
THE HIGHWAY TRAFFIC ACT
(C.C.S.M. c. H60)

Use of Highways by Aircraft Regulation

Regulation 86/2004
Registered May 31, 2004

Definitions

1 In this regulation,

"applicator aircraft" means an aircraft that is equipped for aerial spraying and is being used to lawfully spray fertilizer, herbicide, pesticide or another substance onto the ground or a thing on the ground. (« aéronef utilisé pour la pulvérisation aérienne »)

"Canadian applicator aircraft" means an applicator aircraft that is required to be registered under the *Canadian Aviation Regulations*, SOR/96-433, made under the *Aeronautics Act* (Canada). (« aéronef canadien utilisé pour la pulvérisation aérienne »)

"foreign applicator aircraft" means an applicator aircraft that is not required to be registered under the *Canadian Aviation Regulations*. (« aéronef étranger utilisé pour la pulvérisation aérienne »)

CODE DE LA ROUTE
(c. H60 de la C.P.L.M.)

Règlement sur l'utilisation des routes par les aéronefs

Règlement 86/2004
Date d'enregistrement : le 31 mai 2004

Définitions

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

« **aéronef canadien utilisé pour la pulvérisation aérienne** » Aéronef utilisé pour la pulvérisation aérienne et devant être immatriculé sous le régime du *Règlement de l'aviation canadien*, DORS 96/433, pris en application de la *Loi sur l'aéronautique* (Canada). ("Canadian applicator aircraft")

« **aéronef étranger utilisé pour la pulvérisation aérienne** » Aéronef utilisé pour la pulvérisation aérienne et n'ayant pas besoin d'être immatriculé sous le régime du *Règlement de l'aviation canadien*. ("foreign applicator aircraft")

« **aéronef utilisé pour la pulvérisation aérienne** » Aéronef équipé aux fins de la pulvérisation aérienne et utilisé pour la pulvérisation légale d'engrais chimiques, d'herbicides, de produits antiparasitaires ou de toute autre substance sur le sol ou sur un objet situé au sol. ("applicator aircraft")

"owner", in relation to

(a) a Canadian applicator aircraft that is being operated under a lease, means the operator who has been issued an authorization to operate the aircraft under subsection 203.03(2) of the *Canadian Aviation Regulations*;

(b) any other Canadian applicator aircraft, means the owner shown as the aircraft's registered owner in the aircraft's registration certificate under the *Canadian Aviation Regulations*; and

(c) a foreign applicator aircraft, means the person who, under the laws of the aircraft's home jurisdiction, is authorized to operate the aircraft. (« propriétaire »)

"qualified flagperson" means a flagperson who has completed a training course through the Manitoba Department of Transportation and Government Services in the safe control of traffic. (« signaleur qualifié »)

Use of paved highways by applicator aircraft

2(1) When no viable landing or takeoff site other than a paved highway is available, the pilot of an applicator aircraft may land on or take off from a paved highway if

(a) the landing or takeoff is authorized by a permit issued by the traffic authority of the highway; and

(b) he or she, or the aircraft's owner, complies with subsection 4(1), any conditions of the permit and the provisions of any applicable Act or regulation.

« propriétaire »

a) Dans le cas d'un aéronef canadien utilisé, en vertu d'une location, pour la pulvérisation aérienne, s'entend de l'exploitant à qui a été délivrée une autorisation lui permettant d'utiliser l'aéronef en vertu du paragraphe 203.03(2) du *Règlement sur l'aviation canadien*;

b) dans le cas de tout autre aéronef canadien utilisé pour la pulvérisation aérienne, s'entend du propriétaire dont le nom figure à titre de propriétaire enregistré sur le certificat d'immatriculation de l'aéronef délivré en vertu du *Règlement sur l'aviation canadien*;

c) dans le cas d'un aéronef étranger utilisé pour la pulvérisation aérienne, s'entend de la personne qui, en vertu des lois du territoire d'attache de l'aéronef, est autorisée à l'utiliser. ("owner")

« signaleur qualifié » Signaleur qui, par l'intermédiaire du ministère des Transports et des Services gouvernementaux du Manitoba, a suivi avec succès un cours de formation portant sur le contrôle sécuritaire de la circulation. ("qualified flagperson")

Utilisation de routes pavées

2(1) Si une route pavée est le seul lieu d'atterrissage ou de décollage sûr, le pilote d'un aéronef utilisé pour la pulvérisation aérienne peut atterrir sur cette route ou en décoller dans le cas suivant :

a) l'atterrissage ou le décollage est autorisé en vertu d'un permis délivré par l'autorité chargée de la circulation à l'égard de cette route;

b) lui-même ou le propriétaire de l'aéronef se conforme au paragraphe 4(1), aux conditions du permis et aux dispositions des lois ou des règlements applicables.

2(2) If the owner of the applicator aircraft is not its pilot, the owner must ensure

(a) that the pilot does not land on or take off from a paved highway unless the owner has obtained a permit authorizing the landing or takeoff; and

(b) that the owner or pilot complies with subsection 4(1), any conditions of the permit and the provisions of any applicable Act or regulation.

Use of unpaved highways by applicator aircraft

3(1) When no viable landing or takeoff site other than an unpaved highway is available, the pilot of an applicator aircraft may land on or take off from a unpaved highway if he or she, or the aircraft's owner, complies with subsection 4(1) and the provisions of any applicable Act or regulation.

3(2) If the owner of the applicator aircraft is not its pilot, the owner must ensure that he or she, or the pilot, complies with subsection 4(1) and the provisions of any applicable Act or regulation.

Rules applying to all landings and takeoffs

4(1) The owner or pilot of an applicator aircraft that lands on or takes off from a paved or unpaved highway must comply with the following rules:

1. Landings and takeoffs must only be made in daylight, between ½ hour after sunrise and ½ hour before sunset.
2. Before using the highway, the owner or pilot must notify the traffic authority of the highway and the police service that has law enforcement jurisdiction for the highway that the highway will be used by the aircraft and provide them with any information they require about the aircraft and its proposed use of the highway.

2(2) S'il ne pilote pas l'aéronef utilisé pour la pulvérisation aérienne, le propriétaire de celui-ci fait en sorte :

a) d'une part, que le pilote ne puisse atterrir sur une route pavée ni en décoller que si un permis autorisant l'atterrissage ou le décollage a été obtenu par le propriétaire;

b) d'autre part, que lui-même ou le pilote se conforme au paragraphe 4(1), aux conditions du permis et aux dispositions des lois ou des règlements applicables.

Utilisation de routes non pavées

3(1) Si une route non pavée est le seul lieu d'atterrissage ou de décollage sûr, le pilote d'un aéronef utilisé pour la pulvérisation aérienne peut atterrir sur cette route ou en décoller si lui-même ou le propriétaire de l'aéronef se conforme au paragraphe 4(1) et aux dispositions des lois ou des règlements applicables.

3(2) S'il ne pilote pas l'aéronef utilisé pour la pulvérisation aérienne, le propriétaire de celui-ci fait en sorte que lui-même ou le pilote se conforme au paragraphe 4(1) et aux dispositions des lois ou des règlements applicables.

Règles applicables aux atterrissages et aux décollages

4(1) Le propriétaire ou le pilote d'un aéronef utilisé pour la pulvérisation aérienne qui atterrit sur une route pavée ou non pavée ou qui en décolle se conforme aux règles suivantes :

1. Les atterrissages et les décollages n'ont lieu que de jour, pendant la période comprise entre une demi-heure après le lever du soleil et une demi-heure avant le coucher du soleil.
2. Avant d'utiliser la route, le propriétaire ou le pilote avise l'autorité chargée de la circulation à l'égard de cette route et le service de police responsable de l'application de la loi à l'égard de celle-ci qu'elle sera utilisée par l'aéronef et leur fournit les renseignements qu'ils exigent au sujet de l'aéronef et de l'utilisation projetée de la route.

3. Aircraft operations must comply with the *Aeronautics Act* (Canada) and the regulations made under that Act.
 4. Chemical handling and aircraft fuelling and loading must comply with the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* (Canada) and *The Dangerous Goods Handling and Transportation Act* and the regulations under those Acts. The pilot must move the aircraft a safe distance off the roadway and shoulder during fuelling and chemical loading.
 5. The pilot must ensure that traffic stoppages are kept to a minimum and no single traffic stoppage is more than five minutes long. The pilot must also ensure that the aircraft does not remain on the highway any longer than is required for a landing or takeoff. The pilot must yield the right of way to emergency vehicles on the highway.
 6. The operator must
 - (a) provide at least two qualified flagpersons to control traffic while the aircraft is using the highway and, when circumstances warrant the presence of more than two, provide a sufficient number of qualified flagpersons to safely control traffic; or
 - (b) arrange for traffic control by staff of the traffic authority of the highway or by the police service that has law enforcement jurisdiction for the highway.
3. L'utilisation des aéronefs est conforme à la *Loi sur l'aéronautique* (Canada) et à ses règlements d'application.
 4. La manipulation de produits chimiques ainsi que l'avitaillement en carburant de l'aéronef et son chargement sont conformes à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (Canada), à la *Loi sur la manutention et le transport des marchandises dangereuses* et à leurs règlements d'application. Le pilote déplace l'aéronef à une distance sécuritaire par rapport à la chaussée et à l'accotement pendant l'avitaillement en carburant et le chargement de produits chimiques.
 5. Le pilote fait en sorte que les arrêts de circulation soient réduits au minimum et qu'aucun arrêt ne dure plus de cinq minutes. Il veille aussi à ce que l'aéronef ne reste pas sur la route plus longtemps que le temps nécessaire à un atterrissage ou à un décollage. Enfin, il cède le passage sur la route aux véhicules d'urgence.
 6. L'exploitant :
 - a) soit affecte aux moins deux signaleurs qualifiés au contrôle de la circulation pendant que l'aéronef est utilisé sur la route et, lorsque les circonstances justifient la présence de plus de deux signaleurs, affecte un nombre suffisant de signaleurs qualifiés afin qu'ils assurent de façon sécuritaire le contrôle de la circulation;
 - b) soit prend des mesures afin que le contrôle de la circulation soit assuré par des membres du personnel de l'autorité chargée de la circulation à l'égard de cette route ou par le service de police responsable de l'application de la loi à l'égard de celle-ci.

7. If the operator provides qualified flagpersons, the operator or pilot must ensure that they

(a) are stationed one each at a point 100 m beyond either end of the length of highway the aircraft is using for landings and takeoffs;

(b) are present at their appointed stations throughout the period during which the pilot intends to use the highway for landings and takeoffs;

(c) remain safely off the roadway and shoulder except when engaged in controlling traffic;

(d) at all times wear traffic safety vests of either fluorescent orange with reflective silver or green diagonals or fluorescent green with reflective silver diagonals;

(e) carry and use flagperson's paddles that comply with section 3.1 of the Schedule to the *Traffic Control Devices Order*, Manitoba Regulation 264/88;

(f) ensure that traffic stoppages are kept to a minimum and no single traffic stoppage is more than five minutes long;

(g) do not prevent emergency vehicles from passing through the landing-takeoff area unless the aircraft is landing or taking off and cannot safely abort.

8. Whether or not the operator arranges for traffic control through the traffic authority of the highway or the police service that has law enforcement jurisdiction for the highway, the operator must pay all costs, applicable overheads and expenses of the traffic authority and police service in relation to the operator's use of the highway.

7. Si des signaleurs qualifiés sont affectés au contrôle de la circulation, l'exploitant ou le pilote fait en sorte :

a) qu'ils soient chacun postés à un endroit situé à 100 mètres au-delà des extrémités de la route utilisée par l'aéronef pour les atterrissages et les décollages;

b) qu'ils soient à leur poste pendant toute la période d'utilisation prévue de la route à des fins d'atterrissage et de décollage;

c) qu'ils demeurent de façon sécuritaire à l'écart de la chaussée et de l'accotement sauf lorsqu'ils contrôlent la circulation;

d) qu'ils portent en tout temps des gilets de signaleur orange fluorescents ayant des diagonales rétro réfléchissantes argentées ou vertes ou des gilets de signaleur verts fluorescents ayant des diagonales rétro réfléchissantes argentées;

e) qu'ils aient en leur possession et utilisent des palettes conformes à l'article 3.1 de l'annexe du *Traffic Control Devices Order*, R.M. 264/88;

f) qu'ils veillent à ce que les arrêts de circulation soient réduits au minimum et à ce qu'aucun arrêt ne dure plus de cinq minutes;

g) qu'ils n'empêchent pas les véhicules d'urgence de traverser l'aire d'atterrissage et de décollage sauf si l'aéronef effectue un atterrissage ou un décollage et ne peut interrompre de façon sécuritaire cette procédure.

8. Qu'il prenne ou non des mesures afin que le contrôle de la circulation soit assuré par l'intermédiaire de l'autorité chargée de la circulation à l'égard de la route ou du service de police responsable de l'application de la loi à l'égard de celle-ci, l'exploitant paie tous les frais, frais généraux applicables et dépenses que l'autorité et le service de police ont engagés relativement à l'utilisation de la route.

9. Temporary airstrip signs that comply with section 80.11 of the Schedule to the *Traffic Control Devices Order*, Manitoba Regulation 264/88, must be placed one each at a point 200 m beyond either end of the length of highway the aircraft is using for landings and takeoffs. There must be a clear sight line of at least 300 m beyond each temporary airstrip sign. Drivers of vehicles on the highway approaching either end of the landing-takeoff area must have an unobstructed view of the temporary airstrip sign facing them throughout the full length of the 300 m distance.

10. The landing-takeoff area and lengths of highway between it and the temporary airstrip signs must not, unless it is unavoidable, be intersected by other highways or private roads or driveways. When another highway or a private road or driveway does intersect, rules 1 to 9 and 11 apply, with necessary changes, in respect of the intersecting highway or private road or driveway, with the following exceptions:

(a) the qualified flagperson and temporary airstrip sign for an intersecting highway must be stationed 100 m and 200 m from the intersection, respectively; and

(b) this regulation does not authorize flagpersons to trespass on private property, and, when a private road or driveway intersects, the qualified flagperson and temporary airstrip sign for the private road or driveway must be placed on the portion of the road or driveway that is located within the road allowance, and the distance requirements of rule 7(a) and distance and line-of-sight requirements of rule 8 do not apply.

9. Les panneaux de piste d'atterrissage temporaire qui sont conformes à l'article 80.11 de l'annexe du *Traffic Control Devices Order*, R.M. 264/88, sont chacun placés à un endroit situé à 200 mètres au-delà des extrémités de la route utilisée par l'aéronef pour les atterrissages et les décollages. Il doit y avoir une ligne de visibilité dégagée d'au moins 300 mètres au-delà de chaque panneau de piste d'atterrissage temporaire. Les personnes qui conduisent des véhicules sur la route et qui s'approchent de l'une ou l'autre des extrémités de l'aire d'atterrissage et de décollage doivent avoir, tout au long des 300 mètres, un champ de vision non obstrué du panneau de piste d'atterrissage temporaire qui leur fait face.

10. L'aire d'atterrissage et de décollage et la route située entre celle-ci et les panneaux de piste d'atterrissage temporaire ne peuvent être croisées par d'autres routes, par des chemins privés ni par des entrées, sauf si cette situation est inévitable. Les règles 1 à 9 et 11 s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, à une autre route, à un chemin privé ou à une entrée qui croise l'aire et la route visées. Toutefois :

a) le signaleur qualifié affecté à une route de croisement et le panneau de piste d'atterrissage temporaire placé à l'égard de celle-ci se trouvent respectivement à 100 mètres et 200 mètres de l'intersection;

b) le présent règlement n'autorise pas les signaleurs à entrer sans autorisation sur les propriétés privées; si un chemin privé ou une entrée croise l'aire et la route visées, le signaleur qualifié affecté au chemin privé ou à l'entrée et le panneau de piste d'atterrissage temporaire placé à son égard se trouvent sur la partie du chemin ou de l'entrée située dans l'emprise routière et les exigences prévues à l'alinéa a) de la règle 7 et à la règle 8 ne s'appliquent pas.

11. The operator must have insurance coverage in force that includes coverage for liability for personal injury, death or damage to the property of others attributable to the aircraft's highway use. The insurance must provide coverage in a minimum amount of \$2,000,000. per occurrence.

4(2) No person shall act as a flagperson for an applicator aircraft that is using a highway for landing or taking off unless he or she

(a) is a qualified flagperson; and

(b) except as provided in rule 10 of subsection (1), complies with rules 7 and 9 of that subsection.

Coming into force

5 This regulation comes into force on June 1, 2004.

11. L'exploitant a une assurance en vigueur qui prend notamment en charge sa responsabilité en cas de préjudice corporel, de décès ou de dommages aux biens d'autrui attribuables à l'utilisation de la route par l'aéronef. L'assurance prévoit une garantie d'un montant minimal de 2 000 000 \$ par sinistre.

4(2) Nul ne peut agir à titre de signaleur à l'égard d'un aéronef utilisé pour la pulvérisation aérienne qui utilise une route à des fins d'atterrissage ou de décollage, à moins :

a) d'être signaleur qualifié;

b) de se conformer aux règles 7 et 9 du paragraphe (1), sous réserve de la règle 10 de ce paragraphe.

Entrée en vigueur

5 Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juin 2004.