



DÉTAILS ET PRINCIPES TOUCHANT LES PROPOSITIONS DE REDEVANCES RÉVISÉES

15 MAI 2003

GÉNÉRALITÉS

Le présent document (Détails et principes) fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le *Préavis de redevances révisées* diffusé le 15 mai 2003 (le « Préavis »). En vertu de l'article 36 de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, chapitre 20 (la *Loi sur les SNA*), NAV CANADA est tenue de présenter un document contenant des renseignements supplémentaires à l'égard de la proposition de redevances révisées formulée dans le Préavis, y compris une justification en ce qui a trait aux principes énoncés à l'article 35 de la Loi.

À l'exception des révisions proposées dans le Préavis, toutes les redevances et modalités et conditions connexes actuelles énoncées dans des annonces faites antérieurement demeurent en vigueur.

Le présent document fournit : (1) un aperçu général de NAV CANADA, (2) les perspectives concernant le trafic, (3) les montants à recouvrer, (4) une analyse des redevances, (5) une justification des révisions proposées quant aux principes concernant les redevances, et (6) des renseignements sur le Préavis et la présentation des observations à NAV CANADA.

Les personnes désirant présenter des observations par écrit à NAV CANADA au sujet du Préavis peuvent les faire parvenir à l'adresse indiquée dans le Préavis au plus tard le 14 juillet 2003.

1. APERÇU GÉNÉRAL DE NAV CANADA

NAV CANADA est une société privée sans capital-actions qui est chargée de fournir les installations et les services de navigation aérienne civile aux aéronefs circulant dans l'espace aérien canadien ou dans tout autre espace aérien pour lequel le Canada doit assurer les services de navigation aérienne.

NAV CANADA est structurée de façon unique en une entreprise commerciale autonome qui rend compte à ses parties intéressées. La Société est dirigée par un conseil d'administration de 15 membres composé de dix administrateurs nommés par les parties intéressées représentant les usagers des services de navigation aérienne, les agents négociateurs et le gouvernement fédéral, quatre administrateurs indépendants ainsi que le président et chef de la direction. Elle a également un comité consultatif, dont les membres sont élus par les membres associés, qui est habilité à analyser toute question touchant le système de navigation aérienne, à en rendre compte et à présenter des recommandations au Conseil d'administration.

Les principes fondamentaux régissant le mandat que la *Loi sur les SNA* a conféré à NAV CANADA comprennent notamment le droit exclusif de fournir certains services de navigation aérienne, la capacité de fixer et de percevoir des redevances pour les services de navigation aérienne que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministère de la Défense nationale fournit aux aéronefs ou met à leur disposition, et l'obligation, pour NAV CANADA, de fournir ces services.

Les états financiers, publiés sur une base trimestrielle et annuelle, fournissent une information détaillée sur les revenus et les dépenses de NAV CANADA.

2. PERSPECTIVES CONCERNANT LE TRAFFIC

Les tendances du trafic ne sont pas très claires à court terme car l'industrie de l'aviation, qui s'ajuste encore aux répercussions des événements du 11 septembre 2001, fait face à de nouvelles difficultés causées par la guerre d'Irak et l'écllosion de SRAS (syndrome respiratoire aigu sévère). En élaborant cet aperçu, on a tenu compte des résultats à ce jour, des calendriers des lignes aériennes (selon les données du guide officiel des lignes aériennes) ainsi que de l'information et des analyses de l'industrie de l'aviation et des organismes gouvernementaux. En outre, NAV CANADA a élaboré l'aperçu présenté ci-après en se basant sur des hypothèses raisonnables relativement à la conjoncture économique générale. Cependant, cet aperçu reste teinté d'incertitude, surtout en ce qui concerne l'écllosion de SRAS, la reprise à la suite de la guerre d'Irak, la restructuration d'Air Canada et les problèmes auxquels est confronté l'industrie de l'aviation à l'échelle mondiale. La fin rapide de la guerre d'Irak et le contrôle de la propagation du SRAS au Canada ont allégé en partie cette incertitude.

Le niveau des unités de redevance est fondé sur les hypothèses suivantes pour l'exercice 2003-2004 :

- On prévoit que les unités de redevance, pour les services terminaux de navigation aérienne, seront de 2 % au-dessous du niveau de l'exercice 2000-2001 et produiront un total de 26 496 394 unités de redevance.
- Les unités de redevance, pour les survols en route, seront de 0,7 % inférieures au niveau de l'exercice 2000-2001 pour l'ensemble de l'année. Ceci produira un total de 10 298 593 732 unités de redevance. Pour les services en route, autres que les survols, les unités de redevance seront de 2,2 % inférieures au niveau de l'exercice 2000-2001, et représenteront 4 889 468 596 unités de redevance. On prévoit donc que le total des unités de redevance en route s'élèvera à 15 188 062 328.
- On prévoit que le trafic au-dessus de l'Atlantique Nord baissera de 2,5 % par rapport à l'exercice 2000-2001, pour un total de 311 581 vols pour les redevances de l'Atlantique Nord (NAT) et de 330 755 vols pour les redevances de communications internationales (Com. int.).

Le tableau ci-dessous montre l'aperçu du trafic pour les unités de redevance en fonction des mouvements comparé avec le niveau d'avant le 11 septembre 2001, c'est-à-dire, pour l'année financière 2000-2001. Les réductions indiquées pour l'année financière 2001-2002 sont les résultats réels pour cet exercice et celles de l'année financière 2002-2003 représentent les résultats jusqu'en mars 2003 et une estimation pour le reste de l'année financière.

Aperçu des unités de redevance pour les années financières 2001-2002 à 2003-2004 exprimés sous forme de pourcentage de changement par rapport au niveau de l'année financière 2000-2001

	<u>Année financière 01-02</u>	<u>Année financière 02-03</u>	<u>Année financière 03-04</u>
Terminaux	-10,4 %	-11,2 %	-2 %
Survol	-10,6 %	- 8,9 %	-0,7 %
En route	- 9,7 %	-10,6 %	-2,2 %
NAT	-12,5 %	-12,4 %	-2,5 %
Communications internationales	-12,7 %	-12,4 %	-2,5 %
Pondéré	-10,5 %	-10,3 %	-1,6 %

Dans l'ensemble, le trafic pour l'année financière 2003-2004, tel qu'il est mesuré en unités de redevance, devrait être de 1,6 % inférieur au niveau antérieur au 11 septembre 2001. D'une année à l'autre, l'aperçu pour l'année financière 2002-2003 représente une augmentation de 0,2 % par rapport à 2001-2002 et,

pour l'année financière 2003-2004, une augmentation de 9,7 % par rapport à 2002-2003.

3. MONTANTS À RECOUVRER

Les montants que NAV CANADA recouvrera grâce à la proposition de redevances se divisent en deux catégories :

- Les coûts pour l'année financière 2003-2004.
- Le manque à gagner cumulatif au 31 août 2003 et le renflouement du compte de stabilisation des tarifs (CST) dans un délai de cinq ans, dans les deux cas.

NAV CANADA procède à une transaction transfrontalière de bail d'équipement technologique admissible (ÉTA) qui devrait générer un revenu ponctuel d'environ 200 millions \$. Ce revenu servira à réduire les montants qu'il faudrait autrement recouvrer auprès des clients SNA. Il a été décidé d'utiliser d'abord ce revenu pour éponger le manque à gagner prévu au 31 août 2003, moins les provisions pour créances douteuses. Le solde de ce revenu aidera à payer les coûts de l'année financière 2003-2004.

3.1 Coûts pour l'année financière 2003-2004

Les coûts de NAV CANADA prévus pour l'année financière 2003-2004 s'élèvent à 1 073 millions \$. Ces coûts seront recouverts au cours de l'année financière 2003-2004 grâce à une révision appropriée des redevances pour laquelle on tiendra compte de ce qui suit :

- 74 millions \$ provenant du revenu ÉTA. Comme mentionné au paragraphe 3.2, le revenu ÉTA de 126 millions \$ sera affecté au manque à gagner cumulatif au 31 août 2003, ce qui laisse un solde de 74 millions \$.
- 18 millions \$ provenant de revenus non aéronautiques.

Il reste donc 981 millions \$ à recouvrer sous forme de redevances de SNA établies au niveau permettant d'atteindre le seuil de rentabilité.

Le montant à recouvrer pour les services est établi par l'allocation des coûts pour chacun d'entre eux, c'est-à-dire, terminaux, en route, NAT et Com. int. La méthodologie d'allocation des coûts a été établie en 1997 et fait l'objet d'un rapport de compilation des coûts à la fin de chaque année financière. Les vérificateurs de NAV CANADA, KPMG, ont exprimé l'opinion que la méthodologie adoptée par NAV CANADA était raisonnable et convenait comme base pour établir les coûts de chaque service. KPMG revoit aussi les rapports annuels de compilation des coûts pour s'assurer qu'ils correspondent bien à la méthodologie d'allocation des coûts.

Les pourcentages réels d'allocation des coûts pour l'année financière 2001-2002 ont servi de base principale pour estimer l'allocation des coûts en fonction des services pour l'année financière 2003-2004. Cette allocation est indiquée dans le tableau ci-après et montre les montants à recouvrer pour chaque service sous forme de redevances de SNA.

Coûts pour l'année financière 2003-2004
à recouvrer sous forme de redevances de SNA

	Terminaux	En route	NAT	Com. int.	Total
Coûts par service	417,4 M \$	522,2 M \$	28,4 M \$	13 M \$	981 M \$

3.2 Recouvrement du manque à gagner cumulatif au 31 août 2003 et renflouement du compte de stabilisation des tarifs (CST)

Au 31 août 2003, on s'attend à ce que le manque à gagner cumulatif atteigne 176 millions \$ avec les taux en vigueur. La Société a décidé d'affecter 126 millions \$ provenant du revenu ÉTA à ce manque à gagner. Ce montant devrait absorber le manque à gagner, à l'exception des provisions pour créances douteuses, mais en tenant compte d'un revenu de 5 millions \$ pour l'année financière 2002-2003 généré par l'augmentation proposée des redevances à compter du 1^{er} août 2003. Il resterait alors un solde de 45 millions \$ à recouvrer auprès des clients sur une période cinq ans. En outre, le CST sera renfloué au solde cible de 50 millions \$ sur la même période, ce qui laisse un total de 95 millions \$ à recouvrer en cinq ans. Les calculs sont illustrés dans le tableau suivant. Comme indiqué au paragraphe 3.1, le solde de 74 millions \$ provenant du revenu ÉTA sera utilisé pour réduire le montant des coûts pour l'année financière 2003-2004 qui doivent être recouverts auprès des clients de SNA.

Calcul du montant du manque à gagner cumulatif et du renflouement du CST
à recouvrer auprès des clients SNA

	<u>(Millions \$)</u>
Manque à gagner cumulatif prévu au 31 août 2003	176 \$
Moins revenu en août 2003 généré par l'augmentation des redevances au 1 ^{er} août 2003	5 \$
Moins : Revenu ÉTA utilisé	126 \$
Solde du manque à gagner	45 \$
Plus : Renflouement du CST au solde cible	50 \$
Total à recouvrer auprès des clients SNA sur 5 ans	95 \$

NAV CANADA tient des données historiques sur les surplus et les déficits d'exploitation (c.-à-d., contributions et retraits au CST) par service et a utilisé ces renseignements pour présenter le montant à recouvrer par service dans le tableau suivant.

**Montants du manque à gagner et du du solde du CST à recouvrer par service
par ajustements des tarifs
Année-financière 2003-2004**

	Terminaux	En route	NAT	Com. int.	Total
Total	39,5 M \$	50,3 M \$	5,2 M \$	- M \$	95 M \$
Année financière 2003-2004 (un cinquième du total)	7,9 M \$	10,1 M \$	1,0 M \$	- M \$	19 M \$

4. ANALYSE DES REDEVANCES

Conformément à la *Loi sur les SNA*, les redevances pour les services sont établies à un niveau tel que, selon des prévisions raisonnables et prudentes, des revenus suffisants pour répondre aux besoins financiers actuels et futurs de la Société, c.-à-d. que celle-ci doit recouvrer tous ses coûts (y compris le service de la dette et le remboursement du capital), tel qu'établis selon les principes comptables généralement acceptés, et maintenir une réserve de secours en cas d'imprévu. Pour l'établissement des taux, il faut tenir compte des revenus provenant de sources non aéronautiques.

Comme indiqué à la section 3, la Société fixera les redevances de manière à recouvrer les montants suivants :

- Coûts de 981 millions \$ pour l'année financière 2003-2004 (coût total de 1073 millions \$ moins 92 millions \$ provenant de revenus non aéronautiques et du revenu ÉTA).
- 19 millions \$ pour le manque à gagner cumulatif au 31 août 2003 et le renflouement du CST.

Les redevances ont été établies à un niveau permettant à chacune d'entre elles d'atteindre le seuil de rentabilité pour les services en route, terminaux et océaniques de façon à recouvrer 981 millions \$. Des ajustements additionnels ont aussi été calculés pour recouvrer 19 millions \$ à affecter aux manques à gagner passés et au CST. L'explication de ces calculs est donnée ci-après.

4.1 Calcul des redevances au seuil de rentabilité pour l'année financière 2003-2004

La section 2 donnait des renseignements sur les prévisions de trafic et le paragraphe 3.1 présentait les coûts de l'année financière 2003-2004 qui doivent être recouverts sous forme de redevances de SNA pour chaque service.

Bien que la portion applicable du revenu ÉTA et des revenus provenant de sources non aéronautiques aient déjà été inclus dans le calcul des coûts à recouvrer sous forme de redevances de SNA au paragraphe 3.1, il faut aussi tenir compte des revenus provenant des redevances forfaitaires (quotidienne, annuelle et trimestrielle) pour le calcul des redevance en fonction des mouvements. Les revenus provenant des redevances forfaitaires sont partagés à raison de 85 % pour les services terminaux et de 15 % pour les services en route. Le tableau suivant montre le calcul des redevances au seuil de rentabilité telles qu'indiquées dans le Préavis. Il est à noter que les coûts, les revenus et les unités de redevances ont été arrondis pour faciliter la présentation.

Calcul des redevances au seuil de rentabilité pour l'année financière 2003-2004

	Terminaux	En route	NAT	Com. int. Voix	Com. int. Liaison de données
Coûts à recouvrer (millions \$)	417,4 \$	522,2 \$	28,4 \$	9,7 \$	3,3 \$
Moins : Revenus des redevances forfaitaires (après ajustement proportionnel)	29,1 \$	5,1 \$	-	-	-
Coûts à recouvrer sous forme de redevances en fonction des mouvements	388,3 \$	517,1 \$	28,4 \$	9,7 \$	3,3 \$
Unités de redevance (milliers)	26 496	15 188 062	312	198	132
Taux unitaire	14,65 \$	0,03406	91,00 \$	49,18 \$	24,85 \$
Pourcentage d'augmentation par rapport aux taux actuels	6,3 %	3,2 %	14,1 %	3,1 %	3 %

Les changements de taux pour les redevances forfaitaires sont établis de manière que ce soit une moyenne pondérée des changements apportés aux redevances de services terminaux et en route. La pondération est de 85 % pour les services terminaux et de 15 % pour les services en route. Le calcul est indiqué dans le tableau ci-après.

Calcul de l'augmentation des redevances forfaitaires pour atteindre le seuil de rentabilité pour l'année financière 2003-2004

	Changement du taux	Pondération des redevances forfaitaires	Total
Terminal	6,3 %	85 %	5,4 %
En route	3,2 %	15 %	0,5 %
Total de l'augmentation des redevances forfaitaires (pourcentage d'augmentation par rapport aux taux actuels)			5,9 %

Toutes les redevances forfaitaires seront augmentées de 5,9 % (arrondi au dollar le plus près), ce qui correspond aux taux établis dans le Préavis.

4.2 Calcul des ajustements additionnels de taux pour le recouvrement du manque à gagner et le renflouement du compte de stabilisation des tarifs (CST)

Le paragraphe 3.2 présentait les montants à recouvrer pour chaque service sous forme de redevances de SNA au cours de l'année financière 2003-2004 pour la contribution en vue de recouvrer le manque à gagner cumulatif total au 31 août 2003 et de renflouer le CST.

Comme pour la méthodologie utilisée pour le calcul des redevances au seuil de rentabilité, il faut tenir compte également des revenus des redevances forfaitaires pour le calcul des ajustements de taux. Le calcul des ajustements additionnels des taux est montré dans le tableau ci-après tels qu'établis dans le Préavis. Il est à noter que les coûts, les revenus et les unités de redevances ont été arrondis pour faciliter la présentation.

Calcul des ajustements additionnels des redevances
pour l'année financière 2003-2004
pour recouvrer les montants du manque à gagner et du CST

	Terminaux	En route	NAT	Com. int. Voix	Com. int. Liaison de données
Montants à recouvrer (millions \$)	7,9 \$	10,1 \$	1,0 \$	- \$	- \$
Moins : Revenus des redevances forfaitaires (provenant des ajustements proportionnels de redevances)	0,5 \$	0,1 \$	-	- \$	- \$
Montants à recouvrer sous forme de redevances en fonction des mouvements	7,4 \$	10,0 \$	1,0 \$	- \$	- \$
Unités de redevance (milliers)	26 496	15 188 062	312	198	132
Taux unitaire	0,28 \$	0,00065	3,35 \$	-	-
Pourcentage d'augmentation par rapport aux taux actuels	2 %	2 %	4,2 %	0 %	0 %

L'ajustement additionnel des redevances forfaitaires sera de 2 %, le même que pour les redevances de services terminaux et en route. Cette augmentation (arrondie au dollar le plus près) correspond aux ajustements additionnels des redevances établis dans le Préavis.

5. PRINCIPES CONCERNANT LES REDEVANCES DE SERVICES DE NAV CANADA

Les principes régissant l'établissement de nouvelles redevances ou la révision des redevances existantes par NAV CANADA sont énoncés à l'article 35 de la *Loi sur les SNA*. Chacun des principes est présenté ci-dessous en italiques, suivi d'une explication montrant comment le Préavis est conforme au principe en question.

- 35 (1) (a) *La méthode de calcul des redevances établie et publiée par la Société est claire et indique les conditions applicables à ces redevances;*

Le Préavis, exigé en vertu de l'article 36 de la *Loi sur les SNA*, a été publié sur Internet et envoyé aux associations de l'aviation. À la lumière de ces renseignements, toute personne assujettie aux redevances de NAV CANADA peut calculer le montant à payer pour un vol donné.

- 35 (1) (b) *Le tarifs ne doit pas être établi de façon à encourager l'utilisateur à adopter des pratiques qui portent atteinte à la sécurité pour éviter une redevance;*

Pour tout vol donné, les redevances de NAV CANADA sont établies de façon à ne pas porter atteinte à la sécurité. Par exemple, tout vol d'aéronef à réaction d'un poids donné, entre deux points (par exemple entre Ottawa et Québec), est assujéti aux mêmes redevances des services terminaux et en route, qu'il s'agisse d'un vol IFR ou VFR.

- 35 (1) (c) *Le tarif s'applique de la même façon, à l'égard du même service, aux vols intérieurs ou internationaux des transporteurs aériens;*

Il n'y a pas de différence dans les redevances révisées proposées entre les vols intérieurs et internationaux des transporteurs aériens.

- 35 (1) (d) *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;*

Il n'y a pas de différence dans les redevances révisées proposées pour un vol, qu'il soit assuré par un transporteur canadien ou étranger.

- 35 (1) (e) *Le tarif doit tenir compte de la différence - et de ce qu'il en coûte, raisonnablement, pour les fournir - entre les services fournis lors du décollage et de l'atterrissage d'un aéronef et ceux fournis alors qu'il est en vol.*

Les redevances sont fondées sur une répartition des coûts entre les services en route, terminaux et océaniques. Les règles de répartition des coûts de ces services ont été déterminées en fonction des charges de travail, des statistiques reposant sur les rapports d'activités, du jugement de la direction et des lignes directrices de l'OACI.

Les vérificateurs de NAV CANADA, KPMG, ont fourni un avis à la Société selon lequel la méthode de répartition des coûts adoptée par la Société tient compte raisonnablement du mode de prestation des services, qu'elle est similaire aux méthodes utilisées par d'autres fournisseurs de services de navigation aérienne et qu'elle convient pour le calcul des coûts de ces services. Un exemplaire de l'avis en question peut être obtenu sur demande auprès de NAV CANADA.

- 35 (1) (f) *Le tarif ne doit pas être déraisonnable ou injustifié à l'égard des aéronefs privés et de l'aviation de plaisance;*

Les redevances reflètent le besoin pour tous les usagers, y compris les usagers des aéronefs de plaisance et privés, de contribuer au recouvrement des coûts d'exploitation du système canadien de navigation aérienne civile. NAV CANADA estime que les redevances exigées ne sont ni déraisonnables ni injustifiées.

- 35 (1) (g) *Les redevances pour les services aux régions nordiques ou éloignées et pour les services ordonnés par le ministre en vertu du paragraphe 24(1) ne peuvent être plus élevées que celles applicables à des services équivalents, utilisés de façon comparable, fournis ailleurs au Canada;*

Puisque les redevances de NAV CANADA sont uniformes partout au pays, les régions nordiques ou éloignées sont assujetties aux mêmes redevances que celles applicables aux services fournis ailleurs au Canada.

- 35 (1) (h) *Le tarif doit être conforme aux obligations internationales du Canada;*

Les obligations internationales les plus pertinentes sont la *Convention relative à l'aviation civile internationale de 1944* (la *Convention de Chicago*) et les accords bilatéraux de services aériens entre le Canada et d'autres États.

L'article 15 de la *Convention de Chicago* traite des redevances des installations de navigation aérienne et établit un principe selon lequel les redevances qui peuvent être demandées aux usagers étrangers pour l'utilisation des aéroports et des services de navigation aérienne ne doivent pas être supérieures à celles qui sont demandées aux usagers nationaux assurant des services aériens similaires à l'échelle internationale. Les redevances sont conformes à l'article 15 pour les raisons suivantes : (i) les redevances à l'égard des services aériens internationaux ne sont pas supérieures pour les transporteurs aériens étrangers à celles qui sont demandées aux transporteurs canadiens qui fournissent des services aériens internationaux similaires (c.-à-d. que les redevances s'appliquent de la même manière aux transporteurs, quel que soit leur pavillon) et (ii) les redevances ont trait à la disponibilité ou à la prestation des services de navigation aérienne et ne sont pas exigibles pour le droit d'entrer dans l'espace aérien canadien.

Les redevances sont également conformes aux accords bilatéraux de services aériens entre le Canada et d'autres États.

- 35 (1) (i) *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.*

Les redevances révisées proposées de NAV CANADA sont établies dans le but de permettre de recouvrer les coûts qu'elle a engagés, y compris les dépenses déterminées selon les principes comptables généralement reconnus et les coûts liés au respect de certaines obligations financières, comme il est décrit en détail au paragraphe 35(5) de la *Loi sur les SNA*.

- 35 (2) *La méthode de calcul du tarif peut tenir compte du fait que les services n'ont pas la même valeur pour tous les usagers.*

La méthode de calcul de NAV CANADA tient compte du fait que la valeur des services diffère suivant les usagers, par exemple les redevances varient en fonction de la masse de l'aéronef.

- 35 (3) *Lorsque la méthode de calcul tient compte de la valeur des services reçus par les usagers et que le poids de l'aéronef est utilisé - comme indice de cette valeur, le principe visé à l'alinéa (1)(a) est réputé ne pas avoir été respecté si le montant de la redevance est directement proportionnel au poids ou plus grand.*

Les redevances des services de communications internationales et la redevance de services et installations en route de l'Atlantique Nord sont imposées par vol et ne tiennent pas compte de la masse.

Les redevances des services terminaux et en route tiennent compte de la masse, mais d'une façon moins que proportionnelle. La redevance en route est établie à partir d'un taux unitaire multiplié par la racine carrée de la masse de l'aéronef multiplié par la distance parcourue dans l'espace aérien canadien. La redevance des services terminaux est établie à partir d'un taux unitaire multiplié par la masse de l'aéronef portée à la puissance 0,9. La redevance pour le radar de surveillance des mouvements de surface d'aéroport est calculée à partir de la même formule que celle de la redevance des services terminaux (mais à un taux unitaire différent).

Conformément au paragraphe 35(7), le paragraphe 35(3) ne s'applique pas aux taux uniformes. Les redevances annuelle et quotidienne représentent des taux uniformes.

- 35 (4) *Le poids de l'aéronef est, pour l'application du paragraphe (3), son poids maximal autorisé au décollage et indiqué dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat.*

Les calculs de la masse sont fondés sur le poids maximal autorisé au décollage indiqué dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le *Guide des redevances à l'intention des clients* de janvier 2003.

6. RENSEIGNEMENTS SUR LE PRÉAVIS ET LA PRÉSENTATION D'OBSERVATIONS À NAV CANADA

Le *Préavis* et le présent document sont disponibles sous forme électronique et peuvent être téléchargés à partir du site Internet de NAV CANADA (www.navcanada.ca).

Le *Guide des redevances à l'intention des clients* et les annonces de NAV CANADA sur les redevances imposées pour les services, également disponibles sur l'Internet, contiennent des renseignements sur les redevances en vigueur.

Pour obtenir des exemplaires additionnels du document *Détails et principes*, veuillez communiquer avec NAV CANADA :

par écrit : NAV CANADA
C.P. 3411, succursale D
Ottawa (Ontario) Canada
K1P 5L6
À l'attention de la directrice, Relations avec la clientèle

par courriel : service@navcanada.ca
par télécopieur : 1 - 613 - 563 - 3426
par téléphone : 1 - 800 - 876 - 46934
(En Amérique du Nord, ne pas composer le dernier chiffre.)

Conformément à l'article 36 de la *Loi sur les SNA*, les personnes qui désirent soumettre des observations par écrit à NAV CANADA en ce qui concerne le Préavis sont invitées à les faire parvenir à l'adresse suivante :

NAV CANADA
C.P. 3411, succursale D
Ottawa (Ontario) Canada
K1P 5L6
À l'attention du directeur, Tarifs et recettes

Par télécopieur : 1 - 613 - 563 - 7994

Nota : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 14 juillet 2003, à la fermeture des bureaux.

Avertissement concernant l'information prospective

Certains énoncés formulés dans ce document sont de nature prospective et sont sujettes à certains risques et à certaines incertitudes. Les résultats indiqués dans ces énoncés peuvent différer matériellement des résultats réels. L'information prospective contenue dans ce document représente les anticipations de NAV CANADA au 13 mai 2003, et peut différer après cette date. Toutefois, NAV CANADA décline toute intention ou toute obligation de mettre à jour ou de revoir tout énoncé de nature prospective en conséquence de nouvelle information, d'événements futurs ou d'autres facteurs.