



L'ANNONCE DE NOUVELLES REDEVANCES ET DE REDEVANCES RÉVISÉES A L'ÉGARD DES SERVICES

Généralités

Par la présente, NAV CANADA annonce de nouvelles redevances et des redevances révisées selon l'article 40 de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, chapitre C-20 (ci-après " la *Loi sur les SNA* "). Cette annonce décrit les redevances de NAV CANADA applicables à trois catégories de services de navigation aérienne, soit (i) les services océaniques, (ii) les services terminaux, et (iii) les services en route. Ces services sont fournis aux survols et aux vols en partance d'aéroports canadiens ou qui y atterrissent.

NAV CANADA a reçu, le 5 septembre 1997, l'approbation statutaire du ministre des Transports concernant les nouvelles redevances et les redevances révisées.

Le préavis de nouvelles redevances et de redevances révisées que NAV CANADA a émis le 29 mai 1997 prévoyait l'introduction de redevances le 1^{er} novembre 1997. Toutefois, selon cette annonce, les redevances n'entreront en vigueur que le 1^{er} mars 1998, sauf un élément de la redevance de survol. Si, le 1^{er} novembre 1997, la redevance de survol des États-Unis s'applique aux vols intérieurs canadiens, NAV CANADA éliminera l'exemption de la redevance de survol qui s'applique actuellement aux vols se déroulant entre deux points situés sur le territoire continental des États-Unis (sauf ceux qui sont en partance d'Alaska ou qui y atterrissent et pour lesquels des aéronefs ayant une masse supérieure à 200 tonnes sont utilisés).

Cette annonce comporte six parties :

- 1) redevances *océaniques*
- 2) redevances *en route*
- 3) redevance de *services terminaux*
- 4) *exemptions* de redevance
- 5) *réductions* visant la redevance de services terminaux
- 6) *modalités de paiement* des redevances

Nota : Tous les montants d'argent sont exprimés en dollars canadiens.

1. Redevances océaniques

- NAV CANADA perçoit actuellement deux redevances océaniques - la redevance pour les installations et services en route sur l'Atlantique Nord (NAT) et la redevance pour les services de communications internationales (Comm. intl.).
- La redevance NAT concerne les 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 océanique de Gander (FIR/CTA). La redevance actuelle est de 71,60 \$ par vol.
- La redevance comm. intl. s'applique aux fréquences radio air-sol fournies par NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale, à une ou plusieurs stations aéronautiques, à un aéronef, ou mises 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. La redevance actuelle est de 53,68 \$ par vol.
- *NAV CANADA maintiendra les redevances NAT et Comm. intl.*
- *Les redevances seront haussées à 88,33 \$ et à 58,49 \$ par vol pour les redevances NAT et Comm. intl. respectivement.*
- Lorsqu'au cours d'un vol, un aéronef atterrit à un aéroport du Canada situé au nord du 60e parallèle de latitude nord ou en décolle et atterrit à un aéroport situé au Groenland ou en décolle, la redevance par vol sera égale à 40 % des redevances océaniques qui seraient autrement payables.

2. Redevances en route

- Les services en route désignent les services de navigation aérienne autres que les services terminaux et océaniques.
- Les redevances en route viseront les vols qui se déroulent dans l'espace aérien sur lequel le Canada exerce sa souveraineté et dans l'espace aérien international pour lequel le Canada assume la responsabilité de services de navigation aérienne (ci-après l'espace aérien sous contrôle canadien), à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander. Elles englobent les 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 redevances en route s'appliqueront aux vols ci-dessous :
 - i) survols -- vols qui traversent l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) mais qui n'atterrissent pas au Canada ou qui n'en décollent pas, et
 - ii) vols qui atterrissent au Canada ou en décollent -- vols entre deux aéroports dont un est visé par la redevance de services terminaux de NAV CANADA (voir la partie 3).
- A l'heure actuelle, seule la redevance de survol est perçue par NAV CANADA.

Exemption pour les survols intérieurs américains

- Actuellement, les vols (sauf les vols qui atterrissent en Alaska ou qui en décollent et pour lesquels sont utilisés des aéronefs ayant une masse de plus de 200 tonnes) se déroulant entre deux points situés sur le territoire continental des États-Unis («les survols intérieurs américains») sont exempts de la redevance de survol de NAV CANADA.
- Si la redevance de survol des É.-U. publiée dans l'*Interim Final Rule* (IFR) du 20 mars 1997 par le U.S. Department of Transportation s'applique aux vols intérieurs du Canada le 1^{er} novembre 1997, NAV CANADA éliminera l'exemption accordée aux survols intérieurs américains à partir de la même date. Le taux en vigueur jusqu'au 1^{er} mars 1998 pour ces vols sera de 0,026142 \$ par unité de redevance, soit le taux utilisé pour la redevance de survol actuelle.

Calcul des redevances

- La redevance en route pour un vol sera le taux unitaire multiplié par le nombre d'unités de redevance pour ce vol.
- Le nombre d'unités de redevance pour chaque vol sera la racine carrée de la masse de l'aéronef exprimée en tonnes multipliée par la distance en kilomètres.
- Pour les vols qui demeurent entièrement dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander), la distance sera calculée sur la base de la distance orthodromique entre les aéroports de départ et d'arrivée.
- Pour les vols 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 sera calculée sur la base de la somme des distances orthodromiques de chaque tronçon du vol qui est fondé sur le plan de vol ou les comptes rendus de position.
- Les distances en route seront réduites afin de tenir compte des zones autour des aéroports d'arrivée et de départ canadiens conformément au paragraphe ci-après.
 - i) Aux aéroports où s'applique la redevance de services terminaux (voir la partie 3) :
 - a) si les services de contrôle particuliers d'arrivée/de départ sont fournis, comme il est indiqué dans le Supplément I, la déduction est de 65 km (approximativement 35 milles marins);
 - b) si les services de contrôle particuliers d'arrivée/de départ ne sont pas fournis, la déduction pour l'aéroport est de 35 km (approximativement 20 milles marins).
 - ii) Aux aéroports où la redevance de services terminaux n'est pas applicable, aucune déduction ne s'applique.
- Aux fins de calcul des redevances, les trois méthodes suivantes peuvent être utilisées pour déterminer la masse d'un aéronef. Les deux premières seront au libre choix de l'exploitant de l'aéronef, la troisième est une méthode par défaut qui sera applicable si l'exploitant ne fournit pas les renseignements requis.

Communication des renseignements

Au moins un mois précédant le début de chaque période semestrielle, dont la première commence le 1^{er} mars 1998, l'exploitant de l'aéronef doit fournir à NAV CANADA un relevé de sa flotte contenant la liste de chaque aéronef appelé à être utilisé dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion des aéronefs qui ne traversent que la FIR/CTA océanique de Gander). Le relevé de la flotte doit faire état de la marque d'immatriculation et de la masse maximale autorisée au décollage de chaque aéronef qui figurent dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Dans le relevé de sa flotte, l'exploitant sera tenu de choisir l'option (1) ou (2) ci-après.

Options

- (1) La masse d'un aéronef désigne la masse maximale autorisée au décollage exprimée en tonnes jusqu'à la première décimale, comme il est indiqué dans le relevé susmentionné. En outre, l'exploitant de l'aéronef doit inclure la marque d'immatriculation dudit appareil dans chaque plan de vol.
 - (2) La masse d'un aéronef sera calculée comme la masse moyenne maximale autorisée au décollage, exprimée en tonnes jusqu'à la première décimale, des aéronefs du même type utilisés par l'exploitant, comme il est indiqué dans le relevé susmentionné.
 - (3) Si le relevé n'est pas fourni à NAV CANADA au cours de la période spécifiée ou si, sous l'option 1, la marque d'immatriculation de l'aéronef n'est pas inscrite dans le plan de vol, la masse de n'importe quel appareil utilisé par l'exploitant d'un vol dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) sera la masse maximale la plus élevée autorisée au décollage pour un aéronef du même type.
- ***La redevance de survol sera calculée d'après un taux unitaire de 0,03263 \$ par unité de redevance, à partir du 1er mars 1998, augmentée par rapport au taux unitaire actuel de 0,026142 \$.***
 - ***La redevance en route pour les vols en partance d'un aéroport canadien ou y atterrissant sera de 0,02174 \$ par unité de redevance, à compter du 1er mars 1998.***
 - Le taux unitaire de la redevance de survol sera plus élevé que la redevance en route applicable aux vols atterrissant au Canada ou qui en décollent étant donné que cette dernière catégorie de vols continuera d'être assujettie à la taxe de transport aérien (TTA) tandis que cette taxe sera éliminée graduellement au cours de la période de transition (jusqu'au 1er novembre 1998).

3. Redevance de services terminaux

- Les services terminaux sont des services de navigation aérienne fournis à un aéronef, ou mis à sa disposition, à un aéroport ou au voisinage de ce dernier, à l'exclusion des aéronefs survolant l'aéroport, tels que i) les services particuliers de contrôle d'arrivée/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 le contrôle de la circulation aérienne assuré par une tour de contrôle.

- La redevance pour les services terminaux sera perçue pour les vols en partance d'aéroports dotés d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel de NAV CANADA ou par une personne autorisée à cet effet par le ministre de la Défense nationale, c.-à.-d. les aéroports dotés d'une tour de contrôle de la circulation aérienne ou d'une station d'information de vol (FSS), sauf pour l'aéroport situé à Portage-La Prairie (Manitoba). Les aéroports qui répondent actuellement à ce critère figurent dans le Supplément I.

Calcul de redevance

- La redevance de services terminaux pour un départ sera le taux unitaire multiplié par le nombre d'unités de redevance pour ce départ.
- Le nombre d'unités de redevance pour chaque départ sera la masse de l'aéronef, exprimée en tonnes, portée à la puissance 0,9 (c.-à.-d. masse^{0,9}).
- Aux fins de calcul de redevance, les trois méthodes suivantes peuvent être utilisées pour déterminer la masse d'un aéronef. Les deux premières sont au libre choix de l'exploitant de l'aéronef, la troisième est une méthode par défaut qui est applicable si l'exploitant ne fournit pas les renseignements requis.

Communication des renseignements

Au moins un mois précédant le début de chaque période semestrielle, dont la première commence le 1er mars 1998, l'exploitant de l'aéronef doit fournir à NAV CANADA un relevé de sa flotte contenant la liste de chaque aéronef appelé à être utilisé dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion d'aéronefs qui ne traverse que la FIR/CTA océanique de Gander). Le relevé de la flotte doit faire état de la marque d'immatriculation et de la masse maximale autorisée au décollage de chaque aéronef qui est indiquée dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Dans le relevé de sa flotte, l'exploitant sera tenu de choisir l'option (1) ou (2) ci-après.

Options

- 1) La masse d'un aéronef désigne la masse maximale autorisée au décollage, exprimée en tonnes jusqu'à la première décimale, comme il est indiqué dans le relevé susmentionné. En outre, l'exploitant de l'aéronef doit inclure la marque d'immatriculation dudit appareil dans chaque plan de vol.
- 2) La masse d'un aéronef sera calculée comme la masse moyenne maximale autorisée au décollage, exprimée en tonnes jusqu'à la première décimale, des aéronefs du même type utilisés par l'exploitant comme il est indiqué dans le relevé susmentionné.
- 3) Si le relevé n'est pas fourni à NAV CANADA au cours de la période spécifiée ou si, sous l'option 1, la marque d'immatriculation de l'aéronef n'est pas inscrit dans le plan de vol, la masse de n'importe quel appareil utilisé par l'exploitant d'un vol dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) sera la masse maximale la plus élevée autorisée au décollage pour un aéronef du même type.

- ***La redevance pour les services terminaux, à partir du 1er mars 1998, sera de 7,74 \$ par unité de redevance.***

4. Exemption des redevances

- Certaines catégories de vols seront exemptées des redevances de services de navigation aérienne.
- Aux termes du paragraphe 32(2) de la *Loi sur les SNA*, les redevances de services de navigation aérienne ne seront pas imposées :

à l'usager qui est une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale ou

qui exploite un aéronef d'État d'un pays étranger sauf si celui-ci a été désigné autrement par un décret en conseil du Gouvernement canadien, en vertu du paragraphe 32(3) de la *Loi sur les SNA*.

- En outre, les redevances des services de navigation aérienne ne s'appliqueront pas aux vols suivants :
 - i) les vols de recherches et sauvetage effectués sous la direction du ministère de la Défense nationale ou d'autorités policières à la recherche de personnes portées disparues;
 - ii) les 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 dont la preuve doit être fournie à NAV CANADA;
 - iii) les vols effectués par les aéronefs dont la masse maximale au décollage indiquée dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat, est de 8 tonnes ou moins.

Il convient de remarquer que l'exemption pour les aéronefs pesant 8 tonnes ou moins est accordée au titre du plan de NAV CANADA d'établir des redevances pour les gros aéronefs dans les premiers 16 mois de la période de transition et, pour les petits aéronefs, dans les derniers huit mois.

5. Réductions de la redevance de services terminaux

- Des réductions s'appliqueront aux vols de formation et d'essai dans les conditions suivantes :

Vols de formation

Pour les séances de vol effectuées uniquement dans le but d'assurer la formation du personnel navigant ou de lui administrer des test, en vue de l'obtention, de la conversion ou du renouvellement d'une licence, mais non pas pour le maintien d'une licence, la redevance appliquée visera uniquement le premier départ effectué à tout aéroport.

Si, pendant une séance de vol de formation, un aéronef se rend à un second aéroport, la réduction s'appliquera tout aussi bien aux deux aéroports.

Vols d'essai

Une réduction de 50 % s'appliquera aux vols effectués uniquement dans les conditions suivantes :

- essais d'aéronef suite à une révision, à des modifications, à des réparations et pour fins d'inspections, pour lesquels un certificat de conformité sera délivré; ou
 - activités destinées à rendre un aéronef admissible à la délivrance ou au renouvellement d'une certification de navigabilité.
- Pour être admissibles à ces réductions, les vols ne doivent pas être effectués à des fins commerciales (contre rémunération) ou pour la mise en place des aéronefs.

6. Modalités de paiement

Les modalités suivantes s'appliquent en ce qui concerne le paiement des redevances imposées par NAV CANADA à l'égard des services :

- Les paiements peuvent être effectués en dollars canadiens ou en dollars américains. Les dollars américains seront convertis au taux de change en vigueur pour l'achat de dollars canadiens le jour où le paiement est déposé dans un compte bancaire de NAV CANADA. Les gains ou pertes importantes seront crédités au compte du client ou débités du compte de celui-ci.
- Toutes les redevances sont dues et exigibles le 30^e jour suivant la date d'émission de la facture à l'égard des redevances (la " date d'échéance ")
- Les factures seront émises chaque mois pour les vols qui ont lieu le mois précédent.
- Lorsque toute la somme due n'a pas été reçue à la date d'échéance, les intérêts commenceront à être imposés le premier jour suivant la date d'échéance.
- Les intérêts seront calculés mensuellement sur le montant impayé y compris le principal et les intérêts accrus.
- Lorsqu'un paiement est effectué sur un compte en souffrance, la période d'imposition des intérêts prendra fin le jour de réception du paiement.
- Le taux d'intérêt sera calculé sur la base d'un taux annuel de 18 pour cent.
- Conformément à 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.
- NAV CANADA peut demander aux tribunaux de rendre une ordonnance autorisant la société à saisir et à retenir les aéronefs pour défaut de paiement des redevances ou en

cas de retard de paiement. Pour les redevances océaniques et de survol qui sont perçues par la Civil Aviation Authority du Royaume-Uni (la CAA), cette administration peut saisir et retenir les aéronefs pour les factures impayées ou en souffrance.

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

TOURS DE CONTRÔLE

FSS

Atlantique

Gander
St. John's
Halifax *
Moncton

Charlo
Charlottetown
Deer Lake
Gander
Frédéricton
Halifax
Saint John
St. John's
St. Anthony
Sydney
Wabush
Yarmouth

Québec

Dorval *
Mirabel *
Québec *
Sept-Iles
St-Honoré *
St-Hubert *
St-Jean *

Gatineau *
Gaspé
Iles-de-la-Madeleine
Iqaluit
Kuujuuaq
Kuujuarapik
La Grande Rivière
Mont Joli
Montréal (Dorval)
Québec
Roberval
Rouyn
Sept-Iles
Val D'Or

TOURS DE CONTRÔLE**FSS****Ontario**

Buttonville *
 Hamilton
 London
 North Bay
 Oshawa *
 Ottawa *
 Sault Ste. Marie
 Sudbury
 AILBP Toronto *
 Aérop. Toronto Island*
 Waterloo
 Windsor *

Kingston
 London
 Sault Ste. Marie
 St. Catharines
 Timmins
 Tor/Buttonville

Centre

Regina *
 Saskatoon *
 St. Andrews *
 Thunder Bay *
 Winnipeg *

Baker Lake
 Brandon
 Churchill
 Kenora
 La Ronge
 Prince Albert
 Rankin Inlet
 Regina
 Resolute Bay
 Saskatoon
 Sioux Lookout
 Thompson
 Thunder Bay
 Winnipeg (aéroport inter.)

TOURS DE CONTRÔLE**FSS****Ouest**

Calgary *
 Aéroport. int. d'Edmonton *
 Aéroport. Centre d'Edmonton*
 Springbank *
 Villeneuve
 Whitehorse
 Yellowknife

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

Pacifique

Abbotsford*
 Boundary Bay *
 Kelowna
 Langley *
 Pitt Meadows*
 Prince George
 Vancouver*
 Port de Vancouver *
 Victoria*

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

Outre ces aéroports, la redevance des services terminaux visera les départs d'aéronefs civils qui ont lieu aux aérodromes où le MDN assure des services de navigation aérienne, y compris les emplacements suivants :

Bagotville *
Cold Lake *
Comox *
Goose Bay *
Trenton *

Notas:

La liste remonte à juillet 1997. Des changements pourront y être apportés avant la mise en oeuvre des redevances des services terminaux prévue pour le 1^{er} mars 1998.

Les aéroports suivis d'un astérisque (*) assurent des services de contrôle particuliers pour les arrivées et les départs.