



## PRÉAVIS DE NOUVELLES REDEVANCES ET DE REDEVANCES RÉVISÉES À L'ÉGARD DES SERVICES

1<sup>er</sup> JUIN 1998

### Renseignements généraux

Conformément à l'article 36 de la *Loi concernant la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, chapitre 20 (« *Loi sur les SNA* »), le présent document constitue un préavis des nouvelles redevances et des redevances révisées des services de navigation aérienne proposées par NAV CANADA ( la « proposition ») qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1998. Ce préavis donne des détails sur la proposition en ce qui a trait aux redevances. Un document plus détaillé contenant d'autres éléments de la proposition, notamment une justification des redevances proposées à la lumière des paramètres énoncés dans l'article 35 de la *Loi sur les SNA*, peut être obtenu sur demande auprès de NAV CANADA à l'adresse indiquée dans la partie 8 de ce préavis. Les personnes intéressées à présenter des observations à NAV CANADA sur la proposition peuvent le faire par écrit à l'adresse indiquée dans la partie 8 de ce préavis, de manière à ce qu'elles parviennent à NAV CANADA au plus tard le 31 juillet 1998.

***NAV CANADA applique des redevances aux catégories suivantes de services de navigation aérienne : (i) terminaux, (ii) en route, et (iii) océaniques. Ce préavis fait part des nouvelles redevances proposées pour les petits aéronefs, des révisions proposées aux redevances actuelles en vue du recouvrement intégral des coûts et des redevances proposées pour les services supplémentaires.***

Ce préavis contient huit parties :

- (1) **Redevances** proposées pour les aéronefs de 3 tonnes métriques (6 614 lb) ou moins
- (2) **Redevances des services terminaux et en route** proposées pour les aéronefs à hélice, y compris les hélicoptères, de plus de 3 tonnes métriques (6 614 lb)
- (3) **Redevance des services terminaux et redevance en route** proposées pour les aéronefs à réactions de plus de 3 tonnes métriques (6 614 lb)

- (4) **Redevances océaniques** proposées
- (5) **Redevances de services supplémentaires** proposées
- (6) **Exemptions et réductions** proposées
- (7) **Facturation et modalités de paiement** des redevances
- (8) **Renseignements supplémentaires** sur la proposition et **la présentation d'observations** à NAV CANADA.

Nota : Chaque fois qu'il est fait mention de dollars, il s'agit de dollars canadiens.

Chaque fois qu'il est fait mention de tonnes, il s'agit de tonnes métriques.

# 1. REDEVANCES PROPOSÉES POUR LES AÉRONEFS DE 3 TONNES MÉTRIQUES (6 614lb) OU MOINS

## 1.1 Aéronefs immatriculés au Canada

Un aéronef de 3 tonnes ou moins immatriculé au Canada sera assujéti à une redevance annuelle pour les services de navigation aérienne que fournit ou met à leur disposition NAV CANADA ou toute personne autorisée par le ministre de la Défense nationale. La redevance varie selon qu'il s'agit d'un aéronef monomoteur ou multimoteur et en fonction de la masse de l'aéronef.

La masse utilisée pour le calcul de la redevance est la masse maximale autorisée au décollage de l'aéronef indiquée dans le Registre d'immatriculations des aéronefs civils canadiens.

Les redevances annuelles s'appliquent à la période de 12 mois, appelée période de redevance annuelle, qui débute le 1<sup>er</sup> novembre de chaque année et se termine au 31 octobre de l'année suivante.

Les redevances annuelles s'appliqueront aux aéronefs en service pendant la totalité ou une partie de la période de redevance annuelle.

Les redevances sur les nouveaux aéronefs acquis au cours d'une période de redevance annuelle seront calculées au prorata du nombre de mois ou de parties de mois compris entre la date d'acquisition du nouvel aéronef et la fin de la période de redevance annuelle.

La redevance annuelle ne sera pas calculée au prorata si le titre de propriété de l'aéronef change durant la période de facturation annuelle. Les nouveaux aéronefs acquis d'un vendeur ou d'un fabricant feront toutefois exception à cette règle.

Les vendeurs faisant acquisition d'un aéronef aux fins de vente ne seront pas assujéttis à la redevance annuelle pour cet aéronef.

Les redevances annuelles sont indiquées dans le tableau 1.

**Tableau 1. Redevances annuelles proposées sur les aéronefs de 3 tonnes ou moins immatriculés au Canada**

Masse (tonnes métriques)	Redevance annuelle	
	Aéronef monomoteur	Aéronef multimoteur
0 - 2,0	60 \$	120 \$
2,1 - 3,0	150 \$	300 \$

## 1.2 Aéronefs immatriculés à l'étranger

En ce qui concerne les aéronefs immatriculés à l'étranger, leur fréquence de vol au Canada et, par conséquent, leur utilisation des services de navigation aérienne sont en général beaucoup moins élevées que celles des aéronefs immatriculés au Canada, car ces aéronefs sont principalement exploités dans leur pays d'origine. En plus, la grande majorité visite le Canada peut-être une fois par année, pour un court séjour. Par exemple, plusieurs aéronefs américains entrent au Canada strictement pour se rendre en Alaska et en revenir. Pour ces raisons, une redevance trimestrielle est proposée.

Un aéronef de 3 tonnes ou moins immatriculé à l'étranger sera assujéti à une redevance trimestrielle de 25 % de la redevance indiquée dans le tableau 1 pour les services de navigation aérienne que fournit ou met à leur disposition NAV CANADA ou toute personne autorisée par le ministre de la Défense nationale.

La masse utilisée pour le calcul de la redevance est la masse maximale autorisée au décollage courante du type d'aéronef en question indiquée dans le Registre d'immatriculations des aéronefs civils canadiens.

L'aéronef sera facturé suivant la première arrivée enregistrée à un aéroport canadien à chaque trimestre de la période de redevance annuelle (tel qu'il est défini dans la partie 1.1). Si le numéro d'immatriculation n'est pas fourni pour chaque vol, chaque arrivée sera facturée la redevance trimestrielle.

## 2. REDEVANCES DES SERVICES TERMINAUX ET EN ROUTE PROPOSÉES POUR LES AÉRONEFS À HÉLICE, Y COMPRIS LES HÉLICOPTÈRES DE PLUS DE 3 TONNES MÉTRIQUES (6 614 lb)

Un aéronef à hélice de plus de 3 tonnes métriques sera assujéti à une redevance quotidienne pour les services terminaux et en route chaque jour (ci-après appelé « jour facturable ») qu'il effectue un ou plusieurs décollages à un ou plusieurs aéroports dotés d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel de NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale.

Une redevance annuelle minimale de 150 \$ sur les aéronefs monomoteurs et de 300 \$ sur les aéronefs multimoteurs s'appliquera aux aéronefs immatriculés au Canada de plus de 3 tonnes métriques pour chaque période de redevance annuelle (tel qu'il est défini dans la partie 1.1). Quant aux aéronefs immatriculés à l'étranger, la redevance minimale correspondante est une redevance trimestrielle équivalant à 25 % de ces montants.

Aéronef à hélice s'entend d'un aéronef à moteurs à pistons à voilure fixe, d'un aéronef à turbopropulseurs et d'un hélicoptère.

La redevance quotidienne varie selon qu'il s'agit d'un aéronef monomoteur ou multimoteur et en fonction de la masse de l'aéronef.

La masse d'un aéronef est établie selon les modalités énoncées dans la partie 3.3.

Aux fins du calcul de la redevance quotidienne, une journée est définie comme étant chaque période de 24 heures commençant à 08:00 heures, TU.

Les redevances quotidiennes sont présentées dans le tableau 2.

**Tableau 2. Redevances quotidiennes proposées pour les aéronefs à hélice de plus de 3 tonnes**

Masse (tonnes métriques)	Redevance quotidienne	
	Aéronef monomoteur	Aéronef multimoteur
3,1 - 4,0	15 \$	30 \$
4,1 - 5,0	20 \$	40 \$
5,1 - 6,0	30 \$	60 \$
6,1 - 7,0	100 \$	200 \$
7,1 - 8,6	150 \$	300 \$
8,7 - 12,0	S. O.	600 \$
12,1 - 15,0	S. O.	900 \$
15,1 +	S. O.	1 200 \$

Afin que la redevance quotidienne ne s'applique à un aéronef à hélice qu'une seule fois par jour facturable, NAV CANADA doit disposer du numéro d'immatriculation de l'aéronef pour chaque vol de l'aéronef. Pour tout vol où ce renseignement n'est pas fourni, la redevance applicable aux aéronefs à réactions (partie 3), au lieu de la redevance quotidienne, sera imposée.

Les redevances quotidiennes sont illustrées dans l'annexe II.

### **3. REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX ET REDEVANCE EN ROUTE PROPOSÉES POUR LES AÉRONEFS À RÉACTIONS DE PLUS DE 3 TONNES MÉTRIQUES (6 614 lb)**

Un aéronef à réactions de plus de 3 tonnes métriques sera assujéti à une redevance des services terminaux et à une redevance en route décrites dans les parties 3.1 et 3.2.

Une redevance annuelle minimale de 150 \$ sur les aéronefs monomoteurs et de 300 \$ sur les aéronefs multimoteurs s'appliquera aux aéronefs immatriculés au Canada de plus de 3 tonnes métriques pour chaque période de redevance annuelle (tel qu'il est défini dans la partie 1.1). Quant aux aéronefs immatriculés à l'étranger, la redevance minimale correspondante est une redevance trimestrielle équivalant à 25 % de ces montants.

### 3.1 Redevance des services terminaux

La redevance des services terminaux est perçue sur les vols en partance d'aérodromes dotés d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel de NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale, c'est-à-dire les aérodromes dotés de tour de contrôle de la circulation aérienne ou de station d'information de vol (FSS), sauf pour l'aéroport situé à Portage-La-Prairie, au Manitoba. Les aérodromes qui répondent actuellement à ces critères sont énumérés dans l'annexe I.

Les services terminaux sont des services de navigation aérienne fournis à un aéronef, ou mis à sa disposition, à un aérodrome ou à proximité de ce dernier, à l'exclusion des aéronefs survolant l'aérodrome, tels que i) les services particuliers de contrôle d'arrivée ou de départ fournis par les centres de contrôle régional et les unités de contrôle terminal ou ii) les services d'aérodrome comprenant, par exemple, les services consultatifs d'aéroport et de contrôle de la circulation aérienne assurés à partir d'une tour de contrôle.

À l'heure actuelle, le taux unitaire des services terminaux est de 7,74 \$ par unité de redevance.

#### Calcul de la redevance

La redevance des services terminaux pour un départ correspond au taux unitaire multiplié par le nombre d'unités de redevance pour ce départ.

Le nombre d'unités de redevance pour chaque départ correspond à la masse de l'aéronef en tonnes métriques portée à la puissance 0,9 (c.-à-d. masse<sup>0,9</sup>).

La masse d'un aéronef est établie selon les modalités énoncées dans la partie 3.3.

**Le taux unitaire proposé des services terminaux est de 13,65 \$ par unité de redevance, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1998.**

On trouvera dans l'annexe II des exemples de calcul de la redevance des services terminaux.

### 3.2 Redevance en route

La redevance en route s'applique aux vols effectués dans l'espace aérien souverain du Canada et dans tout autre espace aérien où le Canada a la responsabilité d'assurer des services de navigation aérienne (ci-après appelé espace aérien sous contrôle canadien), à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander. Elle est liée au coût des services en route fournis ou mis à la disposition par NAV CANADA ou par une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale.

Les services en route sont les services de navigation aérienne autres que les services terminaux et océaniques. À l'heure actuelle, le taux unitaire des services en route est de 0,03263 \$ pour les survols et de 0,02174 \$ pour les vols avec décollage ou atterrissage au Canada.

L'unique redevance en route proposée s'applique aux survols et aux vols avec décollage ou atterrissage au Canada. En ce qui concerne les vols avec décollage ou atterrissage au Canada, la redevance en route s'applique aux vols entre deux aéroports dont au moins l'un est un aéroport assujéti à la redevance des services terminaux de NAV CANADA (voir la partie 3.1).

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

### **Exemption pour les vols entre deux points situés dans le territoire continental des États-Unis et traversant l'espace aérien canadien**

À l'heure actuelle, les vols (autres que ceux d'aéronefs de plus de 200 tonnes avec atterrissage ou décollage en Alaska) entre deux points situés dans le territoire continental des États-Unis et traversant l'espace aérien canadien ne sont pas assujéttis à la redevance en route de NAV CANADA pour les survols.

Si les États-Unis venaient à imposer une redevance en route sur les vols entre deux points situés au Canada et traversant l'espace aérien américain, NAV CANADA mettrait fin à l'exemption et imposerait à son tour la redevance en route sur ces vols (celle qui s'applique aux survols) après diffusion d'une annonce conformément à la *Loi sur les SNA*.

### **Calcul de la redevance en route**

La redevance en route pour un vol correspond au taux unitaire multiplié par le nombre d'unités de redevance pour ce vol.

Le nombre d'unités de redevance pour chaque vol correspond à la racine carrée de la masse de l'aéronef en tonnes métriques multipliée par la distance en kilomètres (masse<sup>0,5</sup> x distance).

La masse d'un aéronef est établie selon les modalités énoncées dans la partie 3.3.

En ce qui concerne les vols entre deux points situés au Canada, la distance servant au calcul est la distance orthodromique entre les aéroports de départ et d'arrivée, peu importe que le vol traverse ou non l'espace aérien américain.

En ce qui concerne les vols internationaux qui pénètrent dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) ou qui le quittent, la distance se calcule en additionnant la distance orthodromique de chaque tronçon de

vol dans cet espace aérien, suivant le plan de vol, les comptes rendus de position ou les autres enregistrements relatifs au vol.

Les distances en route sont réduites afin de tenir compte des zones autour des aéroports d'arrivée et de départ au Canada selon les modalités suivantes :

- Aux aéroports où s'applique la redevance des services terminaux (voir l'annexe I) :
  - si des services de contrôle particuliers d'arrivée ou de départ sont fournis (tel qu'indiqué dans l'annexe I), la réduction est de 65 km (approximativement 35 milles marins);
  - si des services de contrôle particuliers d'arrivée ou de départ ne sont pas fournis, la réduction pour l'aéroport est de 35 km (approximativement 20 milles marins).
- Aux aéroports où la redevance des services terminaux ne s'applique pas, il n'y a aucune réduction.

**Le taux unitaire proposé des services en route est de 0,03506 \$ par unité de redevance, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1998.**

Ce taux unique s'appliquera aux survols et aux vols avec décollage ou atterrissage au Canada.

On trouvera dans l'annexe II des exemples de calcul de la redevances en route.

### **3.3 Options de calcul de la masse**

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

#### **Option 1 : Masse moyenne par type d'aéronef de la flotte de l'exploitant**

NAV CANADA calculerait la masse d'un aéronef comme étant la masse moyenne maximale autorisée au décollage de chaque type d'aéronef qu'il est prévu d'exploiter dans l'espace aérien sous contrôle canadien pendant la période de validité de la flotte. La masse indiquée dans le relevé d'information sur la flotte est exprimée en tonnes métriques arrondies à la première décimale.

Cette option est la plus simple sur le plan administratif.

#### **Option 2 : Masse spécifique de chaque aéronef**

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



Dans le cadre de cette option, l'exploitant doit non seulement fournir des relevés d'information sur la flotte, mais aussi inclure le numéro d'immatriculation de l'aéronef dans chaque plan de vol (ou, lorsqu'un plan de vol n'est pas déposé, toute autre communication qui puisse rendre possible l'identification de l'aéronef). En ce qui a trait aux aéronefs à hélice de plus de 3 tonnes, veuillez noter que, pour chaque vol, l'information sur le numéro d'immatriculation de l'aéronef sera nécessaire afin de pouvoir bénéficier de la redevance quotidienne, indépendamment de l'option choisi.

### **Communication de renseignements**

Le relevé d'information sur la flotte doit être fourni afin de déterminer la masse de l'aéronef aux fins du calcul de la redevance pour chaque vol facturé par NAV CANADA. Si ce relevé n'est pas fourni ou si, dans le cas de l'option 2, le numéro d'immatriculation de l'aéronef n'est pas inscrit 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.

Il convient de noter qu'il n'est pas nécessaire de fournir un relevé d'information sur la flotte dans le cas des aéronefs de 3 tonnes métriques ou moins.

Deux fois par année, NAV CANADA envoie aux clients une lettre pour leur demander de soumettre les relevés d'information sur la flotte de la période courante. Les périodes de validité sont les suivantes :

- du 1<sup>er</sup> mars au 31 août;
- du 1<sup>er</sup> septembre au 28 (ou au 29) février.

Au moins un mois avant le début de chaque période de six mois, l'exploitant d'aéronef doit soumettre à NAV CANADA un relevé indiquant chaque aéronef appelé à être utilisé dans l'espace aérien sous contrôle canadien (en excluant les aéronefs qui ne font que survoler la FIR/CTA océanique de Gander). Dans ce document, l'exploitant indique le numéro d'immatriculation et la masse maximale autorisée au décollage de chaque aéronef indiquée dans le certificat de navigabilité ou dans un document mentionné dans ce certificat. *L'exploitant doit choisir l'une des deux options de calcul de la masse.*

## **4. REDEVANCES OCÉANIQUES PROPOSÉES**

NAV CANADA perçoit actuellement deux redevances océaniques : la redevance des services et installations en route sur l'Atlantique Nord (NAT) et la redevance des services de communications internationales (Comm. Intl.). Les redevances océaniques sont établies suivant un tarif fixe par vol et s'appliquent à la fois aux aéronefs à hélice et aux aéronefs à réactions.

La redevance NAT s'applique aux 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 ou région de contrôle océanique de Gander (FIR/CTA).

La redevance actuelle est de 88,33 \$ par vol.

La redevance des services de communications internationales s'applique aux fréquences radio air-sol que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale fournit à un aéronef ou met à sa disposition, à une ou plusieurs stations aéronautiques 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.

La redevance des services de communications internationales actuelle est de 58,49 \$ par vol.

***La redevance NAT proposée est de 83,81 \$ par vol, tandis que la redevance des services de communications internationales proposée est de 50,61 \$ par vol, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1998.***

Si au cours d'un vol un aéronef atterrit à un aéroport canadien situé au nord du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord ou en décolle et atterrit à un aéroport situé au Groenland ou en décolle, les redevances par vol correspondront à 40 % des redevances océaniques proposées qui seraient autrement payables.

Le calcul des redevances océaniques est illustré dans l'annexe II.

## **5. REDEVANCES DE SERVICES SUPPLÉMENTAIRES PROPOSÉES**

### **Redevances des services fournis en dehors des heures d'exploitation normales**

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

### **Redevances des services dépassant ceux prévus dans la politique sur le niveau de service**

Les services dépassant le niveau prévu dans la politique seront clairement défini et les coûts seront recouverts selon la méthode de recouvrement des coûts des services de navigation aérienne en vigueur.

Ces coûts seront recouverts 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.

## Redevances applicables aux spectacles aériens

Tout coût supplémentaire sera recouvré. Toutefois, une exemption sera accordée pour les redevances de navigation aérienne applicables pour les vols faisant partie de ces événements.

## 6 EXEMPTIONS ET RÉDUCTIONS PROPOSÉES

### 6.1 Exemptions

Certaines catégories de vols sont exemptes de redevances de services de navigation aérienne.

En vertu du paragraphe 32(2) de la *Loi sur les SNA*, aucune redevance de services de navigation aérienne n'est imposée :

- a) à un usager autorisé par le ministre de la Défense nationale ou
- b) à un aéronef d'État d'un pays étranger, sauf si le pays étranger a été désigné autrement par un décret en conseil du Gouvernement canadien, en vertu du paragraphe 32(3) de la *Loi sur les SNA*.

NAV CANADA a demandé au gouvernement de désigner les pays dont les aéronefs d'état peuvent être assujettis à des redevances. Dès qu'elle obtiendra l'autorisation requise du gouvernement, NAV CANADA diffusera une annonce conformément aux dispositions de la *Loi sur les SNA*. Une liste des pays étrangers dont les aéronefs seront assujettis aux redevances sera affichée sur le site Web de la société.

Les redevances de services de navigation aérienne ne s'appliquent pas aux vols suivants :

- i) les vols de recherche et de sauvetage effectués sous la direction du ministère de la Défense nationale ou d'autorités policières responsables de la recherche des personnes disparues;
- ii) les vols effectués par un organisme de bienfaisance enregistré aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) ou une loi étrangère équivalente. La preuve de ce statut doit être fournie à NAV CANADA.

De plus, il est proposé d'exonérer des redevances de services de navigation aérienne les aéronefs et les vols suivants :

- planeurs, ultralégers et ballons;
- vols faisant partie de spectacles aériens.

## **6.2 Réductions relatives à la redevance des services terminaux**

Les réductions suivantes s'appliquent aux vols d'entraînement et aux vols d'essai :

### **Vols de formation :**

Pour les séances de vol effectuées dans le but de former ou d'évaluer le personnel navigant afin d'obtenir ou de renouveler une licence, ou de passer à un niveau supérieur, y compris les vérifications de compétence, une seule redevance s'appliquera uniquement au premier départ effectué à tout aéroport.

Toutefois, les vols de formation effectués entre un aéroport principal et un petit aéroport parce qu'ils ne sont pas autorisés à l'aéroport principal sont exemptés de la redevance des services terminaux à l'aéroport principal.

### **Vols d'essai :**

Une réduction de 50 pour cent est appliquée aux vols effectués exclusivement aux fins suivantes :

- soumettre des aéronefs à des essais après des révisions, des modifications, des réparations ou des inspections pour lesquelles un certificat de conformité sera livré ou
- permettre d'établir la conformité des aéronefs en vue de l'émission ou du renouvellement d'un certificat de navigabilité.

Pour être admissibles à ces réductions de la redevance des services terminaux, les vols ne doivent pas être effectués à des fins lucratives, c'est-à-dire pour la production de recettes, ni pour le positionnement d'un aéronef.

## **7. FACTURATION ET MODALITÉS DE PAIEMENT PROPOSÉES**

### **7.1 FACTURATION**

#### **7.1.1 REDEVANCES ANNUELLES** (partie 1.1)

Les redevances annuelles seront facturées chaque année au mois de novembre, à compter du mois de novembre 1998.

#### **7.1.2 REDEVANCES TRIMESTRIELLES** (partie 1.2)

Les redevances trimestrielles seront facturées le mois suivant le trimestre où les services de navigation aérienne sont fournis ou mis à la disposition d'un aéronef.

### **7.1.3 REDEVANCES QUOTIDIENNES ET AUTRES REDEVANCES (parties 2 à 4)**

Une facture sera émise chaque mois pour les vols qui ont eu lieu au cours du mois précédent.

## **7.2 MODALITÉS DE PAIEMENT**

Les paiements peuvent être effectués en dollars canadiens ou en dollars américains correspondants. Les dollars américains sont convertis en dollars canadiens au taux d'achat en vigueur le jour où le paiement est déposé dans un compte bancaire de NAV CANADA.

Les paiements effectués par la poste ou par l'intermédiaire d'une institution financière sont crédités au compte du client à la date de réception du paiement par NAV CANADA.

Les paiements de redevance, à l'exception de l'intérêt et des frais d'administration, viennent à échéance et sont exigibles 30 jours après émission de la facture correspondante (« date d'échéance »).

Si le paiement intégral n'est pas reçu à la date d'échéance, des intérêts courent sur le montant impayé dès le premier jour suivant l'échéance.

Les intérêts sont calculés à un taux annuel de 18 pour cent.

L'intérêt sur les comptes en souffrance est perçu jusqu'à la date de réception du paiement.

Les chèques sans provision et les oppositions sont débités du compte du client. Des frais de traitement de 25 \$ et des frais d'intérêt correspondants s'appliquent.

L'intérêt et les frais d'administration sont payables à la réception de la facture.

Conformément à l'article 55 de la *Loi sur les SNA*, le propriétaire et l'usager 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.

NAV CANADA peut demander aux tribunaux de rendre une ordonnance l'autorisant à saisir et à retenir les aéronefs pour défaut de paiement des redevances ou en cas de factures en souffrance. En ce qui concerne les redevances océaniques et en route applicables aux survols, perçues par la Civil Aviation Authority du Royaume-Uni (CAA), cette dernière peut saisir et retenir les aéronefs pour les factures impayées ou en souffrance.



## 8. RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES SUR LA PROPOSITION ET LA PRÉSENTATION D'OBSERVATIONS À NAV CANADA

Pour en savoir davantage sur la proposition, on peut se procurer le document intitulé **Détails et principes touchant la proposition de nouvelles redevances et de redevances révisées à l'égard des services** (« Détails et principes »). On peut en obtenir une copie électronique au site Web de NAV CANADA (<http://www.navcanada.ca>).

Pour obtenir une copie papier du document Détails et principes, veuillez communiquer avec NAV CANADA :

par écrit : NAV CANADA  
C.P. 3411 STATION D  
Ottawa (Ontario)  
Canada  
K1P 5L6

À l'attention du service des Relations commerciales

par courriel: [service@navcanada.ca](mailto:service@navcanada.ca)

par télécopieur : 1 - 613 - 563 - 3426

par téléphone : 1 - 800 - 876 - 46934

Conformément à l'article 36 de la *Loi sur les SNA*, les personnes intéressées à présenter des observations à NAV CANADA au sujet de la proposition peuvent le faire en écrivant à l'adresse suivante :

NAV CANADA  
C.P. 3411 STATION D  
Ottawa (Ontario)  
Canada  
K1P 5L6

À l'attention du Directeur, Tarifs et recettes

Le numéro de télécopieur pour l'envoi des observations écrites est le 1 (613) 563-7994.

**Nota : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 31 juillet 1998 avant l'heure de fermeture des bureaux.**

**AÉRODROMES DOTÉS D'INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE  
DESSERVIES PAR DU PERSONNEL**

**TOURS DE  
CONTRÔLE**

**FSS**

**Atlantique**

Gander	Charlo
St. John's	Charlottetown
Halifax *	Deer Lake
Moncton	Gander
	Fredericton
	Halifax
	Saint-Jean
	St. John's
	St. Anthony
	Sydney
	Wabush

---

**Québec**

Dorval *	Gatineau *
Mirabel *	Îles-de-la-Madeleine
Québec *	Iqaluit
Sept-Îles	Kuujuaq
Saint-Honoré *	Kuujuarapik
Saint-Hubert *	La Grande Rivière
Saint-Jean *	Mont-Joli
	Montréal (Dorval)
	Québec
	Roberval
	Rouyn
	Sept-Îles
	Val-d'Or



**TOURS DE  
CONTRÔLE**

**FSS**

**Ontario**

Buttonville *	Kingston
Hamilton	London
London	North Bay ROCC
North Bay	Sault-Sainte-Marie
Oshawa *	St. Catharines
Ottawa *	Timmins
Sault Ste. Marie	Toronto/Buttonville
Sudbury	
Toronto LBPIA *	
Toronto City Centre *	
Waterloo	
Windsor *	

---

**Centre**

Regina *	Baker Lake
Saskatoon *	Brandon
St. Andrews *	Churchill
Thunder Bay *	Kenora
Winnipeg *	La Ronge
	Prince Albert
	Rankin Inlet
	Regina
	Resolute Bay
	Saskatoon
	Sioux Lookout
	Thompson
	Thunder Bay
	Winnipeg Int.

**TOURS DE  
CONTRÔLE**

**FSS**

**Quest**

Calgary \*  
Edmonton Int. \*  
Edmonton City Centre \*  
Springbank \*  
Villeneuve  
Whitehorse  
Yellowknife

Dawson Creek  
Edmonton Int.  
Fort McMurray  
Fort Nelson  
Fort Simpson  
Fort Smith  
Fort St. John  
Grande Prairie  
Hay River  
High Level  
Inuvik  
Lethbridge  
Lloydminster  
Medecine Hat  
Norman Wells  
Peace River  
Red Deer  
Springbank/Calgary  
Whitecourt  
Whitehorse  
Yellowknife

---

**Pacifique**

Abbotsford \*  
Boundary Bay \*  
Kelowna  
Langley \*  
Pitt Meadows \*  
Prince George  
Vancouver \*  
Vancouver Harbour \*  
Victoria \*

Abbotsford  
Campbell River \*  
Castlegar  
Cranbrook  
Kamloops  
Nanaimo \*  
Penticton  
Port Hardy  
Prince George  
Prince Rupert/Seal Cove  
Smithers  
Terrace  
Vancouver  
Victoria Harbour \*  
Williams Lake

En plus de s'appliquer aux aérodromes susmentionnés, la redevance des services terminaux s'applique aux départs de vols en partance d'aérodromes qui reçoivent des services de navigation aérienne du ministère de la Défense nationale, y compris, mais non exclusivement, les aérodromes suivants :

Bagotville*	Greenwood*	Borden
Cold Lake*	Moose Jaw*	Petawawa
Comox*	Shearwater*	Valcartier
Goose Bay*	Gagetown	
Trenton*	Namao (Edmonton)	

---

**Nota :**

1. Cette liste a été établie en mai 1998 et peut être modifiée.
- 2. Aux aérodromes marqués d'un astérisque (\*), les vols reçoivent des services particuliers de contrôle d'arrivée ou de départ et sont admissibles à une réduction de distance de 65 km dans le calcul de la redevance en route; la réduction applicable aux autres aérodromes indiqués sur cette liste est de 35 km.**

**EXEMPLES DE REDEVANCES DE NAV CANADA**

*Les exemples suivants aideront le lecteur à mieux comprendre la méthode de calcul des redevances proposées qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1998, telles qu'elles sont indiquées dans le Préavis.*

**EXEMPLES DE REDEVANCES QUOTIDIENNES APPLICABLES AUX AÉRONEFS À HÉLICE DE PLUS DE 3 TONNES MÉTRIQUES (partie 2)**

Fabricant	Modèle	N <sup>bre</sup> de moteurs	Masse (tonnes)	Redevance quotidienne proposée
<b>À pistons</b>				
Piper	PA31 350	2	3,17	30 \$
Dehavilland	DHC 3 Otter	1	3,63	15 \$
Beech	18	2	3,97	30 \$
Pezetel	M 18A	1	4,70	20 \$
Grumman	TBM 3E	1	7,98	150 \$
Douglas	DC3	2	12,20	900 \$
Douglas	B26B,C	2	15,88	1 200 \$
<b>Turbopropuls.</b>				
Cessna	208	1	3,79	15 \$
Piper	PA31T	2	4,08	40 \$
Beech	100	2	4,81	40 \$
Dehavilland	DHC 6 Twin Otter	2	5,67	60 \$
Swearingen	SA226TC	2	5,67	60 \$
Fairchild	Metro III	2	6,50	200 \$
British Areosp.	Jetstream 31	2	6,95	200 \$
Beech	1900	2	7,60	300 \$
British Areosp.	Jetstream 41	2	10,89	600 \$
Dehavilland	DHC 8-102	2	15,65	1 200 \$
Aerospatiale	ATR 42-300	2	16,70	1 200 \$
Dehavilland	DHC 8-300	2	18,64	1 200 \$
Hawker Siddeley	HS 748	2	21,09	1 200 \$
<b>Hélicoptères</b>				
Bell	204B	1	3,86	15 \$
Bell	205A	1	4,63	20 \$
Sikorsky	S76A	2	4,76	40 \$
Bell	212	2	5,08	60 \$
Aerospatiale	AS 332C	2	8,43	300 \$
Boeing Helicopters	BV 107 II	2	8,62	300 \$
Sikorsky	S61N, L	2	9,98	600 \$

La masse de certains modèles d'aéronef varie et peut donner des redevances différentes pour le même modèle. Les redevances indiquées ci-dessus s'appliquent à la masse mentionnée dans le tableau, laquelle est la plus courante.

## **EXEMPLES DE REDEVANCES DE SERVICES TERMINAUX ET EN ROUTE APPLICABLES AUX AÉRONEFS À RÉACTIONS DE PLUS DE 3 TONNES MÉTRIQUES**

### **Redevance des services terminaux (partie 3.1):**

La redevance se calcule comme suit :

$$T \times P$$

T = taux unitaire

P = coefficient de masse =  $MMD^{0,9}$

Le coefficient de masse (P) se calcule en portant la masse de l'aéronef à la puissance 0,9. Pour en savoir davantage sur le calcul de la masse d'un aéronef, veuillez vous reporter aux parties 3.1 et 3.3.

Le taux unitaire proposé (T) est de 13,65 \$.

### **Redevance en route (partie 3.2) :**

La redevance se calcule comme suit :

$$T \times P \times D$$

T = taux unitaire

P =  $MMD^{0,5}$

D = distance exprimée en km

Le coefficient de masse (P) correspond à la racine carrée de la masse de l'aéronef. Pour en savoir davantage sur le calcul de la masse d'un aéronef, veuillez vous reporter aux parties 3.2 et 3.3.

Le coefficient de distance (D) est la distance orthodromique parcourue dans l'espace aérien sous contrôle canadien en kilomètres (à l'exception de la région océanique de Gander (FIR/CTA), déduction faite des réductions attribuables aux services terminaux indiquées dans la partie 3.2.

Le taux unitaire proposé (T) est de 0,03506 \$.

**Redevances océaniques** (partie 4) :

Les redevances proposées par vol sont comme suit :

NAT : 83,81 \$

Comm. Intl. : 50,61 \$

## EXEMPLES DE REDEVANCES DE NAV CANADA

### TORONTO (YYZ)-LONDRES, ANGLETERRE (LHR) (ALLER-RETOUR) B747

*MASSE (P) = 395,0 TONNES      DISTANCE (D) = 2 129 KM*

(DANS L'ESPACE AÉRIEN SOUS CONTRÔLE CANADIEN À L'EXCLUSION DE LA RÉGION OCÉANIQUE DE GANDER)

#### REDEVANCES OCÉANIQUES :

##### REDEVANCES PAR VOL

NAT : 83,81 \$

Comm. Intl. : 50,61 \$

**Aller-retour (x 2) = 268,84 \$**

#### REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX (Toronto) :

*TAUX UNITAIRE (T) : 13,65 \$*

FORMULE  $T \times P =$   
 $13,65 \times 395,0^{0,9} = 13,65 \times 217,239 = 2\,965,31 \$$

#### REDEVANCE EN ROUTE :

*TAUX UNITAIRE (T) : \$ 0.03506*

FORMULE  $T \times P \times D =$   
 $0,03506 \times 395,0^{0,5} \times (2\,129-65) = 1\,438,20 \$$

**Aller-retour (x 2) = 2 876,40 \$**

**MONTANT TOTAL DES REDEVANCES (YYZ-LHR-YYZ) = 6 110,55 \$**



**EXEMPLES DE REDEVANCES DE NAV CANADA**

**VANCOUVER (YVR) - MONTRÉAL (YUL) (ALLER-RETOUR) B767**

MASSE (P) = 141,0 TONNES

DISTANCE (D) = 3 679 KM

**REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX (Vancouver et Montréal) :**

TAUX UNITAIRE (T) : 13,65 \$

$$\begin{aligned} \text{FORMULE } T \times P &= \\ 13,65 \times 141,0^{0,9} &= 13,65 \times 85,96 = 1\,173,36 \$ \\ \text{Aller-retour (x 2)} &= \underline{2\,346,72 \$} \end{aligned}$$

**REDEVANCE EN ROUTE :**

TAUX UNITAIRE (T) : 0,03506 \$

$$\begin{aligned} \text{FORMULE } T \times P \times D &= \\ 0,03506 \times 141,0^{0,5} \times (3\,679-130) &= 1\,477,450\$ \\ \text{Aller-retour (x 2)} &= \underline{2\,955,00 \$} \end{aligned}$$

**MONTANT TOTAL DES REDEVANCES (YVR-YUL-YVR) = 5 301,72 \$**

**OTTAWA (YOW) -IQALUIT (YFB) (ALLER-RETOUR) B727-100**

MASSE (P) = 76,9 TONNES

DISTANCE (D) = 2 096 KM

**REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX (Ottawa et Iqaluit) :**

TAUX UNITAIRE (T) : 13,65 \$

$$\begin{aligned} \text{FORMULE } T \times P &= \\ 13,65 \times 76,9^{0,9} &= 13,65 \times 49,812 = 679,93 \$ \\ \text{Aller-retour (x 2)} &= \underline{1\,359,86 \$} \end{aligned}$$

**REDEVANCE EN ROUTE :**

TAUX UNITAIRE (T) : 0,03506 \$

$$\begin{aligned} \text{FORMULE } T \times P \times D &= \\ 0,03506 \times 76,9^{0,5} \times (2096-100) &= 613,67 \$ \\ \text{Aller-retour (x 2)} &= \underline{1\,227,34 \$} \end{aligned}$$

**MONTANT TOTAL DES REDEVANCES (YOW-YFB-YOW) = 2 587,20 \$**

## EXEMPLES DE REDEVANCES DE NAV CANADA

### OTTAWA (YOW) - WASHINGTON (IAD) (ALLER-RETOUR)

CL65

MASSE (P) = 23,0 TONNES

DISTANCE (D) = 80 KM

#### REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX (Ottawa) :

TAUX UNITAIRE (T) : 13,65 \$

FORMULE T x P =

$$13,65 \times 23,0^{0,9} = 13,65 \times 16,81 = \mathbf{229,45 \$}$$

#### REDEVANCE EN ROUTE :

TAUX UNITAIRE (T) : 0,03506 \$

FORMULE T x P x D =

$$0,03506 \times 23,0^{0,5} \times (80-65) = 2,52 \$$$

**Aller-retour (x 2) = 5,04 \$**

**MONTANT TOTAL DES REDEVANCES (YOW-IAD-YOW) = 234,49 \$**

**EXEMPLES DE REDEVANCES DE NAV CANADA**

**WINNIPEG (YWG) -HAMILTON (YHM) (ALLER-RETOUR)**

**B727**

MASSE (P) = 76,9 TONNES

DISTANCE (D) = 1 520 KM

**REDEVANCE DES SERVICES TERMINAUX (Winnipeg et Hamilton) :**

TAUX UNITAIRE (T) : 13,65 \$

$$\begin{aligned} \text{FORMULE} &= T \times P = \\ &= 13,65 \times 76,9^{0,9} = 13,65 \times 49,812 = 679,93 \$ \\ &\qquad\qquad\qquad \text{Aller-retour (x 2)} = \qquad\qquad\qquad \mathbf{1\ 359,86 \$} \end{aligned}$$

**REDEVANCE EN ROUTE :**

TAUX UNITAIRE (T) : 0,03506 \$

$$\begin{aligned} \text{FORMULE} &= T \times P \times D \\ &= 0,03506 \times 76,9^{0,5} \times (1\ 520-130) = 427,36 \$ \\ &\qquad\qquad\qquad \text{Aller-retour (x 2)} = \qquad\qquad\qquad \mathbf{854,72 \$} \end{aligned}$$

**MONTANT TOTAL DES REDEVANCES (YWG-YHM-YWG) = 2 214,58 \$**

**CHICAGO (ORD) -PARIS (CDG) (ALLER-RETOUR)**

**B747**

MASSE (P) = 395 TONNES

DISTANCE (D) = 2 247 KMS

**REDEVANCES OCÉANIQUES :**

**REDEVANCES PAR VOL**

NAT : 83,81 \$

Comm Intl.: 50,61 \$

$$\text{Aller-retour (x 2)} = \mathbf{268,84 \$}$$

**REDEVANCE EN ROUTE:**

TAUX UNITAIRE (T) : 0,03506 \$

$$\begin{aligned} \text{FORMULE} &= T \times M \times D \\ &= 0,03506 \times (395)^{0,5} \times 2\ 247 = 1\ 565,72 \$ \\ &\qquad\qquad\qquad \text{Aller-retour (x 2)} = \qquad\qquad\qquad \mathbf{3\ 131,44 \$} \end{aligned}$$

**MONTANT TOTAL DES REDEVANCES (ORD-CDG-ORD)= 3 400,28 \$**