Street;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est des lots 1 et 2, concession 1 West of Hurontario Street, jusqu'à l'angle nord du lot 2, concession 1 West of Hurontario Street;

de là, en direction sud-ouest le long de la limite nord-ouest du lot 2, concession 1 West of Hurontario Street, jusqu'à l'angle ouest du lot 2, concession 1 West of Hurontario Street;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 West of Hurontario Street (maintenant dans les limites du chemin McLaughlin), jusqu'à l'angle ouest du lot 15, concession 1 West of Hurontario Street, canton géographique de Toronto, dans la cité de Brampton;

de là, en direction nord-ouest en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Toronto et de Chinguacousy (maintenant dans les limites de l'avenue Steeles), jusqu'à l'angle sud du lot 1, concession 1 West of Hurontario Street, canton géographique de Chinguacousy, dans la cité de Brampton;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Toronto et de Chinguacousy (maintenant dans les limites de l'avenue Steeles), jusqu'à l'angle sud du lot 1, concession 1 East of Hurontario Street, canton géographique de Chinguacousy;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest du lot 1, concession 1 East of Hurontario Street, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite sud de la promenade Peel Village, figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 679;

de là, en direction est et nord-est le long de la limite sud de la promenade Peel Village et du prolongement vers le nord-est de la limite sud de la promenade Peel Village, traversant la promenade Bartley Bull, jusqu'à un point situé sur la limite nord-est de la promenade Bartley Bull, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 679;

de là, en direction nord-ouest et nord-est le long de la limite est et sud-est de la promenade Bartley Bull, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 679 ainsi que sur le plan enregistré au

for the Registry Division of Peel (Number 43), to its intersection with the southeastern production of the northeastern limit of Harper Road, as shown on registered plan number 625;

thence northwesterly along the southeastern production of the northeastern limit of Harper Road, and along the northeastern limit of Harper Road, as shown on registered plan numbers 625 and 581 registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to its intersection with the southeastern limit of Cornwall Road, as shown on registered plan number 581;

thence northeasterly and northwesterly along the southeastern and northeastern limits of Cornwall Road, as shown on registered plan numbers 581 and 521, registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to its intersection with the southeastern limit of Clarence Street, as shown on registered plan 521;

thence northeasterly along the southeastern limit of Clarence Street, as shown on registered plan 521, to its intersection with the southwestern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 East of Hurontario Street, in the geographic Township of Chinguacousy;

thence northwesterly along the southwestern limit of the road allowance between Concessions 1 and 2 East of Hurontario Street to the eastern corner of Lot 6, in Concession 1 East of Hurontario Street;

thence northeasterly along the southeastern limit of Lot 6, in Concessions 2, 3 and 4 East of Hurontario Street, to the intersection of the southern limit of Lot 6, in Concession 4 East of Hurontario Street, with the southeastern production of the northeastern limit of Central Park Drive, as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as number 857;

thence northwesterly along the southeastern production of the northeastern limit of Central Park Drive, and northwesterly and northeasterly along the eastern limit of Central Park Drive, as shown on plan 857, and along the production of the eastern limit, to its intersection with the southwestern limit of the road allowance between Concessions 4 and 5 East of Hurontario Street;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 4 and 5 East of Hurontario Street to the southeastern limit of Central Park Drive, as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43) as number 866;

thence northeasterly along the southeastern limit of Central Park Drive, as shown on registered plans 866, 865 and 858, all registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Peel (Number 43), to the most eastern point on the southeastern limit of Central Park Drive on plan 858, also being a point on the southwestern limit of Torbram Road as widened by plan 858;

thence easterly in a straight line across Torbram Road to the most western corner of Block 8, as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Peel (Number 43) as number 43M-875;

bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 625, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le sud-est de la limite nord-est du chemin Harper, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 625;

de là, en direction nord-ouest le long du prolongement vers le sud-est de la limite nord-est du chemin Harper et le long de la limite nord-est du chemin Harper, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 625 ainsi que sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 581, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est du chemin Cornwall, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 581;

de là, en direction nord-est et nord-ouest le long des limites sud-est et nord-est du chemin Cornwall, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 581 ainsi que sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 521, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la rue Clarence, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 521;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est de la rue Clarence, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 521, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 East of Hurontario Street, canton géographique de Chinguacousy;

de là, en direction nord-ouest le long de la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 1 et 2 East of Hurontario Street, jusqu'à l'angle est du lot 6, concession 1 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est du lot 6 dans les concessions 2, 3 et 4 East of Hurontario Street, jusqu'à l'intersection de la limite sud du lot 6, concession 4 East of Hurontario Street, et du prolongement vers le sud-est de la limite nord-est de la promenade Central Park, figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 857;

de là, en direction nord-ouest le long du prolongement vers le sud-est de la limite nord-est de la promenade Central Park, et en direction nord-ouest et nord-est le long de la limite est de la promenade Central Park, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 857, et le long du prolongement de la limite est, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 4 et 5 East of Hurontario Street;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 4 et 5 East of Hurontario Street, jusqu'à la limite sud-est de la promenade Central Park, figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 866;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est de la promenade Central Park, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 866 ainsi que sur les plans enregistrés au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous les numéros 865 et 858, jusqu'au point le plus à l'est se trouvant sur la limite sud-est de la promenade Central Park, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 858, étant aussi un point situé sur la limite sud-ouest du chemin Torbram élargi, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 858;

de là, en direction est en suivant une ligne droite traversant le chemin Torbram jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du bloc 8, figurant sur le plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 43M-875;

thence northeasterly along the northwestern limit of Block 8 on registered plan 43M-875 to the northern corner of Block 8, also being a point on the western limit of Block 13 on plan 43M-875;

thence northerly and northeasterly along the western and northwestern limits of Block 13 on plan 43M-875 to the north-eastern corner of Block 13;

thence northeasterly and easterly along the northwestern and northern limits of Blocks 1, 7, 3, 6 and 2 on plan 43M-875 to the most northeastern corner of Block 2, also being the northwestern corner of Chrysler Drive as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Peel (Number 43) as number 43M-874;

thence northeasterly along the northwestern limit of Chrysler Drive to the northeastern corner of Chrysler Drive as shown on plan 43M-874;

thence northerly and northeasterly along the western and northwestern limits of Block 1 on registered plan 43M-874 to the most northern corner of Block 1, also being the most western corner of Block 6 on plan 43M-874;

thence northeasterly and easterly along the northwestern and northern limits of Block 6 on registered plan 43M-874 to the most northern corner of Block 6, also being the western corner of Block 5 on plan 43M-874;

thence northeasterly along the northwestern limit of Block 5 on registered plan 43M-874 to the northern corner of Block 5;

thence northeasterly along the northeasterly production of the northwestern limit of Block 5 on plan 43M-874 to the intersection with the southwestern limit of the original road allowance (now within Airport Road) between the geographic Townships of Chinguacousy and Toronto Gore, both now in the City of Brampton;

thence southeasterly along the northeastern limit of the road allowance between the geographic Townships of Chinguacousy and Toronto Gore to the eastern corner of Lot 6, in Concession 6 East of Hurontario Street, in the geographic Township of Chinguacousy, in the City of Brampton;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between the geographic Townships of Chinguacousy and Toronto Gore to the southern corner of Lot 6, in Concession 7 Northern Division, in the geographic Township of Toronto Gore, in the City of Brampton;

thence northeasterly along the southeastern limit of Lot 6, in Concession 7 Northern Division, to its eastern corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 7 and 8 Northern Division to the southern corner of Lot 6, in Concession 8 Northern Division;

thence northeasterly along the southeastern limit of Lot 6, in Concession 8 Northern Division, to its eastern corner;

thence northeasterly in a straight line across the road allowance between Concessions 8 and 9 Northern Division to the southern corner of Lot 6, in Concession 9 Northern Division;

thence southeasterly along the northeastern limit of the road allowance between Concessions 8 and 9 Northern Division to the western corner of Lot 3, in Concession 9 Northern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du bloc 8, figurant sur le plan enregistré sous le numéro 43M-875, jusqu'à l'angle nord du bloc 8, étant aussi un point situé sur la limite ouest du bloc 13, figurant sur le plan numéro 43M-875;

de là, en direction nord et nord-est le long des limites ouest et nord-ouest du bloc 13, figurant sur le plan numéro 43M-875, jusqu'à l'angle nord-est du bloc 13;

de là, en direction nord-est et est le long des limites nord-ouest et nord des blocs 1, 7, 3, 6 et 2, figurant sur le plan numéro 43M-875, jusqu'à l'angle nord-est du bloc 2, étant aussi l'angle nord-ouest de la promenade Chrysler, figurant sur un plan enregistré au bureau d'enregistrement immobilier de la division d'enregistrement de Peel (numéro 43) sous le numéro 43M-874;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la promenade Chrysler, jusqu'à l'angle nord-est de la promenade Chrysler, figurant sur le plan numéro 43M-874;

de là, en direction nord et nord-est le long des limites ouest et nord-ouest du bloc 1, figurant sur le plan numéro 43M-874, jusqu'à l'angle le plus au nord du bloc 1, étant aussi l'angle le plus à l'ouest du bloc 6, figurant sur le plan numéro 43M-874;

de là, en direction nord-est et est le long des limites nord-ouest et nord du bloc 6, figurant sur le plan numéro 43M-874, jusqu'à l'angle le plus au nord du bloc 6, étant aussi l'angle ouest du bloc 5, figurant sur le plan numéro 43M-874;

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest du bloc 5, figurant sur le plan numéro 43M-874, jusqu'à l'angle nord du bloc 5;

de là, en direction nord-est le long du prolongement vers le nord-est de la limite nord-ouest du bloc 5, figurant sur le plan numéro 43M-874, jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest de l'emprise de la route originale (maintenant dans les limites du chemin Airport) située entre les cantons géographiques de Chinguacousy et de Toronto Gore (maintenant faisant tous deux partie de la cité de Brampton);

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Chinguacousy et de Toronto Gore, jusqu'à l'angle est du lot 6, concession 6 East of Hurontario Street, canton géographique de Chinguacousy, dans la cité de Brampton;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Chinguacousy et de Toronto Gore, jusqu'à l'angle sud du lot 6, concession 7 Northern Division, canton géographique de Toronto Gore;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est du lot 6, concession 7 Northern Division, jusqu'à son angle est;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 7 et 8 Northern Division, jusqu'à l'angle sud du lot 6, concession 8 Northern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est du lot 6, concession 8 Northern Division, jusqu'à son angle est;

de là, en direction nord-est en suivant une ligne droite traversant l'emprise de la route située entre les concessions 8 et 9 Northern Division, jusqu'à l'angle sud du lot 6, concession 9 Northern Division;

de là, en direction sud-est le long de la limite nord-est de l'emprise de la route située entre les concessions 8 et 9 Northern Division, jusqu'à l'angle ouest du lot 3, concession 9 Northern Division;

thence northeasterly along the northwestern limit of the West half of Lot 3, in Concession 9 Northern Division, to its northern corner;

thence southeasterly along the limit between the East and West halves of Lot 3, in Concession 9 Northern Division, to the southern corner of the East half of Lot 3, in Concession 9 Northern Division;

thence northeasterly along the southeastern limit of the East half of Lot 3, in Concession 9 Northern Division, to its eastern corner;

thence southeasterly along the southwestern limit of the road allowance between Concessions 9 and 10 Northern Division, in the geographic Township of Toronto Gore, now in the City of Brampton, to its intersection with the western limit of the road allowance between the geographic Township of Toronto Gore, in the City of Brampton, and the geographic Township of Vaughan, now the City of Vaughan;

thence southerly along the western limit of the road allowance between the geographic Townships of Toronto Gore and Vaughan to its intersection with the western production of the southern limit of the road allowance between the geographic Township of Vaughan and the geographic Township of Etobicoke;

thence easterly along the western production of the southern limit of the road allowance between the geographic Townships of Vaughan and Etobicoke to the point of commencement.

de là, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest de la moitié ouest du lot 3, concession 9 Northern Division, jusqu'à son angle nord;

de là, en direction sud-est le long de la limite qui sépare les moitiés est et ouest du lot 3, concession 9 Northern Division, jusqu'à l'angle sud de la moitié est du lot 3, concession 9 Northern Division;

de là, en direction nord-est le long de la limite sud-est de la moitié est du lot 3, concession 9 Northern Division, jusqu'à son angle est;

de là, en direction sud-est le long de la limite sud-ouest de l'emprise de la route située entre les concessions 9 et 10 Northern Division, canton géographique de Toronto Gore (maintenant faisant partie de la cité de Brampton), jusqu'à l'intersection avec la limite ouest de l'emprise de la route située entre le canton géographique de Toronto Gore, dans la cité de Brampton, et le canton géographique de Vaughan, maintenant faisant partie de la cité de Vaughan;

de là, en direction sud le long de la limite ouest de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Toronto Gore et de Vaughan, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite sud de l'emprise de la route située entre le canton géographique de Vaughan et le canton géographique d'Etobicoke;

de là, en direction est le long du prolongement vers l'ouest de la limite sud de l'emprise de la route située entre les cantons géographiques de Vaughan et d'Etobicoke, jusqu'au point de commencement.