



# **Frais et droits aéronautiques**

**Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa**

Date de publication : Le 28 novembre 2011

Date d'entrée en vigueur : Le 1<sup>er</sup> février 2012



<b>Table des matières</b>	<b>Page</b>
1. Définitions	2 - 3
2. Frais et droits	3 - 6
3. Dépôts de sécurité	6
4. Retrait des services	7
5. Saisie et rétention	7
Annexe I - Droits d'atterrissage	8
Annexe II - Frais généraux d'aérogare	9
Annexe III - Redevances de stationnement des aéronefs et d'utilisation des passerelles d'embarquement	10



---

## FRAIS ET DROITS

---

L'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (« AAIMCO ») et Sa Majesté la Reine du chef du Canada, dûment représentée par le ministre des Transports, ont signé un accord le 1<sup>er</sup> février 1997 prévoyant la cession des activités de gestion, d'exploitation et d'entretien de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (« l'Aéroport ») à l'AAIMCO.

Depuis le 1<sup>er</sup> février 1997, l'AAIMCO a le pouvoir d'imposer aux transporteurs aériens des frais et des droits liés à l'utilisation et l'exploitation de l'Aéroport.

### 1. DÉFINITIONS

Aux fins du présent document, les termes et les expressions ci-dessous seront définis comme suit :

« **Date de facturation** » : date de calcul des frais et des droits aéronautiques, selon la fréquence de facturation de l'AAIMCO. Par exemple, selon le présent calendrier, les frais engagés à compter du 1<sup>er</sup> jour du mois jusqu'au 15<sup>e</sup> jour seront calculés le 15<sup>e</sup> jour du mois civil. Les frais engagés à compter du 16<sup>e</sup> jour du mois jusqu'au dernier jour du mois seront calculés le dernier jour du mois.

« **Vol domestique** » : un vol à l'intérieur du Canada;

« **Vol** » : le trajet complet d'un aéronef, peu importe le nombre d'escales intermédiaires effectuées au cours du trajet;

« **Vol international** » : un vol entre un point du Canada et un point à l'extérieur du Canada;

« **Aéronef à réaction** » : un aéronef dont la force de propulsion provient de la poussée de gaz à grande vitesse créée par un turboréacteur ou un réacteur à double flux;

« **Atterrissage** » :

- a) un aéronef qui touche le sol au moment de son arrivée à l'aéroport, dans le cas d'un aéronef à voilure fixe; et

- b) un hélicoptère qui touche le sol au moment de son arrivée à l'aéroport ou un hélicoptère qui arrive à l'aéroport afin de charger ou de décharger du matériel sans toucher le sol;

« **Capacité sièges** » : nombre de sièges passagers disponibles, dans le cas d'un aéronef;

« **Aéronef à turbopropulseur** » : un aéronef dont la force de propulsion provient principalement de la poussée créée par un turboréacteur muni d'un turbopropulseur;

« **Type** » : le modèle de base, y compris tout modèle dérivé correspondant, d'un aéronef pour lequel une homologation de type a été accordée en vertu du *Règlement de l'Air*, ou pour lequel un certificat de type de la *United States Federal Aviation Administration* a été accepté par le ministre des Transports en vue de délivrer un certificat de navigabilité en vertu de l'article 211 du *Règlement de l'air*; et

« **Poids** » : le poids maximal admissible au décollage précisé dans le certificat de navigabilité ou dans un document auquel renvoie le certificat.

## 2. **FRAIS ET DROITS**

- 2.1 Calcul des droits – La ligne aérienne doit fournir à l'AAIMCO ou à son représentant désigné les renseignements nécessaires concernant le poids, la capacité sièges et l'identification de chaque aéronef exploité à l'aéroport.
- 2.2 Renseignements non fournis – À défaut de fournir certains des renseignements précisés au paragraphe 2.1 à l'égard d'un aéronef, les droits seront calculés en fonction du poids maximal admissible au décollage ou la capacité sièges maximale du type d'aéronef dont il est question, s'il y a lieu. En cas de différend, on se fierà au *JP Airline – Fleets International Directory of Aircraft* pour établir le poids maximal admissible au décollage.
- 2.3 Droits d'atterrissage des vols domestiques – Sous réserve du paragraphe 2.5, pour chaque atterrissage d'un aéronef à réaction, d'un aéronef à turbopropulseurs ou d'un aéronef à moteur à pistons, dans le cas d'un vol domestique, les droits d'atterrissage imposables, par tranche de 1000 kg ou moins (arrondi au 1000 kg le plus près), sont établis à l'Annexe I. Les droits imposés aux atterrissages posé-décollé aux fins de formation en vol équivaldront à 20 % du tarif imposé habituellement.

- 2.4 Droits d'atterrissage des vols internationaux – Sous réserve du paragraphe 2.5, pour chaque atterrissage d'un aéronef à réaction, d'un aéronef à turbopropulseurs ou d'un aéronef à moteur à pistons, dans le cas d'un vol international ou transfrontalier, les droits d'atterrissage imposables, par tranche de 1000 kg ou moins (arrondi au 1000 kg le plus près), sont établis à l'Annexe I.
- 2.5 Droits minimaux – Pour tout aéronef visé aux paragraphes 2.3 et 2.4, les droits d'atterrissage minimaux imposables à l'égard des vols domestiques, internationaux ou transfrontaliers, ou des vols d'hélicoptère, sont établis à l'Annexe I.
- 2.6 Frais généraux d'aérogare - vol domestique – Chaque fois que l'on utilise l'aérogare aux fins d'un vol domestique, les frais généraux d'aérogare imposés en fonction de la capacité sièges de l'aéronef sont établis à l'Annexe II.
- 2.7 Frais généraux d'aérogare - vol international – Chaque fois que l'on utilise l'aérogare aux fins d'un vol international, ou d'un vol domestique pour lequel les passagers à l'arrivée ou les membres de l'équipage aérien doivent se présenter en vertu de la *Loi sur les douanes*, les frais généraux d'aérogare imposés en fonction de la capacité sièges d'un aéronef sont établis à l'Annexe II.
- 2.8 Droits liés aux services de police et de sûreté – Chaque fois que l'on utilise l'aérogare aux fins d'un vol domestique, international ou transfrontalier, les droits imposés à l'égard des services de police et de sûreté par siège à l'atterrissage sont déterminés en fonction de la capacité sièges d'un aéronef et sont établis à l'Annexe II.
- 2.9 Droit de prédédouanement - Chaque fois que l'on utilise l'aérogare aux fins d'un vol, le droit de prédédouanement par siège à l'atterrissage est déterminé en fonction de la capacité sièges d'un aéronef et est établi à l'Annexe II.
- 2.10 Redevances d'utilisation des passerelles d'embarquement – Si un aéronef utilise une porte d'embarquement aux fins d'embarquement ou de débarquement des passagers, et que cette porte est dotée d'une passerelle, des redevances de stationnement de 85,81 \$ sont imposables par tranche de 3 heures ou moins.
- 2.11 Redevances de stationnement des aéronefs – Les redevances de stationnement quotidiennes et mensuelles des aéronefs imposables par tranche de 1 000 kg ou moins sont établies à l'Annexe III. Cependant, le

montant total des redevances quotidiennes imposées au cours d'un mois donné ne doit pas dépasser le montant des redevances mensuelles imposées à un aéronef du même poids.

- 2.12 Stationnement d'un aéronef – Dispositions prises au préalable – Si l'on conclut une entente par écrit au préalable avec l'AAIMCO concernant les arrêts de nuit prévus d'un aéronef d'un poids particulier à l'Aéroport au cours d'un mois donné, les droits de stationnement imposés :
- a) à l'égard d'un aéronef du poids en question ou tout autre aéronef de remplacement du même poids ou de poids inférieur seront déterminés en fonction des tarifs établis à l'Annexe III pour un aéronef de ce poids ;
  - b) à l'égard d'un aéronef de remplacement de poids supérieur seront déterminés en fonction des tarifs établis à l'Annexe III pour un aéronef de remplacement de poids supérieur.
- 2.13 Stationnement d'un aéronef – Moins de 24 heures – Aux fins du paragraphe 2.11, toute période de 24 heures ou moins sera considérée une journée.
- 2.14 Stationnement d'un aéronef - Exception – Les paragraphes 2.11 et 2.12 ne visent pas :
- a) les aéronefs stationnés pendant six heures ou moins ; ou
  - b) les aéronefs stationnés dans un hangar.
- 2.15 Paiement des frais – En vertu du paragraphe 2.16, tous les frais, à l'exception de ceux qui sont payables à l'avance, deviennent exigibles à la date de facturation, peu importe la journée à laquelle la facture a été émise.
- 2.16 Intérêts – Si les frais exigibles n'ont pas été réglés en totalité dans les 21 jours suivant la date d'échéance établie en vertu du paragraphe 2.15, des frais d'intérêt seront imposés à compter de la 21<sup>e</sup> journée civile suivant la date de facturation, peu importe la date à laquelle la facture a été émise.
- 2.17 Calcul des intérêts – Les intérêts de retard que devra payer le transporteur aérien seront calculés au taux de 1,5 % par mois (0,05 % par jour). Tous les intérêts composés seront calculés mensuellement conformément au paragraphe 2.16. Afin de tenir compte des taux d'intérêt en cours, l'AAIMCO pourrait réviser et rajuster, de temps à autre, le taux imposé, conformément aux modalités qui s'appliquent.

- 2.18 Application des paiements – Les paiements effectués à l’égard des frais et des droits non réglés en vertu des présentes seront d’abord appliqués aux intérêts facturés et exigibles sur les frais et droits non réglés, puis ensuite aux frais et droits facturés et exigibles les plus anciens.
- 2.19 Période d’intérêt – Lorsque l’on effectue un paiement, la période servant à calculer l’intérêt imposé en ce qui concerne le montant du paiement se terminera la journée précédant la journée à laquelle l’AAIMCO reçoit le paiement en question.
- 2.20 Frais de recouvrement – Par la présente, le transporteur aérien convient de payer à l’AAIMCO, sur demande, tous les frais juridiques et administratifs engagés par l’AAIMCO en ce qui a trait au recouvrement de toute somme non réglée par le transporteur aérien, lesquels frais comporteront des intérêts, conformément aux modalités 2.16 et 2.17.
- 2.21 Supplément (Droits d’atterrissage) – L’AAIMCO peut, après avoir consulté le Comité consultatif des compagnies aériennes, imposer un tarif en sus des droits d’atterrissage pour payer le coût des projets d’amélioration côté piste, au besoin. Par exemple, un supplément de 10 % avait été imposé à compter du 1 mai 1997 pour payer les projets d’amélioration des pistes. Ce supplément est resté en vigueur jusqu’au 1<sup>er</sup> janvier 2004, puis a ensuite été éliminé.
- 2.22 Fréquence de facturation – L’AAIMCO peut déterminer la fréquence de facturation des frais et droits aéronautiques, ainsi que des autres frais pertinents, comme il lui convient. Actuellement, l’AAIMCO facture ces frais et droits deux fois par mois pour payer les frais engagés du 1<sup>er</sup> au 15<sup>e</sup> jour, et du 16<sup>e</sup> jour au dernier jour du mois civil.

### 3. DÉPÔTS DE SÉCURITÉ

L’AAIMCO se réserve le droit d’exiger un dépôt de sécurité auprès de tous les transporteurs aériens qui exploitent ou entendent exploiter l’aéroport. Le dépôt de sécurité sera calculé en fonction des frais et droits aéronautiques potentiels imposés au cours d’une période de trois mois, et servira à réduire les risques de crédit auxquels s’expose l’AAIMCO. Les dépôts de sécurité peuvent être réglés en argent comptant ou par l’intermédiaire d’une lettre de crédit négociée par le transporteur aérien auprès de son établissement bancaire, à ses propres frais.

4. **RETRAIT DES SERVICES**

À défaut de payer les frais exigibles à l'AAIMCO, l'AAIMCO peut, moyennant un préavis d'au moins 24 heures, réduire ou retirer les services offerts au transporteur aérien ou à l'exploiteur. Ces services comprennent ce qui suit, sans toutefois s'y limiter : refuser l'accès aux comptoirs de vente des billets et (ou) refuser aux aéronefs à l'arrivée d'accéder aux portes de premier choix.

5. **SAISIE ET RÉTENTION**

À défaut de payer les frais exigibles (y compris les intérêts afférents), l'AAIMCO peut, en sus de tout recours visant leur recouvrement, obtenir une ordonnance de la cour, en vertu de l'article 9 de la *Loi relative aux cessions d'aéroports*, l'autorisant à saisir et retenir l'aéronef tant que les sommes dues, en ce qui a trait à la saisie, n'ont pas été acquittées.

**ANNEXE I****Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa  
Droits d'atterrissage en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2012**

---

**Vols domestiques et internationaux**

<b><u>Poids maximal admissible au décollage</u></b>	<b><u>Tarif/1000 kg</u></b>
21 000 kg ou moins	4,34 \$
21 001 kg à 45 000 kg	5,45 \$
Plus de 45 000 kg	6,48 \$
<b>Frais minimaux</b>	<b>30,00 \$</b>

## ANNEXE II

**Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa  
Frais généraux d'aérogare en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2012**

---

	<u>Vols domestiques</u>	<u>Vols internationaux</u>
	<u>Tarif par aéronef</u>	<u>Tarif par aéronef</u>
<u>Capacité sièges</u>		
0 - 9	24,95 \$	27,37 \$
10 - 15	43,08 \$	78,37 \$
16 - 25	62,71 \$	116,96 \$
26 - 45	105,94\$	200,92 \$
46 - 60	146,78 \$	281,43 \$
61 - 89	230,89 \$	448,07 \$
90 - 125	312,80 \$	611,38 \$
126 - 150	369,98 \$	722,80 \$
151 - 200	508,94 \$	997,54 \$
201 - 250	659,74 \$	1 298,52 \$
251 - 300	816,25 \$	1 603,30 \$
301 - 400	973,76 \$	1 910,14 \$
401 et plus	1 197,72 \$	2 351,40 \$

---

**Droits liés aux services de police et de sûreté**

**Tarif par siège à l'atterrissage, selon la capacité sièges** 1,95 \$ par siège

**Droit de prédédouanement**

**Tarif par siège à l'atterrissage, selon la capacité sièges**  
**Pour les utilisateurs du prédédouanement** 1,68 \$ par siège

## ANNEXE III

### Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa Redevances de stationnement des aéronefs et d'utilisation des passerelles d'embarquement en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2012

---

#### Redevances de stationnement des aéronefs

<b>Poids de l'aéronef</b>	<b>Tarifs quotidiens par aéronef</b> (s'appliquent aux périodes de stationnement de plus de 6 heures jusqu'à un maximum de 24 heures)	<b>Tarifs mensuels par aéronef</b>
2 000 kg ou moins	9,08 \$	75,72 \$
2 001 kg – 5 000 kg	10,34 \$	86,71 \$
5 001 kg – 10 000 kg	13,04 \$	275,01 \$
10 001 kg – 30 000 kg	21,92 \$	446,91 \$
30 001 kg – 60 000 kg	33,95 \$	687,68 \$
60 001 kg – 100 000 kg	51,24 \$	1 031,91 \$
100 001 kg – 200 000 kg	85,68 \$	1 719,92 \$
200 001 kg – 300 000 kg	119,70 \$	2 407,66 \$
Plus de 300 000 kg	154,47 \$	3 095,99 \$

---

#### Redevances d'utilisation des passerelles d'embarquement

**Redevances d'utilisation des passerelles d'embarquement par connexion** 85,81 \$