HalifaxStanfield

ADMINISTRATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'HALIFAX

GUIDE DES TARIFS ET REDEVANCES AÉRONAUTIQUES 2027

Dernière mise à jour : 1er janvier 2027

Table des matières

1.0 ***Redevance d'atterrissage*** 2

2.0 ***Redevance de développement des infrastructures aéroportuaires (RDIA)*** 3

3.0 ***Redevance générale d'aérogare*** 3

4.0 ***Autres redevances d'aérogare*** 4

5.0 ***Frais d'améliorations aéroportuaires (FAA)*** 7

6.0 ***Droit perçu au titre des infrastructures aéroportuaires (DIA)*** 8

7.0 ***Masse de l'aéronef et capacité en sièges*** 8

8.0 ***Dépôt de garantie, saisie et détention*** 9

Sauf indication contraire, la taxe de vente harmonisée (TVH) s'applique et s'ajoute aux tarifs indiqués dans ce document.

Tous les tarifs indiqués dans ce document sont en dollars canadiens (CAD) et sont, sauf indication contraire, en vigueur à compter du 1er janvier 2027.

En contrepartie de l'utilisation des installations, du matériel, des systèmes, des informations et des services (collectivement appelés les « Services ») de l'Administration de l'aéroport international d'Halifax (« l'AAIH ») à l'aéroport, les utilisateurs de ces Services sont tenus de payer à l'AAIH les tarifs, les droits et les redevances indiqués dans le présent document. L'AAIH peut, à sa discrétion, modifier les tarifs, les droits et les redevances ainsi que les conditions générales applicables au présent document.

1.0 Redevance d'atterrissage

Catégorie d'atterrissage et fourchette de masse	*Tarif pour 1 000 kg de MTOW*
MTOW ≤ 21,000 kg	7,34 $
MTOW > 21,000 kg and ≤ 55,000 kg	9,29 $
MTOW > 55,000 kg and ≤ 100,000 kg	11,04 $
MTOW ≥ 100,000 kg	12,27 $

Tableau 1 – Redevance d'atterrissage

a) La redevance d'atterrissage s'applique à chaque atterrissage d'aéronef à l'aéroport et est fonction de la masse maximale au décollage (MTOW) de l'aéronef.

b) La redevance perçue pour chaque atterrissage sera le plus élevé des montants suivants :

   i) le tarif déterminé en multipliant le montant indiqué au tableau 1 pour la catégorie d'atterrissage et la fourchette de masse applicable de l'aéronef; et

   ii) 30,00 $

c) La redevance d'atterrissage n'est pas applicable dans les cas suivants :

   i) l'atterrissage d'un aéronef, autre qu'un aéronef commercial, dont le propriétaire-exploitant est le gouvernement d'un pays ou le gouvernement d'une colonie, d'une dépendance, d'une province, d'un état, d'un territoire ou d'une municipalité d'un pays ou l'atterrissage d'un aéronef appartenant à la Ligue des cadets de l'Air du Canada;

   ii) l'atterrissage d'un aéronef en détresse lorsque l'aéroport n'était pas la destination prévue de l'aéronef; et

   iii) l'atterrissage d'un aéronef participant à une opération de recherche et sauvetage sous la direction du Service de recherche et sauvetage des Forces canadiennes.

d) En ce qui concerne l'atterrissage d'un aéronef utilisé pour un vol d'entraînement au pilotage, la redevance est 20 % du montant total applicable indiqué au tableau 1 lorsque :

   i) des dispositions ont été prises à l'avance avec l'AAIH;

   ii) le vol est effectué exclusivement dans le but d'améliorer les compétences et les connaissances du personnel navigant ou pour des essais en vol de l'aéronef proprement dit; et

   iii) l'aéroport est le dernier point de départ du vol.

e) Les compagnies aériennes de passagers utilisant l'aérogare et ayant fourni au moins trois années civiles consécutives de service régulier à YHZ peuvent bénéficier d'une réduction de la redevance d'atterrissage basée sur la capacité. Veuillez nous contacter pour plus de détails.[1]

[1] Capacité en sièges débarqués telle que déterminée par l'AAIH.

2.0 Redevance de développement des infrastructures aéroportuaires (RDIA)

a) La redevance de développement des infrastructures aéroportuaires (RDIA) s'applique aux aéronefs qui atterrissent à l'aéroport, qu'ils proviennent d'une destination au Canada ou à l'étranger, et qui n'utilisent pas l'aérogare et ne paient pas de droit perçu au titre des infrastructures aéroportuaires.

b) Les RDIA s'élèveront à 4,00 $ pour 1 000 kg de MTOW à compter du 1er janvier 2027.

c) La RDIA n'est pas applicable dans les cas suivants :

   i) L'atterrissage d'un aéronef, autre qu'un aéronef commercial, dont le propriétaire-exploitant est le gouvernement de tout pays ou le gouvernement d'une colonie, d'une dépendance, d'une province, d'un état, d'un territoire ou d'une municipalité de tout pays ou l'atterrissage d'un aéronef appartenant à la Ligue des cadets de l'air du Canada.

   ii) L'atterrissage d'un aéronef en détresse lorsque l'aéroport international Halifax Stanfield n'était pas la destination prévue de l'aéronef.

   iii) L'atterrissage d'un aéronef participant à une opération de recherche et de sauvetage sous la direction du Service de recherche et de sauvetage des Forces canadiennes.

   iv) L'atterrissage d'un aéronef utilisé pour un vol d'entraînement au pilotage lorsque :

      1) des dispositions ont été prises à l'avance avec l'Administration de l'aéroport international d'Halifax;

      2) le vol est effectué exclusivement dans le but d'améliorer les compétences et les connaissances du personnel navigant ou pour des essais en vol de l'aéronef proprement dit; et

      3) l'aéroport est le point de départ du vol.

3.0 Redevance générale d'aérogare

Vols nationaux	7,14 $ par siège d'aéronef ayant atterri
Vols internationaux	12,34 $ par siège d'aéronef ayant atterri

Tableau 2 – Redevance générale d'aérogare

a) La redevance générale d'aérogare est calculée en fonction de la capacité en sièges passagers de l'aéronef et s'applique à chaque atterrissage d'un aéronef à l'aéroport lorsque l'aérogare est utilisée pour l'embarquement ou le débarquement des passagers.

b) La redevance d'aérogare pour vols nationaux s'applique lorsque l'aérogare est utilisée pour des aéronefs en provenance d'un autre aéroport canadien et dont les membres d'équipage ou les passagers qui débarquent ne sont pas tenus de se présenter aux autorités compétentes en vertu de la *Loi sur les douanes* (Canada). La redevance applicable est indiquée dans la catégorie « Vols nationaux » du tableau 2 en fonction de la capacité en sièges passagers de l'aéronef.

c) La redevance d'aérogare pour vols internationaux s'applique lorsque l'aérogare est utilisée pour des aéronefs en provenance d'une destination en dehors du Canada ou des aéronefs en provenance d'un autre aéroport canadien dont les membres d'équipage ou les passagers sont tenus de se présenter aux autorités compétentes en vertu de la *Loi sur les douanes* (Canada). La redevance applicable est indiquée dans la catégorie « Vols internationaux » du tableau 2 en fonction de la capacité en sièges passagers de l'aéronef.

d) La redevance générale d'aérogare ne s'applique pas lorsque les passagers ne débarquent pas de l'aéronef.

e) Les compagnies aériennes de passagers utilisant l'aérogare et ayant fourni au moins trois années civiles consécutives de service régulier à YHZ peuvent bénéficier d'une réduction de la redevance générale d'aérogare basée sur la capacité. Veuillez nous contacter pour plus de détails.[2]

4.0 Autres redevances d'aérogare

Droits d'utilisation du système CUPP	1,06 $ par siège d'aéronef en partance
Droits d'utilisation du système CUF	0,69 $ par siège d'aéronef en partance
Droits d'utilisation des services de pré dédouanement (États-Unis)	4,72 $ par siège d'aéronef en partance

Tableau 3 – Autres redevances d'aérogare

4.1 Droits d'utilisation du système CUPP (système de traitement des passagers à usage partagé)

a) Les droits d'utilisation du système CUPP s'appliquent à tous les transporteurs aériens qui exploitent des vols passagers à l'aéroport et ont besoin d'utiliser l'équipement d'aérogare à usage partagé pour traiter les passagers à l'embarquement en fonction de la capacité en sièges passagers de l'aéronef.

b) Les droits perçus pour chaque aéronef en partance correspondent au montant obtenu en multipliant le nombre de sièges passagers de l'aéronef par le tarif par siège d'aéronef en partance qui est indiqué au tableau 3.

4.2 Droits d'utilisation du système CUF (installations à usage partagé)

a) Les droits d'utilisation du système CUF s'appliquent à tous les transporteurs aériens qui exploitent des vols passagers à l'aéroport et ont besoin d'utiliser des billetteries et des installations pour bagages à usage partagé afin de traiter les passagers à l'embarquement, en fonction de la capacité en sièges passagers de l'aéronef.

b) Les droits d'utilisation du système CUF ne s'appliquent pas aux vols qui utilisent les installations de pré dédouanement pour les États-Unis.

c) Les droits perçus pour chaque aéronef en partance correspondent au montant obtenu en multipliant le nombre de sièges passagers de l'aéronef par le tarif par siège d'aéronef en partance qui est indiqué au tableau 3.

[2] Capacité en sièges débarqués telle que déterminée par l'AAIH.

4.3 Droits d'utilisation des services de pré dédouanement (États-Unis)

a) Les droits d'utilisation des services de pré dédouanement (États-Unis) s'appliquent à tous les transporteurs aériens qui exploitent des vols passagers à destination des États-Unis et qui utilisent les installations de pré dédouanement (États-Unis) pour traiter les passagers à l'embarquement, en fonction de la capacité en sièges passagers de l'aéronef.

b) Les droits perçus pour chaque aéronef en partance correspondent au montant obtenu en multipliant le nombre de sièges passagers de l'aéronef par le tarif par siège d'aéronef en partance qui est indiqué au tableau 3.

c) Si les services de la U.S. Customs and Border Protection sont requis en dehors de ses heures régulières, tout coût engagé par l'AAIH sera recouvré auprès du transporteur aérien. Le recouvrement du coût sera facturé au taux de change canadien qui a été payé par l'AAIH et ne sera pas soumis aux frais administratifs standard applicables aux services de recouvrement. Les heures régulières de la U.S. Customs and Border Protection depuis le 1er janvier 2024 sont de 5 h à 17 h (mais peuvent être sujettes à changement).

4.4 Droits d'utilisation des passerelles d'embarquement

a) Un droit d'utilisation des passerelles d'embarquement d'un montant de 100,00 $ est applicable lorsqu'un aéronef utilise une passerelle d'embarquement reliée à l'aérogare.

b) On considère qu'un aéronef a utilisé une passerelle d'embarquement lorsque celle-ci est utilisée :

   i) pour embarquer ou débarquer des passagers ou des membres d'équipage; ou

   ii) pour brancher l'aéronef au groupe électrogène au sol de la passerelle d'embarquement.

4.5 Redevance de stationnement des aéronefs

Fourchette de masse de l'aéronef	*Tarif journalier*	*Tarif mensuel*
0 à 2 000 kg	8,01 $	64,82 $
2 001 à 5 000 kg	8,01 $	64,82 $
5 001 à 10 000 kg	12,24 $	251,14 $
10 001 à 30 000 kg	22,98 $	466,39$
30 001 à 60 000 kg	35,82 $	717,52 $
60 001 à 100 000 kg	53,76 $	1 076,20 $
100 001 à 200 000 kg	89,63 $	1 793,72 $
200 001 à 300 000 kg	125,49 $	2 511,23 $
300 001 kg ou plus	161,38 $	3 228,66 $

Tableau 4 – Redevance de stationnement des aéronefs

a) La redevance de stationnement des aéronefs s'applique à tous les aéronefs pour le stationnement d'un aéronef sur une aire de trafic ou une aire de stationnement désignée, et est basée sur la MTOW de l'aéronef.

b) Le tarif journalier, ou pour toute portion d'une journée, est indiqué au tableau 4 et est basé sur la MTOW de l'aéronef. Le tarif journalier maximum facturé au cours d'un mois civil ne peut pas dépasser le tarif mensuel.

c) Lorsque des dispositions ont été prises à l'avance avec l'AAIH pour le stationnement d'un aéronef exploité à titre commercial lors d'escales régulières, le stationnement de cet aéronef ou de tout aéronef de remplacement dont la fourchette de masse est égale ou inférieure est soumis au tarif mensuel.

d) La redevance de stationnement des aéronefs ne s'applique pas dans les cas suivants :

i) l'aéronef stationne pendant six (6) heures ou moins;

ii) l'aéronef stationne sur un terrain loué à un locataire de l'AAIH; ou

iii) le propriétaire-exploitant de l'aéronef, sauf dans le cas d'un aéronef commercial, est le gouvernement d'un pays ou par le gouvernement d'une colonie, d'une dépendance, d'une province, d'un état, d'un territoire ou d'une municipalité d'un pays, ou l'aéronef appartient à la Ligue des cadets de l'Air du Canada.

4.6 Stationnement des aéronefs sur l'aire de trafic 3 – Postes de stationnement 301-304 contrôlés par l'AAIH

a) Une redevance fixe de 275 $ sera facturée pour tout stationnement de moins de 4 heures, et une redevance supplémentaire de 550 $ sera facturée pour chaque période de 24 heures ou toute partie de celle-ci au-delà des 4 heures initiales.

b) Le stationnement sur l'aire de trafic 3 contrôlée par l'AAIH doit être réservé à l'avance auprès de l'AAIH en appelant le Centre des services aéroportuaires au 902-873-1234. L'approbation ne sera pas donnée plus de 30 jours à l'avance, sauf si la disponibilité justifie l'approbation, et celle-ci sera toujours soumise aux exigences opérationnelles.

c) Les annulations sans préavis d'au moins 12 heures à l'AAIH seront pénalisées par des frais de défection de 825 $.

d) Les aéronefs laissés sur l'aire de trafic 3 contrôlée par l'AAIH en dehors des plages horaires réservées, et sans l'approbation préalable de l'AAIH, se verront imposer une pénalité de 1 100 $ par heure. Tout changement de réservation doit être approuvé par l'AAIH et est soumis aux exigences opérationnelles.

e) L'AAIH se réserve le droit d'annuler les réservations sur l'aire de trafic 3 contrôlées par l'AAIH à tout moment, à sa seule discrétion.

4.7 Droits d'enregistrement du matériel côté piste

Type de matériel	*Tarif basé sur le poids brut du matériel en kg*	*Tarif minimum*	*Tarif maximum*	*Période d'enregistrement*
Matériel autopropulsé	0,033 $	15 $	50 $	Annuel
Matériel remorqué	0,033 $	15 $	50 $	Semestriel
Matériel de dégivrage	0,033 $	10 $	35 $	Saisonnier (du 1er octobre au 31 mai)

Tableau 5 – Droits d'enregistrement du matériel côté piste

a) Dans le cadre du Programme d'enregistrement du matériel côté piste, tout le matériel qui est utilisé côté piste doit être identifié par une étiquette d'enregistrement apposée au matériel pour confirmer l'autorisation d'accès.

b) Les droits perçus pour le matériel enregistré correspondent au montant obtenu en multipliant le poids brut du matériel, en kilogrammes (kg), par le tarif pour ce type de matériel qui est indiqué au tableau 5.

5.0 Frais d'améliorations aéroportuaires (FAA)

a) Les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) de 35 $ et les FAA intraprovinciaux de 22 $ s'appliquent à tous les passagers en partance embarqués à l'aérogare sous réserve des exceptions suivantes :

   i) les passagers poursuivant leur voyage moins de 4 heures après leur arrivée à l'aéroport pour les vols nationaux et transfrontaliers;

   ii) les passagers poursuivant leur voyage moins de 24 heures après leur arrivée à l'aéroport pour les vols internationaux;

   iii) les employés de compagnies aériennes voyageant pour raison professionnelle, y compris les déplacements en service commandé des membres d'équipage d'un transporteur aérien voyageant sur un aéronef appartenant à un autre transporteur aérien;

   iv) les nourrissons de moins de 2 ans pour lesquels aucun billet n'a été acheté; et

b) Le transporteur aérien de l'aéronef sur lequel voyage le passager est responsable du règlement de ces frais, que ceux-ci aient été perçus ou non du passager.

6.0 Droit perçu au titre des infrastructures aéroportuaires (DIA)

a) Le droit perçu au titre des infrastructures aéroportuaires (DIA) s'applique à chaque siège d'aéronef pour les aéronefs qui atterrissent à l'aéroport, en provenance d'une destination au Canada ou en dehors du Canada, et qui n'utilisent pas l'aérogare.

b) Le droit perçu au titre des infrastructures aéroportuaires (DIA) est de 7,88 $ par siège d'aéronef ayant atterri.

c) Le tarif pour chaque atterrissage d'aéronef correspond au montant obtenu en multipliant le nombre de sièges passagers de l'aéronef par 7,88 $.

d) Le DIA n'est pas applicable dans les cas suivants

   i) l'atterrissage d'un aéronef, autre qu'un aéronef commercial, dont le propriétaire-exploitant est le gouvernement d'un pays ou le gouvernement d'une colonie, d'une dépendance, d'une province, d'un état, d'un territoire ou d'une municipalité d'un pays ou l'atterrissage d'un aéronef appartenant à la Ligue des cadets de l'Air du Canada;

   ii) l'atterrissage d'un aéronef en détresse lorsque l'aéroport n'était pas la destination prévue de l'aéronef; et

   iii) l'atterrissage d'un aéronef participant à une opération de recherche et sauvetage sous la direction du Service de recherche et sauvetage des Forces canadiennes.

   iv) l'atterrissage d'un aéronef utilisé pour un vol d'entraînement au pilotage, lorsque :

1) des dispositions ont été prises à l'avance avec l'AAIH;
2) le vol est effectué exclusivement dans le but d'améliorer les compétences et les connaissances du personnel navigant ou pour des essais en vol de l'aéronef proprement dit; et
3) l'aéroport est le dernier point de départ du vol.

7.0 Masse de l'aéronef et capacité en sièges

a) Lorsque ces termes sont utilisés pour déterminer les redevances aéronautiques :
   i) le terme « masse » désigne la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef, arrondie au millier de kilogrammes près; et
   ii) le terme « capacité en sièges » désigne le nombre de sièges passagers installés sur l'aéronef.

b) La masse et la capacité en sièges d'un aéronef sont basées sur les informations de configuration de celui-ci, publiées par le constructeur de l'aéronef ou une autre autorité compétente.

c) L'AAIH peut utiliser les informations de configuration d'un aéronef particulier fournies par le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef et peut exiger des documents justificatifs pour procéder à une vérification indépendante des informations fournies.

d) Le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef doit fournir des informations sur la configuration de l'aéronef et informer l'AAIH de toute modification de la configuration de cet aéronef.

8.0 Dépôt de garantie, saisie et détention

L'AAIH se réserve le droit de demander un dépôt de garantie à tous les transporteurs aériens et autres entreprises exerçant des activités ou proposant d'exercer des activités à l'aéroport. En cas de défaut de paiement des transporteurs ou des exploitants à l'AAIH, celle-ci a le droit de réduire ou de refuser des services, moyennant un préavis de 24 heures au transporteur ou à l'exploitant. Lorsque des redevances (y compris les intérêts associés) restent impayées, l'AAIH peut, en plus de tout autre recours en recouvrement à sa disposition, obtenir une ordonnance du tribunal en vertu de l'article 9 de la *Loi relative aux cessions d'aéroports* autorisant la saisie et la détention de l'aéronef jusqu'à ce que la somme à l'égard de laquelle la saisie a été effectuée ait été payée.