

GUIDE DES REDEVANCES À L'INTENTION DES CLIENTS

En vigueur le 1^{er} janvier 2024

Cette édition du Guide des redevances à l'intention des clients n'est pas la plus récente. Pour consulter la version actuelle, cliquez sur ce lien : [Guide en vigueur](#)



NAV CANADA

151 rue Slater, bureau 120
Ottawa (Ontario) K1P 5H3

Téléphone : 1 613 563 5588
Sans frais en Amérique du Nord : 1 800 876 4693
Courriel : service@navcanada.ca



NAV CANADA

GUIDE DES REDEVANCES À L'INTENTION DES CLIENTS

TABLE DES MATIÈRES

| Section | Page |
|--|-----------|
| A. AVANT-PROPOS | 1 |
| 1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX | 1 |
| 2. PARAMÈTRES CONCERNANT LES REDEVANCES | 2 |
| B. BARÈME DE REDEVANCES | 3 |
| 1. INTRODUCTION | 3 |
| 2. SOMMAIRE DES REDEVANCES | 4 |
| 3. REDEVANCES SUR LES AÉRONEFS À HÉLICES (Y COMPRIS LES HÉLICOPTÈRES) DE TROIS TONNES MÉTRIQUES OU MOINS POUR LES SERVICES TERMINAUX ET ENROUTE | 8 |
| a) Redevances annuelles sur les aéronefs à hélices (y compris les hélicoptères) immatriculés au Canada | 8 |
| b) Redevances trimestrielles sur les aéronefs à hélices (y compris les hélicoptères) immatriculés à l'étranger | 10 |
| c) Redevances quotidiennes sur les aéronefs à hélices (y compris les hélicoptères) de trois tonnes métriques ou moins aux aéroports internationaux désignés | 10 |
| 4. REDEVANCES QUOTIDIENNES SUR LES AÉRONEFS À HÉLICES (Y COMPRIS LES HÉLICOPTÈRES) DE PLUS DE TROIS TONNES MÉTRIQUES ET SUR LES PETITS AÉRONEFS À RÉACTION POUR LES SERVICES TERMINAUX ET EN ROUTE | 12 |
| 5. REDEVANCES EN FONCTION DU MOUVEMENT SUR LES AÉRONEFS À HÉLICES DE PLUS DE TROIS TONNES MÉTRIQUES ET SUR LES AÉRONEFS À RÉACTION POUR LES SERVICES TERMINAUX ET ENROUTE | 14 |
| a) Redevance en route | 14 |
| b) Redevance des services terminaux | 16 |
| c) Redevance minimale | 17 |
| 6. REDEVANCES OCÉANIQUES | 18 |
| 7. REDEVANCES DE SERVICES SUPPLÉMENTAIRES | 19 |
| a) Redevance pour des services fournis en dehors des heures d'exploitation normales | 19 |
| b) Redevance pour des services dépassant le niveau prévu dans la politique de service | 19 |
| c) Redevance applicable aux spectacles aériens | 19 |
| C. EXEMPTIONS ET RÉDUCTIONS | 19 |
| 1. EXEMPTION DE REDEVANCES | 19 |
| 2. RÉDUCTIONS DES REDEVANCES | 21 |
| a) Redevances océaniques | 21 |
| b) Redevances des services terminaux pour les vols de formation | 21 |
| D. CALCUL DE LA MASSE D'UN AÉRONEF | 21 |
| 1. OPTIONS DE CALCUL DE LA MASSE | 21 |
| 2. COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS | 22 |
| E. RENSEIGNEMENTS SUR LA FACTURATION | 23 |
| 1. REDEVANCES ANNUELLES ET TRIMESTRIELLES | 23 |
| 2. REDEVANCES QUOTIDIENNES ET REDEVANCES EN FONCTION DU MOUVEMENT | 23 |
| 3. FACTURE | 24 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 4. | ÉTAT DE COMPTE..... | 24 |
| 5. | COURRIER ÉLECTRONIQUE ET AUTRES COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES..... | 24 |
| F. | MODALITÉS ET CONDITIONS DE CRÉDIT | 24 |
| 1. | PAIEMENT | 24 |
| 2. | POLITIQUE À L'ÉGARD DES CARTES DE CRÉDIT..... | 25 |
| 3. | INTÉRÊTS ET FRAIS D'ADMINISTRATION..... | 26 |
| 4. | RESPONSABILITÉ DU PAIEMENT DES REDEVANCES..... | 26 |
| 5. | FORMULES DE GARANTIE DU CRÉDIT | 27 |
| | 5.1 dépôt remboursable | 27 |
| | 5.2 garantie de crédit..... | 28 |
| 6. | IDENTIFICATION DU PROPRIÉTAIRE D'AÉRONEF | 29 |
| 7. | CHANGEMENT D'ADRESSE | 29 |
| 8. | SUSPENSION DES SERVICES | 29 |
| 9. | SAISIE ET DÉTENTION D'AÉRONEF | 29 |
| 10. | LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ..... | 29 |
| 11. | MONTANTS DE PAIEMENTS REPORTÉS EN VERTU DE L'ANNONCE DU 12 AOÛT 2020..... | 30 |
| G. | DEMANDES PARTICULIÈRES..... | 30 |
| 1. | DEMANDE DE RÈGLEMENT ET AVIS DE CRÉDIT | 30 |
| 2. | EXEMPTIONS ET RÉDUCTIONS..... | 30 |
| H. | SERVICE À LA CLIENTÈLE ET DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS..... | 31 |
| I. | QUESTIONS COURANTES | 31 |

LISTE DES ANNEXES

| | |
|----------|---|
| Annexe A | Définitions |
| Annexe B | Aérodromes assujettis à la redevance des services terminaux |
| Annexe C | Exemples de redevances en fonction du mouvement |
| Annexe D | Table de conversion |
| Annexe E | Zone de redevance en route |

A. AVANT-PROPOS

1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

NAV CANADA est chargée de fournir les installations et les services de navigation aérienne civile aux aéronefs dans l'espace aérien sous contrôle canadien, c'est-à-dire l'espace aérien intérieur canadien et l'espace aérien océanique international délégué au Canada par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ces services comprennent le contrôle de la circulation aérienne, l'information de vol, l'information aéronautique, les exposés météorologiques, les services consultatifs d'aéroport et les aides électroniques à la navigation. Ils sont fournis à partir de diverses installations, dont une administration centrale nationale, sept centres de contrôle régional (ACC), 42 tours de contrôle, 53 stations d'information de vol (FSS), 5 centres d'information de vol (FIC), 29 centres d'entretien et 51 stations radio d'aérodrome communautaire (CARS) [principalement dans le Nord canadien]. Ces centres de services sont soutenus par un large éventail de sites technologiques, notamment des radars, des sites de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B), des sites de multilatération (MLAT) et plus de 1 000 aides électroniques à la navigation. Les exploitants d'aéronefs comptent sur le système de navigation aérienne (SNA) pour assurer la sécurité, l'efficacité et la rapidité du déplacement de leurs aéronefs dans l'espace aérien sous contrôle canadien.

NAV CANADA est une société privée sans capital-actions qui recouvre ses coûts au moyen de redevances de services conformément à la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, chapitre C-20 (*Loi sur les SNA*). NAV CANADA facture et perçoit des redevances afin de couvrir les coûts des services de navigation aérienne fournis aux aéronefs ou mis à leur disposition par elle-même ou par une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale.

Avant le 1^{er} novembre 1996, les services de navigation aérienne étaient assurés par le gouvernement canadien et financés principalement par la taxe sur le transport aérien, laquelle était perçue auprès des voyageurs aériens. Cette taxe a été abolie le 1^{er} novembre 1998. Ces services sont maintenant assurés par NAV CANADA, qui les finance entièrement par les redevances perçues auprès des exploitants d'aéronefs.

Le présent guide fournit des renseignements sur le calcul des redevances applicables aux diverses catégories d'aéronefs et sur leurs modalités d'application. Il est disponible dans le site Web de NAV CANADA au www.navcanada.ca.

Le présent guide entre en vigueur le 1^{er} janvier 2024. Il définit les redevances en vigueur à compter de cette date, à l'exception des redevances minimales et de celles applicables aux aéronefs à hélices de trois tonnes métriques ou moins, qui prendront effet le 1^{er} mars 2024. Pour ces aéronefs, les redevances définies dans l'édition du 1^{er} septembre 2020 du guide s'appliquent jusqu'à cette date. L'édition du 1^{er} septembre 2020 est aussi disponible sur le site Web de NAV CANADA à www.navcanada.ca.

Les annonces relatives aux redevances ont été publiées comme suit : *Annonce de redevances nouvelles et révisées de septembre 1997*, *Annonce de redevances nouvelles et révisées de*

septembre 1998, *Annonce de redevances réduites* du 16 août 1999, *Annonce de redevances nouvelles et révisées* du 28 janvier 2000, *Annonce de redevances révisées* du 18 août 2000, *Annonce de redevances révisées* du 15 décembre 2000, *Annonce de redevances révisées* du 21 décembre 2001, *Annonce de redevances révisées* du 13 décembre 2002, *Annonce de redevances révisées* du 21 juillet 2003, *Annonce de redevances révisées d'avril 2004*, *Annonce de redevances révisées de juillet 2004*, *Annonce de redevances nouvelles et révisées d'avril 2006*, *Annonce de redevances révisées de juillet 2006*, *Annonce de redevances révisées de juillet 2007*, *Annonce de redevances révisées d'août 2008*, *Annonce de redevances révisées d'octobre 2013*, *Annonce de redevances révisées de juillet 2016*, *Annonce de redevances révisées d'août 2017*, *Annonce de redevances révisées d'août 2018*, *Annonce de redevances révisées d'août 2019*, *Annonce de redevances révisées d'août 2020* et *Annonce de redevances révisées de décembre 2023*.

Pour tout renseignement au sujet de ce guide, veuillez nous écrire ou communiquer avec un représentant du Service à la clientèle en composant le numéro sans frais. Les divers moyens de nous joindre sont indiqués à la page 31.

2. PARAMÈTRES CONCERNANT LES REDEVANCES

Avant d'établir ou de réviser des redevances, NAV CANADA entreprend une vaste consultation à la grandeur du pays auprès des exploitants d'aéronefs, des organisations d'usagers et des parties intéressées. Après une consultation préalable, le cas échéant, elle diffuse un préavis sur les redevances qu'elle se propose de mettre en œuvre. Elle tient ensuite une période de consultation officielle. Après avoir apporté les modifications nécessaires à la lumière des commentaires reçus, NAV CANADA publie une annonce détaillant les redevances nouvelles ou révisées et en dépose un exemplaire auprès de l'Office des transports du Canada, conformément à la *Loi sur les SNA*.

En plus d'être conformes aux recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les redevances de NAV CANADA reposent sur les paramètres suivants énoncés dans la *Loi sur les SNA* :

- la méthode de calcul des redevances établie et publiée par la Société est claire et indique les conditions applicables à ces redevances;
- le tarif ne doit pas être établi de façon à encourager l'usager à adopter des pratiques qui portent atteinte à la sécurité pour s'éviter une redevance;
- le tarif s'applique de la même façon, à l'égard du même service, aux vols intérieurs ou internationaux des transporteurs aériens;
- le tarif s'applique de la même façon, à l'égard du même service, à tous les transporteurs aériens canadiens, d'une part, et, d'autre part, à tous les transporteurs aériens étrangers;
- le tarif doit tenir compte de la différence - et de ce qu'il en coûte pour les fournir - entre les services fournis lors du décollage et de l'atterrissement d'un aéronef et ceux fournis alors qu'il est en vol;

- le tarif ne doit pas être déraisonnable ou injustifié à l'égard des aéronefs privés et de l'aviation de plaisance;
- les redevances pour les services aux régions nordiques ou éloignées et pour les services ordonnés par le ministre en vertu du paragraphe 24(1) de la *Loi sur les SNA* ne peuvent être plus élevées que celles applicables à des services équivalents, utilisés de façon comparable, fournis ailleurs au Canada;
- le tarif doit être conforme aux obligations internationales du gouvernement du Canada;
- le taux des redevances ne peut être tel que les recettes anticipées - d'après des calculs raisonnables - découlant de l'imposition de ces redevances, dépassent les obligations financières courantes et futures de la Société associées à la fourniture de services de navigation aérienne civile.

Outre ces paramètres concernant les redevances, la *Loi sur les SNA* prévoit que :

- la méthode de calcul du tarif peut tenir compte du fait que les services n'ont pas la même valeur pour tous les usagers;
- lorsque la méthode de calcul tient compte de la valeur des services reçus par les usagers et que la masse de l'aéronef est utilisée comme indice de cette valeur, le premier paramètre est réputé ne pas avoir été respecté si le montant de la redevance est directement proportionnel à la masse ou plus grand;
- nonobstant ce qui précède, les redevances peuvent être appliquées à une catégorie d'usagers à un taux uniforme dans la mesure où elles satisfont aux paramètres concernant les redevances énoncés ci-haut;
- la « masse » de l'aéronef est la masse maximale autorisée au décollage (MTOW), en tonnes métriques, qui est indiquée dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat.

Les définitions contenues dans l'annexe A s'appliquent au présent guide.

NAV CANADA utilise les unités métriques (tonnes et kilomètres) dans le calcul de ses redevances. Ces redevances sont exprimées en dollars canadiens.

Les services de navigation aérienne énoncés dans le présent guide désignent les services de navigation aérienne fournis aux aéronefs ou mis à leur disposition par NAV CANADA ou par une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale.

B. BARÈME DE REDEVANCES

1. INTRODUCTION

NAV CANADA tire ses revenus des redevances imposées aux exploitants d'aéronefs pour les services de navigation aérienne qu'elle leur fournit ou qu'elle met à leur disposition.

Le barème de redevances repose sur les trois catégories suivantes en ce qui a trait aux services terminaux et en route :

- redevances sur les aéronefs à hélices (y compris les hélicoptères) de trois tonnes métriques ou moins;
- redevance quotidienne sur les aéronefs à hélices de plus de trois tonnes métriques et les petits aéronefs à réaction;
- redevances en fonction du mouvement sur les aéronefs à hélices de plus de trois tonnes métriques et les aéronefs à réaction.

Des redevances en fonction du mouvement s'appliquent également aux services océaniques.

Dans les sections qui suivent, vous trouverez une description des catégories de redevances pour les services de navigation aérienne.

2. SOMMAIRE DES REDEVANCES

REDEVANCES SUR LES AÉRONEFS À HÉLICES (Y COMPRIS LES HÉLICOPTÈRES) DE TROIS TONNES MÉTRIQUES OU MOINS POUR LES SERVICES TERMINAUX ET EN ROUTE

REDEVANCES ANNUELLES SUR LES AÉRONEFS IMMATRICULÉS AU CANADA

| Masse – MTOW (tonnes métriques) | Tarifs de base en vigueur à compter du 1 ^{er} mars 2022 | Tarifs de base en vigueur à compter du 1 ^{er} mars 2024 | Rajustement de tarif temporaire pour cinq ans à compter du 1 ^{er} mars 2022* | Rajustement de tarif temporaire à compter du 1 ^{er} mars 2024** |
|---------------------------------------|--|--|--|--|
| 0,617 à 2,0 | 87,69 \$ | 82,46 \$ | 4,06 \$ | 5,45 \$ |
| Plus de 2,0 à 3,0 | 292,88 \$ | 275,42 \$ | 13,55 \$ | 18,19 \$ |

* Les rajustements de tarif temporaires pour cinq ans pour recouvrer les révisions supplémentaires du tarif de base à compter du 1^{er} mars 2022 sur une période de cinq ans. Ce tarif temporaire sera supprimé des factures générées après mars 2027.

** Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

REDEVANCES TRIMESTRIELLES* SUR LES AÉRONEFS IMMATRICULÉS À L'ÉTRANGER

| Masse – MTOW (tonnes métriques) | Tarifs de base en vigueur à compter du 1 ^{er} mars 2022 | Tarifs de base en vigueur à compter du 1 ^{er} mars 2024 | Rajustement de tarif temporaire pour cinq ans à compter du 1 ^{er} mars 2022** | Rajustement de tarif temporaire à compter du 1 ^{er} mars 2024*** |
|---------------------------------------|--|--|---|---|
| 0,617 à 2,0 | 21,92 \$ | 20,62 \$ | 1,02 \$ | 1,36 \$ |
| Plus de 2,0 à 3,0 | 73,22 \$ | 68,86 \$ | 3,39 \$ | 4,55 \$ |

- * Les trimestres se divisent comme suit : du 1^{er} mars au 31 mai, du 1^{er} juin au 31 août, du 1^{er} septembre au 30 novembre et du 1^{er} décembre au 28 (ou au 29) février.
- ** Les rajustements de tarif temporaires pour cinq ans pour recouvrer les révisions supplémentaires du tarif de base à compter du 1^{er} mars 2022 sur une période de cinq ans. Ce tarif temporaire sera supprimé des factures générées après mars 2027.
- *** Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

REDEVANCES QUOTIDIENNES SUR LES AÉRONEFS À HÉLICES (Y COMPRIS LES HÉLICOPTÈRES) DE TROIS TONNES MÉTRIQUES OU MOINS AUX AÉROPORTS INTERNATIONAUX DÉSIGNÉS*

| Tarifs de base en vigueur à compter du 1^{er} mars 2022 | Tarifs de base en vigueur à compter du 1^{er} mars 2024 | Rajustement de tarif temporaire pour cinq ans à compter du 1^{er} mars 2022** | Rajustement de tarif temporaire à compter du 1^{er} mars 2024*** |
|--|--|--|---|
| 12,91 \$ | 12,14 \$ | 0,60 \$ | 0,80 \$ |

Maximum par année: 120 redevances par année par aéronef

* Cette redevance s'applique aux aéroports internationaux de Vancouver (y compris l'hydroaérodrome), de Calgary, d'Edmonton, de Winnipeg, de Toronto (L.B. Pearson), d'Ottawa (Macdonald-Cartier) et de Montréal (Trudeau). Elle s'applique également aux aéronefs à hélices (y compris aux hélicoptères) de plus de trois tonnes métriques dont les exploitants ont indiqué à NAV CANADA qu'ils sont réservés à des fins de loisirs.

** Les rajustements de tarif temporaires pour cinq ans pour recouvrer les révisions supplémentaires du tarif de base à compter du 1^{er} mars 2022 sur une période de cinq ans. Ce tarif temporaire sera supprimé des factures générées après mars 2027.

*** Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

REDEVANCES QUOTIDIENNES SUR LES AÉRONEFS À HÉLICES (Y COMPRIS LES HÉLICOPTÈRES) DE PLUS DE TROIS TONNES MÉTRIQUES POUR LES SERVICES TERMINAUX ET EN ROUTE

| Masse – MTOW (tonnes métriques) | Tarifs de base¹⁾ en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2024 | Rajustement de tarif temporaire à compter du 1^{er} janvier 2024* |
|--|--|--|
| Plus de 3,0 à 5,0 | 50,96 \$ | 3,37 \$ |
| Plus de 5,0 à 6,2 | 101,94 \$ | 6,73 \$ |
| Plus de 6,2 à 8,6 | 404,11 \$ | 26,69 \$ |
| Plus de 8,6 à 12,3 | 938,07 \$ | 61,95 \$ |
| Plus de 12,3 à 15,0 | 1 397,99 \$ | 92,32 \$ |
| Plus de 15,0 à 18,0 | 1 679,53 \$ | 110,91 \$ |
| Plus de 18,0 à 21,4 | 2 264,46 \$ | 149,54 \$ |
| Plus de 21,4 | 2 937,97 \$ | 194,01 \$ |
| Redevance quotidienne maximale sur les hélicoptères | 101,94 \$ | 6,73 \$ |

- * Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

REDEVANCES QUOTIDIENNES SUR LES PETITS AÉRONEFS À RÉACTION DE 7,5 TONNES MÉTRIQUES OU MOINS POUR LES SERVICES TERMINAUX ET EN ROUTE

| Masse – MTOW (tonnes métriques) | Tarifs de base¹⁾ en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2024 | Rajustement de tarif temporaire à compter du 1^{er} janvier 2024* |
|--|--|--|
| 0,617 à 3,0 | 192,96 \$ | 12,74 \$ |
| Plus de 3,0 à 6,2 | 248,78 \$ | 16,43 \$ |
| Plus de 6,2 à 7,5 | 404,11 \$ | 26,69 \$ |

- * Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

REDEVANCES EN FONCTION DU MOUVEMENT SUR LES AÉRONEFS À HÉLICES (Y COMPRIS LES HÉLICOPTÈRES) DE PLUS DE TROIS TONNES MÉTRIQUES ET SUR LES AÉRONEFS À RÉACTION POUR LES SERVICES TERMINAUX ET EN ROUTE

| | Tarifs de base en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2024 | Rajustement de tarif temporaire à compter du 1^{er} janvier 2024* |
|--------------------|---|--|
| Services terminaux | 30,30 \$ | 2,29 \$ |
| Services en route | 0,03362 \$ | 0,00040 \$ |

- * Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

Redevances océaniques (par vol)

| | Tarifs de base en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2024 | Rajustement de tarif temporaire à compter du 1^{er} janvier 2024* |
|--|---|--|
| Atlantique Nord | 180,45 \$ | 3,45 \$ |
| Comm. internat. | | |
| Compte rendu de position par comm. vocales | 64,29 \$ | 5,59 \$ |
| Compte rendu de position par liaison de données | 24,19 \$ | 2,10 \$ |

* Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

- 1) Les exploitants d'aéronefs ont aussi la possibilité de choisir, comme mode de facturation, soit les redevances en fonction du mouvement pour services terminaux et en route, soit les redevances quotidiennes.

3. REDEVANCES SUR LES AÉRONEFS À HÉLICES (Y COMPRIS LES HÉLICOPTÈRES) DE TROIS TONNES MÉTRIQUES OU MOINS POUR LES SERVICES TERMINAUX ET ENROUTE

Les aéronefs à hélices immatriculés au Canada et à l'étranger, dont la masse se situe entre 0,617 (1 360 lb) et 3,0 tonnes métriques (6 614 lb), sont assujettis à des redevances annuelles et à des redevances trimestrielles respectivement, pour les services de navigation aérienne (à l'exclusion des services océaniques).

Dans le cas où un vol utilise les services océaniques, les redevances pour ces services s'appliquent aussi (voir sous-section B.6).

a) REDEVANCES ANNUELLES SUR LES AÉRONEFS À HÉLICES (Y COMPRIS LES HÉLICOPTÈRES) IMMATRICULÉS AU CANADA

| Catégories de masse* (tonnes métriques) | Tarifs de base en vigueur à compter du 1^{er} mars 2022 | Tarifs de base en vigueur à compter du 1^{er} mars 2024 | Rajustement de tarif temporaire pour cinq ans à compter du 1^{er} mars 2022** | Rajustement de tarif temporaire à compter du 1^{er} mars 2024*** |
|---|--|--|--|---|
| 0,617 à 2,0 ¹⁾ | 87,69 \$ | 82,46 \$ | 4,06 \$ | 5,45 \$ |
| Plus de 2,0 à 3,0 ²⁾ | 292,88 \$ | 275,42 \$ | 13,55 \$ | 18,19 \$ |

- 1) Les aéronefs à hélices de moins de 0,617 tonne métrique sont exonérés de cette redevance.
- 2) Cette redevance ne s'applique pas aux aéronefs privés à hélices utilisés à des fins non commerciales, c'est-à-dire exclusivement aux fins de loisirs. La redevance sur ces aéronefs à hélices, sans égard à la

masse, est la même que pour les aéronefs dans le groupe de masse de 0,617 à 2,0 tonnes métriques. Cette dernière redevance s'applique aussi aux aéronefs à hélices de plus de 2,0 tonnes métriques et allant jusqu'à 3,0 tonnes métriques affectés exclusivement à l'épandage agricole aérien. Communiquez avec un représentant du Service à la clientèle pour obtenir le formulaire de déclaration approprié.

- * Masse maximale autorisée au décollage indiquée dans le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens.
- ** Les rajustements de tarif temporaires pour cinq ans pour recouvrer les révisions supplémentaires du tarif de base à compter du 1^{er} mars 2022 sur une période de cinq ans. Ce tarif temporaire sera supprimé des factures générées après mars 2027.
- *** Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.
- Les redevances annuelles s'appliquent à la période de 12 mois, appelée période de redevances annuelles, qui débute le 1^{er} mars de chaque année et se termine le dernier jour de février de l'année suivante.
- Les redevances annuelles s'appliquent à un aéronef en service pendant la totalité ou une partie de la période de redevances annuelles, sans égard au type de permis de vol ou de certificat de navigabilité en vigueur.

NOTA : Les aéronefs immatriculés au Canada qui n'effectuent aucun vol dans l'espace aérien sous contrôle canadien au cours de la période de redevances annuelles (c'est-à-dire les aéronefs hors service toute l'année pour des raisons d'entreposage, de révision du moteur, de réparations, de modifications, etc., ou qui sont exploités exclusivement à l'extérieur du pays) sont exonérés des redevances annuelles, à la condition que l'exploitant de l'aéronef soumette un formulaire attestant du statut inactif de l'aéronef. (Communiquez à ce sujet avec un représentant du Service à la clientèle.) L'exploitant pourrait également avoir à fournir des documents d'appui à la satisfaction de NAV CANADA.

- Les redevances annuelles ne sont pas calculées au prorata s'il y a transfert du titre de propriété de l'aéronef durant la période de redevances annuelles. Un nouvel aéronef acquis d'un vendeur dont la redevance n'a pas été acquittée fait toutefois exception à cette règle.
- Les redevances sur les aéronefs nouvellement construits et acquis au cours d'une période de redevances annuelles, ainsi que sur les nouveaux aéronefs de fabrication domestique/aéronefs à assembler terminés au cours d'une période de redevances annuelles, sont calculées au prorata. (Communiquez avec un représentant du Service à la clientèle à ce sujet.)
- Si des redevances calculées au prorata s'appliquent, le montant sera établi en fonction du nombre de mois ou de parties du nombre de mois compris entre la date d'immatriculation de l'aéronef au nom du nouveau propriétaire et la fin de la période de redevances annuelles.
- Les fabricants d'aéronefs ou les vendeurs qui en achètent dans le but de les vendre ne sont pas assujettis aux redevances annuelles sur ces aéronefs.

b) REDEVANCES TRIMESTRIELLES SUR LES AÉRONEFS À HÉLICES (Y COMPRIS LES HÉLICOPTÈRES) IMMATRICULÉS À L'ÉTRANGER

Les aéronefs à hélices immatriculés à l'étranger sont assujettis à des redevances trimestrielles équivalant à 25 pour cent des redevances annuelles sur les aéronefs à hélices immatriculés au Canada.

- Les redevances sur les aéronefs immatriculés à l'étranger sont facturées suivant la première arrivée enregistrée à un aérodrome canadien ou à l'entrée dans l'espace aérien canadien, à l'exclusion des vols entre deux points aux États-Unis, au cours de chaque trimestre de la période de redevances annuelles (du 1^{er} mars au 31 mai, du 1^{er} juin au 31 août, du 1^{er} septembre au 30 novembre, du 1^{er} décembre au 28 (ou au 29) février). Si le numéro d'immatriculation de l'aéronef n'est pas fourni, la redevance trimestrielle s'appliquera à chaque vol dans une telle situation.
- La masse utilisée pour un aéronef est la masse maximale autorisée au décollage du type d'aéronef en question selon le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens.

c) REDEVANCES QUOTIDIENNES SUR LES AÉRONEFS À HÉLICES (Y COMPRIS LES HÉLICOPTÈRES) DE TROIS TONNES MÉTRIQUES OU MOINS AUX AÉROPORTS INTERNATIONAUX DÉSIGNÉS

Une redevance quotidienne s'applique aux aéronefs à hélices (y compris aux hélicoptères) de trois tonnes métriques ou moins (MTOW) qui décollent des aéroports internationaux de Vancouver (y compris l'hydroaérodrome), de Calgary, d'Edmonton, de Winnipeg, de Toronto (L. B. Pearson), d'Ottawa (Macdonald-Cartier) et de Montréal (Trudeau). Cette redevance quotidienne s'applique donc aux aéronefs pour chaque journée où ils décollent d'un ou de plusieurs de ces aéroports, une journée étant définie comme une période de vingt-quatre heures commençant à 0800 UT.

Une limite maximale annuelle par aéronef a été établie pour cette redevance quotidienne, et l'année de référence s'échelonne du 1^{er} mars au 28 (ou au 29) février de l'année suivante. La limite fixée s'applique tant aux aéronefs immatriculés au Canada qu'à ceux immatriculés à l'étranger.

La redevance quotidienne et sa limite maximale annuelle s'établissent comme suit :

REDEVANCE QUOTIDIENNE SUR LES AÉRONEFS À HÉLICES DE TROIS TONNES MÉTRIQUES OU MOINS*

| Tarifs de base en vigueur à compter du 1 ^{er} mars 2022 | Tarifs de base en vigueur à compter du 1 ^{er} mars 2024 | Rajustement de tarif temporaire pour cinq ans à compter du 1 ^{er} mars 2022** | Rajustement de tarif temporaire à compter du 1 ^{er} mars 2024*** |
|--|--|---|---|
| 12,91 \$ | 12,14 \$ | 0,60 \$ | 0,80 \$ |

Maximum par année: 120 redevances par année par aéronef

* Cette redevance s'applique aux aéroports internationaux de Vancouver (y compris l'hydroaérodrome), de Calgary, d'Edmonton, de Winnipeg, de Toronto (L. B. Pearson), d'Ottawa (Macdonald-Cartier) et de

Montréal (Trudeau). Elle s'applique également aux aéronefs à hélices (y compris aux hélicoptères) de plus de trois tonnes métriques dont les exploitants ont indiqué à NAV CANADA qu'ils sont réservés à des fins de loisirs. Communiquez avec un représentant du Service à la clientèle pour obtenir le formulaire de déclaration approprié.

- ** Les rajustements de tarif temporaires pour cinq ans pour recouvrir les révisions supplémentaires du tarif de base à compter du 1^{er} mars 2022 sur une période de cinq ans. Ce tarif temporaire sera supprimé des factures générées après mars 2027.
- *** Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrir le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

Pour faire en sorte que la redevance quotidienne n'est appliquée qu'une seule fois par aéronef par journée de facturation, la marque d'immatriculation de l'aéronef est requise pour chaque vol. Si la marque d'immatriculation de l'aéronef n'est pas indiquée dans le plan de vol, par exemple, lorsque des plans de vol cadres ou homologués sont utilisés, ou dans d'autres circonstances comme lorsqu'un plan de vol n'est pas déposé, la marque d'immatriculation de l'aéronef doit être fournie en temps opportun et de façon satisfaisante à NAV CANADA. Cependant, la redevance quotidienne s'appliquera à tout vol décollant de l'un des sept aéroports susmentionnés pour lequel cette information n'est pas fournie. En outre, sans la marque d'immatriculation de l'aéronef, il ne sera pas possible d'appliquer la limite maximale annuelle à celui-ci puisqu'il ne pourra pas être identifié. Pour de plus amples renseignements à ce sujet, veuillez communiquer avec un représentant du Service à la clientèle.

Cette redevance quotidienne s'ajoute aux redevances annuelle et trimestrielle déjà en place. Les redevances annuelle et trimestrielle ne comptent pas dans le calcul du montant maximal alloué annuellement pour la présente redevance quotidienne.

Les exemptions de redevances indiquées à la section C du présent guide s'appliquent à la redevance quotidienne, à l'exception des exemptions pour les ultra-légers, les planeurs, les ballons ainsi que les aéronefs de moins de 617 kg.

Des exemptions s'appliquent également dans les cas suivants :

- un départ suivant un atterrissage d'urgence à un aéroport autre que la destination prévue;
- un départ suivant un atterrissage à un aéroport de dégagement utilisé en raison de conditions météorologiques défavorables (dans les cas où le pilote d'un vol IFR ou VFR signale un déroutement pour cette raison);
- des vols destinés à la formation liée aux opérations de recherche et de sauvetage sous la direction du ministère de la Défense nationale.

Les exemptions ne peuvent être obtenues qu'en communiquant auprès d'un représentant du Service à la clientèle. Pour de plus amples renseignements, consulter la section G.

4. REDEVANCES QUOTIDIENNES SUR LES AÉRONEFS À HÉLICES (Y COMPRIS LES HÉLICOPTÈRES) DE PLUS DE TROIS TONNES MÉTRIQUES ET SUR LES PETITS AÉRONEFS À RÉACTION POUR LES SERVICES TERMINAUX ET EN ROUTE

REDEVANCES QUOTIDIENNES SUR LES AÉRONEFS À HÉLICES (Y COMPRIS LES HÉLICOPTÈRES)

Les aéronefs à hélices, y compris les hélicoptères, de plus de trois tonnes métriques (6 614 livres) sont assujettis à des redevances quotidiennes pour les services de navigation aérienne terminaux et en route ou, à la discrétion de l'exploitant, à des redevances en fonction du mouvement pour services terminaux et en route, telles qu'elles sont décrites à la sous-section B.5.

| Massé – MTOW* (tonnes métriques) | Tarifs de base¹⁾ en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2024 | Rajustement de tarif temporaire à compter du 1^{er} janvier 2024** |
|--|--|---|
| Plus de 3,0 à 5,0 | 50,96 \$ | 3,37 \$ |
| Plus de 5,0 à 6,2 | 101,94 \$ | 6,73 \$ |
| Plus de 6,2 à 8,6 | 404,11 \$ | 26,69 \$ |
| Plus de 8,6 à 12,3 | 938,07 \$ | 61,95 \$ |
| Plus de 12,3 à 15,0 | 1 397,99 \$ | 92,32 \$ |
| Plus de 15,0 à 18,0 | 1 679,53 \$ | 110,91 \$ |
| Plus de 18,0 à 21,4 | 2 264,46 \$ | 149,54 \$ |
| Plus de 21,4 | 2 937,97 \$ | 194,01 \$ |
| Redevance quotidienne maximale sur les hélicoptères | 101,94 \$ | 6,73 \$ |

- 1) Ces redevances ne s'appliquent pas aux aéronefs privés à hélices (y compris aux hélicoptères) utilisés à des fins non commerciales (c'est-à-dire exclusivement à des fins de loisirs). La redevance sur ces aéronefs à hélices, sans égard à la masse, est la même que pour les aéronefs à hélices (y compris les hélicoptères) dans le groupe de masse de 0,617 à 2,0 tonnes métriques.

* masse maximale autorisée au décollage

** Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

REDEVANCES QUOTIDIENNES SUR LES PETITS AÉRONEFS À RÉACTION

Les aéronefs à réaction de 0,617 à 7,5 tonnes métriques sont assujettis à des redevances quotidiennes pour les services de navigation aérienne terminaux et en route, tel qu'énoncé ci-dessous, ou, à la discrétion de l'exploitant, à des redevances en fonction du mouvement pour les services terminaux et en route, telles qu'elles sont décrites à la sous-section B.5. Pour ce qui est des aéronefs à réaction de moins de 0,617 tonne métrique, la même redevance quotidienne décrite à la sous-section B.3.c pour les aéronefs à hélices s'applique aux aéroports internationaux donnés.

| Masse – MTOW* (tonnes métriques) | Tarifs de base¹⁾ en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2024 | Rajustement de tarif temporaire à compter du 1^{er} janvier 2024** |
|--|--|---|
| 0,617 à 3,0 | 192,96 \$ | 12,74 \$ |
| Plus de 3,0 à 6,2 | 248,78 \$ | 16,43 \$ |
| Plus de 6,2 à 7,5 | 404,11 \$ | 26,69 \$ |

* Masse maximale autorisée au décollage

** Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrir le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

Aux fins du calcul des redevances quotidiennes, une journée est définie comme étant chaque période de 24 heures commençant à 8 heures, UT.

Une redevance quotidienne s'applique à un aéronef pour chaque jour où il effectue un ou plusieurs décollages comme suit :

- (a) à partir d'un ou de plusieurs aérodromes dotés d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel de NAV CANADA ou par une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale, dans le cas de vols entre deux aérodromes canadiens;
- (b) à partir d'un ou de plusieurs aérodromes canadiens, dans le cas de vols internationaux.

Une seule redevance quotidienne est facturée, peu importe le nombre de vols effectués par un même aéronef au cours d'une même journée.

Pour que la redevance quotidienne puisse être appliquée à un vol donné, l'exploitant d'aéronef pour le vol en question doit inclure la marque d'immatriculation d'aéronef dans le plan de vol, à l'exception des plans de vol cadres ou homologués, ou dans d'autres circonstances, par exemple lorsqu'un plan de vol n'est pas déposé, auxquels cas la marque d'immatriculation d'aéronef doit être fournie en temps opportun et de façon satisfaisante à NAV CANADA, à défaut de quoi les redevances en fonction du mouvement (services terminaux et en route) seront appliquées. Pour de plus amples renseignements à ce sujet, veuillez communiquer avec un représentant du Service à la clientèle.

Un aéronef à hélices (y compris les hélicoptères) de plus de trois tonnes métriques ou un petit aéronef à réaction qui survole le Canada sans y faire d'atterrissement ni de décollage est assujetti à la redevance en route décrite à la sous-section B.5.a.

Une redevance minimale s'applique à tout aéronef à hélices (y compris les hélicoptères) de plus de trois tonnes métriques et à tout aéronef à réaction exploité dans l'espace aérien canadien. Cette redevance est décrite à la sous-section B.5.c.

Dans le cas où un vol utilise les services océaniques, les redevances pour ces services s'appliquent aussi (voir sous-section B.6).

5. REDEVANCES EN FONCTION DU MOUVEMENT SUR LES AÉRONEFS À HÉLICES DE PLUS DE TROIS TONNES MÉTRIQUES ET SUR LES AÉRONEFS À RÉACTION POUR LES SERVICES TERMINAUX ET ENROUTE

a) REDEVANCE EN ROUTE

La redevance en route s'applique aux services de navigation aérienne, autres que terminaux ou océaniques, fournis aux aéronefs ou mis à leur disposition dans l'espace aérien sous contrôle canadien, à l'exclusion de la région d'information de vol/région de contrôle (FIR/CTA) océanique de Gander.

Cette redevance s'applique à la fois aux survols et aux vols avec atterrissage ou décollage au Canada. En ce qui concerne les vols avec atterrissage ou décollage au Canada, la redevance en route s'applique :

- (a) aux vols entre deux aérodromes canadiens, où au moins l'un des deux se trouve au 60° de latitude Nord ou au-dessous, et au moins un des deux est un aérodrome où NAV CANADA applique la redevance des services terminaux;
- (b) aux vols entre deux aéroports canadiens situés au nord de 60° de latitude Nord et au moins un des deux est un aéroport où NAV CANADA applique la redevance des services terminaux;
- (c) aux vols internationaux.

Aux fins de l'application des redevances, un aéroport signifie un aérodrome certifié ou un aérodrome non certifié où les services de navigation aérienne sont assurés par NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale.

La redevance tient compte de la distance parcourue et, dans une mesure moindre que proportionnelle, de la masse de l'aéronef. Elle est établie par vol et équivaut au produit du taux unitaire (**T**), du coefficient de masse (**M**) et de la distance (**D**). La méthode de calcul de la redevance est décrite ci-après :

$$\text{redevance} = \mathbf{T} \times \mathbf{M} \times \mathbf{D}$$

- Le **taux unitaire (T)** comprend un tarif de base de 0,03362 \$, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2024 plus le rajustement de tarif temporaire de 0,00040 \$ pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs à compter du 1^{er} janvier 2024.
- Le **coefficient de masse (M)** correspond à la racine carrée de la masse maximale autorisée au décollage de l'aéronef, comme indiqué dans la section D.
- La **distance (D)** en kilomètres, en ce qui concerne les survols et les vols internationaux avec atterrissage ou décollage au Canada, correspond à la distance orthodromique dans l'espace aérien sous contrôle canadien, à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander. L'espace aérien sous contrôle canadien comprend l'espace aérien canadien ainsi que tout espace aérien délégué au Canada en vue de la prestation de services de navigation aérienne, à l'exclusion de l'espace aérien canadien délégué à un autre fournisseur de SNA pour les mêmes fins. Les frontières de l'espace aérien sous contrôle canadien sont précisées dans les cartes aéronautiques publiées par NAV CANADA et apparaissent également dans le *Canadian Aeronautical Charts Supplement*, disponible auprès de NAV CANADA. L'annexe E contient une représentation de la zone de redevance en route.

En ce qui concerne les vols effectués entre des endroits situés au Canada, la distance correspond à la distance orthodromique entre les aéroports de départ et d'arrivée, peu importe que l'aéronef pénètre dans l'espace aérien sous contrôle canadien ou en sorte pendant la durée du vol.

Nota : La distance orthodromique correspond à la plus *courte* distance entre deux endroits sur la surface du globe terrestre. Consultez l'Annexe A pour une définition détaillée.

Rajustement de la distance

- Pour les vols entre des endroits situés au Canada, la distance en route est rajustée de la manière indiquée ci-après. Ce rajustement tient compte des aéroports de départ et d'arrivée (c.-à-d. chaque extrémité du vol).
 - Aux aéroports figurant dans l'annexe B :
 - si les services de contrôle particulier d'arrivée ou de départ sont fournis, la réduction est de 65 km;
- ou
- si aucun service de contrôle particulier d'arrivée ou de départ n'est fourni, la réduction est de 35 km.
 - Aux autres aéroports, il n'y a aucune réduction.
- La méthode susmentionnée s'applique aux vols internationaux avec atterrissage ou décollage au Canada. Le rajustement de la distance ne s'applique toutefois qu'à l'aéroport canadien.

La redevance en route ne s'applique pas aux vols entre deux endroits situés dans le territoire des États-Unis à l'exception des vols suivants :

- les vols d'aéronefs de plus de 200 tonnes métriques avec atterrissage ou décollage en Alaska et traversant l'espace aérien sous contrôle canadien;
- les vols d'aéronefs à turboréacteurs de masse maximale au décollage (MTOW) de 20 tonnes métriques et plus assurant un service commercial entre deux endroits aux États-Unis, qui circulent dans l'espace aérien intérieur sous contrôle canadien à l'est du 95° de longitude ouest et à l'ouest du 68° de longitude ouest et qui entrent dans l'espace aérien sous contrôle canadien et en sortent au sud du 49° de latitude nord.

Advenant que les États-Unis en viennent à percevoir une redevance en route sur les vols entre deux endroits au Canada transitant dans l'espace aérien sous contrôle des États-Unis, NAV CANADA étendrait l'application de la redevance en route à tous les vols entre deux endroits aux États-Unis qui circulent dans l'espace aérien sous contrôle canadien à l'issue d'une annonce conforme à la *Loi sur les SNA*.

b) REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX

La redevance des services terminaux s'applique à des services terminaux de navigation aérienne fournis à un aéronef ou mis à sa disposition, à un aérodrome ou dans les environs. Ces services comprennent les services particuliers de contrôle d'arrivée ou de départ fournis par les centres de contrôle régional et l'unité de contrôle terminal, ou les services d'aérodrome, notamment, les services consultatifs d'aéroport assurés à partir d'une station d'information de vol et les services de contrôle de la circulation aérienne assurés à partir d'une tour de contrôle. La redevance des services terminaux est perçue sur les vols en partance d'aéroports dotés d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel de NAV CANADA ou par une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale. Les aérodromes assujettis à cette redevance figurent dans l'annexe B.

Dans le calcul de la redevance, la masse de l'aéronef est prise en compte dans une mesure moindre que proportionnelle. La redevance est appliquée uniquement aux départs de chaque vol et équivaut au produit du taux unitaire (**T**) et du coefficient de masse (**M**). Le calcul de la redevance est décrit ci-dessous :

$$\text{redevance} = T \times M$$

- **Le taux unitaire (T) comprend un tarif de base de 30,30 \$, qui entrera en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2024 plus le rajustement de tarif temporaire de 2,29 \$ pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs à compter du 1^{er} janvier 2024.**
- **Le coefficient de masse (M)** est obtenu en portant à la puissance 0,8 la masse maximale de l'aéronef autorisée au décollage, comme indiqué dans la section D.

c) REDEVANCE MINIMALE

Les aéronefs à hélices (y compris les hélicoptères) de plus de trois tonnes métriques immatriculés au Canada et les aéronefs à réaction exploités dans l'espace aérien sous contrôle canadien sont assujettis à une redevance annuelle minimale de base de 292,88 \$ depuis le 1^{er} mars 2022 plus le rajustement de tarif temporaire annuel de 13,55 \$ pour cinq ans . À compter du 1^{er} mars 2024, cette redevance passera à 275,42 \$ par année, plus le rajustement de tarif temporaire de 18,19 \$ pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs à compter du 1^{er} mars 2024. Quant aux aéronefs immatriculés à l'étranger, la redevance minimale correspondante est une redevance trimestrielle égale à 25 pour cent de ces montants.

Une redevance annuelle minimale de 87,69 \$, en vigueur depuis le 1^{er} mars 2022, s'applique aux aéronefs à hélices de plus de trois tonnes métriques affectés exclusivement à l'épandage agricole aérien, plus un rajustement de tarif temporaire annuel de 4,06 \$ pour cinq ans à compter du 1^{er} mars 2022. À compter du 1^{er} mars 2024, cette redevance passera à 82,46 \$ par année, plus un rajustement de tarif temporaire annuel de 4,06 \$ pour cinq ans à compter du 1^{er} mars 2022, plus le rajustement de tarif temporaire de 5,45 \$ pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs à compter du 1^{er} mars 2024. Communiquez avec un représentant du Service à la clientèle pour obtenir le formulaire de déclaration approprié.

- La redevance minimale ne s'applique pas à un aéronef privé à hélices de plus de trois tonnes métriques utilisé exclusivement à des fins non commerciales, c'est-à-dire à des fins de loisirs. Cet aéronef est assujetti à la redevance annuelle ou à la redevance trimestrielle décrites respectivement aux sous-sections B.3.a et B.3.b.
- La redevance minimale s'applique à la période de 12 mois qui débute le 1^{er} mars de chaque année et se termine le dernier jour de février de l'année suivante. Elle est calculée en soustrayant du montant de la redevance, tel que spécifié ci-dessus pour chaque aéronef, tout montant facturé pour la redevance de services terminaux, la redevance de services en route ou la redevance quotidienne (conformément aux sous-sections B.4, B.5 a. et B.5.b.) pour la période. Si la différence est supérieure à zéro, le montant de la différence est facturé à titre de redevance minimale.
- En règle générale, la redevance minimale est facturée plusieurs mois après la fin de la période de redevances puisque toutes les factures pour la redevance de services terminaux, la redevance de services en route et la redevance quotidienne, ainsi que tout ajustement de facturation subséquent, doivent avoir été traités avant que la redevance minimale ne puisse être calculée correctement.
- La redevance minimale s'applique à un aéronef en service pendant la totalité ou une partie de la période de redevance, sans égard au type de permis de vol ou de certificat de navigabilité en vigueur.

NOTA : Les aéronefs immatriculés au Canada qui n'effectuent aucun vol dans l'espace aérien sous contrôle canadien au cours de la période de redevance (c'est-à-dire les aéronefs hors service toute l'année pour des raisons d'entreposage, de révision du moteur, de réparations, de modifications, etc., ou qui sont exploités exclusivement à l'extérieur du pays) sont exonérés

de la redevance minimale, à la condition que l'exploitant de l'aéronef soumette un formulaire attestant du statut inactif de l'aéronef. (Communiquez à ce sujet avec un représentant du Service à la clientèle.) L'exploitant pourrait également avoir à fournir des documents d'appui à la satisfaction de NAV CANADA.

- La redevance minimale n'est pas calculée au prorata s'il y a transfert du titre de propriété de l'aéronef durant la période de redevance. Un nouvel aéronef acquis d'un vendeur dont la redevance n'a pas été acquittée ou d'un fabricant fait toutefois exception à cette règle.
- La redevance minimale sur les aéronefs nouvellement construits et acquis au cours d'une période de redevance, est calculée au prorata. (Communiquez avec un représentant du Service à la clientèle à ce sujet.)
- Si des redevances calculées au prorata s'appliquent, le montant sera établi en fonction du nombre de mois ou de parties du nombre de mois compris entre la date d'immatriculation de l'aéronef au nom du nouveau propriétaire et la fin de la période de redevance.
- Les fabricants d'aéronefs ou les vendeurs qui en achètent dans le but de les vendre ne sont pas assujettis à la redevance minimale sur ces aéronefs.

Dans le cas où un vol utilise les services océaniques, les redevances pour ces services s'appliquent aussi (voir la sous-section B.6).

6. REDEVANCES OCÉANIQUES

Il existe deux redevances océaniques : la redevance des installations et services en route de l'Atlantique Nord (NAT) et la redevance des services de communications internationales (Comm. internat.).

La redevance NAT vise les services de navigation aérienne fournis à un aéronef ou mis à sa disposition au cours d'un vol dans la région d'information de vol/région de contrôle (FIR/CTA) océanique de Gander.

La redevance des services de communications internationales est liée aux fréquences radio air-sol et à certaines autres liaisons de communication, fournies ou mises à la disposition d'un aéronef au cours d'un vol international autre qu'un vol entre le Canada et le territoire continental des États-Unis, pour lui permettre d'obtenir des services de communication.

Les redevances océaniques sont calculées selon un taux fixe par vol.

| | Tarifs de base en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2024 | Rajustement de tarif temporaire à compter du 1^{er} janvier 2024* |
|--|---|--|
| Atlantique Nord | 180,45 \$ | 3,45 \$ |
| Comm. internat. | | |
| Compte rendu de position par comm. vocales | 64,29 \$ | 5,59 \$ |
| Compte rendu de position par liaison de données | 24,19 \$ | 2,10 \$ |

* Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

7. REDEVANCES DE SERVICES SUPPLÉMENTAIRES

a) REDEVANCE POUR DES SERVICES FOURNIS EN DEHORS DES HEURES D'EXPLOITATION NORMALES

Des coûts supplémentaires en sus des redevances de services de navigation aérienne applicables sont facturés aux usagers qui demandent des services en dehors des heures normales d'exploitation.

b) REDEVANCE POUR DES SERVICES DÉPASSANT LE NIVEAU PRÉVU DANS LA POLITIQUE DE SERVICE

Le coût des services dépassant le niveau de service prévu dans la politique est indiqué séparément et recouvré selon la méthode de recouvrement des coûts des services de navigation aérienne en vigueur.

Ces coûts sont recouvrés suivant l'emplacement, en ce qui a trait aux services terminaux, et de façon uniforme, en ce qui a trait aux redevances en route et océaniques.

c) REDEVANCE APPLICABLE AUX SPECTACLES AÉRIENS

Tous les coûts supplémentaires sont recouvrés. Toutefois, une exemption est accordée pour les redevances de services de navigation aérienne applicables aux vols faisant partie de ces événements.

C. EXEMPTIONS ET RÉDUCTIONS

La section G contient de l'information importante sur la politique concernant les demandes de crédit, d'exemptions et de réductions. **Veuillez prendre note qu'une telle demande doit être soumise dans les 90 jours suivant la date de facturation.**

1. EXEMPTION DE REDEVANCES

Des exemptions de redevances de services de navigation aérienne sont prévues à l'égard de certaines catégories de vols. Vous trouverez la liste ci-dessous. Il existe des exemptions

additionnelles qui s'appliquent seulement aux fins de la redevance quotidienne décrite à la sous-section B.3.c.

- planeurs, ultra-légers et ballons, sauf dans le cas de la redevance quotidienne décrite à la sous-section B.3.c.;
- tout aéronef de moins de 617 kg (1 360 livres), sauf dans le cas de la redevance quotidienne décrite à la sous-section B.3.c.;
- aéronefs ou vols affectés exclusivement à la recherche et au sauvetage effectués sous la direction d'autorités policières ou du ministère de la Défense nationale;
- aéronefs ou vols affectés exclusivement à la lutte contre les incendies et à la formation connexe (y compris le transport des sapeurs et (ou) de l'équipement et des fournitures de lutte contre les incendies);
- aéronefs ou vols affectés exclusivement au service d'ambulance aérienne payé par le gouvernement;
- vols d'essai effectués exclusivement aux fins suivantes (les vols effectués à toute autre fin, par exemple, les vols en provenance d'une installation de maintenance, ne sont pas admissibles) :
 - soumettre des aéronefs à des essais après des révisions, des modifications, des réparations ou des inspections pour lesquelles un certificat de conformité doit être délivré;
 - permettre d'établir la conformité des aéronefs en vue de l'émission ou du renouvellement d'un certificat de navigabilité;
- vols interrompus (n'ayant pu atteindre leur destination avec retour au point de départ) en raison de conditions météorologiques;
- vols faisant partie de spectacles aériens (y compris les vols à destination et en partance des spectacles aériens);
- vols effectués par un organisme de bienfaisance enregistré aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) ou d'une loi étrangère équivalente;
- aéronefs d'État d'un pays étranger*, sauf si l'imposition d'une redevance a été autorisée par un décret en conseil;
- aéronefs ou vols exploités sous l'autorité du ministre canadien de la Défense nationale.

La procédure à suivre pour obtenir ces exemptions est expliquée dans la section G.

* Afin d'être admissible à une exemption d'aéronef de pays étranger, l'État doit être le propriétaire exploitant de l'aéronef et le vol ne doit pas servir à des fins commerciales. Les aéronefs qui sont la propriété et qui sont exploités par des lignes aériennes appartenant à l'État ne sont pas admissibles à cette exemption.

2. RÉDUCTIONS DES REDEVANCES

a) REDEVANCES OCÉANIQUES

Si un aéronef effectue un atterrissage ou un décollage à un aéroport canadien situé au nord du 60^e parallèle de latitude nord, puis un atterrissage ou un décollage à un aéroport situé au Groenland, la redevance océanique sera réduite de 60 %. Vous devez communiquer avec un représentant du Service à la clientèle pour obtenir cette réduction de redevance.

b) REDEVANCES DES SERVICES TERMINAUX POUR LES VOLS DE FORMATION

En ce qui concerne les opérations aériennes effectuées exclusivement dans le but de former ou d'évaluer une ou plusieurs personnes (comme le personnel navigant technique) afin d'obtenir ou de renouveler une licence, ou de passer à un niveau supérieur, y compris les vérifications de compétence d'un pilote, la redevance s'applique uniquement au premier départ effectué à chaque aéroport inclus dans cette opération aérienne. Toutefois, les vols de formation en transit entre un aéroport principal et un plus petit aéroport parce qu'ils ne sont pas autorisés à l'aéroport principal sont exonérés de la redevance des services terminaux à l'aéroport principal.

Pour les besoins des vols de formation, une opération aérienne effectuée par un aéronef à un aéroport se limite aux activités de vol exécutées par cet aéronef entre le moment où celui-ci commence à circuler sur l'aire de manœuvre et celui où il retourne à l'aire de trafic.

Pour être admissibles à la réduction de la redevance des services terminaux, les vols de formation doivent être effectués aux seules fins de formation décrites précédemment. Par exemple, pour être admissible, un vol ne peut pas aussi servir au positionnement ou au convoyage de l'aéronef.

La procédure à suivre pour obtenir ces réductions est expliquée dans la section G.

D. CALCUL DE LA MASSE D'UN AÉRONEF

1. OPTIONS DE CALCUL DE LA MASSE

La masse de l'aéronef utilisée pour le calcul des redevances est déterminée des deux façons suivantes, au choix de l'exploitant :

OPTION 1 : MASSE MOYENNE PAR TYPE D'AÉRONEF DE LA FLOTTE DE L'EXPLOITANT

La moyenne de la masse maximale autorisée au décollage est établie d'après la masse maximale autorisée au décollage de tous les aéronefs du même type, selon les relevés à jour d'information sur la flotte fournis par l'exploitant. Ces moyennes sont utilisées dans le calcul, suivant le type d'aéronef, des redevances applicables aux vols effectués par le client. La masse indiquée dans le relevé d'information sur la flotte est exprimée en tonnes métriques arrondies à la première décimale.

NOTA : Aux fins de l'application de la redevance quotidienne, la catégorie de masse dans laquelle se situe un aéronef est déterminée d'après la masse maximale autorisée au décollage de chaque aéronef en particulier, même dans les cas où l'exploitant a choisi d'être facturé en fonction de la masse moyenne.

OPTION 2 : MASSE SPÉCIFIQUE DE CHAQUE AÉRONEF

La masse d'un aéronef est définie comme étant la masse maximale autorisée au décollage de l'aéronef utilisé, masse indiquée dans le relevé à jour d'information sur la flotte et exprimée en tonnes métriques arrondies à la première décimale.

S'il arrive que les aéronefs utilisés ne font pas partie des relevés à jour d'information sur la flotte fournis à NAV CANADA ou que le bon numéro d'immatriculation de l'aéronef n'est pas indiqué dans le plan de vol, NAV CANADA calcule la redevance applicable au vol en fonction de la masse maximale autorisée au décollage la plus élevée publiée pour un aéronef du même type du transporteur concerné. Si le transporteur n'a pas d'autres aéronefs du même type dans son relevé d'information sur la flotte, la redevance applicable au vol est calculée en fonction de la masse maximale autorisée au décollage la plus élevée publiée pour un aéronef du même type.

NOTA : Si l'option 2 est retenue, certaines règles doivent être suivies afin que NAV CANADA obtienne les renseignements lui permettant de déterminer la masse de l'aéronef utilisé. Aucun avis de crédit ne sera émis pour les vols dont la facture est établie suivant la masse la plus élevée si la procédure suivante n'est pas observée :

- inclure le numéro d'immatriculation exact de l'aéronef dans tout plan de vol;
- déposer un plan de vol OACI exhaustif auprès d'un FIC ou d'un ACC canadien pour que NAV CANADA dispose du numéro d'immatriculation de l'aéronef.

NOTA : Lorsque l'exploitant ne peut fournir le numéro d'immatriculation de l'aéronef (par exemple, sur les plans de vols répétitifs et, en ce qui concerne les transporteurs aériens des États-Unis, sur les plans de vol NAS), il doit communiquer avec un représentant du Service à la clientèle.

En ce qui concerne les aéronefs à hélices et les aéronefs à réaction de 7,5 tonnes métriques ou moins, NAV CANADA doit disposer du bon numéro d'immatriculation afin de facturer correctement la redevance quotidienne. Si ce numéro n'est pas indiqué dans le plan de vol pour ces types d'aéronefs, leur facturation sera établie comme suit :

- Les redevances sur les vols effectués par les aéronefs à hélices de plus de 3,0 tonnes métriques et les aéronefs à réaction de 7,5 tonnes métriques ou moins seront facturées en fonction du mouvement pour les services terminaux et en route;
- La redevance quotidienne s'appliquera pour chaque départ effectué par un aéronef à hélices de 3,0 tonnes métriques ou moins à partir d'un ou de plusieurs des aéroports internationaux indiqués dans la sous-section B.3.c.

2. COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS

Les clients (sauf ceux n'exploitant que des aéronefs de trois tonnes métriques ou moins) doivent présenter un relevé à jour d'information sur la flotte à NAV CANADA faisant état de tout changement apporté à celle-ci, y compris l'acquisition d'un aéronef, l'aliénation ou la mise hors service d'un aéronef, la réaffectation du numéro d'immatriculation d'un aéronef à un autre aéronef et la modification de la masse maximale au décollage d'un aéronef par l'entremise de l'autorité

de l'aviation civile de leur pays. Les clients peuvent fournir un relevé d'information sur la flotte mis à jour en communiquant avec le Centre de contact avec la clientèle (consulter la section G) ou en remplissant le formulaire d'entrée de données sur la flotte disponible sur le site Web de NAV CANADA à l'adresse www.navcanada.ca.

Le relevé d'information sur la flotte est nécessaire pour déterminer la masse de l'aéronef dans le calcul de la redevance facturée sur chaque vol. À défaut d'obtenir un tel relevé, NAV CANADA calcule la redevance applicable au vol en fonction de la masse maximale autorisée au décollage la plus élevée publiée pour un aéronef du même type.

Les transporteurs doivent s'assurer que les données relatives à leurs flottes qu'ils fournissent à NAV CANADA sont à jour. Pour être considérés « à jour », les transporteurs doivent répondre à toute demande de NAV CANADA de mise à jour ou de confirmation des informations sur la flotte ou fournir des renseignements à l'appui dans les délais indiqués.

NAV CANADA demandera périodiquement aux clients de fournir un relevé à jour de la flotte afin de s'assurer que les renseignements au dossier sont exacts et à jour. L'exploitant pourrait également avoir à fournir des documents d'appui à la satisfaction de NAV CANADA. Si la réponse satisfaisante n'est pas reçue à l'intérieur du délai imparti, NAV CANADA peut supprimer les renseignements relatifs à la flotte sous prétexte qu'ils ne sont plus considérés exacts et à jour. Dans un tel cas, les frais sont facturés en fonction de la masse maximale autorisée au décollage la plus élevée publiée pour un aéronef du même type jusqu'à ce que NAV CANADA reçoive la documentation requise. Dans un tel cas, aucun avis de crédit ne sera émis pour les vols dont la facture est établie suivant la masse la plus élevée.

Les renseignements relatifs à la flotte fournis à NAV CANADA ne doivent inclure que les aéronefs qui circulent ou qui circuleront dans l'espace aérien sous contrôle canadien.

E. RENSEIGNEMENTS SUR LA FACTURATION

1. REDEVANCES ANNUELLES ET TRIMESTRIELLES

Les redevances annuelles sont normalement facturées chaque année au mois de mars. Les redevances sur les aéronefs acquis au cours de la période de facturation annuelle sont facturées dans le mois qui suit celui où il a été acquis.

Les redevances trimestrielles sont normalement facturées dans le mois qui suit celui du premier vol de l'aéronef dans l'espace aérien sous contrôle canadien durant un trimestre de redevances donné.

2. REDEVANCES QUOTIDIENNES ET REDEVANCES EN FONCTION DU MOUVEMENT

Les redevances des services terminaux, en route et océaniques et les redevances quotidiennes sont normalement facturées chaque mois pour les vols qui ont eu lieu le mois précédent. Toutefois, NAV CANADA peut facturer un client plus souvent que mensuellement si la Société, agissant raisonnablement et de bonne foi, est d'avis que les redevances ne seront pas payées lorsqu'elles viendront à échéance.

3. FACTURE

Chaque facture de redevance quotidienne ou en fonction du mouvement est accompagnée d'un rapport détaillé et est envoyée par la poste ou par courriel.

Si les données de vol requises pour la facturation sont retardées, ou si des problèmes de système ne permettent pas la facturation normale, des factures provisoires peuvent être envoyées aux exploitants d'aéronefs commerciaux en fonction de leur facturation totale pour la période la plus récente de données de vol complètes. Les rajustements appropriés seront effectués en cas de paiement excessif ou insuffisant quand la facture finale de la période est envoyée.

4. ÉTAT DE COMPTE

Un état de compte est envoyé périodiquement par la poste ou par courriel. Il indique toutes les transactions portées au compte du client (par exemple, factures envoyées, paiements effectués, avis de crédit ou de débit établis, charges financières et frais d'administration appliqués).

5. COURRIER ÉLECTRONIQUE ET AUTRES COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES

Lorsque vous nous envoyez un courrier électronique, que vous nous demandez de vous répondre par courrier électronique, ou si vous publiez votre adresse électronique de manière visible, il se peut que nous connaissons votre adresse électronique. NAV CANADA peut vous envoyer des messages de service à la clientèle par voie électronique. Les messages de service à la clientèle comprennent, par exemple, des messages accompagnés de factures et de relevés électroniques, des avis de recouvrement et d'autres avis.

En plus de votre courriel ou de vos renseignements personnels utilisés pour les messages du service à la clientèle, NAV CANADA peut également utiliser ces renseignements pour communiquer avec vous en cas d'incident présumé lié à la sécurité. Les exemples d'un événement de sécurité comprennent les vols en retard nécessitant une enquête, les incidents ou les événements impliquant l'aéronef d'un client et les efforts de recherche et de sauvetage.

Si vous recevez un courriel qui semble provenir de NAV CANADA et que vous l'estimez frauduleux ou suspect, n'y répondez pas et n'ouvrez ou ne cliquez sur aucun lien ou pièce jointe contenu dans le courriel. Veuillez-nous en informer à l'adresse service@navcanada.ca et supprimer le courriel immédiatement après nous en avoir informé.

F. MODALITÉS ET CONDITIONS DE CRÉDIT

1. PAIEMENT

Les montants sont facturés en dollars canadiens. Les paiements devraient également être effectués en dollars canadiens. Si ces derniers sont effectués dans une autre devise, les montants seront convertis en fonction du taux d'achat de dollars canadiens en vigueur le jour où le paiement est déposé par NAV CANADA.

Les paiements peuvent être effectués par chèque, mandat-poste, virement télégraphique, virement électronique (à partir de comptes bancaires canadiens seulement) ou carte de crédit (VISA, MasterCard or American Express. Des frais administratifs peuvent s'appliquer aux paiements par carte de crédit.)

Les chèques et les mandats-poste doivent être envoyés par courrier. NAV CANADA ne peut pas accepter les renseignements sur les cartes de crédit reçus par courriel ou messagerie vocale. Veuillez communiquer par téléphone avec le personnel des Comptes clients au numéro 1-800-209-0864, entre 8 h et 16 h 30 (HE) pour effectuer un paiement..

Le paiement est crédité au compte du client à la date de réception du paiement par NAV CANADA.

Toutes les redevances sont exigibles à compter de la date de la facture (la « date d'échéance »), et sont payables sur réception de la facture. Toutefois, normalement les intérêts ne sont pas perçus sur tout solde payé dans un délai de trente jours suivant la date d'échéance, conformément aux dispositions de la sous-section F.3.

Afin que les paiements soient imputés correctement, les clients doivent indiquer clairement le numéro de facture ou le numéro de client ou les deux.

2. POLITIQUE À L'ÉGARD DES CARTES DE CRÉDIT

NAV CANADA assurera la sécurité et la confidentialité des renseignements que vous lui communiquerez qui sont couvertes par l'Avis de confidentialité de NAV CANADA. Cet avis de confidentialité s'applique à la collecte, à l'utilisation, à la communication et à la conservation de tout renseignement personnel recueilli par NAV CANADA dans l'exercice de ses activités.

Nous pouvons conserver les renseignements personnels pendant d'autres périodes pour respecter les exigences réglementaires, y compris conformément à nos obligations légales, fiscales et comptables.

Collecte et utilisation de renseignements : NAV CANADA recueillera et utilisera les renseignements obtenus lors de transactions par carte de crédit uniquement à des fins commerciales, notamment pour le paiement des redevances de services de navigation aérienne, ainsi que des produits et des services connexes. Nous ne pouvons utiliser les renseignements personnels qu'aux fins auxquelles ils ont été recueillis ou à une fin connexe, à moins que la loi autorise expressément une autre utilisation.

Protection des renseignements relatifs à votre carte de crédit : Les pratiques de confidentialité et de sécurité de NAV CANADA évoluent continuellement pour maintenir l'intégrité et la confidentialité de l'information et des systèmes. Nous utilisons des mesures de sécurité à jour pour protéger nos réseaux et nos sites Web contre l'utilisation abusive, l'altération, la copie, la divulgation, la destruction ainsi que la communication et l'accès non autorisés. Les mesures que nous appliquons comprennent l'utilisation de solutions de sécurité et de protocoles de cryptage, ainsi que des contrôles physiques, techniques et procéduraux visant à protéger les renseignements. Nous évaluons régulièrement nos mesures de sécurité afin qu'elles demeurent

efficaces et appropriées. Seuls les employés ayant des motifs professionnels légitimes obtiennent l'accès à vos renseignements.

Communication de vos renseignements : Nous ne pouvons communiquer vos renseignements personnels que si nous avons votre consentement ou une autre autorisation légale à cette fin ou selon ce qu'exige la loi, ou encore si leur communication vise la fin pour laquelle ils ont été recueillis, comme vous fournir un produit ou un service. Nous ne communiquons pas vos renseignements à d'autres entités susceptibles de vouloir vous vendre leurs produits. En nous fournissant vos renseignements, vous consentez à la collecte, à l'utilisation, à la communication et à la conservation de vos renseignements personnels comme le décrit le présent Avis de confidentialité.

3. INTÉRÊTS ET FRAIS D'ADMINISTRATION

Si le paiement intégral n'est pas reçu au plus tard le 30^e jour suivant la date d'échéance, des intérêts sont perçus par NAV CANADA sur le montant en souffrance. Ces intérêts sont calculés dès le premier jour suivant la date d'échéance, et cela tant que tous les montants en souffrance ne sont pas payés intégralement.

Des intérêts simples sont calculés quotidiennement.

Les intérêts sont calculés au taux annuel de 18 pour cent (ou de 1,5 pour cent par mois).

Les chèques sans provision et les oppositions sont portés au compte du client. Des frais d'administration de 25 \$ et des intérêts correspondants s'appliquent.

Dans le cas des paiements par carte de crédit, des frais d'administration seront ajoutés (s'il y a lieu) aux redevances exigées et seront portés sur la carte de crédit du client.

Les intérêts et les frais d'administration doivent être payés immédiatement sur réception de la facture.

4. RESPONSABILITÉ DU PAIEMENT DES REDEVANCES

En vertu de l'article 55 de la *Loi sur les SNA*, le propriétaire et l'exploitant d'un aéronef sont solidaires du paiement des redevances imposées par NAV CANADA pour les services de navigation aérienne à l'égard de l'aéronef.

En ce qui a trait à la responsabilité du paiement des redevances, « propriétaire d'un aéronef » s'entend :

- de la personne au nom de laquelle l'aéronef est immatriculé;
- d'une personne qui est en possession de l'aéronef à titre d'acheteur en vertu d'un acte de vente conditionnelle ou d'un acte de location-vente qui laisse au vendeur le titre de propriété de l'aéronef jusqu'au paiement du prix d'achat ou jusqu'à l'accomplissement de certaines conditions;
- d'une personne qui est en possession de l'aéronef à titre de débiteur hypothécaire en vertu d'une hypothèque sur biens meubles;

- d'une personne qui est en possession de l'aéronef en vertu d'un bail ou d'un contrat de location conclu de bonne foi.

Dans le cas où le compte d'un exploitant d'aéronef est en souffrance depuis longtemps ou dans le cas où le montant à recouvrer est élevé, NAV CANADA peut communiquer avec le propriétaire de l'aéronef et l'aviser de l'état du compte en souffrance de l'exploitant et de la responsabilité solidaire du propriétaire, et exiger pour cette raison le paiement auprès du propriétaire.

5. FORMULES DE GARANTIE DU CRÉDIT

Cette politique s'applique à tout « client » à qui NAV CANADA a fourni des services de navigation aérienne ou à qui des services ont été mis à sa disposition.

Un « client » désigne toute personne, y compris un particulier, un partenariat, une société, une fiducie, un organisme sans personnalité morale, une administration publique ou une agence ou une subdivision politique de cette administration publique ou de cette agence, ou toute autre forme d'entité juridique, y compris les clients « affiliés ». Les clients sont des clients affiliés si l'un d'entre eux est la filiale de l'autre, si les deux sont les filiales du même client ou si chacun d'eux est contrôlé par la même personne. Un client est une filiale d'un autre client s'il est contrôlé par cet autre client.

Un client est contrôlé par une personne ou un autre client si cette dernière ou ce dernier :

- (i) à l'égard d'une entité, détient, au moment pertinent, des titres représentant plus de 50 % des droits de vote exercables liés à tous les titres en circulation de cette entité, autres que par titre seulement, si les votes conférés par ces titres sont suffisants pour élire une majorité au conseil d'administration de cette entité;
- (ii) à l'égard d'une entité sans titres, peut gérer les activités et les affaires de l'entité;
- (iii) à l'égard d'un partenariat, peut gérer les activités et les affaires de ce partenariat;
- (iv) à l'égard d'une fiducie, peut nommer et destituer des fiduciaires de cette fiducie.

Dans le cas où le compte d'un client est important et (ou) en souffrance, ou dans le cas où NAV CANADA, agissant raisonnablement et de bonne foi, est de l'avis que les redevances ne seront pas payées lorsqu'elles seront échues, la Société peut exiger de l'exploitant une garantie de crédit selon une forme et des conditions satisfaisantes à NAV CANADA.

5.1 DÉPÔT REMBOURSABLE

Le montant des redevances impayées, y compris les montants facturés et les montants accumulés pour les redevances non facturées, pour tout client, ne doit jamais dépasser 4 millions de dollars. Si NAV CANADA estime que cette limite de 4 millions de dollars risque d'être dépassée, elle informera le client que la fréquence de facturation et (ou) de paiement sera augmentée et (ou) qu'un dépôt remboursable pourrait être demandé de sorte que le maximum ne soit pas dépassé.

Si le client fait un dépôt remboursable, celui-ci doit rester au compte pendant au moins six (6) mois et NAV CANADA remboursera au déposant l'intérêt accumulé pour chaque période

de six (6) mois selon le taux CDOR (*Canadian Dollar Offered Rate*) sur trois (3) mois ou selon un taux similaire du marché au moment du dépôt ou du renouvellement. Si les circonstances l'exigent, NAV CANADA peut aussi demander des paiements à l'avance ou des dépôts sur le compte des redevances.

5.2 GARANTIE DE CRÉDIT

Le client devra payer à l'avance les redevances pour la prestation ou la disponibilité de services de navigation aérienne ou fournir des garanties de crédit satisfaisantes fondées sur une estimation des redevances qui seront encourues, dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- Un client, à au moins trois reprises, n'effectue pas un paiement ou toute partie d'un paiement conformément aux modalités et conditions de NAV CANADA en matière de paiement;
- Dun & Bradstreet a attribué au client une cote de défaillance financière de 4 ou 5, ou une cote de défaillance équivalente selon les rajustements effectués occasionnellement;
- La cote de crédit d'un client est ou devient inférieure à B, selon le barème Standard & Poor's, et (ou) B2, selon le barème Moody's;
- Un client a pris des dispositions pour se protéger de ses créanciers (p. ex., en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* [LACC], au Canada, ou du Chapitre 11, aux États-Unis), ou est soumis à toute autre forme de restructuration financière en vertu d'une loi applicable sur l'insolvabilité, ou a déclaré publiquement qu'il peut demander la protection contre ses créanciers ou la faillite;
- Le client n'a pas fourni l'information financière demandée par NAV CANADA, telle que les cotes et les rapports de crédit, les rapports d'analyse et les états financiers courants qui ont été audités ou non, que NAV CANADA estime suffisante pour lui permettre d'évaluer le crédit du client et de conclure qu'il est solvable;
- Un client n'a pas été facturé précédemment par NAV CANADA pour les services de SNA;
- Sauf en raison de certaines circonstances exceptionnelles, le client n'a pas été facturé au cours des six mois qui précèdent.

Sous réserve des prérogatives générales de NAV CANADA concernant les dispositions sur les garanties de crédit, lorsqu'un client n'a pas été facturé précédemment par NAV CANADA pour les services de SNA ou qu'il n'a pas été facturé au cours des six mois qui précèdent, sauf en raison de certaines circonstances exceptionnelles, et lorsque les redevances totales mensuelles sont évaluées à plus de 1 000 \$, un paiement préalable d'un montant égal aux risques financiers courus, qui auront été déterminés en fonction de la valeur estimée des redevances totales mensuelles maximales, sera exigé au client à titre de garantie de crédit et sera conservé dans son compte pendant une période minimale de deux ans. Le montant du paiement préalable exigé sera sujet à des rajustements en fonction des changements de la valeur évaluée des redevances totales mensuelles maximales.

6. IDENTIFICATION DU PROPRIÉTAIRE D'AÉRONEF

Les exploitants d'aéronef doivent informer NAV CANADA de tout changement d'exploitant ou de personne au nom de laquelle l'aéronef est immatriculé. Pour ce faire, ils doivent faire parvenir un relevé d'information sur la flotte mis à jour ou communiquer avec un représentant du Service à la clientèle. Les exploitants d'aéronef peuvent aussi être tenus de communiquer à NAV CANADA le nom de tout autre propriétaire de l'aéronef qu'ils exploitent, tel qu'un bailleur ou une banque.

7. CHANGEMENT D'ADRESSE

Il faut aviser par écrit de tout changement d'adresse au plus tard cinq jours avant la fin du mois précédent le changement.

8. SUSPENSION DES SERVICES

Dans le cas où le compte d'un exploitant d'aéronef est élevé et (ou) en souffrance, ou dans le cas où NAV CANADA, agissant raisonnablement et de bonne foi, est d'avis que les redevances ne seront pas payées lorsqu'elles seront échues, ou encore dans le cas où un exploitant d'aéronef ne respecte pas les dispositions énoncées dans la sous-section F5, NAV CANADA sera autorisée, à la suite de l'émission d'un avis de 24 heures à l'exploitant, à cesser ou à réduire (suspendre) ses services, sauf dans le cas d'une situation d'urgence, jusqu'à ce que les redevances en question soient payées ou jusqu'à ce que des dispositions de garantie de crédit aient été prises par l'exploitant selon une forme et des conditions satisfaisantes à NAV CANADA.

L'avis, tel qu'indiqué au paragraphe ci-dessus, doit être acheminé par courrier recommandé ou électroniquement et sera considéré comme reçu (a) dans le cas d'un envoi électronique, dès réception de l'avis et (b) dans le cas d'un envoi par courrier recommandé, à la date de livraison.

9. SAISIE ET DÉTENTION D'AÉRONEF

En vertu de la *Loi sur les SNA*, NAV CANADA peut demander une ordonnance l'autorisant à saisir et à retenir un aéronef en cas de défaut de paiement ou de retard de paiement.

10. LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ

La clause de limitation de la responsabilité suivante est incluse dans les Modalités et conditions de crédit dans le but de préciser que la Société n'assume aucune responsabilité advenant que ses clients ou une tierce partie quelconque encourent des pertes ou des dommages de nature commerciale, économique ou indirecte :

En aucun cas NAV CANADA, ni aucun de ses administrateurs, dirigeants, employés ou sociétés liées, ne sera responsable à l'égard de son client ni aucun des administrateurs, dirigeants, employés ou sociétés liées de ce dernier, ni à l'égard de toute tierce partie, de toute perte de profit ou de revenu, perte de données, impossibilité de réaliser les économies attendues, ou de tous dommages-intérêts indirects, consécutifs, spéciaux, connexes, punitifs ou semblables, occasionnés ou subis par suite de la non-disponibilité des services, du retard à assurer les services, de la performance, de la non-performance, de l'interruption temporaire ou permanente, de la négligence, d'une violation (y compris une violation essentielle ou autre), ou d'autre

intervention ou non-intervention de NAV CANADA, ou de toute autre raison, théorie du droit ou de l'équité, même si le client a avisé NAV CANADA de la possibilité qu'un tel dommage ou perte ne survienne ou que NAV CANADA savait ou pouvait raisonnablement entrevoir cette possibilité.

11. MONTANTS DE PAIEMENTS REPORTÉS EN VERTU DE L'ANNONCE DU 12 AOÛT 2020

Les modifications suivantes seront apportées aux modalités et conditions de crédit relatives à l'augmentation des redevances en fonction du mouvement et des redevances quotidiennes découlant de la mise en œuvre des redevances révisées au cours de l'exercice 2020-2021.

Paiement : À partir des factures démontrant l'activité de vol de septembre 2020, puis pour le reste de l'exercice 2020-2021 de NAV CANADA, seules les redevances générées aux taux en vigueur avant les révisions pour le 1^{er} septembre 2020 seront facturées comme redevances « actuelles » à payer. La part des redevances totales calculée après application des augmentations de redevances sera payable en montants égaux répartis sur les cinq années suivantes (c.-à-d. les montants de paiements reportés).

Intérêts : Si le montant d'un paiement reporté n'est pas réglé en totalité à la date prévue, NAV CANADA facturera des intérêts sur le montant en souffrance, et l'intérêt est cumulé à partir du premier jour suivant la date prévue et jusqu'à ce que tous les montants non réglés soient payés en totalité.

Dépôt remboursable : Le montant des paiements reportés n'est pas pris en compte aux fins de la détermination de la limite de 4 millions de dollars établie au paragraphe F5.1 du présent guide.

G. DEMANDES PARTICULIÈRES

1. DEMANDE DE RÈGLEMENT ET AVIS DE CRÉDIT

Si vous recevez une facture où figurent des données ou des redevances que vous croyez erronées, communiquez avec un représentant du Service à la clientèle. Lorsque vous présentez une demande à cet effet, veuillez inscrire le numéro de la facture en question. NAV CANADA examine chaque demande dans le but de résoudre les différends et les demandes de règlement dans les plus brefs délais. Si la demande est acceptée, un avis de crédit au montant rajusté est émis. En cas de refus, une explication vous sera donnée. **Toute demande doit être présentée dans les 90 jours suivant la date de facturation.**

Si l'exploitant retient le paiement d'un montant contesté et qu'après vérification par NAV CANADA, ce montant impayé est considéré exigible, les intérêts seront calculés à partir de la date d'échéance. NAV CANADA se réserve le droit de rajuster la facture si les exemptions ou les crédits sont injustifiés.

2. EXEMPTIONS ET RÉDUCTIONS

Pour avoir droit aux exemptions ou aux réductions définies dans la section C, l'exploitant doit remplir le formulaire de NAV CANADA **approprié dans les 90 jours suivant la date de facturation**. Pour obtenir ce formulaire, veuillez communiquer avec un représentant du Service

à la clientèle. Outre le formulaire de déclaration, l'exploitant pourrait avoir à fournir d'autres documents d'appui à la satisfaction de NAV CANADA. En général, tous les services sont facturés aux exploitants d'aéronefs et ces derniers doivent demander une note de crédit au montant des exemptions et des réductions admissibles. Les aéronefs du MDN et les aéronefs d'État d'un pays étranger font toutefois exception à cette règle. Dans certains cas, un vol admissible à l'exemption peut ne pas être facturé si un avis écrit a été fait préalablement à la directrice, Service à la clientèle.

Des documents doivent être fournis pour les vols effectués par un organisme de bienfaisance ou pour le compte de celui-ci. Les organismes de bienfaisance exploitant leur propre aéronef doivent produire une preuve d'enregistrement à ce titre aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) ou d'une loi étrangère équivalente. L'exploitant qui effectue un vol exclusivement pour le compte d'un organisme de bienfaisance doit produire un document signé de ce dernier où figurent le but et la date du vol effectué, ainsi qu'une preuve d'enregistrement de l'organisme de bienfaisance.

H. SERVICE À LA CLIENTÈLE ET DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

NAV CANADA a établi un Centre de contact avec la clientèle qui répondra à vos demandes de renseignements, en français ou en anglais. Veuillez adresser vos questions à un représentant du Service à la clientèle. Vous pouvez aussi les acheminer par courrier, télécopieur ou courriel en prenant soin de bien expliquer de quoi il s'agit. Voici des numéros et une adresse électronique qui vous seront utiles :

- | | |
|---|----------------------|
| • Téléphone : | 1-613-563-5588 |
| Numéro sans frais en Amérique du Nord : | 1-800-876-4693 |
| • Courriel : | service@navcanada.ca |

Les heures de bureau sont du lundi au vendredi de 8 h à 18 h (HE).

Pour mieux servir notre clientèle, nous offrons sur notre site Web www.navcanada.ca un calculateur des redevances qui permet de calculer les redevances des services en route et terminaux entre plusieurs villes.

I. QUESTIONS COURANTES

1. Quelles autres modalités financières existe-t-il pour le règlement des factures?

Comme nous l'avons expliqué dans la section F, les clients ont plusieurs options pour régler leurs factures. Si vous choisissez de payer par chèque, n'oubliez pas d'inclure la partie détachable de la facture avec votre paiement. Si vous réglez un solde impayé, veuillez indiquer comment vous désirez que la somme versée soit imputée à votre compte. Si vous choisissez l'option de paiement électronique, veuillez inclure des renseignements sur le paiement, notamment comment vous désirez que la somme soit imputée.

2. Que faire si un aéronef a été vendu et que je continue à recevoir des factures?

Vous devez nous aviser du transfert de titre et nous fournir la date du transfert, le nom du nouveau propriétaire ainsi qu'une copie de l'acte de vente. Nous apporterons les rajustements appropriés à votre compte.

3. Un exploitant peut-il déterminer combien lui coûtera un service quelconque avant d'entreprendre un vol?

NAV CANADA offre un calculateur de redevances sur son site Web. Ce calculateur permet d'estimer le montant des redevances des services terminaux et en route. Étant donné que le calculateur utilise la masse représentative pour chaque type d'aéronef, le calcul de la redevance exacte sera fonction du relevé d'information sur la flotte et de l'option choisie pour l'établissement de la masse. Ce calculateur utilise aussi des distances facturables représentatives pour des paires de villes internationales, mais en réalité les distances facturables varieront d'un vol à un autre. Vous pouvez également communiquer avec un représentant du Service à la clientèle pour obtenir de l'aide.

4. Que faire si un vol exempt de redevances m'est facturé?

Si un vol admissible à une exemption ou à une réduction de redevance a été facturé, veuillez communiquer avec un représentant du Service à la clientèle qui vous aidera à remplir les documents exigés, selon les indications données dans la section G. NAV CANADA se réserve le droit d'apporter les rajustements nécessaires si les exemptions ou les crédits sont injustifiés.

5. Suis-je assujetti à des redevances si je n'effectue que des vols entre des installations de NAV CANADA sans personnel ?

S'il s'agit d'un aéronef à hélices de plus de trois tonnes métriques qui n'est pas utilisé exclusivement à des fins de loisirs, ou s'il s'agit d'un aéronef à réaction, celui-ci est assujetti à une redevance annuelle ou trimestrielle minimale (voir la section B). Ce montant minimum est déterminé à la fin de chaque période de redevance annuelle ou trimestrielle.

S'il s'agit d'un aéronef à hélices de trois tonnes métriques ou moins, il est assujetti à la redevance annuelle (aéronef immatriculé au Canada) ou à la redevance trimestrielle (aéronef immatriculé à l'étranger) tel que décrit à la section B.

6. Que faire si la facture me parvient en retard et que je ne peux faire le paiement à temps ?

Certains clients pourraient recevoir leur facture en retard en raison de leur emplacement géographique ou de la difficulté de distribution du courrier. Si vous éprouvez l'une ou l'autre de ces difficultés, veuillez communiquer avec un représentant du Service à la clientèle pour que les factures vous soient envoyées par courriel, par télécopieur ou par service de messagerie.

ANNEXE A

DÉFINITIONS

DÉFINITIONS

« **aérodrome** » désigne toute étendue de terre ou d'eau (y compris la portion du plan d'eau qui est gelée), ou une autre surface d'appui utilisée ou conçue, aménagée, équipée ou tenue en disponibilité pour servir, dans son intégralité ou en partie, aux arrivées, aux départs, aux manœuvres ou à l'entretien courant des aéronefs, et comprend tout bâtiment, toute installation et tout équipement prévus à cet effet.

« **aérodrome certifié** » signifie un aérodrome pour lequel un certificat d'aéroport est délivré, et qui exige que l'exploitant entretienne et fasse fonctionner l'emplacement selon les normes applicables de Transports Canada.

« **aéronef d'État** » signifie un aéronef, autre qu'un aéronef exploité à titre commercial, qui appartient au gouvernement d'un pays ou au gouvernement d'une colonie, d'une dépendance, d'une province, d'un État, d'un territoire ou d'une municipalité d'un pays et qui est exploité par ce gouvernement.

« **aéronef en service** » signifie un aéronef qui a effectué des vols pendant l'ensemble ou une partie de la période de redevance annuelle (de mars à fin février de l'année suivante).

« **aéroport** », aux fins des redevances de NAV CANADA, signifie un aérodrome certifié ou un aérodrome non certifié doté d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel de NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale.

« **aire de manœuvre** » signifie une partie d'un aérodrome destinée à être utilisée pour le décollage et l'atterrissement des aéronefs et pour les manœuvres au sol qui se rattachent au décollage et à l'atterrissement, à l'exclusion des aires de trafic.

« **aire de trafic** » signifie une partie d'un aérodrome, autre que l'aire de manœuvre, destinée aux opérations d'embarquement et de débarquement des passagers et du fret, de ravitaillement en carburant, d'entretien et de stationnement des aéronefs ainsi qu'aux manœuvres des aéronefs, des véhicules et des piétons nécessaires à cet effet.

« **dépôt remboursable** » signifie un paiement remboursable, qui est effectué par un exploitant d'aéronef et qui est conservé dans son compte pour s'assurer qu'en aucun temps le montant dû à NAV CANADA n'excède la somme de quatre millions de dollars.

« **distance orthodromique** » signifie la distance la plus *courte* entre deux points d'une sphère, c'est-à-dire le plus petit des deux arcs de grand cercle qui passe par ces deux points (par opposition à une ligne droite à l'intérieur de cette sphère). Un grand cercle est un cercle autour d'une sphère dont le centre est le même que celui de la sphère.

« espace aérien sous contrôle canadien » signifie l'espace aérien du Canada et tout autre espace aérien pour lequel le Canada assume la responsabilité des services de navigation aérienne, à l'exception de l'espace aérien canadien délégué à un autre fournisseur de SNA en vue de la prestation de services de navigation aérienne.

« exploitant » relativement à un aéronef, comprend la personne qui pilote ou utilise un aéronef ou qui fait en sorte ou permet qu'un aéronef soit piloté ou utilisé ou se trouve à un endroit quelconque, que cette personne soit ou non présente ou soit le propriétaire ou le locataire de l'aéronef.

« fins de loisirs » relativement à un aéronef, signifie un aéronef qui est utilisé à des fins non commerciales, c'est-à-dire ni pour le transport – pour les besoins de l'exploitant de l'aéronef ou d'autres personnes – ni pour la réalisation d'activités commerciales (ou gouvernementales), ni pour toute autre fin non récréative, comme la location d'un aéronef.

« formule de garantie de crédit » fait référence à tout écart par rapport à nos modalités standards (fréquence de facturation, fréquence de paiement, paiement préalable effectué avant la prestation des services, modalités de paiement et (ou) paiement versé à titre de garantie de crédit), qui fournit à NAV CANADA la garantie de crédit nécessaire, dans les cas où un exploitant d'aéronef omet de respecter l'une ou l'autre des dispositions du paragraphe F.5.

« gouvernement » aux fins de l'exemption de redevances sur le service d'ambulance aérienne, signifie une instance gouvernementale fédérale, territoriale, provinciale ou municipale ou toute société constituée par celle-ci dans le but de fournir au public des services de santé et dont elle est l'unique actionnaire.

« masse », relativement à un aéronef, signifie le poids maximal autorisé au décollage (MTOW) d'un aéronef qui est indiqué dans le certificat de navigabilité de l'aéronef ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Aux fins des redevances, la masse est exprimée en tonnes métriques arrondies à la première décimale.

« paiement préalable à titre de garantie de crédit » désigne un type de formule de garantie de crédit, en vertu de laquelle l'exploitant effectue un paiement, qui sera conservé dans son compte à titre de garantie de crédit, selon une forme et des conditions satisfaisantes à NAV CANADA. Ce paiement ne doit pas être considéré comme un paiement préalable qui peut être utilisé pour régler les factures à venir, mais doit plutôt être conservé dans le compte de l'exploitant jusqu'à ce que NAV CANADA détermine, à sa seule discrétion, que le compte est en règle.

« plan de vol » signifie un plan de vol au sens de la *Loi sur l'aéronautique*.

« propriétaire » relativement à un aéronef, comprend (a) la personne au nom de laquelle l'aéronef est immatriculé, (b) une personne qui est en possession de l'aéronef à titre d'acheteur en vertu d'un acte de vente conditionnelle ou d'un acte de location-vente qui laisse au vendeur le titre de propriété de l'aéronef jusqu'au paiement du prix d'achat ou jusqu'à l'accomplissement de certaines conditions, (c) une personne qui est en possession de l'aéronef à titre de débiteur hypothécaire en vertu d'une hypothèque sur biens meubles, et (d) une personne qui est en possession de l'aéronef en vertu d'un bail ou d'un contrat de location conclu de bonne foi.

« services de communications internationales (Comm. internat.) » signifie des services liés aux fréquences radio air-sol à une ou plusieurs stations aéronautiques et à certaines autres liaisons de communication, fournis par NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale, à un aéronef, ou mis à sa disposition, au cours d'un vol international autre qu'un vol entre le Canada et le territoire continental des États-Unis, pour lui permettre d'obtenir des services de communication.

« services de navigation aérienne » signifie (a) des services de communication aéronautique, (b) des services d'information aéronautique, (c) des services de radionavigation aéronautique, (d) des services de contrôle de la circulation aérienne, (e) des services de météorologie aéronautique, (f) des services d'urgence et (g) des services d'information de vol fournis à l'égard de l'espace aérien canadien ou de celui pour lequel le Canada est responsable des services de navigation aérienne.

« services en route » signifie des services de navigation aérienne autres que les services terminaux et océaniques que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale fournit à un aéronef ou met à sa disposition.

« services et installations en route de l'Atlantique Nord (NAT) » signifie des services de navigation aérienne que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale fournit à un aéronef ou met à sa disposition au cours d'un vol dans la région d'information de vol/région de contrôle (FIR/CTA) océanique de Gander.

« services océaniques » signifie des services de navigation aérienne que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale fournit à un aéronef ou met à sa disposition au cours d'un vol dans la FIR/CTA océanique de Gander et (ou) des fréquences radio air-sol et certaines autres liaisons de communication, fournies ou mises à la disposition d'un aéronef au cours d'un vol international autre qu'un vol entre le Canada et le territoire continental des États-Unis.

« services terminaux » signifie des services de navigation aérienne que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale fournit à un aéronef ou met à sa disposition dans un aéroport ou dans les environs, à l'exclusion des aéronefs survolant l'aéroport, y compris les services particuliers de contrôle d'arrivée et de départ fournis par les centres de contrôle régional et l'unité autonome de contrôle terminal et les services d'aérodrome comprenant les services consultatifs d'aéroport et de contrôle de la circulation aérienne fournis par une tour de contrôle.

« survol » signifie un vol qui traverse l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) mais qui n'atterrit pas au Canada ou qui n'en décolle pas.

« vol d'ambulance aérienne » aux fins des exemptions de redevances de NAV CANADA, signifie les vols financés par un gouvernement et affectés (i) aux urgences médicales nécessitant le transport de patients, de donneurs d'organe, d'organes, ou d'autre matériel médical d'importance critique, ou (ii) en temps normal, au transport de patients dans des aéronefs spécialement équipés à cet effet.

« vol de formation » signifie les opérations aériennes effectuées exclusivement dans le but de former ou d'évaluer une ou plusieurs personnes (comme le personnel navigant technique) afin d'obtenir ou de renouveler une licence, ou de passer à un niveau supérieur, y compris les vérifications de compétence d'un pilote. Pour les besoins des vols de formation, une opération aérienne effectuée par un aéronef à un aéroport se limite aux activités de vol exécutées par cet aéronef entre le moment où celui-ci commence à circuler sur l'aire de manœuvre et celui où il retourne à l'aire de trafic.

ANNEXE B

AÉRODROMES ASSUJETTIS À LA REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX

Nota : La redevance des services terminaux s'applique aux aérodromes dotés d'installations desservies par du personnel de NAV CANADA ou du MDN.

| Aérodrome | Aménagement | | | Réduction | |
|-------------------------|-------------|-----|-----|-----------|-------|
| | Tour | FSS | FIC | 65 km | 35 km |
| Abbotsford | ✓ | | | ✓ | |
| Boundary Bay | ✓ | | | ✓ | |
| Brandon | | | ✓ | | ✓ |
| Calgary Int'l | ✓ | | | ✓ | |
| Calgary/Springbank | ✓ | | | ✓ | |
| Campbell River | | | ✓ | | ✓ |
| Castlegar | | | ✓ | | ✓ |
| Charlottetown | | | ✓ | | ✓ |
| Chicoutimi/Saint-Honoré | ✓ | | | ✓ | |
| Churchill | | | ✓ | | ✓ |
| Cranbrook | | | ✓ | | ✓ |
| Deer Lake | | | ✓ | | ✓ |
| Edmonton Int'l | ✓ | | ✓ | | ✓ |
| Edmonton/Villeneuve | ✓ | | | | ✓ |
| Fort McMurray | ✓ | | | | ✓ |
| Fort Nelson | | | ✓ | | ✓ |
| Fort St. John | | | ✓ | | ✓ |
| Fredericton | ✓ | | | | ✓ |
| Gander(IFSS) | ✓ | ✓ | | | ✓ |
| Gatineau | | | ✓ | | ✓ |
| Grande Prairie | | | ✓ | | ✓ |
| Halifax | ✓ | | | | ✓ |
| Hamilton | ✓ | | | | ✓ |
| High Level | | | ✓ | | ✓ |
| Îles-de-la-Madeleine | | | ✓ | | ✓ |
| Inuvik | | | ✓ | | ✓ |
| Iqaluit | | | ✓ | | ✓ |
| Kamloops | ✓ | | ✓ | | ✓ |
| Kelowna | ✓ | | | | ✓ |
| Kenora | | | ✓ | | ✓ |
| Kingston | | | ✓ | | ✓ |
| Kitchener/Waterloo | ✓ | | | | ✓ |
| Kuujjuaq | | | ✓ | | ✓ |
| La Grande-Rivière | | | ✓ | | ✓ |
| La Ronge | | | ✓ | | ✓ |
| Langley | ✓ | | | | ✓ |
| Lethbridge | | | ✓ | | ✓ |
| Lloydminster | | | ✓ | | ✓ |
| London | ✓ | | ✓ | | ✓ |
| Medicine Hat | | | ✓ | | ✓ |
| Moncton | ✓ | | | | ✓ |
| Mont-Joli | | | ✓ | | ✓ |
| Montréal/Dorval | ✓ | | | | ✓ |
| Montréal/Mirabel | ✓ | ✓ | | | ✓ |
| Montréal/Saint-Hubert | ✓ | | | | ✓ |
| Nanaimo | | | ✓ | | ✓ |
| Norman Wells | | | ✓ | | ✓ |

| Aérodrome | Aménagement | | | Réduction | |
|----------------------------|-------------|-----|-----|-----------|-------|
| | Tour | FSS | FIC | 65 km | 35 km |
| North Bay | | ↗ | | | ↗ |
| Oshawa | ↗ | | | | ↗ |
| Ottawa | ↗ | | | | ↗ |
| Penticton | | ↗ | | | ↗ |
| Pitt Meadows | ↗ | | | | ↗ |
| Port Hardy | | ↗ | | | ↗ |
| Prince Albert | | ↗ | | | ↗ |
| Prince George | ↗ | | | | ↗ |
| Québec | ↗ | | ↗ | | ↗ |
| Rankin Inlet | | ↗ | | | ↗ |
| Red Deer | ↗ | | | | ↗ |
| Regina | ↗ | ↗ | | | ↗ |
| Rouyn | | ↗ | | | ↗ |
| Saint John | | ↗ | | | ↗ |
| Saint-Jean | ↗ | | | | ↗ |
| Saskatoon | ↗ | ↗ | | | ↗ |
| Sault Ste. Marie | ↗ | | | | ↗ |
| Sept-Îles | | ↗ | | | ↗ |
| Sioux Lookout | | ↗ | | | ↗ |
| Smithers | | ↗ | | | ↗ |
| St. Catharines | | ↗ | | | ↗ |
| St. John's | ↗ | | | | ↗ |
| Sudbury | | ↗ | | | ↗ |
| Terrace | | ↗ | | | ↗ |
| Thompson | | ↗ | | | ↗ |
| Thunder Bay | ↗ | ↗ | | | ↗ |
| Timmins | | ↗ | | | ↗ |
| Toronto Island City Centre | ↗ | | | | ↗ |
| Toronto LBPIA | ↗ | | | | ↗ |
| Val-d'Or | | ↗ | | | ↗ |
| Vancouver Harbour | ↗ | | | | ↗ |
| Vancouver Int'l* | ↗ | | | | ↗ |
| Victoria | ↗ | | | | ↗ |
| Victoria Harbour | | ↗ | | | ↗ |
| Wabush | | ↗ | | | ↗ |
| Whitecourt | | ↗ | | | ↗ |
| Whitehorse | ↗ | | ↗ | | ↗ |
| Williams Lake | | ↗ | | | ↗ |
| Windsor | ↗ | | | | ↗ |
| Winnipeg | ↗ | | ↗ | | ↗ |
| Winnipeg/St. Andrews | ↗ | | | | ↗ |
| Yellowknife | ↗ | ↗ | | | ↗ |

* Des redevances s'appliquent également à l'hydroaérodrome de l'aéroport international de Vancouver.

Outre les aérodromes susmentionnés, la redevance des services terminaux s'applique aux vols d'aéronefs civils qui décollent d'aérodromes recevant des services de navigation aérienne du ministère de la Défense nationale, y compris :

| Aérodrome | Réduction de la distance | |
|------------------|--------------------------|-------|
| | 65 km | 35 km |
| Bagotville | | |
| Cold Lake | | |
| Comox | | |
| Edmonton (Namao) | | |
| Gagetown | | |
| Goose Bay | | |
| Greenwood | | |
| Moose Jaw | | |
| Petawawa | | |
| Shearwater | | |
| Trenton | | |
| Valcartier | | |

Aux aérodromes où les vols reçoivent des services particuliers de contrôle à l'arrivée et au départ, une réduction en route de 65 km est prévue. Pour les autres aérodromes figurant sur cette liste, une réduction de 35 km est prévue.

Des ajouts et des suppressions peuvent être effectués à cette liste mise à jour en août 2020. Le cas échéant, les redevances appliquées seront modifiées en conséquence.

ANNEXE C

EXEMPLES DE REDEVANCES EN FONCTION DU MOUVEMENT

Nota : Ces exemples constituent des estimations calculées d'après les distances et les masses indiquées.

1. VOL INTERNATIONAL SURVOLANT L'ESPACE AÉRIEN SOUS CONTRÔLE CANADIEN SANS ATERRISSEMENT NI DÉCOLLAGE AU CANADA

Exemple : B747-400 Seattle - Londres (aller-retour)

MTOW = 395,0 tonnes métriques

Distance (D) = 3 787 km

A) REDEVANCES OCÉANIQUES

$$\begin{array}{lclcl} \text{Comm. internat. – Liaison de} & 24,19 \$ & + & 2,10 \$ & = \\ \text{données}^1 & & & & 26,29 \$ \\ & & & & \text{aller-retour (x2)} = 52,58 \$ \end{array}$$

¹ Pour le compte rendu de position par comm. vocales, la redevance est de 69,88 \$ (64,29 \$ + 5,59 \$) ou de 139,76 \$ pour un aller-retour.

B) REDEVANCE EN ROUTE

$$\begin{array}{lclcl} \text{Coefficient de masse (M)} & = & \text{MTOW}^{0.5} & = & 395,0^{0.5} = 19,87461 \\ \text{Taux (T)} & = & 0,03362 \$ & + & 0,00040 \$ = 0,03402 \$ \\ \\ \text{Formule} & = & T & \times & M & \times & D \\ & = & 0,03402 \$ & \times & 19,87461 & \times & 3 787 = \$ 2 560,52 \\ & & & & & & \text{aller-retour (x2)} = 5 121,04 \$ \end{array}$$

C) REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX – (SANS OBJET)

$$\text{TOTAL DES REDEVANCES (KSEA - EGLL - KSEA)} = 5 173,62 \$$$

2. VOL INTERNATIONAL SURVOLANT L'ESPACE AÉRIEN SOUS CONTRÔLE CANADIEN SANS ATERRISSEMENT NI DÉCOLLAGE AU CANADA

Exemple : A330-300 New York - Francfort (aller-retour)

MTOW = 230,0 tonnes métriques

Distance (D) = 1 460 km

A) REDEVANCES OCÉANIQUES

| | | | | | | | |
|---------------------------------|-----------|---|---------|---|-----------|---------------------|------------------|
| NAT | 180,45 \$ | + | 3,45 \$ | = | 183,90 \$ | | |
| Comm. internat. – | 24,19 \$ | + | 2,10 \$ | = | 26,29 \$ | aller-retour (x2) = | 367,80 \$ |
| Liaison de données ¹ | | | | | | aller-retour (x2) = | 52,58 \$ |

¹ Pour le compte rendu de position par comm. vocales, la redevance est de 69,88 \$ (64,29 \$ + 5,59 \$) ou de 139,76 \$ pour un aller-retour.

B) REDEVANCE EN ROUTE

$$\begin{aligned} \text{Coefficient de masse (M)} &= \text{MTOW}^{0.5} = 230,0^{0.5} = 15,16575 \\ \text{Taux (T)} &= 0,03362 \$ + 0,00040 \$ = 0,03402 \$ \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Formule} &= T \times M \times D \\ &= 0,03402 \$ \times 15,16575 \times 1 460 = 753,27 \$ \\ &\quad \text{aller-retour (x2)} = \mathbf{1\,506,54 \$} \end{aligned}$$

C) REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX – (SANS OBJET)

TOTAL DES REDEVANCES (KJFK - EDDF - KJFK) = 1 926,92 \$

3. VOL INTERNATIONAL AVEC DÉCOLLAGE ET ATERRISSAGE À UN AÉROPORT CANADIEN

Exemple : A340-300 Vancouver - Hong Kong (aller-retour)

MTOW = 275,0 tonnes métriques

Distance (D) = 915 km

A) REDEVANCES OCÉANIQUES – (SANS OBJET)

B) REDEVANCE EN ROUTE

$$\text{Coefficient de masse (M)} = \text{MTOW}^{0.5} = 275,0^{0.5} = 16,58312$$

$$\text{Taux (T)} = 0,03362 \$ + 0,00040 \$ = 0,03402 \$$$

$$\begin{aligned} \text{Formule} &= T \times M \times D \\ &= 0,03402 \$ \times 16,58312 \times (915-60) = 479,53 \$ \\ &\quad \text{aller-retour (x2)} = 959,06 \$ \end{aligned}$$

C) REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX – VANCOUVER (DÉPART SEULEMENT)

$$\text{Coefficient de masse (M)} = \text{MTOW}^{0.8} = 275,0^{0.8} = 89,42648$$

$$\text{Taux (T)} = 30,30 \$ + 2,29 \$ = 32,59 \$$$

$$\begin{aligned} \text{Formule} &= T \times M \\ &= 32,59 \$ \times 89,42648 = 2 914,41 \$ \end{aligned}$$

TOTAL DES REDEVANCES (CYVR - VHHH - CYVR) = 3 873,47 \$

4. VOL INTERNATIONAL AVEC DÉCOLLAGE ET ATERRISSAGE À UN AÉROPORT CANADIEN

Exemple : B777-300 Montréal - Paris (aller-retour)

MTOW = 344,5 tonnes métriques

Distance (D) = 1 550 km

A) REDEVANCES OCÉANIQUES

| | | | | | | | |
|---------------------------------|-----------|---|---------|---|-----------|---------------------|-----------|
| NAT | 180,45 \$ | + | 3,45 \$ | = | 183,90 \$ | | |
| Comm. internat. – | 24,19 \$ | + | 2,10 \$ | = | 26,29 \$ | aller-retour (x2) = | 367,80 \$ |
| Liaison de données ¹ | | | | | | aller-retour (x2) = | 52,58 \$ |

¹ Pour le compte rendu de position par comm. vocales, la redevance est 69,88 \$ (64,29 \$ + 5,59 \$) ou de 139,76 \$ pour un aller-retour.

B) REDEVANCE EN ROUTE

| | | | | | | | |
|--------------------------|---|---------------------|---|----------------------|---|------------|---------------------------------|
| Coefficient de masse (M) | = | MTOW ^{0,5} | = | 344,5 ^{0,5} | = | 18,56071 | |
| Taux (T) | = | 0,03362 \$ | + | 0,00040 \$ | = | 0,03402 \$ | |
| Formule | = | T | x | M | x | D | |
| | = | 0,03402 \$ | x | 18,56071 | x | (1150-65) | = 937,68 \$ |
| | | | | | | | aller-retour (x2) = 1 875,36 \$ |

C) REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX - MONTRÉAL (DÉPART SEULEMENT)

| | | | | | | | |
|--------------------------|---|---------------------|---|----------------------|---|-----------|---------------|
| Coefficient de masse (M) | = | MTOW ^{0,8} | = | 344,5 ^{0,8} | = | 107,09061 | |
| Taux (T) | = | 30,30 \$ | + | 2,29 \$ | = | 32,59 \$ | |
| Formule | = | T | x | M | | | |
| | = | 32,59 \$ | x | 107,09061 | | | = 3 490,08 \$ |

TOTAL DES REDEVANCES (CYUL - LFPG - CYUL) = 5 785,82 \$

5. VOL TRANSFRONTALIER

Exemple : A320 Toronto – Los Angeles (aller-retour)

MTOW = 75,5 tonnes métriques

Distance (D) = 220 km

A) REDEVANCES OCÉANIQUES – (SANS OBJET)

B) REDEVANCE EN ROUTE

$$\begin{array}{rclclclcl} \text{Coefficient de masse (M)} & = & \text{MTOW}^{0.5} & = & 75,5^{0.5} & = & 8,68907 \\ \text{Taux (T)} & = & 0,03362 \$ & + & 0,00040 \$ & = & 0,03402 \$ \end{array}$$

$$\begin{array}{rclclclcl} \text{Formule} & = & T & \times & M & \times & D \\ & = & 0,03402 \$ & \times & 8,68907 & \times & (220-65) & = & 45,82 \$ \\ & & & & & & & & \text{aller-retour (x2)} = 91,64 \$ \end{array}$$

C) REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX - TORONTO (DÉPART SEULEMENT)

$$\begin{array}{rclclclcl} \text{Coefficient de masse (M)} & = & \text{MTOW}^{0.8} & = & 75,5^{0.8} & = & 31,79491 \\ \text{Taux (T)} & = & 30,30 \$ & + & 2,29 \$ & = & 32,59 \$ \end{array}$$

$$\begin{array}{rclclclcl} \text{Formule} & = & T & \times & M \\ & = & 32,59 \$ & \times & 31,79491 & & & & = 1 036,20 \$ \end{array}$$

TOTAL DES REDEVANCES (CYYZ - KLAX - CYYZ) = 1 127,84 \$

6. VOL TRANSFRONTALIER

Exemple : Canadair RJ (CRJ2) Ottawa - Washington (aller-retour)

MTOW = 23,1 tonnes métriques

Distance (D) = 103 km

A) REDEVANCES OCÉANIQUES – (SANS OBJET)

B) REDEVANCE EN ROUTE

$$\begin{array}{lclclclcl} \text{Coefficient de masse (M)} & = & \text{MTOW}^{0.5} & = & 23,1^{0.5} & = & 4,80625 \\ \text{Taux (T)} & = & 0,03362 \$ & + & 0,00040 \$ & = & 0,03402 \$ \end{array}$$

$$\begin{array}{lclclclcl} \text{Formule} & = & T & \times & M & \times & D \\ & = & 0,03402 \$ & \times & 4,80625 & \times & (103-65) & = & 6,21 \$ \\ & & & & & & & & \text{aller-retour (x2)} = 12,43 \$ \end{array}$$

C) REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX - OTTAWA (DÉPART SEULEMENT)

$$\begin{array}{lclclclcl} \text{Coefficient de masse (M)} & = & \text{MTOW}^{0.8} & = & 23,1^{0.8} & = & 12,32791 \\ \text{Taux (T)} & = & 30,30 \$ & + & 2,29 \$ & = & 32,59 \$ \end{array}$$

$$\begin{array}{lclclclcl} \text{Formule} & = & T & \times & M \\ & = & 32,59 \$ & \times & 12,32791 & & & & = 401,77 \$ \end{array}$$

TOTAL DES REDEVANCES (CYOW - KDCA - CYOW) = 414,20 \$

7. VOL ENTRE DEUX POINTS AU CANADA

Exemple : A319 Calgary - Vancouver (aller-retour)

MTOW = 70,0 tonnes métriques

Distance (D) = 685 km

A) REDEVANCES OCÉANIQUES – (SANS OBJET)

B) REDEVANCE EN ROUTE

$$\begin{array}{lclclcl} \text{Coefficient de masse (M)} & = & \text{MTOW}^{0.5} & = & 70,0^{0.5} & = & 8,36660 \\ \text{Taux (T)} & = & 0,03362 \$ & + & 0,00040 \$ & = & 0,03402 \$ \end{array}$$

$$\begin{array}{lclclcl} \text{Formule} & = & T & \times & M & \times & D \\ & = & 0,03402 \$ & \times & 8,36660 & \times & (685-65-65) \\ & & & & & & = 157,97 \$ \\ & & & & & & \text{aller-retour} (\times 2) = 315,94 \$ \end{array}$$

C) REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX (CALGARY ET VANCOUVER)

$$\begin{array}{lclclcl} \text{Coefficient de masse (M)} & = & \text{MTOW}^{0.8} & = & 70,0^{0.8} & = & 29,92805 \\ \text{Taux (T)} & = & 30,30 \$ & + & 2,29 \$ & = & 32,59 \$ \end{array}$$

$$\begin{array}{lclclcl} \text{Formule} & = & T & \times & M \\ & = & 32,59 \$ & \times & 29,92805 & & = 975,36 \$ \\ & & & & & & \text{aller-retour} (\times 2) = 1950,72 \$ \end{array}$$

TOTAL DES REDEVANCES (CYYC - CYVR - CYYC) = 2 266,66 \$

8. VOL ENTRE DEUX POINTS AU CANADA

Exemple : B737-700 Toronto - Winnipeg (aller-retour)

MTOW = 68,0 tonnes métriques

Distance (D) = 1 504 km

A) REDEVANCES OCÉANIQUES – (SANS OBJET)

B) REDEVANCE EN ROUTE

$$\begin{array}{lclclcl} \text{Coefficient de masse (M)} & = & \text{MTOW}^{0.5} & = & 68,0^{0.5} & = & 8,24621 \\ \text{Taux (T)} & = & 0,03362 \$ & + & 0,00040 \$ & = & 0,03402 \$ \end{array}$$

$$\begin{array}{lclclcl} \text{Formule} & = & T & \times & M & \times & D \\ & = & 0,03402 \$ & \times & 8,24621 & \times & (1504-65-65) \\ & & & & & & = 385,46 \$ \\ & & & & & & \text{aller-retour (x2)} = 770,92 \$ \end{array}$$

C) REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX (TORONTO ET WINNIPEG)

$$\begin{array}{lclclcl} \text{Coefficient de masse (M)} & = & \text{MTOW}^{0.8} & = & 68,0^{0.8} & = & 29,94200 \\ \text{Taux (T)} & = & 30,30 \$ & + & 2,29 \$ & = & 32,59 \$ \end{array}$$

$$\begin{array}{lclclcl} \text{Formule} & = & T & \times & M \\ & = & 32,59 \$ & \times & 29,94200 & & \\ & & & & & = 953,00 \$ \\ & & & & & \text{aller-retour (x2)} = 1 906,00 \$ \end{array}$$

TOTAL DES REDEVANCES (CYYZ - CYWG - CYYZ) = 2 676,92 \$

9. VOL ENTRE DEUX POINTS AU CANADA

Exemple : Embraer 175 Halifax - St. John's (aller-retour)

MTOW = 38,8 tonnes métriques

Distance (D) = 880 km

A) REDEVANCES OCÉANIQUES – (SANS OBJET)

B) REDEVANCE EN ROUTE

$$\begin{array}{lclclcl} \text{Coefficient de masse (M)} & = & \text{MTOW}^{0.5} & = & 38,8^{0.5} & = & 6,22896 \\ \text{Taux (T)} & = & 0,03362 \$ & + & 0,00040 \$ & = & 0,03402 \$ \end{array}$$

$$\begin{array}{lclclcl} \text{Formule} & = & T & \times & M & \times & D \\ & = & 0,03402 \$ & \times & 6,22896 & \times & (880-65-35) \\ & & & & & & = 165,29 \$ \\ & & & & & & \text{aller-retour} (\times 2) = 330,58 \$ \end{array}$$

C) REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX (HALIFAX ET ST. JOHN'S)

$$\begin{array}{lclclcl} \text{Coefficient de masse (M)} & = & \text{MTOW}^{0.8} & = & 38,8^{0.8} & = & 18,66661 \\ \text{Taux (T)} & = & 30,30 \$ & + & 2,29 \$ & = & 32,59 \$ \end{array}$$

$$\begin{array}{lclclcl} \text{Formule} & = & T & \times & M \\ & = & 32,59 \$ & \times & 18,66661 & & = 608,34 \$ \\ & & & & & & \text{aller-retour} (\times 2) = 1 216,68 \$ \end{array}$$

TOTAL DES REDEVANCES (CYHZ - CYYT - CYHZ) = 1 547,26 \$

ANNEXE D

TABLE DE CONVERSION

Conversion de la masse

| MTOW (tonnes métriques) | MASSE ^{0,5} | MASSE ^{0,8} | MTOW (tonnes métriques) | MASSE ^{0,5} | MASSE ^{0,8} |
|-------------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|----------------------|
| 4 | 2,000 | 3,031 | 52 | 7,211 | 23,594 |
| 5 | 2,236 | 3,624 | 53 | 7,280 | 23,956 |
| 6 | 2,449 | 4,193 | 54 | 7,348 | 24,317 |
| 7 | 2,646 | 4,743 | 55 | 7,416 | 24,677 |
| 8 | 2,828 | 5,278 | 56 | 7,483 | 25,035 |
| 9 | 3,000 | 5,800 | 57 | 7,550 | 25,392 |
| 10 | 3,162 | 6,310 | 58 | 7,616 | 25,748 |
| 11 | 3,317 | 6,809 | 59 | 7,681 | 26,102 |
| 12 | 3,464 | 7,300 | 60 | 7,746 | 26,456 |
| 13 | 3,606 | 7,783 | 61 | 7,810 | 26,808 |
| 14 | 3,742 | 8,259 | 62 | 7,874 | 27,159 |
| 15 | 3,873 | 8,727 | 63 | 7,937 | 27,509 |
| 16 | 4,000 | 9,190 | 64 | 8,000 | 27,858 |
| 17 | 4,123 | 9,646 | 65 | 8,062 | 28,205 |
| 18 | 4,243 | 10,098 | 66 | 8,124 | 28,552 |
| 19 | 4,359 | 10,544 | 67 | 8,185 | 28,897 |
| 20 | 4,472 | 10,986 | 68 | 8,246 | 29,242 |
| 21 | 4,583 | 11,423 | 69 | 8,307 | 29,586 |
| 22 | 4,690 | 11,856 | 70 | 8,367 | 29,928 |
| 23 | 4,796 | 12,285 | 71 | 8,426 | 30,270 |
| 24 | 4,899 | 12,711 | 72 | 8,485 | 30,610 |
| 25 | 5,000 | 13,133 | 73 | 8,544 | 30,950 |
| 26 | 5,099 | 13,551 | 74 | 8,602 | 31,289 |
| 27 | 5,196 | 13,967 | 75 | 8,660 | 31,626 |
| 28 | 5,292 | 14,379 | 76 | 8,718 | 31,963 |
| 29 | 5,385 | 14,788 | 77 | 8,775 | 32,299 |
| 30 | 5,477 | 15,195 | 78 | 8,832 | 32,634 |
| 31 | 5,568 | 15,599 | 79 | 8,888 | 32,969 |
| 32 | 5,657 | 16,000 | 80 | 8,944 | 33,302 |
| 33 | 5,745 | 16,399 | 81 | 9,000 | 33,635 |
| 34 | 5,831 | 16,795 | 82 | 9,055 | 33,967 |
| 35 | 5,916 | 17,189 | 83 | 9,110 | 34,298 |
| 36 | 6,000 | 17,581 | 84 | 9,165 | 34,628 |
| 37 | 6,083 | 17,971 | 85 | 9,220 | 34,957 |
| 38 | 6,164 | 18,358 | 86 | 9,274 | 35,286 |
| 39 | 6,245 | 18,744 | 87 | 9,327 | 35,614 |
| 40 | 6,325 | 19,127 | 88 | 9,381 | 35,941 |
| 41 | 6,403 | 19,509 | 89 | 9,434 | 36,267 |
| 42 | 6,481 | 19,888 | 90 | 9,487 | 36,593 |
| 43 | 6,557 | 20,266 | 91 | 9,539 | 36,918 |
| 44 | 6,633 | 20,642 | 92 | 9,592 | 37,242 |
| 45 | 6,708 | 21,017 | 93 | 9,644 | 37,565 |
| 46 | 6,782 | 21,390 | 94 | 9,695 | 37,888 |
| 47 | 6,856 | 21,761 | 95 | 9,747 | 38,210 |
| 48 | 6,928 | 22,131 | 96 | 9,798 | 38,532 |
| 49 | 7,000 | 22,499 | 97 | 9,849 | 38,852 |
| 50 | 7,071 | 22,865 | 98 | 9,899 | 39,172 |
| 51 | 7,141 | 23,230 | 99 | 9,950 | 39,492 |

Conversion de la masse

| MTOW (tonnes métriques) | MASSE ^{0,5} | MASSE ^{0,8} | MTOW (tonnes métriques) | MASSE ^{0,5} | MASSE ^{0,8} |
|-------------------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|----------------------|----------------------|
| 100 | 10,000 | 39,811 | 250 | 15,811 | 82,861 |
| 105 | 10,247 | 41,395 | 260 | 16,125 | 85,502 |
| 110 | 10,488 | 42,965 | 270 | 16,432 | 88,123 |
| 115 | 10,724 | 44,520 | 280 | 16,733 | 90,725 |
| 120 | 10,954 | 46,062 | 290 | 17,029 | 93,308 |
| 125 | 11,180 | 47,591 | 300 | 17,321 | 95,873 |
| 130 | 11,402 | 49,108 | 310 | 17,607 | 98,421 |
| 135 | 11,619 | 50,614 | 320 | 17,889 | 100,953 |
| 140 | 11,832 | 52,108 | 330 | 18,166 | 103,469 |
| 145 | 12,042 | 53,591 | 340 | 18,439 | 105,970 |
| 150 | 12,247 | 55,065 | 350 | 18,708 | 108,456 |
| 155 | 12,450 | 56,528 | 360 | 18,974 | 110,928 |
| 160 | 12,649 | 57,982 | 370 | 19,235 | 113,387 |
| 165 | 12,845 | 59,427 | 380 | 19,494 | 115,832 |
| 170 | 13,038 | 60,864 | 390 | 19,748 | 118,264 |
| 175 | 13,229 | 62,292 | 400 | 20,000 | 120,684 |
| 180 | 13,416 | 63,712 | 425 | 20,616 | 126,681 |
| 185 | 13,601 | 65,123 | 450 | 21,213 | 132,608 |
| 190 | 13,784 | 66,528 | 475 | 21,794 | 138,470 |
| 195 | 13,964 | 67,925 | 500 | 22,361 | 144,270 |
| 200 | 14,142 | 69,314 | 525 | 22,913 | 150,012 |
| 210 | 14,491 | 72,073 | 550 | 23,452 | 155,701 |
| 220 | 14,832 | 74,806 | 575 | 23,979 | 161,337 |
| 230 | 15,166 | 77,514 | 600 | 24,495 | 166,925 |
| 240 | 15,492 | 80,199 | | | |

Facteurs de conversion

| <u>POUR CONVERTIR DES</u> | <u>EN</u> | <u>MULTIPLIER PAR</u> |
|---------------------------|-------------------|-----------------------|
| Distance | | |
| Milles marins | Kilomètres | 1,852 |
| Milles terrestres | Kilomètres | 1,609344 |
| Kilomètres | Milles marins | 0,539957 |
| Kilomètres | Milles terrestres | 0,62137 |
| Masse | | |
| Livres (avoirédupoids) | Kilogrammes | 0,453592 |
| Livres (avoirédupoids) | Tonnes métriques | 0,000453592 |
| Kilogrammes | Livres | 2,204622 |
| Tonnes métriques | Livres | 2 204,622 |

ANNEXE E

ZONE DE REDEVANCE EN ROUTE

**(ESPACE AÉRIEN SOUS CONTRÔLE CANADIEN, À L'EXCEPTION DE LA FIR/CTA
OCÉANIQUE DE GANDER)**

Nota :

1. Dans le cas de vols entre des points situés au Canada, la distance orthodromique entre les aéroports de départ et d'arrivée est utilisée aux fins du calcul de la distance, peu importe si les vols transitent par l'espace aérien américain.

La présente annexe vise à fournir aux clients des renseignements concernant les limites de la zone de redevance en route de NAV CANADA. Le tableau ci-dessous décrit ces limites par l'entremise d'une série de points avec une latitude et une longitude exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La description visuelle qui suit est établie en fonction d'un polygone défini par l'interpolation linéaire des données de latitude et de longitude.

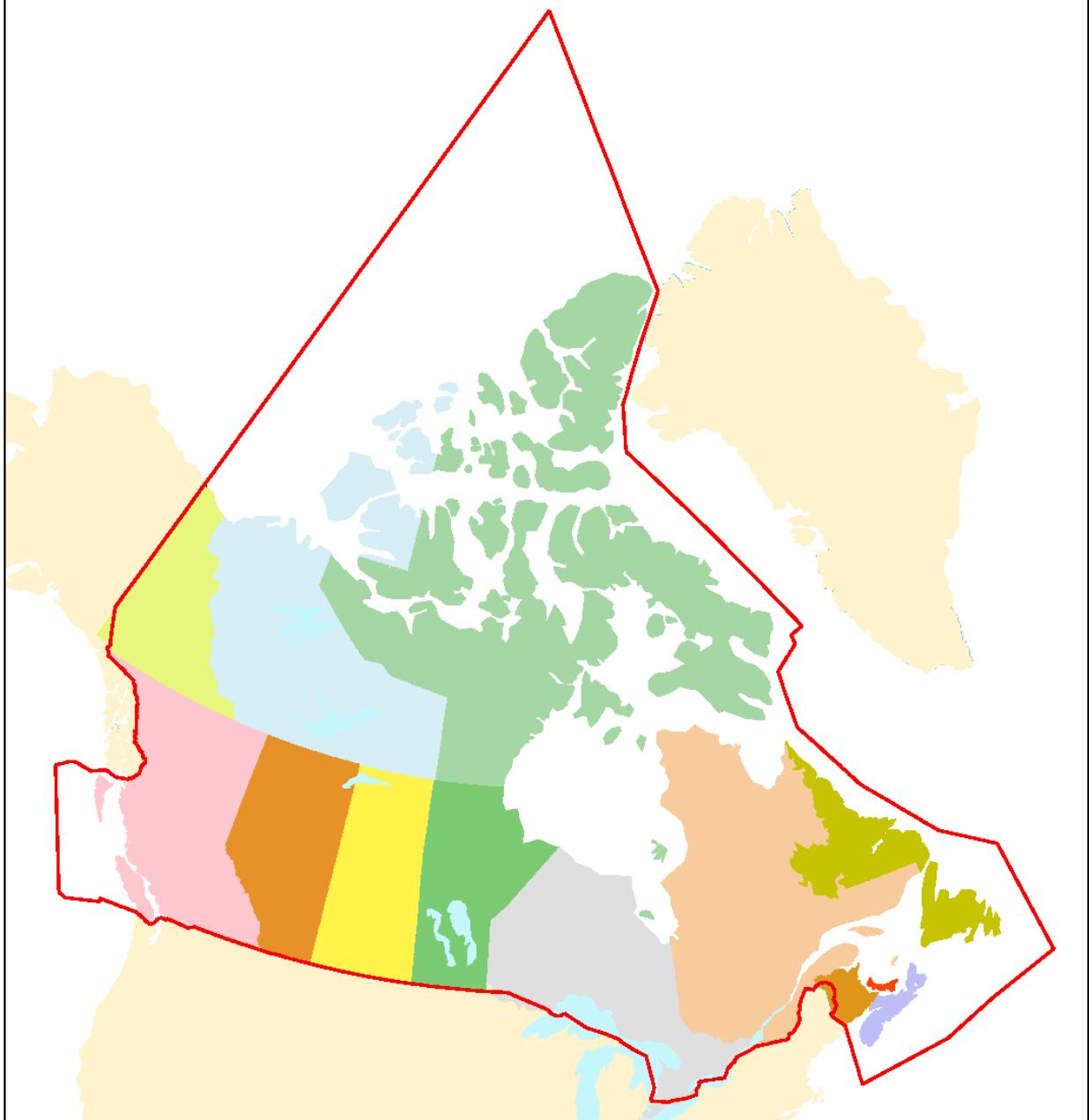
| Zone de redevance en route de NAV CANADA | | | |
|--|-------------|-------------|--|
| IDENT | Latitude | Longitude | Commentaires |
| 1 | 90:00:00.00 | 60:00:00.00 | W060°00'00.00" Pôle nord géographique, à |
| 2 | 82:00:00.00 | 60:00:00.00 | |
| 3 | 78:00:00.00 | 75:00:00.00 | |
| 4 | 76:00:00.00 | 76:00:00.00 | |
| 5 | 65:42:36.00 | 58:23:56.00 | |
| 6 | 65:30:00.00 | 60:00:00.00 | |
| 7 | 65:00:00.00 | 60:00:00.00 | |
| 8 | 64:00:00.00 | 63:00:00.00 | |
| 9 | 61:00:00.00 | 63:00:00.00 | |
| 10 | 57:00:00.00 | 59:00:00.00 | |
| 11 | 53:05:00.00 | 54:05:00.00 | CARPE (intersection) |
| 12 | 51:00:00.00 | 50:00:00.00 | |
| 13 | 45:00:00.00 | 50:00:00.00 | |
| 14 | 44:30:00.00 | 50:00:00.00 | |
| 15 | 43:35:00.00 | 55:45:00.00 | |
| 16 | 42:30:00.00 | 60:00:00.00 | FOCUS (intersection) |
| 17 | 41:37:00.00 | 67:00:00.00 | |
| 18 | 41:52:00.00 | 67:00:00.00 | |
| 19 | 44:30:00.00 | 67:00:00.00 | |
| 20 | 44:56:00.00 | 67:00:00.00 | |
| 21 | 45:37:30.00 | 67:46:30.00 | |
| 22 | 45:47:00.00 | 67:48:17.00 | |
| 23 | 45:49:30.00 | 67:35:00.00 | |
| 24 | 46:08:35.00 | 67:13:00.00 | |
| 25 | 46:32:08.00 | 67:17:59.00 | puis, dans le sens antihoraire, le long d'un arc de cercle de 40 milles terrestres ayant pour centre N46 57 05 W67 53 10 à |
| 26 | 47:17:15.00 | 68:34:36.00 | |
| 27 | 47:23:35.00 | 69:00:00.00 | |
| 28 | 47:27:35.00 | 69:13:28.00 | puis, le long de la frontière Canada/États-Unis, à |
| 29 | 46:25:00.00 | 70:03:30.00 | |
| 30 | 46:18:30.00 | 70:12:30.00 | |
| 31 | 45:54:30.00 | 70:15:00.00 | |
| 32 | 45:41:10.00 | 70:30:10.00 | |
| 33 | 45:19:00.00 | 71:00:00.00 | |
| 34 | 45:17:00.00 | 71:20:10.00 | |

| | | | |
|----|--------------|--------------|---|
| 35 | 45:01:00.00 | 71:29:00.00 | puis, vers l'Ouest, le long de la frontière Canada/États-Unis, à |
| 36 | 45:00:10.672 | 74:04:03.60 | |
| 37 | 44:59:30.00 | 74:07:18.00 | |
| 38 | 44:58:35.00 | 74:11:40.00 | |
| 39 | 44:51:00.00 | 74:34:00.00 | |
| 40 | 44:36:30.00 | 75:38:00.00 | |
| 41 | 44:36:11.255 | 75:39:20.68 | puis, vers l'Ouest, le long de la frontière Canada/États-Unis, à |
| 42 | 43:36:37.00 | 78:45:00.00 | |
| 43 | 43:26:00.00 | 78:45:00.00 | |
| 44 | 43:11:52.00 | 79:01:28.00 | |
| 45 | 43:04:21.00 | 79:02:25.00 | |
| 46 | 42:57:00.00 | 79:03:30.00 | |
| 47 | 42:50:10.00 | 79:50:40.00 | |
| 48 | 42:46:45.00 | 80:53:45.00 | |
| 49 | 42:44:30.00 | 81:13:15.00 | |
| 50 | 42:49:45.00 | 81:58:15.00 | |
| 51 | 42:52:15.00 | 82:28:00.00 | puis, vers l'Ouest, le long de la frontière Canada/États-Unis, à |
| 52 | 45:49:00.00 | 83:35:00.00 | |
| 53 | 46:15:00.00 | 84:21:30.00 | |
| 54 | 46:23:00.00 | 84:32:00.00 | |
| 55 | 46:45:00.00 | 85:38:00.00 | |
| 56 | 47:05:00.00 | 87:00:00.00 | |
| 57 | 47:54:30.00 | 88:46:30.00 | puis, dans le sens horaire, le long d'un arc de cercle de 35 milles marins ayant pour centre N48 22 00 W89 19 00 à |
| 58 | 48:06:30.00 | 90:06:00.00 | |
| 59 | 49:00:00.00 | 93:30:00.00 | |
| 60 | 49:00:00.00 | 94:43:35.00 | |
| 61 | 49:00:00.00 | 95:09:12.00 | puis, vers l'Ouest, le long de la frontière Canada/États-Unis, à |
| 62 | 49:00:00.00 | 120:00:00.00 | |
| 63 | 48:50:06.00 | 120:05:24.00 | |
| 64 | 48:50:49.00 | 120:42:55.00 | |
| 65 | 48:51:42.00 | 122:16:59.00 | |
| 66 | 48:47:25.00 | 122:17:00.00 | |
| 67 | 48:47:25.00 | 122:46:13.00 | |
| 68 | 48:43:25.00 | 122:52:00.00 | |
| 69 | 48:38:30.00 | 123:01:30.00 | |
| 70 | 48:25:24.00 | 123:06:51.00 | |
| 71 | 48:25:19.29 | 123:06:54.70 | puis, vers l'Ouest, le long de la frontière Canada/États-Unis, à |
| 72 | 48:30:00.00 | 125:00:00.00 | |
| 73 | 48:20:00.00 | 128:00:00.00 | DOLFF (intersection) |
| 74 | 48:10:00.00 | 127:55:30.00 | |
| 75 | 47:30:00.00 | 130:30:00.00 | |

| | | | |
|----|-------------|--------------|--|
| 76 | 47:35:00.00 | 131:10:00.00 | |
| 77 | 53:22:03.00 | 137:00:00.00 | |
| 78 | 54:00:00.00 | 136:00:00.00 | KATCH (intersection) |
| 79 | 54:06:30.00 | 135:27:00.00 | |
| 80 | 54:06:30.00 | 134:00:00.00 | |
| 81 | 54:35:00.00 | 132:50:00.00 | |
| 82 | 54:29:30.00 | 131:48:00.00 | |
| 83 | 54:42:30.00 | 130:36:30.00 | puis, le long de la frontière Canada/États-Unis, à |
| 84 | 59:23:15.00 | 134:59:17.00 | |
| 85 | 59:31:47.00 | 136:14:13.00 | |
| 86 | 59:46:08.00 | 138:37:28.00 | puis, le long de la frontière Canada/États-Unis, à |
| 87 | 60:21:00.00 | 139:11:00.00 | |
| 88 | 62:00:00.00 | 141:00:00.00 | |
| 89 | 69:39:00.00 | 141:00:00.00 | |
| 90 | 90:00:00.00 | 60:00:00.00 | son point de départ |

ZONE DE REDEVANCE EN ROUTE

(ne pas utiliser à des fins de navigation)



NOTES :



Au service d'un
monde en mouvement
navcanada.ca

