

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

**MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET
DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE**

UNIVERSITE DE BLIDA 1



Institut d'Aéronautique et des Études Spatiales

MÉMOIRE DE MASTER

Spécialité : Navigation Aérienne

Option : Exploitation Aéronautique

Thème :

**RÉVISION ET VÉRIFICATION DE LA PARTIE
GEN 4 DE L'AIP ALGÉRIE :**

**LES REDEVANCES D'AÉRODROME / D'HÉLISTATION
ET DE SERVICE DE NAVIGATION AÉRIENNE**

Présenté par :

- M^{lle} **BELKHIRA Kheira Yousfia**
- M^{lle} **GAHAMA Zeyneb**

Dirigé par :

- M^{me} **HAMLATI Zineb**, Promotrice
(Enseignante à l'institut)
- M^r **BENAISSA Abdellah**, Encadreur
(Chef service documentation et
réglementation, DIA « ENNA », Alger)

Promotion 2019

REMERCIEMENTS

Nous commençons par remercier dieu qui nous a donné volonté, courage et surtout patience pour pouvoir produire ce document et faire face à toutes les contraintes qui sont posées au cours de son élaboration.

Nous tenons à remercier chaleureusement toutes les personnes qui, de près ou de loin, ont contribué à l'accomplissement de ce cheminement.

Nous remercions Mme.Zineb HAMLATI, notre promotrice, pour sa patience, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter nos réflexions.

Nous remercions également vivement, Mr.Abdellah BENAÏSSA notre Encadreur, qui, dans son domaine respectif, nous a fait profiter de ses compétences tant théoriques que pratiques.

On tient à remercier tout particulièrement Mr.MEZAACHE et Mr.TOUATI, pour l'aide précieuse et la patience dont ils ont fait preuve, lors du déroulement de notre stage.

Nous sommes reconnaissantes à tous les personnes rencontrées au niveau de l'établissement nationale de la navigation aérienne (ENNA). Ils m'ont ouvert les portes de leur univers avec chaleur, enthousiasme et humilité. Grâce à eux, les échanges formels tant qu'informels furent d'une grande richesse humaine et professionnelle.

Nous remercions les quelques proches qui, grâce à un petit sms, un mail ou une parole nous ont apportés soutien et force.

DEDICACES

A MES PARENTS

Aucune dédicace ne saurait exprimer mon respect, mon amour éternel et ma considération pour les sacrifices que vous avez consenti pour mon instruction et mon bien être.

Je vous remercie pour tout le soutien et l'amour que vous me portez depuis mon enfance et j'espère que votre bénédiction m'accompagne toujours.

Que ce modeste travail soit l'exaucement de vos vœux tant formulés, le fruit de vos innombrables sacrifices, bien que je ne vous en acquitterai jamais assez.

Puisse Dieu, le Très Haut, vous accorder santé, bonheur et longue vie et faire en sorte que jamais je ne vous déçoive.

A MA SŒUR, Fatima Zohra, la prunelle de mes yeux ;

Et

MES FRERES, Saber, Abdelkrim et Tayeb, mon source de joie et de bonheur ;

En témoignage de mon affection fraternelle, de ma profonde tendresse et reconnaissance, je vous souhaite une vie pleine de bonheur et de succès et que Dieu, le tout puissant, vous protège et vous garde.

A mes chères et fidèles amies

A Toute personne qui m'a aidé à franchir un horizon dans ma vie.

*Belkhira
Kheira Yousfia*

DEDICACES

To

My father **Youcef GAHAMA** for earning an honest living for us and for supporting me during my education career and encouraging me to believe in myself.

My mother **Saida KHENFER** a gentle soul who thought me to trust in ALLAH, believe in hard work and that so much could be done with a little.

My brother **Yacine** who thought me that every challenging work ,needs self efforts .

My sister **Nedra** for all of the support that she has shown me .

My youngest sister **Sara** for all of the laughter we had had together

My professor Mme. **HAMLATI Zineb** who gave me support and help during the worst times

My only friend **Wahiba HADJISSI**.

My **love** ones .

Our all mighty **God**.

You are all heroes to me

Zeyneb GAHAMA

Résumé

Une norme de l'OACI impose à chaque état contractant de publier une AIP selon une structure uniforme et de la tenir à jour.

Dans ce travail nous allons nous intéresser à la partie GEN 4 de l'AIP qui traite les REDEVANCES D'AERODROMES ET DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE.

L'objectif recherché à travers ce projet est de

- ✓ Vérifier les redevances publiées par le DIA ;
- ✓ Vérifier la conformité de la partie GEN 4 avec les normes OACI ;
- ✓ Editer et ajouter la partie GEN 4 en Anglais.

Mots-clés : OACI, AIP, GEN 4, redevances.

Abstract

An ICAO standard requires each Contracting State to publish an AIP in a uniform format and to keep it up-to-date.

In this work we will focus on the part GEN 4 of the AIP which deals with the CHARGES FOR AERODROMES AND AIR NAVIGATION SERVICES.

The objective sought through this project is to

- ✓ Check the charges published by the DIA;
- ✓ Check the conformity of the shape of the part GEN 4 with the ICAO standards;
- ✓ Edit and add the part GEN 4 in English.

Keywords: ICAO, AIP, GEN 4, charges.

ملخص

يتطلب معيار ال OACI من كل دولة متعاقدة أن تنشر AIP في شكل موحد وتحديثه.

في عملنا سوف نركز على الجزء GEN 4 من الـ AIP الذي يتعامل مع رسوم الخدمات الجوية وخدمات الملاحة الجوية.

الهدف المنشود من خلال هذا المشروع هو:

- ✓ التحقق من الرسوم التي نشرها DIA
- ✓ التحقق من توافق شكل الجزء GEN 4 مع معايير ال OACI
- ✓ تحرير و إضافة الجزء GEN 4 باللغة الإنجليزية.

الكلمات المفتاحية: OACI, AIP, GEN 4, رسوم .

ABREVIATIONS/ACRONYMES

| Abréviation | Signification (Anglais) | Signification (Français) |
|--------------------|---|--|
| A | | |
| ACC/CCR | Area control center or area control | Centre de contrôle régional ou contrôle régional |
| AFTN/RSFTA | Aeronautical fixed telecommunication network | Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques |
| AIC | Aeronautical information circular | Circulaire d'information aéronautique |
| AIM | Aeronautical information management | Gestion de l'information aéronautique |
| AIP | Aeronautical information publication | Publication d'information aéronautique |
| AIRAC | Aeronautical information regulation and control | Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques |
| AIS | Aeronautical information services | Service(s) d'information aéronautique |
| AMDT | Amendement (AIP Amendement) | Amendement (Amendement AIP) |
| ANSP | Air navigation services provider | Fournisseur de services de navigation aérienne |
| ART | Articale | Article |
| ATFM | Air traffic flow management | Gestion des courants de trafic aérien |
| ATM | Air traffic management | Gestion de trafic aérien |
| ATS | Air traffic services | Service de la circulation aérienne |
| B | | |
| BIA | Aerodrome AIS office | Bureau d'information aéronautique |
| BIV | Flight information office | Bureau d'information de vol |
| BNI/NOF | International NOTAM office | Bureau NOTAM international |
| C | | |
| CEANS | Conference on the economics of airports and air navigation services | Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne |

| | | |
|------------------|---|--|
| CUTE | Common use of terminal equipment | Utilisation commune des équipements terminaux |
| D | | |
| DACM | Directorate of civil aviation and meteorology | Direction de l'aviation civile et la météorologie |
| DENA | Department of air navigation operations | Département de l'exploitation de la navigation aérienne |
| DIA | Department of aeronautical information | Département d'information aéronautique |
| E | | |
| EGSA | Establishment of airport service management | Établissement de la gestion de services aéroportuaire |
| ENESA | National Aeronautical Operations and Services Establishment | Établissement nationale d'exploitation et de services aéronautique |
| ENNA | National establishment of air navigation | Établissement national de la navigation aérienne |
| F | | |
| FIC | Flight information centre | Centre d'information de vol |
| FIR | Flight information region | Région d'information de vol |
| I | | |
| ICAO/OACI | International civil aviation organization | Organisation de l'aviation civile internationale |
| M | | |
| MET | Meteorological services | Services météorologiques |
| MILNOTAM | Military NOTAM | NOTAM militaire |
| N | | |
| NIL | None or I have nothing to send to you | Néant (je n'ai rien à vous transmettre) |
| NOTAM | Notice To Air Main | Avis aux navigateurs aériens |
| NOTAMR | Replacement NOTAM | NOTAM de remplacement |
| O | | |
| ONM | National office of meterology | Office national de la météorologie |

ABREVIATIONS/ACRONYMES

| | | |
|----------------|---|---|
| OPS | Operations | Exploitation ou vols |
| P | | |
| PIB | Pre-flight information bulletin | Bulletin d'information pré-vol |
| R | | |
| RNAV | Area navigation | Navigation de surface |
| RNP | Required navigation performance | Qualité de navigation requise |
| ROPOM | Observation of a passage of migratory birds | Observation d'un passage d'oiseaux migrants |
| RPL | Repetitive flight plan | Plan de vol répétitif |
| RWY | Runway | Piste |
| S | | |
| SARP | Standards and recommended practices [ICAO] | Normes et pratique recommandées (OACI) |
| SFA | Aeronautical fixed service. | Service fixe aéronautique |
| SIA | Aeronautical information service | Service information aéronautique |
| SNOWTAM | special series NOTAM | NOTAM renseignant l'état des pistes d'un aéroport |
| SUP | Supplement (AIP Supplement) | Supplément (Supplément AIP) |
| T | | |
| TWY | Taxiway | Voie de circulation |

LISTE DES FIGURES

| | |
|---|----|
| Figure 1.1 : Les Obligations du Service d'Information Aéronautique | 7 |
| Figure 1.2 : Organisme d'Information Aéronautique..... | 10 |
| Figure 1.3 : Fonction de Département d'Information Aéronautique..... | 10 |
| Figure 1.4 : Classification des renseignements..... | 11 |
| Figure 1.5 : Département d'Information Aéronautique..... | 12 |
| Figure 1.6 : Le recueil et la diffusion des renseignements | 13 |
| Figure 1.7 : La collecte et la transmission des renseignements | 15 |
| Figure 1.8 : Informateurs locaux, régionaux et nationaux..... | 16 |
| Figure 1.9 : système intégré d'information aéronautique et la structure de l'AIP | 19 |
| Figure 3.1 : Répartition des redevances aéronautiques..... | 57 |
| Figure 3.2 : Redevances d'atterrissage pour un trafic international..... | 60 |
| Figure 3.3 : Redevances d'atterrissage pour un trafic national..... | 60 |
| Figure 3.4 : Redevances d'atterrissage pour un trafic de tourisme | 60 |
| Figure 3.5 : Redevance d'entraînement | 60 |
| Figure 3.6 : redevances de survol des aéronefs..... | 61 |
| Figure 3.7 : Redevances d'usage des dispositifs d'éclairage | 61 |
| Figure 3.8 : Redevances d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie | 61 |
| Figure 3.9 : Redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des passager -Départ d'un aéroport algérien- | 69 |

| | |
|--|----|
| Figure 3.10 : Redevances d’usage des installations aménagées pour la réception des passager -Départ d’un aéroport étranger- | 69 |
| Figure 3.11 : Redevance sur l’attribution des carburants | 69 |
| Figure 3.12 : Redevances pour l’occupation de terrains ou d’immeubles du domaine public Aéroportuaire | 70 |
| Figure 3.13 : Redevances de stationnement et de parking des aéronefs | 70 |
| Figure 3.14 : Titres de la partie GEN 4 et la sous partie GEN 4.1 de l’AIP Algérie | 71 |
| Figure 3.15 : Titres de la partie GEN 4 et la sous partie GEN 4.1 exigés par l’OACI dans le Doc 8126..... | 71 |
| Figure 3.16 : Redevance d’atterrissage – GEN 4.1 de l’AIP Algérie. | 72 |
| Figure 3.17 : Redevances d’atterrissage –Modele AIP du Doc 8126- version française | 72 |
| Figure 3.18 : Redevances d’atterrissage –Modele AIP du Doc 8126- version Anglaise. | 73 |
| Figure 3.19 : exemple de présentation des redevances dans la partie GEN 4 de l’AIP Algérie. | 73 |
| Figure 3.20 : Réductions des redevances d’atterrissage. | 74 |
| Figure 3.21 : Montant de la redevance d’entrainement | 74 |
| Figure 3.22 : liste des redevances aéronautiques applicable par l’état algérien. | 75 |
| Figure 3.23 : Bases légales et consistance des redevances –AIP Algérie | 76 |
| Figure 3.24 : Montants de la redevance d’assistance SSLI publiés dans la partie GEN 4 de l’AIP Algérie..... | 77 |
| Figure 3.25 : Montants de la redevance d’assistance SSLI publiés dans le Doc 7100..... | 77 |
| Figure 3.26 : Montants de la redevance de service passager publiés dans la partie GEN 4 de l’AIP Algérie..... | 77 |

| | |
|--|----|
| Figure 3.27 : Montants de la redevance de service passager publiés dans le Doc 7100 | 78 |
| Figure 3.28 : Montants de la redevance de service passager publiés par l’EGSA..... | 78 |
| Figure 3.29 : Dispositions particulières | 79 |
| Figure 4.1 : Titres de la partie GEN 4 et la sous-partie GEN 4-1 de l’AIP Algérie | 81 |
| Figure 4.2 : le nouveau titre de la partie GEN 4 de l’AIP Algérie | 82 |
| Figure 4.3 : le nouveau titre de la sous-partie GEN 4.1 de l’AIP Algérie..... | 82 |
| Figure 4.4 : Exemple d’écriture des chiffres -redevances d’atterrissage- | 83 |
| Figure 4.5 : redevance d’atterrissage pour un trafic commercial international. | 83 |
| Figure 4.6 : Exemple d’écriture des noms d’aérodromes | 84 |
| Figure 4.7 : les réductions dans la redevance d’atterrissage | 84 |
| Figure 4.8 : redevance d’entraînement | 84 |
| Figure 4.9 : liste des redevances applicables par l’état Algérien –GEN 4 actuelle- | 85 |
| Figure 4.10 : liste des redevances applicables par l’état Algérien –nouvelle GEN 4-. | 85 |
| Figure 4.11 : Règles applicables pour la redevance d’atterrissage | 86 |
| Figure 4.12 : Règles applicables pour la redevance d’usage des dispositifs d’éclairage | 86 |
| Figure 4.13 : Règles applicables pour la redevance de stationnement. | 87 |
| Figure 4.14 : Règles applicables pour la redevance passager. | 87 |
| Figure 4.15 : Règles applicables pour la redevance fret. | 88 |
| Figure 4.16 : Règles applicables pour la redevance sur l’attribution des carburants. | 88 |
| Figure 4.17 : Redevance d’usage des dispositifs d’éclairage. | 88 |
| Figure 4.18 : Alinéa 7 de la nouvelle sous-partie GEN4.1 de l’AIP Algérie. | 89 |

| | |
|---|-----|
| Figure 4.19 : redevances fret (EGSA Oran)..... | 89 |
| Figure 4.20 : redevances fret dans le Doc 7100..... | 90 |
| Figure 4.21 : redevances fret (EGSA Alger)..... | 90 |
| Figure 4.22 : AIC N°1/13 | 96 |
| Figure 4.23 : Capture de la nouvelle partie GEN 4 -version Francais/Anglais- | 99 |
| Figure 4.24: Nouvelle en-tête..... | 102 |
| Figure 4.25 : Nouveau pied de page..... | 102 |
| Figure 4.26 : Nouvelle GEN 4 de l'AIP Algérie avec les deux versions – Français / Anglais - | 102 |

LISTE DES TABLEAUX

| | |
|---|-----|
| Tableau 4.1 : Redevances établies le SGSIA | 90 |
| Tableau 4.2 : Redevances d’atterrissage pour un trafic national. | 91 |
| Tableau 4.3 : Redevances d’atterrissage pour un trafic de tourisme | 91 |
| Tableau 4.4 : Redevances d’atterrissage pour un trafic international..... | 92 |
| Tableau 4.5 : Redevances d’usage des dispositions d’éclairage. | 92 |
| Tableau 4.6 : Redevances passager à destination d’un aéroport algérien | 93 |
| Tableau 4.7 : redevance passager à destination d’un aéroport étranger | 93 |
| Tableau 4.8 : Redevances d’usage des installations aménagées pour la réception des marchandises. | 94 |
| Tableau 4.9 : Redevances de stationnement et de parking des aéronefs. | 94 |
| Tableau 4.10 : Redevances sur l’attribution du carburant. | 94 |
| Tableau 4.11 : Redevances d’occupation des terrains ou d’immeubles | 95 |
| Tableau 4.12 : Redevance de survol pour un trafic national. | 95 |
| Tableau 4.13 : Redevance de survol pour un trafic international | 96 |
| Tableau 4.14 : Redevances d’assistance du service de sauvetage et lutte contre l’incendie (SSLI) | 96 |
| Tableau 4.15: Résumé de tous les articles établis par l’état Algérien en matière de redevances aéronautiques..... | 101 |

REMERCIEMENTS

DEDICASES

RESUME

ABREVIATIONS

LISTE DES FIGURES

LISTE DES TABLEAUX

INTRODUCTION GENERALE1

CHAPITRE 1 : DETERMINATION DU CONTEXTE DU TRAVAIL AU SEIN DE L'ENNA ET PRESENTATION DU SERVICE D'INFORMATION AERONAUTIQUE4

1.1. Introduction5

1.2. Contexte de l'étude5

1.3. Le Service d'Information Aéronautique(SIA)6

1.3.1. Organisation de Service d'Information Aéronautique (SIA)6

1.3.2. Organismes d'information aéronautique 10

1.3.3. Étude du Département d'Information Aéronautique (D.I.A) 12

1.3.4. Bureau d'information de vol (B.I.V./F.I.C) 13

1.3.5. Bureau d'Information Aéronautique (B.I.A.) 14

1.3.6. Informateurs locaux et régionaux 15

1.4. Système intégré d'information aéronautique 17

1.4.1. Publication d'Information Aéronautique (AIP) 18

1.4.2. Amendements de l'AIP20

1.4.3. Suppléments d'AIP21

1.4.4. NOTAM22

1.4.5. Système régularisé AIRAC (Aeronautical Information Regulation And Control)23

CHAPITRE 2 : POLITIQUE DE L'OACI SUR LES REDEVANCES D'AÉROPORT ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE28

2.1. Introduction29

| | |
|---|----|
| 2.2. Présentation de la partie GEN 4 de l’AIP | 29 |
| 2.2.1. La partie GEN 4 | 29 |
| 2.2.2. Recettes provenant du trafic aérien | 30 |
| 2.2.3. Assiette des différentes redevances aéronautiques | 31 |
| 2.3. Principes généraux sur la politique de l’OACI | 33 |
| 2.3.1. Collecte des redevances | 34 |
| 2.3.2. Consultation auprès des usagers | 34 |
| 2.3.3. Questions monétaires | 34 |
| 2.4. Politique de l’OACI sur les redevances d’aérodrome | 35 |
| 2.4.1. Assiette des redevances d’aérodrome | 35 |
| 2.4.2. Systèmes de redevances d’aéroport | 37 |
| 2.4.3. Redevances d’atterrissage | 39 |
| 2.4.4. Redevances de stationnement et de hangar | 40 |
| 2.4.5. Redevances de services passagers | 40 |
| 2.4.6. Redevances de sûreté | 41 |
| 2.4.7. Redevances liées au bruit | 42 |
| 2.4.8. Les services divers (douane, santé, contrôle des personnes, etc.) | 43 |
| 2.4.9. Redevances de concession de carburant | 43 |
| 2.4.10. Les exemptions et réductions | 44 |
| 2.4.11. Les modalités de paiement | 44 |
| 2.5. Politique de l’OACI sur les redevances de services de navigation aérienne | 44 |
| 2.5.1. Répartition des coûts des services de navigation aérienne entre les usagers aéronautiques | 45 |
| 2.5.2. Systèmes de redevances de services de navigation aérienne | 46 |
| 2.5.3. Redevances de contrôle d’approche et d’aérodrome | 48 |
| 2.5.4. Les services de navigation aérienne de route | 48 |
| 2.5.5. Redevances pour l’utilisation de services de navigation aérienne par des aéronefs qui ne survolent pas l’État fournisseur | 49 |

| | |
|---|-----------|
| 2.5.6. L’assiette des redevances et les exemptions et réductions..... | 49 |
| 2.5.7. Les modalités de paiement | 49 |
| 2.6. Politique de l’OACI sur la présentation des renseignements dans l’AIP | 50 |
| 2.6.1. Teneur et présentation..... | 50 |
| 2.6.2. Présentation et édition..... | 50 |
| 2.6.3. Modèle d’AIP et notes explicatives | 52 |
| 2.6.4. Notifications des différences dans l’AIP..... | 52 |
| 2.7. Conclusion..... | 53 |
| | |
| CHAPITRE 3 : ETUDE DE LA PARTIE GEN4 DE L’AIP ALGERIE ET SOULEVEMENT DES INCOHERENCES | 54 |
| 3.1. Introduction | 55 |
| 3.2. Étude de la partie GEN 4 de l’AIP Algérie | 56 |
| 3.2.1. Présentation de la partie GEN 4 de l’AIP Algérie | 56 |
| 3.2.2. Répartition des redevances aéronautique | 57 |
| 3.2.3. Analyse de la partie GEN 4 de l’AIP Algérie | 58 |
| 3.3. Présentation des incohérences détectées..... | 71 |
| 3.3.1. Les titres | 71 |
| 3.3.2. La présentation de l’information | 71 |
| 3.3.3. Organisations des informations et confusion entre les deux sous-parties GEN 4-1 et GEN 4-2 | 75 |
| 3.3.4. Base législative | 76 |
| 3.3.5. L’absence des redevances applicables | 76 |
| 3.3.6. La non mise à jour des redevances | 76 |
| 3.3.7. Modalité de paiement | 78 |
| 3.3.8. Les différences par rapport aux normes OACI | 79 |
| 3.3.9. Textes règlementaires manquants | 79 |
| 3.3.10. La langue | 79 |
| 3.4. Conclusion | 79 |

| | |
|---|----------------|
| CHAPITRE 4 : PREPARATION D’UN AMDT AIP POUR LA PARTIE GEN 4 DE L’AIP ALGERIE CONFORMEMENT AUX NORME OACI | 80 |
| 4.1. Introduction | 81 |
| 4.2. Présentation de la nouvelle forme | 81 |
| 4.2.1. Vérification des titres | 81 |
| 4.2.2. Présentation des informations | 82 |
| 4.2.3. Organisation et confusion entre les deux sous-parties GEN 4-1 et GEN 4-2 | 86 |
| 4.2.4. Base législative | 89 |
| 4.2.5. L’absence des redevances applicables | 89 |
| 4.2.6. Mise à jour des redevances | 91 |
| 4.2.7. Modalité de paiement | 97 |
| 4.2.8. Différences par rapport aux normes OACI | 97 |
| 4.2.9. Textes règlementaires en matière de redevances aéronautiques manquants | 98 |
| 4.2.10. La langue | 98 |
| 4.3. Mise à jour de la GEN 4 de l’AIP Algérie (Amendement AIP) | 99 |
| 4.4. Contraintes et suggestions | 99 |
| 4.5. Nouveau projet de l’AIP Algérie | 102 |
| 4.6. Conclusion | 103 |
| CONCLUSION GENERALE | 104 |

REFERENCES

ANNEXES

INTRODUCTION GENERALE

L'exploitant d'un aéronef, qu'il s'agisse d'un petit aéronef privé ou d'un gros aéronef de transport, a besoin de toutes sortes de renseignements sur les installations et services de navigation aérienne qu'il peut être appelé à utiliser. Il doit connaître par exemple les règlements relatifs à l'entrée et au transit dans l'espace aérien de chacun des États où son aéronef sera utilisé ; il doit savoir quels aérodromes, hélistations, aides à la navigation, services météorologiques, services de télécommunications et services de la circulation aérienne sont disponibles, et connaître les règles et procédures en vigueur. Il faut également que l'exploitant soit informé, souvent à très bref délai, de tout changement touchant le fonctionnement de ces installations et services et qu'il connaisse les restrictions et les dangers qu'il risque de rencontrer dans l'espace aérien qu'il traverse. Bien que ces renseignements puissent presque toujours être fournis avant le décollage, il arrive qu'ils doivent être communiqués pendant le vol.

L'Annexe 2, Chapitre 2, dispose que le pilote commandant de bord de tout aéronef est tenu de se familiariser avec tous les renseignements disponibles utiles au vol projeté. En ce qui concerne le transport aérien commercial international, il existe des dispositions OACI rigoureuses, qui implique nécessairement la communication de renseignements du type habituellement fourni par un AIS. Les pilotes doivent être bien au courant des règlements et procédures de tous les États à survoler. L'Annexe 6, 1^{re} Partie, indique que certains types de renseignements doivent se trouver à bord de l'aéronef, et qu'aucun vol ne doit être entrepris sans une garantie raisonnable que les installations et services nécessaires à l'exécution du vol sont disponibles et opérationnels. De même, les exigences relatives à l'aviation générale internationale et aux vols internationaux d'hélicoptères, indiquées dans l'Annexe 6, 2^e et 3^e Parties, respectivement, impliquent nécessairement la communication du type d'informations provenant d'un AIS. Par conséquent, la possibilité d'observer ces dispositions de l'Annexe 6 dépendra de l'existence d'un service AIS bien organisé et efficace, doté d'un personnel suffisant et formé à cette spécialisation.

Le Service d'Information Aéronautique (AIS) a pour objet l'acheminement des données aéronautiques et des informations aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité, à l'économie et à l'efficacité du système mondial de gestion du trafic aérien (ATM) d'une manière durable du point de vue de l'environnement. Des données aéronautiques et des

informations aéronautiques altérées, erronées, tardives ou manquantes peuvent compromettre la sécurité de la navigation aérienne. ^[1]

L'AIS doit faire passer la fourniture de produits prédéterminés à la gestion des données à partir de laquelle l'information aéronautique dans son intégralité peut être extraite et ensuite personnalisée de diverses manières pour répondre aux besoins futurs de l'ATM, donc l'AIS devrait dès lors voir son rôle se muer en service de gestion de l'information aéronautique (AIM), ce qui modifierait ses tâches, ses responsabilités et sa portée en vue de répondre à ces nouvelles exigences et d'assumer et gérer la fourniture d'informations. C'est à cause de tout ça le Département d'Information Aéronautique est entrain de préparer le passage de l'AIS vers l'AIM.

Les AIP constituent la source d'information fondamentale pour l'information permanente et les modifications temporaires de longue durée (durée connue ou estimée supérieure à 12 mois). Ils sont destinés avant tout à répondre aux besoins internationaux en ce qui concerne l'échange des informations aéronautiques de caractère durable qui sont essentielles à la navigation aérienne. Dans la mesure du possible, leur présentation est conçue pour faciliter leur utilisation en vol. ^[1]

L'objectif principal de ce travail est la révision, la correction et l'amendement de la partie GEN4 de l'AIP Algérie. Cette partie concerne les redevances d'aérodrome /d'héliport et de service de navigation aérienne. En effet, suite à une étude complète de cette partie, que nous avons-nous-mêmes menée, nous avons constaté que cette partie présente beaucoup d'incohérences et elle n'est pas conforme aux normes exigées par l'OACI.

À part le fait que le texte en anglais n'existait pas, rien n'a été signalé dans la sous-partie GEN 1.7 de l'AIP par les autorités compétentes algériennes.

Nous allons nous appuyer sur l'annexe 15, le Doc 8126 et le Doc 7100 ainsi que les orientations des responsables du Département d'Information Aéronautique (DIA) afin de faire les corrections et révisions nécessaires.

Pour traiter ce thème, nous aborderons les chapitres comme suit :

Le premier chapitre sera dédié au contexte général de l'étude et aux généralités sur les AIP et sur le Service d'Information Aéronautique, plus exactement le Département d'Information

Aéronautique, qui contrôle, compile, édite et assure la mise à jour des informations Aéronautiques publiées.

Au second chapitre, nous donnerons un aperçu sur la politique de l'OACI qui concerne les différents types de redevances qui sont applicables aux aérodromes et hélistations ouverts au trafic international, et des redevances qui sont applicables aux services de navigation aérienne fournis au trafic international. Et aussi sa politique sur la présentation des renseignements dans l'AIP.

Le troisième chapitre est très important car il regroupe les deux éléments principaux de l'étude, qui sont la vérification des informations qui existe dans l'AIP actuelle et la recherche dans la source de l'information.

Dans le chapitre quatre nous présenterons le résultat de notre travail et les modifications qui ont été apportées.

Finalement, le mémoire comportera une conclusion générale et des annexes, y compris celle qui présentent la nouvelle forme de la partie GEN4 de l'AIP Algérie.

CHAPITRE 1 :

DETERMINATION DU CONTEXTE DU TRAVAIL AU SEIN DE L'ENNA ET PRESENTATION DU SERVICE D'INFORMATION AERONAUTIQUE

CHAPITRE 1 : DETERMINATION DU CONTEXTE DU TRAVAIL AU SEIN DE L'ENNA ET PRESENTATION DU SERVICE D'INFORMATION AERONAUTIQUE

1.1. Introduction :

L'Annexe 15 à la Convention relative à l'aviation civile internationale stipule que chaque État contractant assurera un « service d'information aéronautique ». Le service d'information aéronautique (AIS) a pour tâche de centraliser et de diffuser les renseignements nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne. Ces renseignements, qui portent sur l'utilisation des installations et services de navigation aérienne et les procédures correspondantes, doivent être communiqués au personnel d'exploitation aéronautique ainsi qu'aux services de la circulation aérienne chargés de l'information de vol et aux services responsables de l'information avant le vol. Le bon fonctionnement d'un service d'information aéronautique dépend de la coopération de tous les services aéronautiques (télécommunications, aérodromes et services de la circulation aérienne), car c'est d'eux que doivent provenir les éléments bruts d'information. Il incombe par conséquent à l'administration nationale de l'aviation de veiller à ce que tous les renseignements nécessaires parviennent au service d'information aéronautique dans les plus brefs délais.

L'objet du présent chapitre est de présenter le contexte général de ce travail, d'expliquer les fonctions principales d'un service AIS et d'en décrire l'organisation requise. Le chapitre devrait également présenter les différents éléments du système intégré d'information aéronautique.

1.2. Contexte de l'étude :

Le Département d'Information Aéronautique (DIA) de l'Établissement National de la Navigation Aérienne a exprimé le besoin de vérifier et de mettre à jour la partie GEN 4 de l'AIP Algérie. En effet, nous avons-nous mêmes mener une étude et nous avons conclu que cette partie de l'AIP est non conforme aux normes internationales et nécessite une révision. Pour le calcul des redevances par exemple, les compagnies utilisent actuellement des méthodes non conformes pour calculer les coûts, Nous leur avons proposé de corriger et

d'éditer une nouvelle partie GEN 4 qui sera conforme aux normes OACI et qui permettra de consulter et d'avoir les coûts exacts des redevances aéronautique.

Nous avons donc été accueillis au sein du DIA pendant trois (03) mois pour développer ce thème et récupérer toutes les données nécessaires à la réalisation de ce travail. Nous avons été accueillis par des personnes qui nous ont permis de poser toutes les questions possibles mais également y trouver des réponses. Ce projet de révision de la partie GEN 4 de l'AIP Algérie a été bien accueilli par l'équipe qui nous a pris en charge.

1.3. Le Service d'Information Aéronautique(SIA)

Le service d'information aéronautique a pour objet l'acheminement des renseignements et des données nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne internationale.

Le rôle et l'importance des informations et des données aéronautiques a considérablement changé avec la mise en œuvre de la navigation de surface (RNAV), de la qualité de navigation requise (RNP) et des systèmes de navigation de bord informatisés.

Le but principal de ce service, unique au sein de l'état, est d'acheminer des renseignements aéronautiques qui sont nécessaires à :

- La sécurité : Sécurité des vols (dangers à la navigation : aviaires ou aériens...).
- La régularité : Régularité dans les déplacements aériens (respect des horaires, connaissance des autre trafics...).
- L'efficacité : Pas de pertes de temps inutiles, gain de carburant etc....

Le bénéficiaire de ces trois règles est sans doute l'aviation civile en général.

Pour le respect de ces trois critères, le service d'information aéronautique doit suivre les recommandations et normes OACI (normes définies par le document 8126^[3] et l'annexe 15^[1]).

1.3.1. Organisation de Service d'Information Aéronautique (SIA):

Le Service de l'Information Aéronautique (SIA) est l'organisme central, responsable de l'information aéronautique dans sa zone de compétence, il est chargé :

De rendre les services d'information aéronautique nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne nationale et internationale, dans les zones de responsabilité Algérienne. ^[2]

A. Rôle du Service d'Information Aéronautique (SIA) :

Le rôle essentiel du service AIS est de publier les renseignements nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité des vols civils, et quelle que soit la manière dont il est organisé, son aptitude à jouer ce rôle important dépendra dans une grande mesure de l'obtention, en temps voulu, des données brutes requises, suffisantes et exactes, auprès de tous les services de l'état associés à l'exploitation des aéronefs. ^[2]

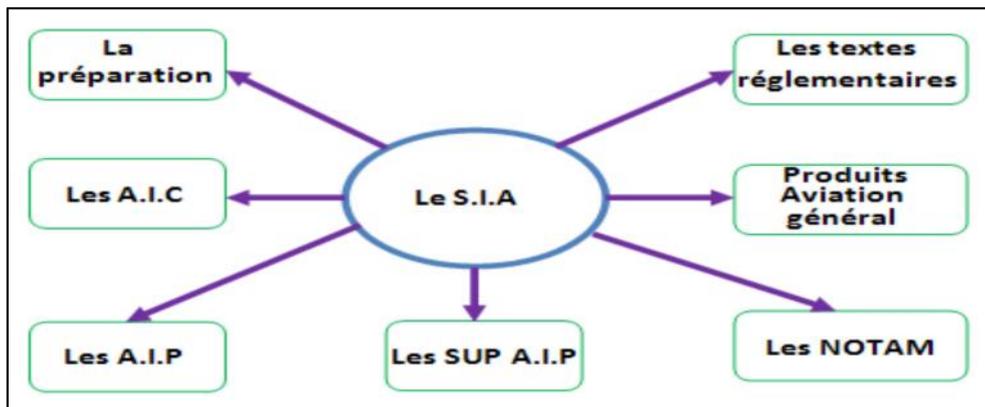


Figure 1.1 : Les Obligations du Service d'Information Aéronautique. ^[4]

B. Les responsabilités du Service d'Information Aéronautique :

- Le service de l'information aéronautique SIA est chargé de centraliser, compiler, éditer et diffuser des informations aéronautiques concernant la totalité de la région de sa zone de responsabilité.
- D'obtenir les informations et renseignements dont il a besoin pour assurer le service d'information avant le vol et répondre aux besoins de l'information en vol.
- De mettre rapidement à la disposition des services d'information aéronautique des autres états toutes les informations nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne dont ces services ont besoin.
- L'origine de ces informations est en général les aérodrômes, les pilotes de lignes, les services de la CA, d'autres états ou autre organismes d'états. ^[2]

C. Utilisation de l'information par l'exploitant d'un aéronef :

– L'exploitant d'un aéronef, qu'il s'agisse d'un petit aéronef privé ou d'un gros aéronef de transport, a besoin de toutes sortes de renseignements sur les installations et services de navigation aérienne qu'il peut être appelé à utiliser.

– Il doit connaître par exemple les règlements relatifs à l'entrée et au transit dans l'espace aérien de chacun des États où son aéronef sera utilisé ;

– Il doit savoir quels aérodromes, hélistations, aides à la navigation, services météorologiques, services de télécommunications et services de la circulation aérienne sont disponibles, et connaître les règles et procédures en vigueur.

– Il faut également que l'exploitant soit informé, souvent à très bref délai, de tout changement touchant le fonctionnement de ces installations et services et qu'il connaisse les restrictions et les dangers qu'il risque de rencontrer dans l'espace aérien qu'il traverse.

– Bien que ces renseignements puissent presque toujours être fournis avant le décollage, il arrive qu'ils doivent être communiqués pendant le vol. ^[3]

➤ Informations acheminées par un service d'information aéronautique:

❖ Source des informations aéronautiques :

Généralement le service AIS n'est pas la source des informations qu'il traite et publie ensuite. Les « données brutes » doivent être fournies par les autorités chargées de l'exploitation des installations et services de navigation aérienne en cause.

Étant donné que le service AIS n'est qu'un des services qui normalement relèvent de l'administration de l'aviation civile d'un état, et que son efficacité dépend dans une large mesure de la fourniture par d'autres services des renseignements voulus, il importe de bien comprendre la place du service AIS dans le plan d'ensemble et le rôle des autres services dans la fourniture des renseignements requis. C'est pourquoi il y a lieu d'établir une liaison rapide et efficace entre tout service AIS et les autres services connexes. ^[3]

❖ Champ d'application des informations et type d'informations :

- Les informations traitées par un AIS peuvent varier considérablement en termes de durée et d'applicabilité. Ainsi, les informations relatives aux aéroports et aux installations peuvent rester valables pendant de nombreuses années alors que les changements dans la disponibilité de ces installations (par exemple en raison de

travaux de construction ou de réparation) ne dureront que pendant un temps relativement bref. La validité des informations peut parfois ne pas excéder quelques jours, voire quelques heures.

- Le degré d'urgence de l'information peut aussi varier, tout comme le champ d'application en termes de nombre d'exploitants ou de types de vols concernés. Les informations peuvent être longues ou concises ou inclure des graphiques.
- Par conséquent, les informations aéronautiques sont traitées de façon différente selon leur urgence, leur importance opérationnelle, leur champ d'application, leur volume et leur durée de validité, ainsi que selon les utilisateurs concernés.^[3]

➤ **Échange des informations et données aéronautiques :**

– Bien que la fonction primordiale du service AIS exploité par chaque État soit de publier des renseignements sur les installations et services situés sur son territoire, l'échange de renseignements similaires avec les services AIS d'autres États permet de fournir les renseignements avant le vol nécessaires aux aéronefs qui s'apprêtent à traverser ces états et de diffuser aux organismes intéressés des services de la circulation aérienne les informations dont ils ont besoin pour renseigner les aéronefs en vol.

– Chaque état désignera le bureau auquel tous les éléments du système intégré d'information aéronautique émanant d'autres états doivent être adressés. Ce bureau aura qualité pour recevoir les demandes d'informations et de données émanant d'autres états.

– Lorsqu'un état désignera plus d'un bureau NOTAM international, il déterminera les responsabilités de chaque bureau ainsi que le territoire qui relèvera de chacun d'eux.

– Le service d'information aéronautique prendra des dispositions de manière à répondre aux besoins de l'exploitation, en vue de l'émission et de la réception des NOTAM diffusés par télécommunication.

– Les états établiront, chaque fois que cela sera possible, des contacts directs entre les services d'information aéronautique afin de faciliter l'échange international des informations et des données aéronautiques.^[3]

1.3.2. Organismes d'information aéronautique :

A. L'organisation de l'information aéronautique :

Les organismes chargés de rendre les services d'information Aéronautique comprennent :

- Le Département de l'Information Aéronautique « D.I.A ».
- Le Bureau d'Information pendant le vol de l'ACC /FIC « BIV » ;
- Les Bureaux d'Information Aéronautique des Aérodrômes « BIA » ;
- Les Informateurs Locaux et Régionaux.

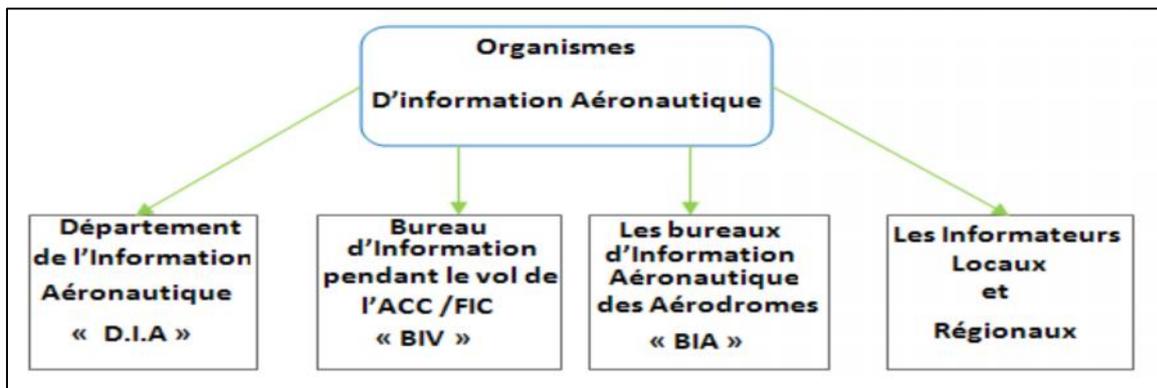


Figure 1.2 : Organisme d'Information Aéronautique. ^[4]

➤ Le Département d'Information Aéronautique (D.I.A.) :

Le département de l'Information Aéronautique est l'organisme Central de l'information Aéronautique ; il est chargé d'assurer :

- Le recueil des renseignements Aéronautiques ;
- L'établissement de la documentation ;
- La diffusion des informations Aéronautiques.

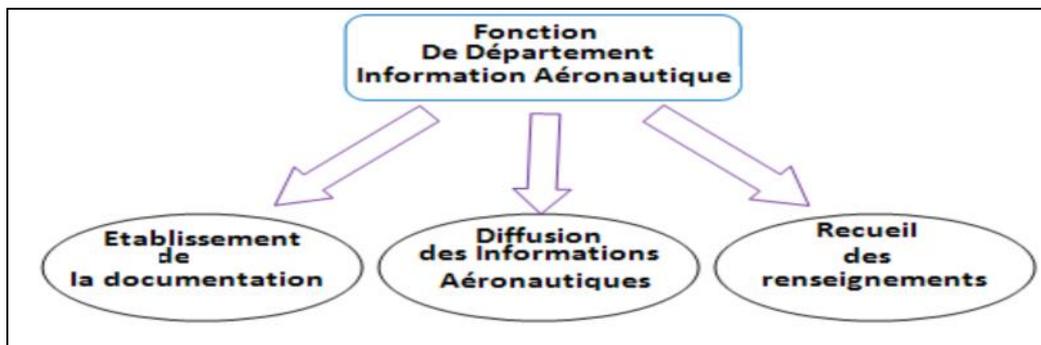


Figure 1.3 : Fonction de Département d'Information Aéronautique. ^[4]

❖ Attributions générales :

– Recueil des renseignements :

Le D.I.A. centralise les renseignements de source National ainsi que Provenance de l'étranger ou de toute autre source éventuellement disponible.

– Etablissement de la documentation :

Le D.I.A. contrôle, compile et édite les informations de source National et assure la mise à jour des informations Aéronautiques publiées.

– Diffusion des Informations Aéronautiques :

Le D.I.A. diffuse sur les plans, National et international les informations Aéronautiques de source Algérienne nécessaires à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la Navigation Aérienne conformément à l'instruction relative aux services d'Information Aéronautique.

Il diffuse sur le plan National les informations Aéronautiques de source étrangère nécessaires aux usagers et organismes d'information de vol.

❖ Classification des renseignements :

Pour les besoins internes des organismes de la circulation aérienne et pour faciliter l'application des procédures de recueil et de la diffusion, les renseignements sont classés de la manière suivante :

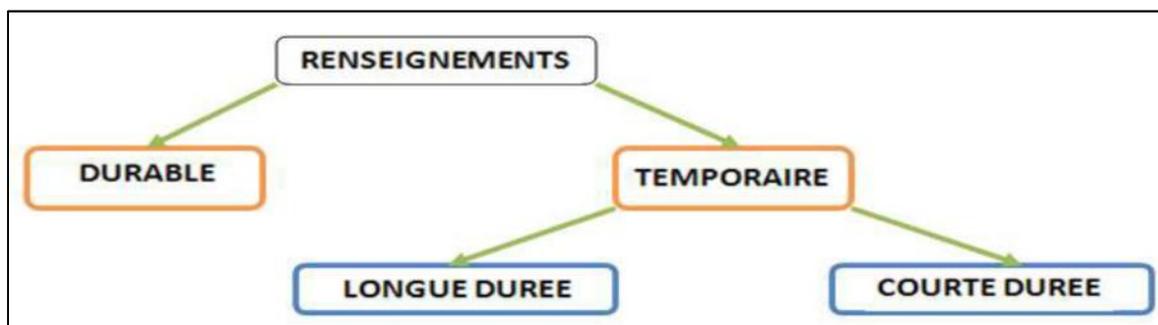


Figure 1.4 : Classification des renseignements. ^[4]

– Renseignement de caractère durable :

Ils se rapportent à des renseignements de caractère durable et prévisible.

– Renseignement de caractère temporaire :

Ils se rapportent à des renseignements de caractère urgent et temporaire. ^[4]

1.3.3. Étude du Département d'Information Aéronautique (D.I.A) :

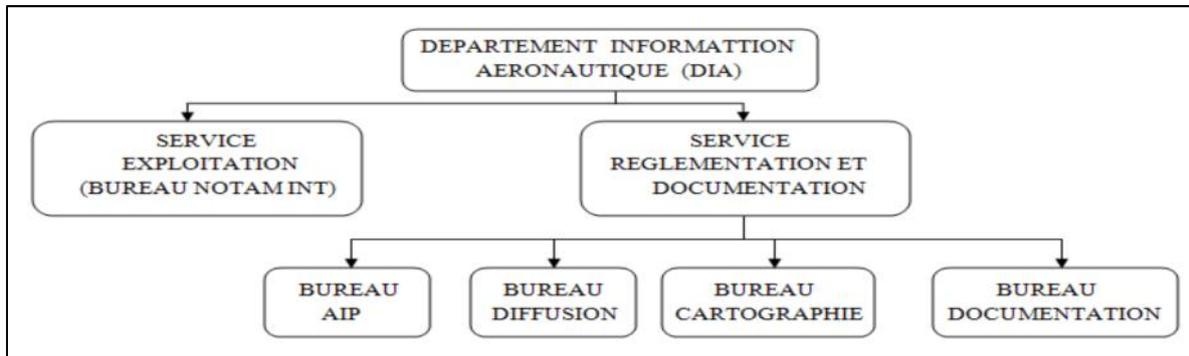


Figure 1.5 : Département d'Information Aéronautique. ^[4]

Le département d'Information Aéronautique est composé de deux services :

- ❖ Le service d'exploitation (B.N.I.) ;
- ❖ Le service Documentation et réglementation subdivisé en quatre sous bureaux :
 - La Bureau AIP ;
 - La Bureau Diffusion ;
 - Le bureau Cartographie;
 - La Bureau Documentation. ^[4]

A. Le Bureau NOTAM International (A.I.S. /N.O.F.) :

Bureau NOTAM international (BNI) comme tout bureau désigné par un état pour échanger des NOTAM sur le plan international. Elle stipule en outre que le service d'information aéronautique prendra des dispositions, de manière à répondre aux besoins de l'exploitation, en vue de l'émission et de la réception des NOTAM diffusés par télécommunication.

Chaque BNI doit être relié au service fixe aéronautique (SFA) et aux points suivants situés sur le territoire qu'il couvre :

- Les centres des régions de contrôle et centres d'information de vol ;
- Les aérodromes/hélistations où un service d'information est établi conformément à l'Annexe 15, Chapitre 8. ^[2]

B. Service Réglementation et Documentation :

Le service réglementation et documentation est chargé de l'élaboration de la documentation de base aéronautique (AIP, AMDT AIP, SUP AIP, AIC, AMDT AIRAC ET SUP AIRAC) concernant l'ensemble des aérodromes algérien et l'espace aérien algérien pour les besoins des usagers de l'espace aérien, c'est-à-dire, publier les informations aéronautiques, de caractère durable et prévisible, sous forme de documents officiels destinés à répondre aux besoins nationaux et internationaux en matière d'Aviation Civile et de la Navigation Aérienne en particulier. ^[5]

1.3.4. Bureau d'information de vol (B.I.V./F.I.C)

A. Fonction :

Le bureau d'information de vol (B.I.V. /F.I.C.) est chargé d'assurer le service d'information pendant le vol.

B. Attribution générales du B.I.V. /R.I.C. :

La fonction de ce bureau est assurée actuellement par le bureau NOTAM International (N.O.F.). En collaboration avec le C.C.R. d'Alger.

Ce bureau est chargé d'effectuer :

- Le recueil et la diffusion des renseignements, conformément au schème ci-dessous :



Figure 1.6 : Le recueil et la diffusion des renseignements. ^[4]

Les informations sont en Provence :

- Des équipages des Aéronefs en vol;
- Des informateurs locaux ;
- Du Département Information Aéronautique D.I.A./B.N.I.
- La tenue à jour de la documentation de base ;
- La mise à la disposition des contrôleurs de la salle de contrôle les informations nécessaires pour assurer le service d'Information pendant le vol ;
- L'exploitation des NOTAM. ^[6]

1.3.5. Bureau d'Information Aéronautique (B.I.A.) :

A. Fonction :

Le bureau d'information Aéronautique (BIA) assure le service d'Information avant et après le vol ; Ceci, en mettant à la disposition des usagers de la circulation aérienne les informations Aéronautique nécessaires à l'exécution sûr et efficace des vols, ceci, dans la zone de couverture pour laquelle l'information Aéronautique est disponible. ^[5]

B. Classement des B.I.A. :

Les bureaux d'information Aéronautique (BIA) d'Aérodrome sont classés suivant deux (02) catégories :

- Catégorie I : Aérodrome International ;
- Catégorie II : Aérodrome National.

C. Attributions générales :

Dans son exercice, ce bureau est chargé d'effectuer :

- La collecte et la transmission des renseignements concernant les insuffisances des installations, conformément au schéma ci-dessous :

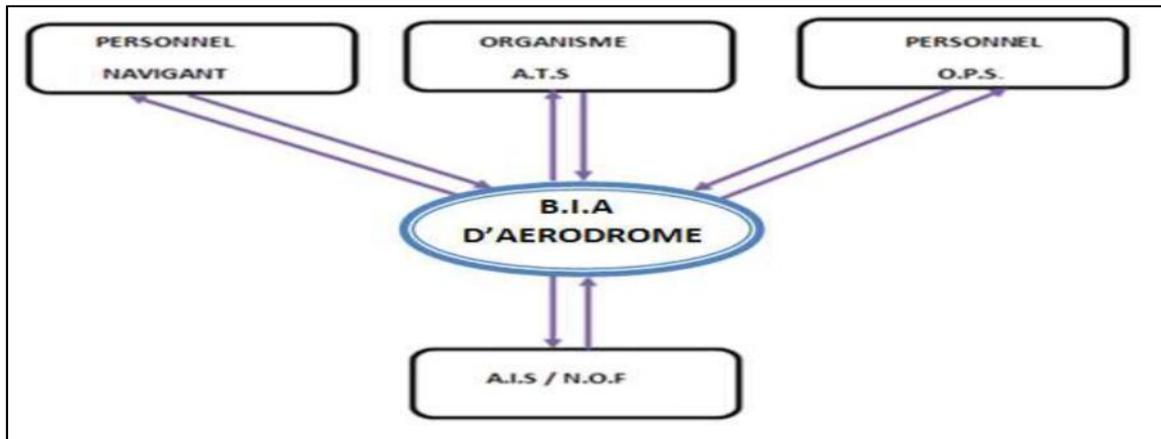


Figure 1.7 : La collecte et la transmission des renseignements. ^[4]

- Le traitement et l'exploitation des NOTAM.
- La mise à la disposition des usagers :
 - La documentation de base aéronautique (A.I.P.) ;
 - Les protections aéronautiques ;
 - Les NOTAM ;
 - L'affichage des cartes aéronautiques ;
 - Le briefing des cartes aéronautiques ;
 - La tenue à jour de la documentation de base Aéronautique au moyen :
 - ✓ Des NOTAM,
 - ✓ Les amendements. ^[4]

1.3.6. Informateurs locaux et régionaux :

En ce qui concerne l'organisation de l'espace aérien, les comités régionaux de gestion (CRG) recueillent, étudient et transmettent les renseignements relatifs à leur zone de compétence.

Les renseignements concernant les deux circulations aériennes ou les installations mixtes, civiles et militaires, sont également communiqués aux districts aéronautiques et directions de l'aviation civile qui jouent un rôle analogue à celui des informateurs régionaux dans le réseau d'informateurs de la DNA. ^[5]

Les autorités responsables du Recueil, de l'exactitude et de la transmission à temps aux organismes intéressés, des renseignements intéressant l'aéronautique comprennent :

- La Direction d'Aviation Civile et de la Météorologie (D.A.C.M) ;
- La Direction Générale de l'E.N.N.A ;
- La Direction d'exploitation et de la Navigation Aérienne (D.E .N.A) ;
- Le Chef Du C.C.R ;
- Le responsable de la Sécurité Aéronautique de l'Aérodrome ;
- L'office National de la Météorologique (O.N.M) ;
- L'Entreprise de Gestion et Services Aéroportuaire (EGSA) ;
- Les correspondants Aéronautiques.

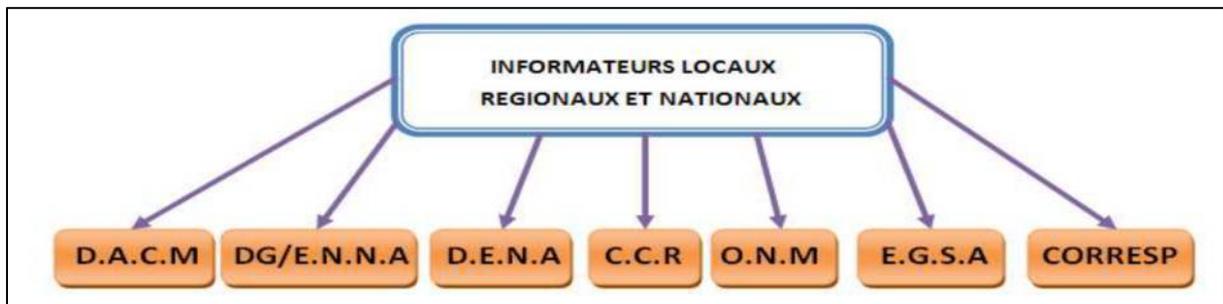


Figure 1.8 : Informateurs locaux, régionaux et nationaux. ^[4]

Les informateurs sont chargés de fournir aux administrations centrales les renseignements bruts qui doivent être publiés dans l'AIP et ses suppléments, les NOTAM, MILNOTAM ou les AIC.

Les informateurs, décrits ci-après, comprennent :

- Les informateurs locaux ;
- Les informateurs régionaux. ^[4]

A. Les informateurs locaux :

Les informateurs locaux sont les directeurs de la sécurité aéronautique de l'aérodrome, des unités de contrôle, ainsi que tout organisme désigné par l'informateur régional. En tant qu'informateurs :

- Ils sont responsables du recueil des renseignements aéronautiques dans leur zone d'action. A ce titre, ils rédigent et transmettent les demandes de publication, de NOTAM et de MILNOTAM conformément.
- Ils veillent à ce que :

- Les NOTAM, les MILNOTAM et les renseignements imprévisibles dont la durée est inférieure à 12 heures fassent l'objet d'une demande d'annulation chaque fois qu'ils cessent d'être valables,
 - La documentation de base concernant leur zone d'action soit correctement établie dans les publications d'information aéronautique ;
 - La rédaction des NOTAM diffusés soit conforme à leur demande ;
 - Ils assurent également, le cas échéant, la diffusion des NOTAM neige (SNOWTAM) et d'observation d'un passage d'oiseaux migrateurs (ROPOM) ;
 - Les aérodromes dotés d'un contrôle local d'aérodrome et les centres de contrôle du trafic disposent respectivement :
 - ✓ D'un bureau d'information aéronautique (BIA) ;
 - ✓ D'un bureau d'information de vol (BIV), qui tiennent à la disposition. Des navigants et des contrôleurs les informations aéronautiques publiées. ^[5]

B. Les informateurs régionaux :

Les informateurs régionaux sont les centres régionaux qui Organisent l'espace aérienne, Ils sont chargés :

- De l'organisation de leurs réseaux d'informateurs locaux ;
- De la vérification de l'exactitude et du bien-fondé des renseignements transmis par leurs informateurs locaux (notamment pour la coordination des activités), que ces renseignements leur soient communiqués pour action ou en copie ;
- Du recueil et de la transmission des renseignements relevant de leur compétence. ^[5]

1.4. Système intégré d'information aéronautique :

Systeme composé des éléments suivants ^[4] (Voir annexe 2) :

- AIP ;
- Amendements AIP ;
- Suppléments d'AIP;
- NOTAM et PIB;
- AIRAC ;
- AIC.

1.4.1. Publication d'Information Aéronautique (AIP) :

A. Définition :

L'AIP constitue l'élément fondamental du système intégré d'information aéronautique. Elle contient les informations aéronautiques de nature permanente et les changements temporaires de longue durée apportés à ces informations. Chaque service AIS devra établir un document complet, le tenir à jour et veiller à ce qu'il soit simple à utiliser.

L'AIP doit contenir des renseignements en vigueur, classés sous les rubriques indiquées dans l'Annexe 15. Cela facilite à la fois la recherche des renseignements figurant sous une rubrique particulière, et aussi leur mise en mémoire et leur extraction dans le cadre d'un traitement automatisé.

La structure de base et le mode de référence doivent être communs à toutes les AIP mais il convient aussi de tenir compte des exigences spécifiques des états en matière de quantité et de nature des renseignements à inclure. Chacun des numéros de référence « obligatoires » d'une section et/ou d'une sous-section doit concerner le même sujet dans toutes les AIP, mais quelques cas donneront lieu à l'indication « Non applicable » alors que d'autres se prêteront à une information plus ou moins abondante. Chaque état décide de l'emploi de numéros de référence supplémentaires facultatifs afin de pouvoir ajouter des informations spécifiques à sa situation. ^{[1], [2]}

B. Teneur et présentation :

L'AIP doit constituer un tout et doit contenir une table des matières. Elle devrait être publiée sur feuillets mobiles sauf si la publication complète est réimprimée à intervalles fréquents.

C. Spécifications Générales :

- Toutes les informations sont contenues dans un document constitué de Feuilles mobiles datées et numérisées.
- Une information contenue dans l'AIP ne doit pas être répétée.
- Au début de l'AIP, une liste récapitulative donnera toutes les pages insérées Numérotées et datées.
- Les modifications nouvelles ou très importantes et connues à l'avance Seront éditées et

clairement identifiées par l'acronyme AIRAC.

- L'AIP est tenue à jour par des amendements ou par des corrections à l'AIP.
- On peut ajouter des pages au début de l'AIP appelé suppléments à l'AIP.

D. Structure de l'AIP :

La structure de l'AIP est présentée dans la figure ci-dessous :

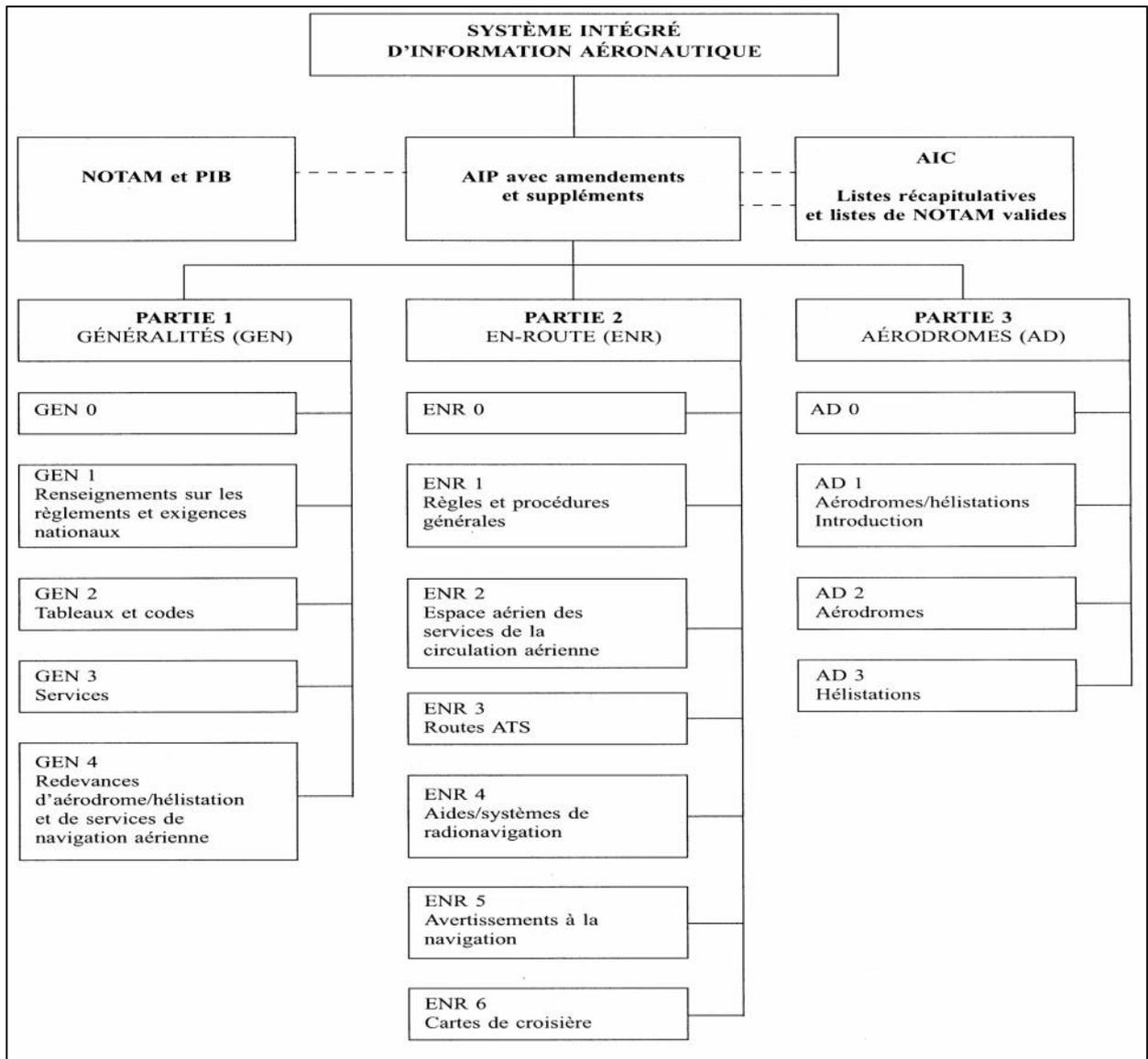


Figure 1.9 : système intégré d'information aéronautique et la structure de l'AIP. ^[3]

1.4.2. Amendements de l'AIP :

A. Définition :

Les modifications permanentes et ajouts apportés aux renseignements contenus dans l'AIP sont publiés sous forme d'amendements de l'AIP. Toute information contenue dans un NOTAM ou un supplément d'AIP qui rend nécessaire un amendement de l'AIP doit être confirmée le plus rapidement possible par une révision ou un amendement officiel. Les amendements sont produits en deux catégories:

Les amendements à l'AIP représentent des changements permanents et ils sont produits en deux catégories :

- > AIRAC AIP Amendements.
- > AIP Amendements (NON AIRAC).^{[1],[3]}

B. Spécification relatives aux amendements de l'AIP :

- Les amendements de l'AIP (aussi bien les AIRAC que les NON AIRAC) doivent contenir dans la page de garde les numéros NOTAM qui ont été incorporés et de ce fait ils doivent être annulés.
- Tous les amendements forment AIRAC et les suppléments AIRAC seront suivis d'un NOTAM trigger.
- Les amendements AIRAC et les suppléments AIRAC sont effectifs à la date de mise en vigueur du cycle AIRAC.
- Les amendements NON AIRAC et les suppléments NON AIRAC sont effectifs à la date de publication.
- Les amendements de l'AIP AIRAC et NON AIRAC sont numérotés consécutivement en séries séparées.^{[1],[2]}
 - Amendement AIP AIRAC
 - ✓ La page de garde sera de couleur différente entre les AIRAC et les NON AIRAC.
 - ✓ La date effective apparaîtra en haut de la page et à droite pour prévenir qu'aucune exploitation ne doit se faire avant la date mentionnée.

- ✓ Il y a au minimum 42 jours entre la date de publication et la date effective.
- ✓ Une information n'il AIRAC sera diffusé par NOTAM lorsqu'il n'y a pas d'amendements AIRAC et / ou de supplément AIRAC a la date prévue.
Ce NOTAM sera émis au moins 28 jours avant le cycle AIRAC. ^[4]

1.4.3. Suppléments d'AIP :

Un supplément d'AIP a pour but d'attirer l'attention des usagers sur tout changement temporaire de longue durée (trois mois ou plus) et sur tout renseignement de courte durée qui, en matière d'exploitation, contient beaucoup de texte ou d'illustrations et qui concerne une ou plusieurs parties de l'AIP. Les modifications de l'AIP importantes pour l'exploitation et émises sous la forme d'un supplément d'AIP doivent être publiées selon les procédures AIRAC. ^[3]

Les suppléments de l'AIP représentent des changements temporaires de l'AIP. Ils sont produits en 2 catégories

- Suppléments à l'AIP AIRAC.
- Suppléments à l'AIP NON AIRAC

En général, les suppléments de l'AIP AIRAC sont de nature opérationnelle, par contre ceux NON AIRAC ne sont pas. L'information contenue dans les suppléments à l'AIP est à jointe de l'AIP en page séparée. Elle sera retirée dès l'expiration de la validité de l'information. ^[4]

A. Spécifications relatives aux suppléments de l'AIP :

- Les informations temporaires (de 3 mois ou plus) ou les informations ayant un long texte ou des éléments graphiques n'ayant pu faire l'objet d'un NOTAM seront publiées sous forme de suppléments d'AIP.
- Chaque supplément comportera un numéro, une série qui seront qui s'incrémente le long de l'année en cours.
- Chaque supplément sera inséré au début de l'AIP dans le registre des suppléments et y restera tant que l'information est en vigueur.

- Un supplément peut remplacer un autre supplément.
- Un supplément peut remplacer un NOTAM et un NOTAM peut annuler un supplément.
- Une liste récapitulative des suppléments en vigueur sera diffusée par mois et comportera le titre du sujet et la date de diffusion.
- Les suppléments seront émis sur papier de couleur jaune.

Note :

L'envoi des amendements et des suppléments à l'AIP se fait en général par courrier (voie postale).

B. Les règles OACI applicables aux suppléments de l'AIP :

- Les pages sont de couleur, de préférence en jaune.
- Les suppléments AIRAC sont diffusés en concordance au cycle AIRAC
- Tous les suppléments AIRAC sont suivis d'un NOTAM Trigger.
- Il y a 2 types de suppléments :
 - Les suppléments de durée connue, ils s'annulent d'eux même à la fin de la date annoncée.
 - Les suppléments de durée inconnue, ils sont occasionnellement par un amendement à l'AIP.
- Les suppléments peuvent être annulés par un NOTAM :
 - Les suppléments non AIRAC seront repris ou amendés par un NOTAMN
 - Les suppléments AIRAC seront repris par un NOTAMR remplaçant le NOTAM Trigger diffusé.
 - Les suppléments peuvent être annulés à n'importe quel moment par un NOTAM
Quand un supplément suit un NOTAM, le NOTAM à annuler sera listé au début du supplément.

1.4.4. NOTAM :

A. Définition :

(Notice to air men) Avis diffusé par télécommunication, donnant sur

l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique ou d'un danger pour la navigation aérienne, des renseignements qu'il est essentiel de communiquer à temps au personnel chargé des opérations aériennes. ^[1]

B. Généralités :

Le système format NOTAM est une Norme internationale OACI depuis la promulgation de la 8eme édition de l'annexe 15 en Novembre 1991.

Les différents types de NOTAM sont :

- a) NOTAM N (NOTAM nouveau).
- b) NOTAM R (NOTAM remplaçant).
- c) NOTAM C (NOTAM annulant).
- d) CHECKLISTS (récapitulatif mensuel par RSFTA). ^[4]

1.4.5. Système régularisé AIRAC (Aeronautical Information Regulation And Control) :

Les publications relatives aux circonstances énumérées sont diffusées selon le système AIRAC, et en adoptant, pour la création, la suppression ou toute modification importante d'éléments, une série des dates communes de mise en vigueur à l'intervalle de 28 jours.

Les informations sont diffusées au moins 42 jours avant la date d'application de façon qu'elles parviennent à leurs destinataires 28 jours au moins avant la date d'application, à moins que les circonstances faisant l'objet de cette notification ne soient de nature temporaire et ne subsistent pas pendant toute cette période ^{[1], [2], [6]}

A. Spécifications générales :

- Une série de date communes à l'intervalle de 28 jours et ce à compter du 10 janvier 1991.
- La connaissance à l'avance de toute modification, création ou suppression :
 - Elles sont décidées par les autorités transmises au SIA.
- Ces renseignements seront communiqués au service d'information aéronautique très à l'avance pour qu'il puisse informer les destinataires au moins 42 jours avant la date effective de mise en vigueur.
- Pour tout changement majeur en projet et lorsqu'un plus long préavis est souhaitable et réalisable, une date de publication précédant d'au moins 70 jours la date d'application est utilisée (double cycle AIRAC).

Donc :

- Le système AIRAC est utilisé pour diffuser les informations décidées à l'avance.
- Lorsqu'il n'y a pas d'information prévue pour la date AIRAC, on diffusera la mention Néant par NOTAM.
- On ne peut diffuser des AIRAC à des dates autres que ceux mentionnées par AIC.
- Tous seront mis en œuvre pour que les renseignements soient acheminés 28 jours avant la date AIRAC qui précède la date de mise en vigueur. ^{[5], [2], [6]}
- Quand la date de mise en vigueur de l'installation ne coïncide pas avec la date AIRAC, on essayera autant que possible les renseignements soient acheminés 28 jours avant la date AIRAC qui précède la date de mise en vigueur. ^{[1], [2], [6]}

B. Renseignements à diffuser par AIRAC :

En général il y a 2 grandes parties.

- Partie 1 : Espaces aériens, zones, routes aériennes, et procédures des routes
- Partie 2 : Aéroports, balisages des RWY, TWY, heures de fonctionnement, procédures, exercices et obstacles sur aéroport.

C. Fourniture des renseignements sur papier :

Dans tous les cas, les renseignements fournis dans le cadre du système AIRAC sont publiés sur papier et sont diffusés et distribués par le SIA au moins 42 jours avant la date d'entrée en vigueur de façon qu'ils parviennent à leurs destinataires 28 jours au moins avant la date d'entrée en vigueur. ^[6]

D. Fourniture des renseignements sous format NOTAM:

Le SIA s'assure que l'information du système AIRAC doivent être diffusées à tous les usagers, et les services nationaux et internationaux sous forme d'un message NOTAM, que les dates de mise en vigueur des données coïncident avec les dates de mise en vigueur AIRAC établies utilisées pour la fourniture des renseignements sur papier. ^[6]

1.4.6. Circulaire d'Information Aéronautique (AIC):

A. Objectif :

D'autre type de renseignements aéronautiques d'un caractère essentiellement administratif et qui ne sont pas propres à figurer dans l'AIP ou dans un NOTAM peuvent faire l'objet d'une publication dans un document appelé « circulaire d'information aéronautique ». ^{[5], [3], [2], [6]}

B. Émission :

Une Circulaire d'Information Aéronautique est émise chaque fois qu'il est souhaitable de diffuser des renseignements qui ne remplissent pas les conditions pour une diffusion qui entre dans le cadre d'une AIP ou dans le cadre d'un NOTAM et c'est surtout une information aéronautique à caractère administratif (adresse d'organisme CA, autorité aéronautique, prévision à caractère aéronautique, etc....)

Une AIC sera émise chaque fois qu'il est souhaitable de diffuser :

- Une prévision à longue échéance relative à des changements importants dans la législation, un règlement, des procédures, des installations et des services.
- Des renseignements à caractère purement explicatif ou consultatif de nature à influencer sur la sécurité aéronautique.
- Des renseignements ou avis à caractère explicatif ou consultatif concernant des questions techniques ou purement administratives.
- Des procédures à caractères expérimentales.

Il faut entendre par là :

- > Les prévisions de modifications importantes concernant les procédures, services et installations de navigations aériennes.
- > Les prévisions relatives à la mise en œuvre de nouveaux systèmes de navigation ;
- > Les renseignements de caractères important qui proviennent d'enquêtes sur les accidents d'aviation et qui intéressent la sécurité en vol ;
- > Les informations sur la réglementation relative à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicites ;
- > Les conseils sur les questions médicales qui présentent un intérêt particulier pour les pilotes ;

- > Les avertissements donnés aux pilotes en vue d'éviter des pannes matériels ;
- > Les effets de certains phénomènes météorologiques sur l'exploitation aérienne ;
- > Les renseignements concernant les nouveaux dangers qui influent sur les techniques d'utilisations des aéronefs ;
- > Les règlements concernant le transport par air de marchandises réglementées ;
- La mention des dispositions prescrites par les lois de règlements nationaux et des modifications qui y ont été apportées et ont été publiées ;
- Les règlements concernant la délivrance des licences aux équipages de conduite ;
- La formation du personnel de l'aéronautique ;
- L'application des dispositions des lois et règlements nationaux exemptions les concernant ;
- Les conseils sur l'emploi et l'entretien de types d'équipement déterminés ;
- Les indications sur la disponibilité réelle ou prévue des éditions nouvelles ou révisées de cartes aéronautiques ;
- L'information sur les réglementations relatives à l'emport d'équipements radio à bord des aéronefs ;
- Les renseignements explicatifs sur l'atténuation du bruit ;
- Les directives de navigabilité applicables ;
- Les modifications dans les séries NOTAM ou la diffusion, nouvelles éditions des AIP ou changements majeurs dans leur teneur, leur portée ou leur présentation ;
- Les renseignements préalables sur le plan neige ;
- Les autres renseignements de nature analogue. ^[4]

C. Spécifications Générales :

- Les Circulaires d'Information Aéronautique (AIC) sont établies sous forme d'imprimé de dimension 21*27Cm. Elles peuvent comprendre aussi bien des schémas (diagrammes) que des textes.
- Les AIC sont sélectionnées de façon à déterminer celles d'entre elles qui feront l'objet d'une diffusion internationale.

Chaque AIC porte un numéro de série, la numérotation étant consécutive et fondée sur l'année civile.

- Les AIC sont réparties dans les deux séries ci-après :
- Série A, lorsqu'il s'agit d'informations à caractère international,

- Série B, lorsqu'il s'agit d'informations à caractère national.
- Une liste récapitulative des AIC en vigueur est publiée au moins une fois par an, et sa diffusion est la même que celles des AIC. ^[2]

D. Diffusion :

Une circulaire d'information aéronautique est diffusée par voie postale, en principe aérienne, sur le plan national et international. ^[4]

E. Classement des AIC :

Toute circulaire d'information aéronautique est classée et gardée sous validité jusqu'à expiration ou annulation par un amendement, ou par une autre circulaire d'information aéronautique.

Les AIC étrangères sont enregistrées et classées, dans le bureau NOTAM (BNI), selon :

- Le pays d'origine.
- Le numéro et la date de publication.

Archivage :

Après annulation de la circulaire (AIC), celle-ci sera archivée sous forme de document. ^[4]

CHAPITRE 2 :

**POLITIQUE DE L'OACI SUR LES REDEVANCES
D'AÉROPORT ET DES SERVICES DE NAVIGATION
AÉRIENNE**

CHAPITRE 2 : POLITIQUE DE L'OACI SUR LES REDEVANCES D'AÉROPORT ET DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

2.1. Introduction :

Considérant que , aux fins des objectifs de sa politique , l'OACI fait une distinction entre redevance et taxes ,en ce qui les redevances sont des droits perçus pour financer le cout de la fourniture d'installations et services destiné à l'aviation civile , tandis que les taxes ont pour but de procurer des recettes publiques générales, au niveau national ou local , qui seront utilisées à des fin non aéronautiques .

La politique fondamentale établie par l'OACI en matière de redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne est énoncée à l'article 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300), dite Convention de Chicago.^[7]

L'article 15 porte aussi sur deux autres aspects. Le premier est que les États sont tenus de publier leurs redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne et de les communiquer à l'OACI. Cette information est recueillie et publiée par l'OACI dans les Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne (Doc 7100).^[7]

L'Organisation aussi a adopté une politique et des orientations sur les redevances, définies dans les déclarations du conseil aux états contractants sur les redevances d'aéroport et de service de navigation aérienne (Doc 9082), et un manuel des services d'information aéronautiques (Doc 8126), dans lesquels, ces politiques sont cités dans ce chapitre.

2.2. Présentation de la partie GEN 4 de l'AIP :

2.2.1. La partie GEN 4 : « redevances d'aérodrome/ d'hélistation et de services de navigation aérienne » :

À défaut d'énumérer les redevances en vigueur, cette section peut comprendre une mention indiquant où on peut trouver des renseignements détaillés à ce sujet. Exposer en détail les règles qui régissent ces redevances et le mode de paiement.

La GEN 4 est devisée en 2 parties :

➤ 1^{ière} partie : GEN 4.1 Redevances d'aérodrome/d'hélistation :

Brève description des types de redevances qui peuvent être applicables aux aérodromes et hélistations ouverts au trafic international, notamment en ce qui concerne :

- 1) l'atterrissage des aéronefs ;
- 2) le stationnement, l'abri et la remise à long terme des aéronefs ;
- 3) les services aux passagers ;
- 4) la sûreté ;
- 5) les questions de bruit ;
- 6) les services divers (douane, santé, contrôle des personnes, etc.) ;
- 7) les exemptions et réductions ;
- 8) les modalités de paiement.

➤ 2^{ième} partie : GEN 4.2 Redevances de services de navigation aérienne

Brève description des redevances qui peuvent être applicables au titre des services de navigation aérienne fournis au trafic international, notamment en ce qui concerne :

- 1) le contrôle d'approche ;
- 2) les services de navigation aérienne de route ;
- 3) l'assiette des redevances et les exemptions et réductions ;
- 4) les modalités de paiement. ^[3]

2.2.2. Recettes provenant du trafic aérien :

- **Redevances d'atterrissage :** (y compris les redevances de balisage lumineux, de contrôle d'approche/ d'aérodrome). Droits et redevances perçus pour l'usage des pistes, des voies de circulation et des aires de trafic, y compris le balisage lumineux correspondant.
- **Redevances de services passagers :** Redevances de services passagers et autres droits et redevances perçus pour l'usage de l'aérogare ou des aérogares et des autres installations d'accueil des passagers (pour les passagers embarqués ou débarqués, par exemple).
- **Redevances de stationnement et de hangar :** Redevances imposées aux exploitants d'aéronefs pour le stationnement des aéronefs (s'il n'est pas pris en compte dans la redevance d'atterrissage) et leur abri dans des hangars appartenant à l'aéroport, y compris

toutes recettes provenant de la location de ces hangars aux exploitants d'aéronefs. Les redevances de remorquage doivent, le cas échéant, aussi être inscrites à ce poste.

- **Redevances de sûreté :** Droits et redevances perçus pour les services de sûreté que l'aéroport fournit afin de protéger les passagers et autres personnes à l'aéroport, les aéronefs et d'autres biens.^[8]

2.2.3. Assiette des différentes redevances aéronautiques :

- **Redevances d'atterrissage :** Sont inclus les coûts des aires de mouvement (sauf les stationnements éloignés) et de leur éclairage (à moins que l'éclairage ne fasse l'objet d'une redevance distincte), les coûts des services de sécurité incendie et d'ambulance, des services de sûreté imputables aux aires de mouvement (à moins que les services de sûreté ne fassent l'objet d'une redevance distincte), les coûts liés au bruit et aux émissions des aéronefs (à moins que l'un ou l'autre ou les deux ne fassent l'objet de redevances distinctes), les coûts du service de contrôle de la circulation aérienne (y compris les télécommunications) et de l'assistance météorologique (à moins que l'un ou l'autre ou les deux ne fassent l'objet de redevances distinctes).
- **Redevances de balisage lumineux :** si les coûts ne sont pas compris dans l'assiette des redevances d'atterrissage et des redevances de stationnement, il convient d'inclure dans l'assiette des redevances de balisage lumineux tous les coûts imputables au balisage des pistes et des voies de circulation (et éventuellement, des aires de trafic et des aires de stationnement éloignées).
- **Redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome :** si les coûts correspondants ne sont pas compris dans l'assiette des redevances d'atterrissage, l'assiette des redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome devrait comprendre les coûts des services de contrôle de la circulation aérienne (y compris des télécommunications) et des services météorologiques.
- **Redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome :** si les coûts correspondants ne sont pas compris dans l'assiette des redevances d'atterrissage, l'assiette des redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome devrait comprendre les coûts des services de contrôle

de la circulation aérienne (y compris des télécommunications) et des services météorologiques.

- **Redevances de stationnement des aéronefs :** sont inclus les coûts imputables aux aires de stationnement éloignées, y compris leur balisage, ainsi qu'au remorquage des aéronefs, quand il est assuré par l'aéroport, et le coût des services de sûreté fournis pour les aires de stationnement éloignées (à moins que les services de sûreté ne fassent l'objet d'une redevance distincte).
- **Redevances de passerelle :** si les coûts correspondants ne sont pas inclus dans l'assiette des redevances de services passagers, elles correspondent aux coûts imputables à la fourniture et au fonctionnement des passerelles.
- **Redevances de hangar :** sont inclus les coûts imputables aux hangars appartenant à l'aéroport, y compris le coût des voies d'accès et celui des services de sûreté fournis pour les hangars (à moins que les services de sûreté ne fassent l'objet d'une redevance distincte).
- **Redevances de services passagers :** sont inclus les coûts des installations et services de l'aérogare de passagers qui sont imputables au traitement des passagers, y compris le coût des services de sûreté fournis pour ce secteur (à moins que les services de sûreté ne fassent l'objet d'une redevance distincte), ainsi que le coût des installations et services d'accès au sol imputable à l'accès à l'aérogare de passagers.
- **Redevances de fret :** sont inclus le coût des installations et services de l'aérogare de fret, le coût des services de sûreté fournis pour ce secteur (à moins que les services de sûreté ne fassent l'objet d'une redevance distincte), et le coût des installations et services d'accès au sol imputable à l'accès à l'aérogare de fret.
- **redevances de sûreté :** sont inclus tous les coûts imputables aux services de sûreté fournis pour le trafic aérien, y compris toutes les mesures de sûreté préventives prises de manière routinière, notamment celles qui sont indiquées dans l'appendice 1 du doc 9082. le coût des services de sûreté fournis pour les activités extra-aéronautiques devrait être compris dans l'assiette des redevances applicables à ces activités. la nécessité d'effectuer

des analyses coût-efficacité avant d'envisager des mesures de sûreté nouvelles ou renforcées devrait être soulignée.

- **redevances liées au bruit** : il s'agit des éventuels coûts liés à des mesures de surveillance et d'atténuation du bruit, s'ils ne sont pas inclus dans l'assiette des redevances d'atterrissage.^[8]

2.3. Principes généraux sur la politique de l'OACI :

Un document sur la politique internationale sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne a été élaboré par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), ce document contient les recommandations et les conclusions auxquelles est arrivé le Conseil à la suite de l'étude, poursuivie par l'OACI, des redevances dans leur rapport avec la situation économique des aéroports et des services de navigation aérienne fournis à l'aviation civile internationale. Cette politique, destinée à servir de guide aux États contractants, repose essentiellement sur les recommandations faites dans ce domaine par les diverses conférences sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne que l'OACI tient régulièrement. Suite à une recommandation adoptée par la CEANS et entérinée par le Conseil de l'OACI, les États sont encouragés à incorporer les quatre principes clés de l'établissement des redevances que sont la non-discrimination, la relation avec les coûts, la transparence et la consultation des usagers, dans leurs législations, réglementations ou politiques nationales, ainsi que dans leurs futurs accords de services aériens, afin d'en assurer l'application par les exploitants d'aéroports et par les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP).^[9]

➤ **Recommandations :**

Il est recommandé que les États :

- n'autorisent l'imposition de redevances qu'aux seuls services et fonctions qui sont fournis pour les activités de l'aviation civile, qui leur sont directement liés, ou qui sont dans leur intérêt en dernière analyse ;
- s'abstiennent d'imposer des redevances à caractère discriminatoire pour l'aviation civile internationale vis-à-vis des autres modes de transport international.^[9]

2.3.1. Collecte des redevances :

Les États devraient veiller à ce qu'un cadre juridique pour la perception des redevances soit en place. Les aéroports et les ANSP ou, s'il y a lieu, un État, devraient disposer d'un système efficace de collecte des redevances. Les systèmes comptables doivent être précis et la facturation doit être exacte. Le système doit également comprendre un contrôle du crédit et des procédures de recouvrement exécutables. Il est recommandé que l'entité responsable des services de navigation aérienne envisage de participer à une collecte conjointe des redevances lorsque c'est avantageux. ^[9]

2.3.2. Consultation auprès des usagers :

- Il importe de consulter les usagers des aéroports et des services de navigation aérienne avant de modifier les systèmes ou les niveaux de redevances.

- La consultation a pour objet d'assurer que le fournisseur donne aux usagers des renseignements adéquats sur les changements proposés et qu'il tienne dûment compte des points de vue des usagers et des incidences des changements sur ceux-ci. Il est souhaitable qu'il y ait une entente entre le fournisseur et les usagers, à défaut de quoi le fournisseur est libre d'imposer les redevances proposées, sous réserve du droit d'appel auprès d'un éventuel organisme indépendant, ou d'une autre décision de celui-ci. En l'absence d'un mécanisme d'appel, il importe encore plus que les fournisseurs et les usagers fassent tous les efforts possibles pour arriver à une entente sur toute modification du système ou du niveau de redevances avant qu'elle ne prenne effet. ^[9]

2.3.3. Questions monétaires :

Il est recommandé :

- que, dans des circonstances normales, les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne soient libellées et payables dans la monnaie locale de l'État concerné;

- que, dans des circonstances spéciales, par exemple si la conjoncture économique n'est pas stable, lorsqu'un État propose ou permet que les redevances soient libellées dans une autre monnaie que la monnaie locale, les exploitants d'aéronefs puissent employer la même monnaie de libellé, en appliquant le même taux de change, pour leurs ventes locales en billets ;
- qu'aucun effort ne soit épargné pour lever les obstacles empêchant un exploitant d'aéronefs basé dans un État de transférer vers un autre État dans une monnaie convertible ses recettes nettes provenant des ventes ;
- que, dans le cas des redevances qui sont facturées à l'échelle régionale (c'est-à-dire au nom de plusieurs États ou par une agence exploitée en commun), il peut être avantageux pour les fournisseurs comme pour les usagers de libeller et de payer les redevances en une seule devise convertible.^[9]

2.4. Politique de l'OACI sur les redevances d'aérodrome :

2.4.1. Assiette des redevances d'aérodrome :

À titre de principe général, il est souhaitable que, lorsqu'un aéroport est mis à la disposition des vols internationaux, les usagers supportent, en définitive, une part juste et équitable du coût de sa mise en œuvre. Il importe donc que les aéroports tiennent une comptabilité qui fournisse des renseignements adéquats à la fois pour leurs propres besoins et pour les besoins des usagers, et que les installations et services liés aux redevances d'aéroport soient identifiés de façon aussi précise que possible. Dans la détermination et la ventilation du coût total à recouvrer par l'imputation de redevances aux services aériens internationaux. Les aéroports devraient tenir une comptabilité sur la base de laquelle les coûts à recouvrer puissent être déterminés et ventilés de façon satisfaisante ; ils devraient publier régulièrement leurs états financiers et fournir aux usagers, lors de consultations, des renseignements financiers appropriés¹. En outre, il est recommandé que les États envisagent l'application par les aéroports, lorsqu'il y a lieu, de normes comptables reconnues à l'échelle internationale.

Pour la détermination des coûts qui serviront de base au calcul des redevances d'aéroport, il convient d'appliquer les principes suivants :

- Le coût à ventiler comprend la totalité des dépenses relatives à l'aéroport et à ses services auxiliaires essentiels, y compris les coûts du capital et l'amortissement des immobilisations, ainsi que les frais d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration. En fonction de la forme de supervision économique adoptée, ces coûts peuvent être compensés par des recettes non aéronautiques.
- De manière générale, les exploitants d'aéronefs et les autres usagers des aéroports, y compris les utilisateurs finals, ne devraient pas être imposés pour des installations et services qu'ils n'utilisent pas et qui ne sont pas ceux prévus et mis en œuvre dans le cadre du plan régional de navigation aérienne de l'OACI.
- Seul le coût des services et installations utilisés en commun par les services aériens internationaux devrait être inclus ; celui des installations ou locaux loués ou occupés à titre exclusif et faisant l'objet de redevances distinctes devrait être exclu.
- Les aéroports devraient garder des données de coûts suffisamment détaillées aux fins de consultation, de transparence et de supervision économique, mais il serait aussi utile, dans certaines circonstances, de regrouper les assiettes de calcul des redevances. Un tel regroupement devrait cependant se faire de façon logique et transparente et s'accompagner de mesures de précaution appropriées pour la consultation et, dans la mesure du possible, d'accords avec les usagers pour éviter toute discrimination.
- Une imputation de coûts devrait être prise en considération pour l'usage de locaux ou d'installations par les services publics.
- La proportion des coûts imputables aux différentes catégories d'usagers, y compris les aéronefs d'État, devrait être déterminée sur une base équitable de façon qu'aucun usager ne doive supporter la charge de dépenses qui ne lui sont pas proprement imputables selon une répartition des dépenses effectuée conformément à de sains principes de comptabilité.

- Les coûts afférents à la mise en œuvre du contrôle d'approche et d'aérodrome devraient être identifiés de façon distincte.
- Les aéroports peuvent réaliser des recettes suffisantes pour dépasser la totalité des coûts d'exploitation directs ou indirects (y compris ceux qui se rapportent à l'administration générale, etc.) et assurer ainsi un rendement raisonnable des actifs à un niveau qui permette d'obtenir un financement à des conditions favorables sur les marchés des capitaux pour financer la construction ou l'expansion de l'infrastructure d'un aéroport et, le cas échéant, rémunérer convenablement les actionnaires de l'aéroport.
- La capacité de paiement de l'utilisateur ne devrait être prise en considération qu'une fois les coûts pleinement évalués et répartis sur une base objective. À ce stade, on devra tenir compte de la capacité contributive des États et collectivités intéressés, étant entendu que l'État ou l'autorité responsable en matière de redevances peut décider de recouvrer un montant inférieur aux coûts totaux en échange des avantages retirés sur le plan local, régional ou national.
- Les coûts directement liés aux fonctions de supervision (supervision économique, de la sécurité et de la sûreté) pour les services d'aéroport peuvent être inclus dans l'assiette des coûts de l'aéroport, à la discrétion de l'État.^[9]

2.4.2. Systèmes de redevances d'aéroport :

Les systèmes de redevances à appliquer aux aéroports internationaux doivent être choisis conformément aux principes suivants :

- Dans toute la mesure possible, tout système de redevances devrait être simple et susceptible d'application générale aux aéroports internationaux.
- Les redevances ne devraient pas être imposées d'une manière qui puisse décourager l'usage des installations et services nécessaires à la sécurité, comme le balisage lumineux et les aides de navigation.

- Les redevances devraient être déterminées sur la base de principes comptables rationnels et pourraient tenir compte des principes économiques nécessaires, à condition que ceux-ci soient en conformité avec l'article 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale et d'autres principes figurant dans le présent document.
- Les redevances ne doivent pas établir de discrimination entre les usagers étrangers et les usagers qui ont la nationalité de l'État où l'aéroport est situé et qui exploitent des services internationaux similaires, ni entre deux ou plusieurs usagers étrangers d'un aéroport.
- En fonction de la forme de supervision économique adoptée, les États devraient évaluer, au cas par cas et selon les circonstances locales ou nationales, les effets positifs et négatifs des redevances différentielles appliquées par les aéroports. Les États devraient veiller à ce que l'objectif, la création et les critères des redevances différentielles soient transparents. Sans préjudice des systèmes modulés de redevances, les coûts associés à de telles redevances différentielles ne devraient pas être imputés à des usagers qui n'en bénéficient pas. Les redevances visant à attirer ou à retenir de nouveaux services aériens ne devraient être offertes qu'à titre temporaire.
- Pour ne pas causer de perturbations excessives aux usagers, les augmentations de redevances devraient être appliquées graduellement. Toutefois, il est admis que, dans certains cas, une dérogation à ce principe peut être nécessaire.
- Lorsque des redevances sont imposées par différentes entités à un aéroport, ces redevances devraient, dans la mesure du possible, être groupées aux fins de la facturation. Les recettes ainsi combinées devraient alors être réparties entre les diverses entités selon le cas.
- La plus grande souplesse possible devrait être conservée dans l'application de toutes les méthodes en matière de redevances afin de permettre l'adoption de meilleures techniques au fur et à mesure de leur mise au point.
- Les redevances d'aéroport imposées à l'aviation générale internationale, incluant l'aviation d'affaires, devraient être évaluées raisonnablement, eu égard au coût des installations et services nécessaires et utilisés, et au fait qu'il faut s'efforcer de

promouvoir le développement solide de l'aviation civile internationale dans son ensemble.^[9]

2.4.3. Redevances d'atterrissage :

Les principes suivants devraient être pris en compte dans l'établissement des redevances d'atterrissage :

1. Les redevances d'atterrissage devraient être fondées sur la masse de l'aéronef. Il faudrait utiliser la masse maximale au décollage certifiée portée au certificat de navigabilité (ou dans un autre document prescrit), en tenant compte des restrictions locales qui peuvent influencer sur la masse maximale de l'aéronef au décollage. Il faudrait permettre l'utilisation d'une redevance fixe par aéronef ou une combinaison d'une redevance fixe et d'un élément lié au poids, dans certaines circonstances, comme aux aéroports encombrés et pendant les périodes de pointe.
2. Si les coûts du contrôle d'approche et d'aérodrome sont imputés, dans le cadre de la redevance d'atterrissage ou de façon distincte, les redevances devraient être cohérentes avec la politique sur les redevances de services de navigation aérienne.
3. La longueur de l'étape parcourue ne devrait pas être un facteur dans la détermination des redevances d'atterrissage.^[9]
 - Indiquer la base de calcul des redevances : masse totale maximale portée au certificat de navigabilité (masse à l'atterrissage, etc.) de l'aéronef, catégorie de trafic (commercial, non commercial, régulier, non régulier, privé), type d'aéronef, catégorie d'aéroport.
 - Fournir le barème des redevances de base et des surtaxes éventuelles comme celles qui peuvent être perçues pour les mouvements effectués de nuit ou en dehors des heures normales, ou pour l'usage du balisage lumineux d'approche, de piste ou de voie de circulation.
 - Exposer en détail les règles qui régissent le paiement de toutes ces redevances.^[3]

2.4.4. Redevances de stationnement et de hangar :

Les principes suivants devraient être appliqués dans la détermination des redevances de stationnement et de hangar :

1. Pour le calcul des redevances associées à l'utilisation des aires de stationnement, des hangars et des abris de stationnement prolongé des aéronefs, il convient de prendre pour base, dans la mesure du possible, le poids maximal admissible au décollage et/ou les dimensions des aéronefs (superficie occupée) ainsi que la durée de séjour.
 2. Les périodes de stationnement gratuit des aéronefs immédiatement après l'atterrissage devraient être fixées localement en tenant compte des horaires des aéronefs, de l'espace disponible et d'autres facteurs pertinents. ^[9]
- **Stationnement** : Insérer le barème des redevances perçues pour le stationnement des aéronefs en plein air et exposer en détail les règles y afférentes.
 - **Usage des hangars** : Insérer le barème des redevances perçues pour le stationnement des aéronefs dans les hangars, en précisant toute éventuelle taxation supplémentaire pour le chauffage, etc., et exposer en détail les règles y afférentes.
 - **Redevances d'abri** : Indiquer la base de calcul des redevances pour le stationnement et pour l'usage des hangars : masse totale maximale portée au certificat de navigabilité (masse à l'atterrissage, etc.), encombrement (longueur × envergure) de l'aéronef. ^[3]

2.4.5. Redevances de services passagers :

- L'efficacité de la perception des redevances d'aéroport auprès des passagers devrait être prise en compte pour éviter les files et retards aux aéroports. Il est recommandé que, lorsque la perception de redevances de services passagers directement auprès de ceux-ci à un aéroport donne lieu à de tels problèmes de facilitation, ces redevances soient perçues dans la mesure du possible par les exploitants d'aéronefs. Il faudrait souligner la nécessité de consultation entre les entités aéroportuaires et les usagers au niveau local en vue d'atténuer les problèmes de perception des redevances. ^[9]

- Insérer le barème de ces redevances s'il en est perçu et exposer en détail les règles y afférentes. ^[3]

2.4.6. Redevances de sûreté :

Il incombe aux États d'assurer la mise en œuvre de mesures de sûreté adéquates aux aéroports, conformément aux dispositions de l'Annexe 17 (de l'OACI)— Sûreté à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Ils peuvent déléguer la tâche d'assurer certaines fonctions de sûreté à des organismes tels que les entités aéroportuaires, les exploitants d'aéronefs ou la police locale. Les États peuvent déterminer dans quelles circonstances et dans quelle mesure les coûts afférents à la mise en œuvre des installations et services de sûreté devraient être pris en charge par l'État, les entités aéroportuaires ou d'autres organismes responsables. En ce qui a trait au recouvrement des coûts des mesures de sûreté auprès des usagers, les principes généraux ci-après devraient être appliqués :

1. Il devrait y avoir des consultations avant que les coûts de toute mesure de sûreté soient imputés aux aéroports, aux exploitants d'aéronefs ou à d'autres entités.
2. Les entités concernées peuvent recouvrer les coûts des mesures de sûreté auprès des usagers de manière juste et équitable, après consultation.
3. Toutes redevances ou répercussions des coûts des mesures de sûreté à supporter par les fournisseurs, les exploitants d'aéronefs ou les utilisateurs finals devraient être liés directement au coût de la fourniture des services de sûreté et devraient viser à ne recouvrer que les coûts correspondants.
4. L'aviation civile ne devrait pas avoir à payer les coûts de fonctions plus générales de sûreté assurées par les États telles que les activités générales de police, de renseignement et de sûreté nationale.
5. Il ne devrait pas y avoir de discrimination entre les diverses catégories d'usagers dans les redevances qui leur sont imposées pour le niveau de sûreté assuré. Les coûts additionnels résultant d'un renforcement des services de sûreté mis en œuvre habituellement à la demande de certains usagers peuvent aussi être facturés à ces usagers.

6. Quand les coûts des mesures de sûreté aux aéroports sont recouverts au moyen de redevances, la méthode utilisée devrait être choisie librement, mais les redevances devraient être fondées soit sur le nombre de passagers, soit sur le poids de l'aéronef, soit sur une combinaison de ces deux éléments. Les coûts des mesures de sûreté imputables aux locataires des aéroports peuvent être recouverts dans les loyers ou au moyen d'autres redevances.

7. Les redevances de sûreté peuvent être recouvrées par addition à d'autres redevances déjà existantes ou sous la forme de redevances distinctes, et doivent faire l'objet d'une identification distincte des coûts et d'une explication appropriée.^[9]

2.4.7. Redevances liées au bruit :

Malgré les réductions qui sont en voie d'être réalisées dans le bruit des aéronefs à la source, beaucoup d'aéroports devront continuer à appliquer des mesures d'atténuation ou de prévention du bruit. Les dépenses occasionnées par l'application de ces mesures pourraient être imputées aux aéroports et recouvrées auprès des usagers, si les États en décidaient ainsi. Les États doivent avoir la latitude de déterminer quelles méthodes de recouvrement et d'imputation des coûts seront utilisées, au regard des conditions locales. S'il est décidé de percevoir des redevances liées au bruit, des consultations devraient avoir lieu au sujet de tout élément de dépenses à recouvrer auprès des usagers et les principes ci-après devraient être appliqués :

1. Les redevances liées au bruit ne devraient être perçues qu'aux aéroports où se posent des problèmes de bruit et elles devraient être destinées à recouvrer exclusivement les dépenses effectuées pour atténuer ou éliminer ces problèmes.
2. Toute redevance liée au bruit devrait être associée à la redevance d'atterrissage, au moyen de surtaxes ou d'abattements, par exemple, et tenir compte des dispositions de l'Annexe 16(de l'OACI) — Protection de l'environnement à la Convention relative à l'aviation civile internationale sur la certification acoustique en ce qui concerne les niveaux de bruit des aéronefs.
3. Les redevances liées au bruit devraient être établies sans discrimination entre les usagers et à des niveaux qui ne rendent pas prohibitif le coût d'exploitation de certains aéronefs.^[9]

2.4.8. Les services divers (douane, santé, contrôle des personnes, etc.) :

Outre, s'il y a lieu, les redevances perçues au titre de la douane, du contrôle des personnes et des services sanitaires, indiquer les autres redevances éventuellement perçues pour l'usage des installations et services d'aéroport qui ne sont pas mentionnées ci-dessus : redevances d'aérogare, redevances d'usage de l'aire de trafic, du service d'incinération, redevances perçues pour la manutention des bagages, pour le service de porteurs, pour le ravitaillement en carburant et en lubrifiant^[9]

2.4.9. Redevances de concession de carburant :

Lorsque des redevances de fourniture de carburant sont imposées, les entités d'aéroport devraient les considérer comme des redevances de concessions de caractère aéronautique. Les concessionnaires de carburant ne devraient pas les ajouter automatiquement au prix de carburant facturé aux exploitants d'aéronefs, bien qu'ils puissent à juste titre les faire figurer parmi leurs éléments de coûts lorsqu'ils négocient le prix de la fourniture du carburant avec les exploitants d'aéronefs. Le niveau des redevances de fourniture de carburant peut refléter la valeur des concessions accordées aux fournisseurs de carburant et devrait être lié aux coûts des installations et services éventuellement fournis.

On peut aussi envisager, si cela est possible, de remplacer les redevances de fourniture de carburant par des redevances de concessions fixes reflétant la valeur de la concession et liées aux coûts des installations et services éventuellement fournis. Là où ils existent, tous droits ou redevances de ce genre devraient être fixés par les exploitants d'aéroports de manière à n'avoir aucun caractère discriminatoire, direct ou indirect, à l'égard des distributeurs de carburant comme à l'égard des exploitants d'aéronefs, et à ne pas constituer un obstacle au progrès technique de l'aviation civile.^[9]

2.4.10. Les exemptions et réductions :

Indiquer spécifiquement les exemptions, réductions ou remises consenties, les dispositions contractuelles ou autres conditions préférentielles s'appliquant à certains types d'exploitation.^[3]

2.4.11. Les modalités de paiement :

Exposer en détail les règles qui régissent le paiement de toutes ces redevances.^[3]

2.5. Politique de l'OACI sur les redevances de services de navigation aérienne :

À titre de principe général, lorsque des services de navigation aérienne sont mis à la disposition des vols internationaux, l'État peut demander aux usagers de supporter la part des coûts qui leur est imputable à juste titre. En même temps, l'aviation civile internationale ne devrait pas être appelée à supporter des coûts qui ne lui sont pas imputables à juste titre. Les États devraient veiller à ce que les ANSP tiennent leurs comptes, s'il y a lieu selon les normes comptables acceptées à l'échelle internationale, d'une manière telle que les redevances de services de navigation aérienne imposées à l'aviation civile internationale soient calculées de façon appropriée.

Un système équitable de recouvrement des coûts pourrait comprendre des redevances basées sur la ventilation de la totalité des coûts des services de navigation aérienne supportés au nom des usagers.

Pour établir les coûts qui serviront de base au calcul des redevances de services de navigation aérienne, il convient d'observer les principes suivants :

- Le coût à ventiler comprend la totalité des dépenses que représente la fourniture des services de navigation aérienne, y compris les coûts du capital et l'amortissement des immobilisations, ainsi que les frais d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration.
- Les coûts à prendre en compte devraient être les coûts évalués en fonction des installations et services, y compris les services par satellite, prévus et mis en œuvre dans le cadre du ou des plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI, complétés le cas

échéant selon les recommandations formulées par la réunion régionale de navigation aérienne concernant la région en cause et approuvées par le Conseil. Ne devraient pas être pris en compte les coûts d'autres installations et services, sauf s'ils sont fournis à la demande des exploitants, ni les coûts d'installations ou services fournis sur une base contractuelle, ou par les transporteurs eux-mêmes, ni des dépenses excessives dans la construction, l'exploitation ou l'entretien.

- Les coûts des services de navigation aérienne assurés pendant les phases en route, d'approche et d'aérodrome de l'exploitation des aéronefs devraient être identifiés séparément, si possible.
- Les coûts des services d'appui comme les services de météorologie aéronautique (MET), les services d'information aéronautique (AIS) et autres services auxiliaires devraient également être identifiés séparément.
- Les coûts de certaines mesures de sûreté de nature préventive pour la fourniture des services de navigation aérienne qui sont spécifiquement liées à l'aviation civile et appliquées de façon courante, peuvent être inclus dans l'assiette des redevances de services de navigation aérienne, dans la mesure où ils n'ont pas été déjà pris en compte dans le contexte des mesures liées à la sécurité. L'aviation civile ne devrait pas avoir à payer les coûts de fonctions plus générales de sûreté assurées par les États telles que les activités générales de police, de renseignement et de sûreté nationale. Par ailleurs, les coûts afférents à la sûreté des aéroports ne devraient pas être combinés avec les coûts de sûreté relatifs aux installations et services de navigation aérienne. ^[9]

2.5.1. Répartition des coûts des services de navigation aérienne entre les usagers aéronautiques :

Les coûts des services de navigation aérienne devraient être ventilés équitablement entre tous les usagers. Les proportions des coûts qui sont imputables à l'aviation civile internationale et à d'autres (notamment l'aviation civile intérieure, les aéronefs d'État ou autres aéronefs exemptés, et les usagers non aéronautiques) devraient être déterminées d'une manière qui garantisse qu'aucun usager n'ait à supporter la charge de dépenses qui ne lui sont pas imputables à juste titre conformément à de sains principes de comptabilité. Il est également recommandé que les États veillent à ce que des données de base sur l'utilisation

des services de navigation aérienne soient tenues, lorsque ces renseignements présentent de l'intérêt pour l'imputation et le recouvrement des coûts. Ces données pourraient comprendre le nombre de vols par catégorie d'utilisateurs, intérieurs ou internationaux, ainsi que les distances parcourues) et des renseignements sur le type et le poids de l'aéronef. ^[9]

2.5.2. Systèmes de redevances de services de navigation aérienne :

Les États devraient veiller à ce que les systèmes de redevances pour les services de navigation aérienne soient conformes aux principes suivants :

- Dans toute la mesure possible, tout système de redevances devrait être simple, équitable et, en ce qui concerne les redevances de services de navigation aérienne de route, adapté à une application générale, au moins sur une base régionale. Les frais d'administration créés par la perception des redevances ne devraient pas dépasser un pourcentage raisonnable des redevances perçues.
- Les redevances ne devraient pas être imposées d'une manière qui puisse décourager l'usage des installations et services nécessaires à la sécurité ni la mise en œuvre d'aides et de techniques nouvelles. Les installations et services prévus par le ou les plans régionaux de l'OACI ou toute recommandation formulée par la réunion régionale de navigation aérienne de l'OACI concernant la région en cause et approuvée par le Conseil, sont considérés comme nécessaires du point de vue de la sécurité et de l'efficacité.
- Les redevances devraient être déterminées sur la base de principes comptables rationnels et pourraient tenir compte de principes économiques, s'il y a lieu, à condition que ceux-ci soient en conformité avec l'article 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale et d'autres principes figurant dans le Doc 9082 ^[9].
- Le système de redevances ne doit pas établir de discrimination entre les usagers étrangers et ceux qui ont la nationalité de l'État ou des États responsables de la fourniture des services de navigation aérienne et qui exploitent des services similaires internationaux ; il ne doit pas en établir non plus entre deux ou plusieurs usagers étrangers.

- En fonction de la forme de supervision économique adoptée, les États devraient évaluer, au cas par cas et selon les circonstances locales ou nationales, les effets positifs et négatifs des redevances différentielles des services de navigation aérienne. Les États devraient veiller à ce que l'objectif, la création et les critères des redevances différentielles soient transparents. Sans préjudice des systèmes modulés de redevances, les coûts associés à de telles redevances différentielles ne devraient pas être imputés à des usagers qui n'en bénéficient pas. Les redevances visant à attirer ou à retenir de nouveaux services aériens ne devraient être offertes qu'à titre temporaire.

- Les systèmes de redevances devraient tenir compte du coût de la fourniture des services de navigation aérienne et de l'efficacité des services assurés.

- Lorsque des systèmes de redevances sont instaurés ou sensiblement révisés, il faudrait tenir compte de l'incidence économique et financière sur les usagers et l'État ou les États fournisseurs. Pour épargner des perturbations excessives aux usagers, les augmentations résultantes des redevances devraient être introduites de façon graduelle ; il est cependant reconnu que dans certains cas, il pourrait être nécessaire de s'écarter de ce principe.

- Les redevances devraient être imposées de telle manière qu'aucune redevance ne soit versée deux fois pour un seul usage d'une même installation ou d'un même service. Lorsque des installations ou services répondent à un double rôle (par exemple, le contrôle d'approche et d'aérodrome ainsi que le contrôle de la circulation aérienne en route), leurs coûts devraient être équitablement ventilés aux fins de l'établissement des redevances.

- Les redevances imposées à l'aviation générale internationale, incluant l'aviation d'affaires, devraient être évaluées raisonnablement eu égard au coût des installations et services nécessaires et utilisés, et à l'objectif qui consiste à promouvoir le développement de l'aviation civile internationale dans son ensemble.

- Les États devraient s'abstenir de segmenter les régions d'information de vol (FIR) dans le seul but de créer des recettes non liées aux coûts de la prestation du service. ^[9]

2.5.3. Redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome :

Si des redevances de contrôle d'approche et d'aérodrome sont perçues, que ce soit dans le cadre de la redevance d'atterrissage ou de façon distincte, la redevance devrait constituer, dans la mesure du possible, un élément unique de la redevance d'atterrissage ou une redevance unique par vol, et prendre en compte le poids de l'aéronef, mais dans une mesure moindre que directement proportionnelle. ^[9]

2.5.4. Les services de navigation aérienne de route :

La redevance de services de navigation aérienne de route devrait, dans la mesure du possible, être une redevance unique pour chaque vol pour l'ensemble des services de navigation aérienne de route fournis au niveau national ou régional. La redevance pourrait être essentiellement fondée :

- sur la distance parcourue dans une région déterminée ;
- sur le poids de l'aéronef.

S'il est utilisé, l'élément « distance parcourue » devrait être appliqué d'après un barème fondé sur les distances orthodromiques ou sur toutes autres distances couramment reconnues. S'il est utilisé, l'élément « poids de l'aéronef » devrait être appliqué d'après un barème comportant de larges intervalles qui devraient être normalisés dans toute la mesure possible. Ce barème devrait faire intervenir de manière dégressive les capacités relatives de production des différents types d'aéronefs considérés.

Sans préjudice des lignes directrices énoncées ci-dessus, qui constituent un système de redevances d'application générale, il est reconnu :

- que les caractéristiques d'un espace aérien donné détermineront la méthode d'imposition convenant le mieux à cet espace aérien, compte tenu de la nature du trafic, des distances à parcourir et des caractéristiques des aéronefs dans ledit espace aérien ;
- que, lorsque les distances parcourues et/ou les types d'aéronefs sont raisonnablement homogènes, les éléments distance et poids peuvent être séparément ou conjointement négligés selon le cas ;

- que, dans certaines circonstances, il peut être considéré approprié d'utiliser une redevance forfaitaire par vol combinée à une redevance fondée sur les paramètres recommandés ci-dessus, pour reconnaître qu'il existe un élément de coûts fixes dans la fourniture de services de la circulation aérienne.^[9]

2.5.5. Redevances pour l'utilisation de services de navigation aérienne par des aéronefs qui ne survolent pas l'État fournisseur :

Les fournisseurs de services de navigation aérienne à usage international peuvent demander à tous les usagers d'en supporter une partie du coût, que l'usage ait lieu au-dessus du territoire de l'État fournisseur ou ailleurs. Ainsi, lorsqu'un État a accepté d'assurer des services de navigation aérienne de route au-dessus du territoire d'un autre État, au-dessus de la haute mer ou dans un espace aérien de souveraineté indéterminée (conformément aux dispositions de l'Annexe 11(de l'OACI) — Services de la circulation aérienne à la Convention relative à l'aviation civile internationale, et des accords régionaux de navigation aérienne approuvés par le Conseil), cet État peut percevoir des redevances auprès de tous les usagers pour les services qu'il assure. Un État peut déléguer à un autre État ou à une organisation le pouvoir de percevoir pareilles redevances en son nom.

Dans les cas où l'aéronef ne survole pas l'État fournisseur, la perception des redevances de services de navigation aérienne pose des problèmes difficiles et complexes. Il appartient aux États de trouver un dispositif approprié sur une base bilatérale ou régionale pour l'organisation de rencontres entre les États fournisseurs et les États des usagers, en vue d'aboutir à un accord aussi large que possible au sujet des installations et services fournis, des redevances imposées et des modalités de perception de ces redevances.^[9]

2.5.6. L'assiette des redevances et les exemptions et réductions^[9]

2.5.7. Les modalités de paiement :

Indiquer de la même manière la base de calcul et le barème des redevances éventuellement perçues pour l'usage des installations et services de navigation en route, tels que les moyens

de communication, les aides de navigation, les services de la circulation aérienne et les services météorologiques^[3]

2.6. Politique de l'OACI sur la présentation des renseignements dans l'AIP :

2.6.1. Teneur et présentation :

Chaque AIP doit être datée. Si une AIP est diffusée sur feuillets mobiles chaque page doit être datée. La date (jour, mois en toutes lettres, année) doit être celle de la publication ou de l'entrée en vigueur (AIRAC) de l'information.^[3]

2.6.2. Présentation et édition :

On ne saurait trop insister sur le besoin d'apporter le plus grand soin à la préparation de l'AIP. Il faut tout d'abord vérifier avec soin les renseignements pour s'assurer de leur exactitude. Il faut aussi prévoir une composition et une présentation aussi simples que possible, tant pour limiter le texte de l'AIP aux renseignements nécessaires aux fins de cette publication que pour permettre à ceux qui ne connaissent pas parfaitement la langue utilisée de comprendre et d'interpréter les renseignements. Il faut éviter les redoublements d'informations dans l'AIP même, ainsi qu'entre l'AIP et d'autres sources. Lorsqu'un renseignement est considéré comme peu fiable, il faudrait lui attribuer un indice de fiabilité et l'indiquer clairement.^[3]

A. Langue :

- L'AIP doit comporter un texte en anglais pour les parties en langage clair. Toutefois il peut évidemment être nécessaire d'utiliser des langues locales. Dans le cas d'une publication en plusieurs langues, il est habituellement plus économique de publier une édition bilingue ou multilingue plutôt qu'une édition distincte dans chaque langue. Cela a l'avantage de faciliter l'interprétation d'un texte douteux par confrontation avec une autre version. Cette notion prend toute son importance lorsque l'État éditeur n'est pas de langue anglaise et que la version anglaise risque d'être imparfaite.^[3]

- Chaque élément du système intégré d'information aéronautique de diffusion internationale comportera un texte anglais pour les parties en langage clair. ^[1]
- L'orthographe des noms de lieux, transcrits, le cas échéant, en caractères romains, sera conforme à l'usage local. ^[1]

B. Présentation de l'information :

Les pratiques ci-après, communes à la présentation de l'ensemble des renseignements :

- Il faudrait utiliser, dans la mesure du possible, des abréviations OACI car cela permettra de réduire la quantité de feuilles à imprimer et facilitera l'utilisation du document par des personnes qui ne maîtrisent pas bien la langue anglaise.
- Chaque nom de localité devrait être indiqué en majuscules et suivi, lorsque l'installation est un aérodrome/une hélistation ou est située sur un aérodrome/une hélistation, d'une barre oblique précédant le nom de l'aérodrome/hélistation en petites majuscules ou en minuscules ; sauf indication contraire, il y a lieu de suivre l'ordre alphabétique.
- L'orthographe des noms de lieu, transcrits, au besoin, en caractères romains, sera conforme à l'usage local (voir Annexe 15 (de l'OACI), Chapitre 3, § 3.6.2). Un seul système devrait être appliqué à la traduction des noms, que ce soit à partir d'idéogrammes, de l'alphabet romain, d'écritures syllabiques ou d'écritures non romaines et l'objectif devrait être de déformer le moins possible l'orthographe ou la prononciation des noms. Ce système devrait invariablement être fondé sur le système normalisé (lorsqu'un tel système a été adopté sur le plan international) pour romaniser les toponymes d'un État. Les accents et les signes diacritiques qui accompagnent les lettres romaines d'un grand nombre de langues font partie intégrante de l'orthographe de ces langues dans lesquelles ils expriment des éléments essentiels comme l'accent tonique, la longueur et le degré d'ouverture des voyelles et d'autres caractéristiques importantes de la prononciation et de la signification ; aussi tous les toponymes écrits officiellement dans ces alphabets par les États intéressés devraient, lorsqu'ils sont utilisés sur le plan international, ne subir aucune

modification et conserver leurs marques distinctives même lorsqu'ils sont écrits en lettres majuscules.^[3]

C. Signalement des changements :

Les renseignements supplémentaires et les révisions figurant dans les pages de remplacement d'AIP doivent être signalés dans la marge. Un épais trait noir vertical ou, lorsque le changement ne porte que sur tout ou partie d'une ligne, une flèche noire horizontale épaisse suffisent à signaler le changement.^[3]

D. Références et indication du sujet :

Quand un amendement d'AIP est publié, il doit mentionner le numéro de série des éventuels éléments du système intégré d'information aéronautique que cet amendement comporte désormais. Une mention succincte des sujets sur lesquels porte l'amendement doit figurer sur la couverture de l'amendement d'AIP.^[3]

2.6.3. Modèle d'AIP et notes explicatives :

Un modèle d'AIP est présenté à la fin du manuel (Doc 8126^[3]). Il contient un exemple des pages (Voir annexe 3), de tableaux et de cartes d'AIP qui montrent le format et la structure, la subdivision et la classification requises. Les notes explicatives accompagnant chaque partie du modèle d'AIP.^[3]

2.6.4. Notifications des différences dans l'AIP :

L'Annexe 15^[1] exige que l'État contractant indique dans l'AIP toutes les différences importantes entre ses règlements et usages nationaux et les dispositions correspondantes de l'OACI. Il faudrait mentionner de telles différences dans la partie GEN 1.7^[11] de l'AIP. Cette mesure vise à garantir que l'AIP fournisse des renseignements à jour sur l'état de mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures (SARP), surtout de celles qui servent à l'exploitation des aéronefs et à la mise en œuvre des installations et services.

Toute dérogation aux SARP dont il faut tenir compte dans l'exploitation des aéronefs, comme indiqué dans le Doc 8126 (Chapitre 5, § 3.8.3 jusqu'à § 3.8.12), constitue une « différence importante ». ^[3]

2.7. Conclusion :

Soulignant la nécessité de la conformité aux normes de l'OACI pour la connectivité aérienne internationale, ces normes, ont toutes été élaborées et adoptées dans le cadre d'une coopération étroite et d'un consensus entre les États membres de l'OACI, Elles concernent des différents aspects comme : l'efficacité, la sûreté et la facilitation, le développement économique, l'impact environnemental et bien sûr la sécurité, qui est la première priorité de l'aviation.

Autant que pays contractant, l'Algérie a adopté, dans la mesure du possible, les normes mentionnées ci-dessus. L'édition et l'insertion de ces normes dans la partie GEN 4 de l'AIP actuelle (Version 21 Jun 2018) ^[11], n'a pas été faite correctement. Cela est dû à plusieurs raisons, accumulées au fil du temps. Dans les chapitres qui vont suivre nous allons présenter et exposer ces erreurs ainsi que les corrections nécessaires.

CHAPITRE 3 :

ETUDE DE LA PARTIE GEN4 DE L'AIP ALGERIE ET SOULEVEMENT DES INCOHERENCES

CHAPITRE 3 : ETUDE DE LA PARTIE GEN4 DE L'AIP ALGERIE ET SOULEVEMENT DES INCOHERENCES

3.1. Introduction :

Comme exige l'OACI, chaque état doit publier toute information aéronautique utile et permanente sur son manuel d'information aéronautique (AIP), c'est le cas de l'Algérie tant qu'elle est un état contractant ;

L'étude que nous allons mener dans ce chapitre est celle de la dernière mise à jour de la partie GEN 4 de l'AIP Algérie (redevances d'aérodromes et des services de la navigation aérienne) publiée le 21 JUIN 2018^[11] (Voir annexe 4) ainsi que les redevances aéronautiques publiées sur le site officiel de l'EGSA^[12].

Problèmes rencontrés :

- 1- Dans cette partie de l'AIP (GEN 4), il y a non conformité avec les SARPs de l'annexe 15^[1] et du DOC 8126 de l'OACI^[3] en matière de représentation de l'information aéronautique ;
- 2- De plus, un manque d'informations aéronautiques est observé dans cette partie, tel que les redevances SSLI ... etc.
- 3- Les redevances aéronautiques doivent normalement être publiées dans l'AIP Algérie. Ces redevances se trouvent uniquement dans le site de l'EGSA.

Les redevances aéronautiques en Algérie sont définies par l'état dans le Journal Officiel de la république algérienne^[10].

Toute différence par rapport à la réglementation OACI en matière de publication de l'AIP doit être signalée par l'état dans la sous-partie GEN 1.7 de l'AIP « Déférénces par rapport aux normes, pratiques recommandées et procédures de l'OACI ».

3.2. Etude de la partie GEN 4 de l'AIP Algérie :

3.2.1. Présentation de la partie GEN 4 de l'AIP Algérie:

La partie GEN 4 de l'AIP Algérie est publiée en langue française seulement, elle se divise en deux parties :

- La sous-partie GEN 4.1 (Principes généraux) : elle contient trois titres principaux :
 - Bases légales et consistance des redevances ;
 - Dispositions particulières ;
 - Montant des redevances de navigation aérienne.
- La sous-partie GEN 4.2 (Redevances de navigations aérienne) : elle contient dix titres :
 - Généralités ;
 - Redevances d'atterrissage ;
 - Redevances d'usage des dispositifs d'éclairage ;
 - Redevances d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie ;
 - Redevances d'usages des installations et services de navigation aérienne de route ;
 - Formule de calcul de la redevance de route ;
 - Préavis de vol ;
 - Conditions et modalités de paiement des redevances de navigation aérienne ;
 - Redevances aéroportuaires ;
 - Montant des redevances aéroportuaires.

3.2.2. Répartition des redevances aéronautique :

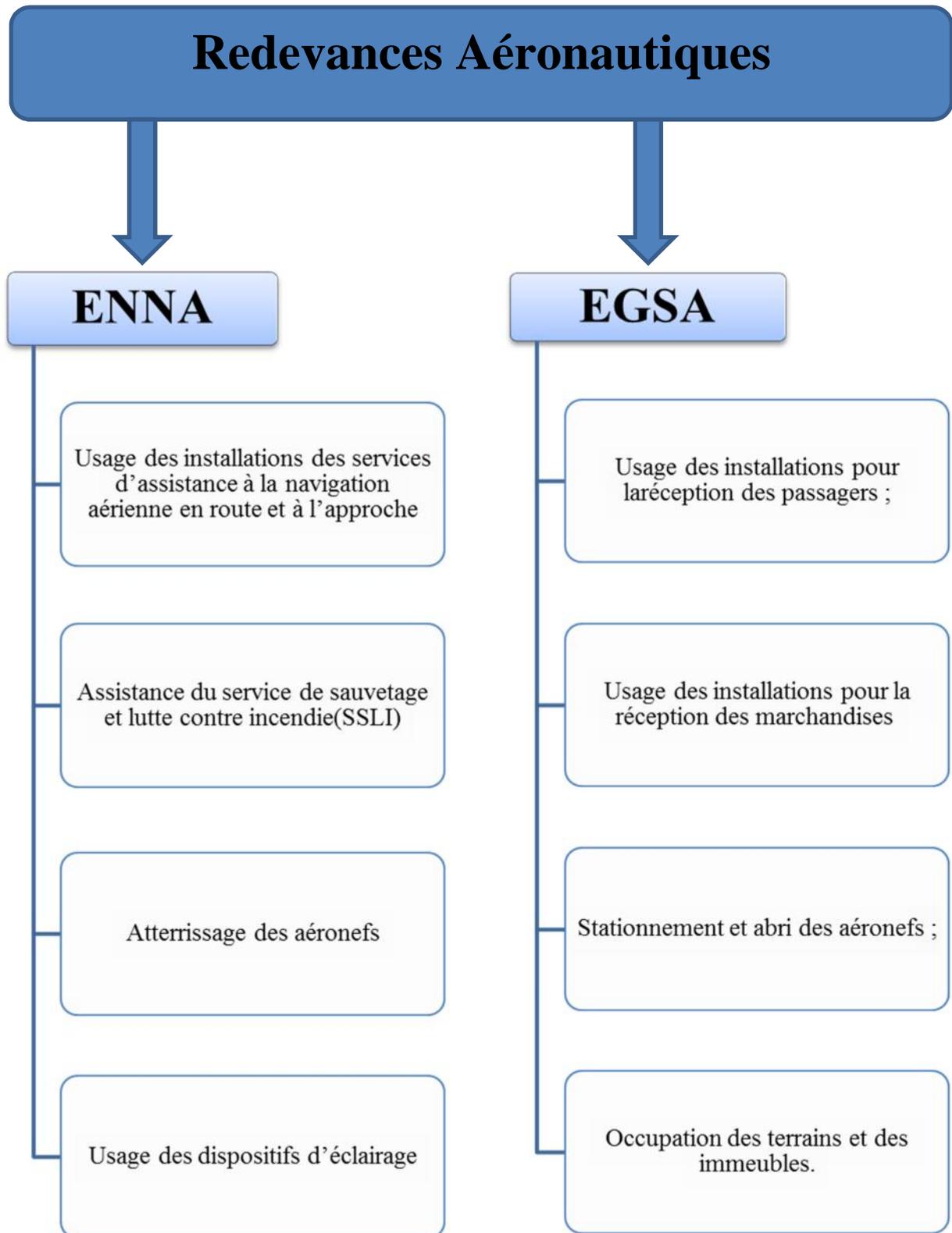


Figure 3.1 : Répartition des redevances aéronautiques.

3.2.3. Analyse de la partie GEN 4 de l'AIP Algérie :

A. Sous-partie GEN 4.1 - principes généraux - :

➤ Base légale et consistance de redevances :

Cette partie mentionne toutes les redevances établies par l'état algérien, leurs bases de perceptions, leurs facturations et recouvrement, ainsi que leur répartition.

Toutes les dispositions publiées sont régies par le décret n° 91- 149 du 18 Mai 1991 portant réaménagement des statuts de l'entreprise nationale d'exploitation et de sécurité aéronautique (ENESA) et dénomination nouvelle « Etablissement nationale de la navigation aérienne (ENNA) ».

Les redevances sont dues pour :

- 1) Atterrissage des aéronefs ;
- 2) Usage des dispositifs d'éclairage ;
- 3) Usage des installations et des services d'assistance à la navigation aérienne en route et à l'approche ;
- 4) Usage des installations pour la réception des passagers ;
- 5) Usage des installations pour la réception des marchandises ;
- 6) Usage de parking des aéronefs ;
- 7) Stationnement des aéronefs ;
- 8) Abri des aéronefs ;
- 9) Occupation des terrains et immeubles ;
- 10) Assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSLI) ;

Principalement, la redevance est due par la personne qui exploite l'aéronef au moment où le vol a eu lieu.

La perception des redevances en Algérie est sous la responsabilité des deux organismes, l'ENNA et l'EGSA.

➤ **Dispositions particulières :**

• **Perturbation du trafic dans les espaces aériens adjacents :**

En cas de déroutement du trafic via la FIR ALGER dû à des restrictions imposées par des mesures ATFM dans les FIR limitrophes, le survol dans la FIR ALGER est autorisé selon les modalités suivantes :

- Respect du réseau de routes ATS publié dans la partie ENR 3.1, 3.2 et 3.3 de l'AIP Algérie.
- Dépôt d'un plan de vol mentionnant au champ 18, l'immatriculation, le nom de l'exploitant et / ou du propriétaire de l'aéronef, le numéro FAX ou A.F.T.N
- Dépôt d'un préavis de vol dont le modèle figure en alinéa GEN 4-2-4.^[11]

• **Utilisation des plans de vol répétitifs (RPL)**

L'Algérie ne pratique pas cette procédure. Les compagnies utilisant les RPL sont invitées à veiller au respect de la totalité des procédures obligatoires régissant ce type de plan en renseignant de manière appropriée le champ 18. A défaut, les Services de contrôle en route recueilleront les informations complémentaires, lesquelles seront les seules références pour l'établissement des redevances. Les usagers de l'espace aérien ne pourront alors opposer de réclamation.^[11]

➤ **Montant des redevances de navigation aérienne :**

La perception des redevances de navigation aérienne est à la disposition de l'ENNA, elles sont fixées comme suit :

• **Redevances d'atterrissage :**

Les redevances d'atterrissage sont établies selon que le trafic est national, international ou de tourisme :

Les figures qui suivent présentent les montants de la redevance d'atterrissage publiés sur la partie GEN 4 de l'AIP Algérie.

| | |
|--------------|--|
| 3 | Montant des redevances de navigation aérienne |
| 3.1 | Redevances d'atterrissage : |
| 3.1.1 | Aéronefs effectuant un trafic international : |
| | Jusqu'à 12 Tonnes : 1.712,74 DA |
| | De 13 à 25 Tonne : 1.712,74 DA + 148,9 DA/ tonne supplémentaire ; |
| | De 26 à 50 tonnes : 3.648,51 DA + 311,36 DA/ tonne supplémentaire ; |
| | De 51 à 75 tonnes : 11.432,61 DA + 332,92 DA/ tonne supplémentaire ; |
| | Au-dessus de 75 tonnes: 19.755,69 DA+ 483,42 DA/ tonne supplémentaire. |

Figure 3.2 : Redevances d'atterrissage pour un trafic international .^[11]

| | |
|--------------|--|
| 3.1.2 | Aéronefs effectuant un trafic national : |
| | Jusqu'à 12 Tonnes : 64,14 DA |
| | De 13 à 25 Tonnes : 64,14 DA + 10,68 DA/ tonne supplémentaire ; |
| | De 26 à 50 Tonnes : 202,98 DA + 22,80 DA/ tonne supplémentaire ; |
| | De 51 à 75 Tonnes : 772,98 DA + 23,25 DA/ tonne supplémentaire ; |
| | Au-dessus de 75 Tonnes : 1.354,23 DA + 38,15 DA/ tonne supplémentaire. |

Figure 3.3 : Redevances d'atterrissage pour un trafic national.^[11]

| | |
|--------------|--|
| 3.1.3 | Aéronefs de tourisme : |
| | Jusqu'à 12 Tonnes : 49.78 DA |
| | Au-dessus de 12 Tonnes : 49.78 DA + 8,61 DA/ tonne supplémentaire. |

Figure 3.4 : Redevances d'atterrissage pour un trafic de tourisme .^[11]

- **Redevances d'entraînement :**

Selon la figure 3.5 qu'on a prise de la GEN 4.1, les redevances d'entraînement sont fixées à 25% du montant de la redevance d'atterrissage :

| | |
|------------|---|
| 3.2 | Redevances d'entraînement : |
| | 25 % du montant de la redevance d'atterrissage. |

Figure 3.5 : Redevance d'entraînement.^[11]

- **Redevances de survol des aéronefs :**

Les tarifs des redevances de survol des aéronefs sont établis suivant la nature du trafic :

| |
|---|
| <p>3.3 Redevances de survol des aéronefs : Trafic international : 3.434 DA l'unité de service Trafic national : 115,33 DA l'unité de service</p> |
|---|

Figure 3.6 : redevances de survol des aéronefs . ^[11]

- **Redevances d'usage des dispositifs d'éclairage :**

Les redevances d'usage des dispositifs d'éclairage sont données selon la classe d'aérodrome :

| |
|---|
| <p>3.4 Redevances d'usage des dispositifs d'éclairage : Aérodromes de classe internationale : 1.168,86 DA Aérodromes de classe autre qu'internationale : 877,10 DA</p> |
|---|

Figure 3.7 : Redevances d'usage des dispositifs d'éclairage. ^[11]

- **Redevances d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie :**

La tarification des redevances d'assistance de sauvetage et lutte contre l'incendie est classée suivant deux phases, Protection et avitaillement, en prenant en considération les catégories des aéronefs :

| | | | |
|--|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| <p>3.5 Redevances d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie : Le taux unitaire horaire de base de la prestation du service de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSLI) est mentionné dans le tableau ci-dessous :</p> | | | |
| | Taux unitaire | | |
| Nature Intervention | Aéronef de catégorie 6 | Aéronef de catégorie 7 | Aéronef de catégorie 8 |
| Protection | 3000,00DA | 6000,00DA | 9000,00DA |
| Avitaillement | 6000,00DA | 12000,00DA | 18000,00 DA |
| <p>❖ 1 Unité = 1 heure ❖ Toute fraction d'heure est considérée comme 1 unité.</p> <p><u>Exemple</u> : si la durée d'intervention = 1 heure 05 Minutes, le nombre d'unité sera égal à 2.</p> | | | |

Figure 3.8 : Redevances d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie. ^[11]

B. Sous-partie GEN 4.2 : Redevances de navigation aérienne

➤ **Redevances d'atterrissage :**

Les redevances d'atterrissage sont dues par tout aéronef qui effectue un atterrissage sur un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique.

Elle est calculée d'après le poids maximum au décollage porté sur le certificat de navigabilité de l'aéronef, arrondi à la tonne supérieure. Un tarif est fixé pour les aéronefs de tourisme d'un poids inférieur ou égale à 12 Tonnes.

Les tarifs diffèrent selon que l'aéronef effectue un vol national ou international. ^[11]

• **Les réductions :**

Certains aéronefs bénéficient de réductions ou ils sont carrément exemptés des tarifs d'atterrissage tels qu'il est publié dans les paragraphes 2.1 et 2.2 de l'alinéa GEN 4-2-1 :

- a) Les giravions bénéficient d'une réduction de 50%.
- b) Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'entraînement et qui, à l'occasion de ces vols ne font aucun transport ou travail rémunéré, bénéficient d'une réduction de 75%.
- c) Le montant de la réduction accordée en cas de manifestation aérienne est fixé par le Ministre chargé de l'aviation civile. ^[11]

• **Les exemptions :**

Sont exemptés de la redevance d'atterrissage :

- a) Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités exerçant des fonctions dont la liste est établie par décision du Ministre chargé de l'aviation civile.
- b) Les aéronefs d'Etat qui effectuent des missions techniques sur ordre du Ministre chargé de l'aviation civile.
- c) Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'essai à condition qu'ils ne fassent à l'occasion de ces vols aucun travail rémunéré et que ne se trouvent à bord que les membres de l'équipage et des personnes mandatées spécialement pour contrôler les essais.

Sont considérés comme vols d'essai, les vols de vérification de bon fonctionnement effectués après transformation, réparation ou réglage de cellules, des moteurs ou des appareils de bord, ou après installation d'un dispositif nouveau à bord de l'aéronef.

- d) Les aéronefs qui effectuent un retour forcé sur l'aéroport en raison d'incidents techniques ou de circonstances atmosphériques défavorables.
- e) Les aéronefs d'aéro-clubs, lorsqu'ils atterrissent sur leur aéroport d'attache à condition qu'ils n'effectuent aucun vol rémunéré.^[11]

➤ **Redevances d'usage des dispositifs d'éclairage**

La redevance d'usage des dispositifs d'éclairage est due par tout aéronef qui effectue un envol ou un atterrissage sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, dont le balisage a été allumé de nuit (30 minutes après le coucher, 30 minutes avant le lever du soleil), ou par mauvaise visibilité ; soit à la demande du commandant de l'aéronef soit pour des raisons de sécurité sur l'ordre de l'autorité responsable de la sécurité aéronautique.

La redevance varie suivant les aérodromes en fonction de l'importance du balisage. Ils sont, à cet effet, classés en deux (02) catégories, et le taux de la redevance, pour chacune des catégories est fixé à l'alinéa GEN 4-1-3 paragraphe 3.2.^[11]

• **Exemptions :**

Sont les mêmes que les exemptions pour les redevances d'atterrissage.

➤ **redevances d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie**

La redevance d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie est due en fonction de la catégorie de l'aéronef.

Le tarif différent selon l'assistance, protection ou avitaillement.^[11]

➤ **Redevances d'usage des installations et services de navigation aérienne en route :**

La redevance d'usage des installations et services de navigation aérienne de route est due pour tout vol effectué à l'intérieur de la région d'information de vol relevant de la compétence de l'Algérie. La redevance est due, en principe, par l'exploitant de l'aéronef. A défaut d'exploitant, le propriétaire de l'aéronef en est redevable, jusqu'à ce qu'il est établi qu'une autre personne a

cette qualité. La redevance est due pour chaque vol quelles que soient les règles de vol (IFR ou VFR) le lieu de départ et le lieu de destination.

Par vol, on entend tout vol donnant réglementairement lieu à l'établissement d'un plan de vol. On comptera, en conséquence autant de vols que comptera le parcours effectué par un aéronef. La redevance est déterminée en fonction de la distance parcourue et du poids de l'aéronef. Le poids de l'aéronef est le poids maximum au décollage porté sur le certificat de navigabilité, arrondi à la tonne supérieure. la distance est celle parcourue par l'aéronef dans la limite d'un vol. ^[11]

- **Réductions :**

Les aéronefs dont le poids maximum au décollage est supérieur à tonnes et inférieur à 5,7 Tonnes bénéficient d'une réduction de 40% sur le montant de la redevance. ^[11]

- **Exemptions :**

Sont exemptés de la redevance :

- a) Les vols effectués en totalité à vue par les aéronefs dont le poids maximum au décollage porté sur le certificat de navigabilité est inférieur à deux (02) Tonnes.
- b) Les vols effectués par les aéronefs d'Etats étrangers à condition, d'une part que cette exemption résulte d'un accord de la réciprocité et d'une décision du Ministre chargé de l'aviation civile, d'autre part que les vols ne soient pas effectués à des fins commerciales.
- c) Les vols de recherches et de sauvetage.
- d) Les vols effectués par les aéronefs qui se verraient obligés, à la suite d'incidents techniques ou de circonstances défavorables atmosphériques, de regagner sans escale leur aéroport de départ.
- e) Les vols de contrôle ou d'essai des aides à la navigation.
- f) Les vols d'entraînement des personnels navigants.
- g) Les vols humanitaires sous réserve d'autorisation accordée par le Ministre chargé de l'aviation civile. ^[11]

➤ **Formule de calcul de la redevance de route :** ^{[11], [3]}

La redevance en route est calculée d'après la formule :

$$R = T_i \times N \quad (1)$$

Ou :

$$N = D \times P \quad (2)$$

Et :

$$P = \sqrt{\frac{\text{masse maximale au décollage}}{50}} \quad (3)$$

Donc :

$$R = T_i \times D \times \sqrt{\frac{\text{masse maximale au décollage}}{50}} \quad (4)$$

- T_i : taux de la redevance.
- N : nombre d'unités de service.
- D : le coefficient distance. (pour 100 Km, $D=1$)
- P : le coefficient poids de l'aéronef.

➤ **Préavis de vol :**

Les renseignements à fournir sont :

(1) Date prévue (Année, Mois, Jour, Heure) :

(2) Exploitant :

- (a) Nom ou Raison social
- (b) Adresse exacte
- (c) N° Registre de commerce
- (d) Date et lieu de délivrance
- (e) Adresse R.S.F.T.A
- (f) Téléx
- (g) Téléphone
- (h) Fax

(3) Aéronef :

- (a) Type
- (b) Poids

- (c) Immatriculation
- (d) C.D.N. n°
- (e) Date et lieu de délivrance
- (f) Nom du propriétaire
- (g) Adresse du propriétaire

(4) Equipage :

- (a) Nom du commandant de bord
- (b) Nombre des membres de l'équipage
- (c) Nom du commandant de bord de réserve

(5) Motif du vol :

(6) Chargement :

- (a) Passagers (nombre)
- (b) Fret (Tonnage)
- (c) Nature du fret

(7) Itinéraire :

- (a) Point de départ et de destination
- (b) Route en FIR Alger
- (c) Escale Prévue - Intermédiaire – Dernière. ^[11]

➤ **Conditions et modalité de paiement des redevances de navigation aérienne :**

Dans l'alinéa 8 de la sous partie GEN 4.2 de l'AIP Algérie, il est mentionné tous les renseignements utiles concernant le paiement des redevances d'usage des installations et services de navigation aérienne en route, redevances d'atterrissage et redevances d'usage des dispositifs d'éclairage, leur mode de facturation et tous les dispositifs de contact pour toute information ou réclamation.

➤ **Redevances aéroportuaires**

• **Redevances d'usage des installations pour la réception des passagers :**

La redevance est due pour l'utilisation des ouvrages et locaux d'usage commun servant à l'embarquement, au débarquement et à l'accueil des passagers.

✓ **Exemptions :**

- a) Par les membres de l'équipage effectuant le transport à l'exclusion de ceux voyageant pour convenances personnelles ou sous la mention service.
- b) Par les passagers d'un aéronef qui effectue un retour forcé sur l'aéroport en raison d'incidents techniques ou de conditions atmosphériques défavorables.
- c) Par des enfants âgés de moins de deux ans
- d) Par les passagers en transit/correspondance qui en raison du transport, effectuent un arrêt sur l'aéroport n'excédant pas vingt-quatre heures et repartent vers leur nouvelle destination sur un aéronef dont le numéro de vol est différent du numéro de vol de l'aéronef qu'ils ont emprunté à l'arrivée. ^[11]

• **Redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des marchandises:**

La redevance d'usage des installations aménagées pour la réception des marchandises, est due pour l'utilisation des ouvrages et locaux d'usage commun servant au chargement, déchargement et à toutes les opérations de manutention des marchandises.

• **Redevance de stationnement :**

Sont dues dans les conditions fixées ci-après par tout aéronef qui stationne sur des surfaces non couvertes destinées à cet usage et situées dans l'emprise d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique. Les surfaces destinées au stationnement sont constituées, soit par des terre-pleins revêtus soit par des terrains aménagés.

Le tarif de la redevance de stationnement est exprimé en dinars par heure et par tonne, le tonnage considéré étant le poids maximum de l'aéronef au décollage porté à son certificat de navigabilité arrondi à la tonne supérieure. Toute heure commencée étant due.

L'exploitant fixe un délai de franchise durant lequel un aéronef peut, entre le moment de son atterrissage et celui de son décollage, stationner sur les aires de stationnement sans acquitter la redevance. Ce délai est compris entre quarante-cinq minutes et deux heures.

✓ **Exemptions :**

- a) Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités dont la liste est fixée par décision du Ministre chargé de l'aviation civile et de la météorologie
- b) Les aéronefs d'État qui effectuent certaines missions techniques.
- c) Les aéronefs privés utilisés par leurs propriétaires dans un but privé et de plaisance et, à l'exclusion de tout objet professionnel ou commercial, ainsi que les aéronefs des aéroclubs, lorsqu'ils utilisent certaines aires de garage désignées à cet effet, par l'exploitant de l'aérodrome.
- d) Les aéronefs des aéro-clubs sur leur aérodrome d'attache. ^[11]

• **Redevance d'abri :**

La redevance d'abri est due dans les conditions fixées ci-après par tout aéronef placé sous un abri couvert se trouvant dans l'emprise de l'aérodrome. Le taux de la redevance d'abri est exprimé en dinars algériens par journée et par tonne. Le tonnage considéré étant le poids maximum de l'aéronef porté à son certificat de navigabilité arrondi à la tonne supérieure.

Toute journée commencée étant due.

✓ **Exemptions :**

Les aéronefs appartenant aux aéro-clubs ou qui leur sont prêtés par l'Etat, sont exonérés de la redevance d'abri mais ne sont admis dans les hangars d'abri communs que dans la mesure des places disponibles. ^[11]

• **Redevance pour occupation sur les aéroports de terrains et d'immeubles par des distributeurs de carburants pour aéronefs :**

Sur tous les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, l'occupation de terrains et d'immeubles par une entreprise de distribution de carburant pour aéronefs donne lieu au paiement d'une redevance conformément aux dispositions réglementaires fixant les conditions de création, de mise en service d'exploitation et de contrôle des aérodromes civils.

- ❖ Une majoration de 100% est appliquée aux redevances aéroportuaires lorsque le service est rendu en dehors des heures de vacation de l'aérodrome.

➤ **Montant des redevances aéroportuaires**

- **Redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers :**

Les redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers sont fixées tels qu'il est publié dans le paragraphe 10.1 de l'alinéa GEN 4-2-8 :

| |
|--|
| <p>10. Montant des redevances aéroportuaires :</p> <p>10.1 Redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers :</p> <p>10.1.1 Passagers à destination d'un aéroport algérien :</p> <ul style="list-style-type: none">-Au départ des aéroports d'Alger, Constantine, Oran, Hassi Messaoud, In Amenas, Ghardaia, Tamanrasset, Djanet, Tlemcen et Annaba : 400 DA/Passager.-Au départ des autres aéroports algériens : 300 DA/Passager. |
|--|

Figure 3.9 : Redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des passager -Départ d'un aéroport algérien- .^[11]

| |
|--|
| <p>10.1.2 Passagers à destination d'un aéroport étranger :</p> <ul style="list-style-type: none">-Au départ des aéroports d'Alger, Constantine, Oran, Hassi Messaoud, Bejaia, Ghardaia, Tamanrasset, Djanet, Tlemcen, Annaba et Chlef : 900DA/Passager.-Au départ des autres aéroports algériens : 600DA/Passager. |
|--|

Figure 3.10 : Redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des passager -Départ d'un aéroport étranger- .^[11]

- **Redevances sur l'attribution des carburants :**

Les tarifs des redevances sur l'attribution des carburants sont fixés comme suit :

| |
|---|
| <p>10.2 Redevances sur l'attribution des carburants :</p> <ul style="list-style-type: none">- Essence avion : 2,82 DA par hectolitre.- Kérosène : 2,64 DA par hectolitre. |
|---|

Figure 3.11 : Redevance sur l'attribution des carburants .^[11]

- **Redevances pour l'occupation de terrains ou d'immeubles du domaine public Aéroportuaire :**

10.3 Redevances pour l'occupation de terrains ou d'immeubles du domaine public aéroportuaire :

| NATURE DE L'IMMEUBLE | ASSIETTE | AEROPORTS INTERNATIONAUX | AEROPORTS NATIONAUX |
|---|-----------------------|--------------------------|---------------------|
| -Bâtiments : | | | |
| - Locaux à usage administratif. | DA/m ² /an | 8410 | 4425 |
| - Locaux à usage industriel et technique. | DA/m ² /an | 6640 | 3625 |
| -Hangars : | | | |
| - Frêt | DA/m ² /an | 3450 | 2575 |
| - Avions | DA/m ² /an | 2300 | 1770 |
| -Aires non bâties : | | | |
| - Parking auto | DA/m ² /an | 840 | 600 |
| - Plate-forme à revêtement bitumineux. | DA/m ² /an | 620 | 440 |
| - Aires d'entretien d'avions. | DA/m ² /an | 800 | 575 |
| - Autres | DA/m ² /an | 400 | 280 |
| -Terrains traversés par pipe : | | | |
| - Zone d'activité. | DA/m ² /an | 400 | 240 |
| - Zone hors trafic. | DA/m ² /an | 360 | 185 |

Figure 3.12 : Redevances pour l'occupation de terrains ou d'immeubles du domaine public Aéroportuaire. ^[11]

- **Redevances de stationnement et de parking des aéronefs :**

10.5 Redevances de stationnement et de parking des aéronefs :

- Sur les aires de trafic : 10,20 DA tonne/ heure.
- Sur les autres aires : 4,23 DA tonne/ heure.

Pour l'aviation générale dont le poids au décollage est inférieur à 20 tonnes :

- commerciale : 30,00 DA tonne /heure
- non commerciale : 7.50DA tonne/heure.

Figure 3.13 : Redevances de stationnement et de parking des aéronefs. ^[11]

3.3. Présentation des incohérences détectées :

Note : Les sources que nous avons utilisées pour la comparaison sont les suivantes :

- Le modèle de la partie GEN 4 de l' AIP publié par l' OACI dans le Doc 8126^[3] ;
- Les informations publiées sur le site officiel de l' EGSA ^[12] ;
- Les Informations publiées dans le Doc 7100^[14].

3.3.1. Les titres :

Le titre de la partie GEN 4 de l' AIP Algérie et le titre de la sous-partie GEN 4.1 sont différents à ceux que la réglementation OACI exige et à ce qu' il est mentionné dans le modèle de la partie GEN 4 de l' AIP publiée dans le Doc 8126^[3].

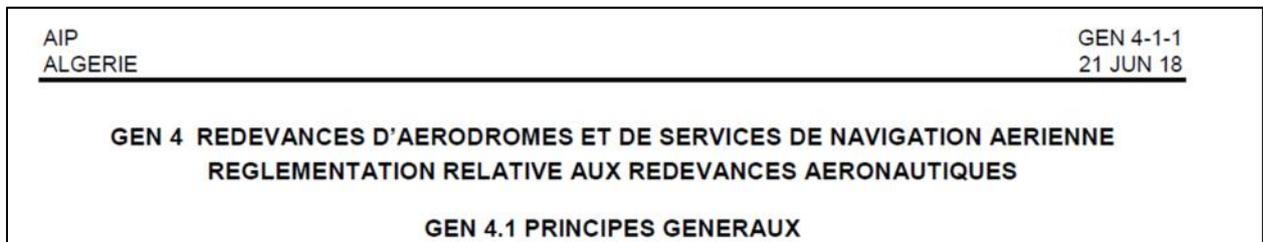


Figure 3.14 : Titres de la partie GEN 4 et la sous partie GEN 4.1 de l' AIP Algérie. ^[11]

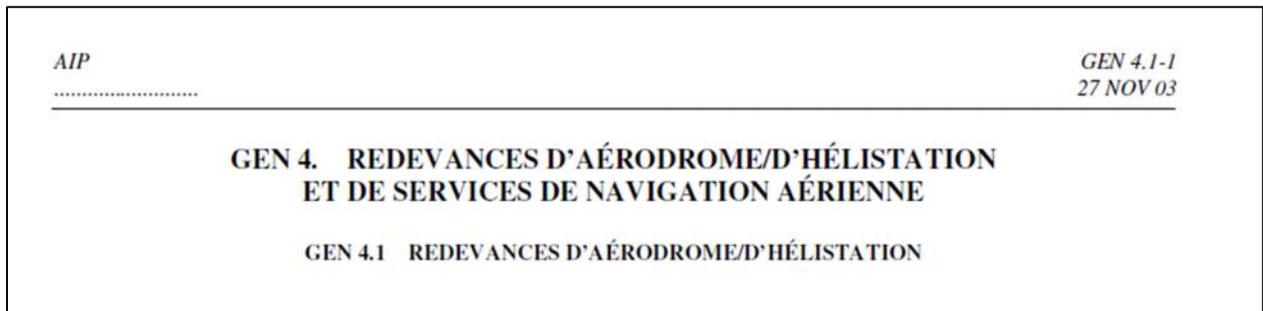


Figure 3.15 : Titres de la partie GEN 4 et la sous partie GEN 4.1 exigés par l' OACI dans le Doc 8126. ^[3]

3.3.2. La présentation de l' information :

A. L' écriture des chiffres :

Il y a une confusion dans la présentation des chiffres entre l' utilisation des points (.) et des virgules (,).

Dans la partie GEN 4 de l'AIP Algérie, il est utilisé le point pour les milliers et la virgule pour les centimes (figure 3.16).

Par contre dans le Doc 8126^[3], il est utilisé un espace pour les milliers est une virgule pour les centimes pour la version française, pour la version anglaise il est recommandé d'utiliser un espace pour les milliers est un point pour les centimes

| Aéronefs effectuant un trafic international : | |
|--|--|
| Jusqu'à 12 Tonnes | : 1.712,74 DA |
| De 13 à 25 Tonne | : 1.712,74 DA + 148,9 DA/ tonne supplémentaire ; |
| De 26 à 50 tonnes | : 3.648,51 DA + 311,36 DA/ tonne supplémentaire ; |
| De 51 à 75 tonnes | : 11.432,61 DA + 332,92 DA/ tonne supplémentaire ; |
| Au-dessus de 75 tonnes: | 19.755,69 DA+ 483,42 DA/ tonne supplémentaire. |

Figure 3.16 : Redevance d'atterrissage – GEN 4.1 de l'AIP Algérie. ^[11]

| 1. Atterrissage des aéronefs | |
|---|--|
| Masse maximale au décollage autorisée telle qu'elle est définie par la réglementation de l'État d'immatriculation de cet aéronef. | |
| a) Vols internationaux | |
| <i>Masse de l'aéronef (kg)</i> | <i>Redevances par tranche de 1 000 kg ou partie de celle-ci (\$)</i> |
| jusqu'à 25 000 | 3,00 |
| 25 001 — 100 000 | 4,50 |
| 100 001 — 200 000 | 5,55 |
| toute partie de plus de 200 000 | 6,05 |

Figure 3.17 : Redevances d'atterrissage –Modele AIP du Doc 8126- version française. ^[3]

| 1. Landing of aircraft | |
|--|---|
| Maximum permissible take-off weight allowed as specified under the regulations of the State in which the aircraft is registered. | |
| a) International flights | |
| <i>Aircraft weight (kg)</i> | <i>Charge per 1 000 kg or part thereof (\$)</i> |
| up to 25 000 | 3.00 |
| 25 001–100 000 | 4.50 |
| 100 001–200 000 | 5.55 |
| any part over 200 000 | 6.05 |

Figure 3.18 : Redevances d'atterrissage –Modele AIP du Doc 8126- version Anglaise.^[3]

B. Manque de tableaux :

Dans la GEN 4 de l' AIP Algérie, les montants des redevances aéronautiques ne sont pas mis dans des tableaux, comme montre la figure 3.19, ce qui rend la lecture de ces montants difficile :

| | |
|--------------|--|
| 3.1.2 | <i>Aéronefs effectuant un trafic national :</i> |
| | Jusqu'à 12 Tonnes : 64,14 DA |
| | De 13 à 25 Tonnes : 64,14 DA + 10,68 DA/ tonne supplémentaire ; |
| | De 26 à 50 Tonnes : 202,98 DA + 22,80 DA/ tonne supplémentaire ; |
| | De 51 à 75 Tonnes : 772,98 DA + 23,25 DA/ tonne supplémentaire ; |
| | Au-dessus de 75 Tonnes : 1.354,23 DA + 38,15 DA/ tonne supplémentaire. |
| 3.1.3 | <i>Aéronefs de tourisme :</i> |
| | Jusqu'à 12 Tonnes : 49.78 DA |
| | Au-dessus de 12 Tonnes : 49.78 DA + 8,61 DA/ tonne supplémentaire. |
| 3.2 | <i>Redevances d'entraînement :</i> |
| | 25 % du montant de la redevance d'atterrissage. |
| 3.3 | <i>Redevances de survol des aéronefs :</i> |
| | Trafic international : 3.434 DA l'unité de service |
| | Trafic national : 115,33 DA l'unité de service |
| 3.4 | <i>Redevances d'usage des dispositifs d'éclairage :</i> |
| | Aérodromes de classe internationale : 1.168,86 DA |
| | Aérodromes de classe autre qu'internationale : 877,10 DA |

Figure 3.19 : exemple de présentation des redevances dans la partie GEN 4 de l' AIP Algérie.^[11]

C. Appellation des aérodromes/ lieux :

L'OACI exige que :

«Chaque nom de localité devrait être indiqué en majuscules et suivi, lorsque l'installation est un aérodrome/une hélistation ou est située sur un aérodrome/une hélistation, d'une barre oblique précédant le nom de l'aérodrome/hélistation en petites majuscules ou en minuscules ; sauf indication contraire, il y a lieu de suivre l'ordre alphabétique.... L'orthographe des noms de lieu, transcrits, au besoin, en caractères romains, sera conforme à l'usage local ... »^[3] ;

Cette exigence n'est pas respectée dans la partie GEN 4 (comme illustré dans les figures 3.9 et 3.10).

D. Répétition des informations :

Le montant de la redevance d'entraînement est donné dans la partie des réductions des redevances d'atterrissage (Figure 3.20), et donnée dans l'élément 3.2 de la sous-partie GEN 4-1 (Figure 3.21) :

| |
|---|
| <p>2.1 Réduction :</p> <ul style="list-style-type: none">a) Les giravions bénéficient d'une réduction de 50%.b) Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'entraînement et qui, à l'occasion de ces vols ne font aucun transport ou travail rémunéré, bénéficient d'une réduction de 75%.c) Le montant de la réduction accordée en cas de manifestation aérienne est fixé par le Ministre chargé de l'aviation civile. |
|---|

Figure 3.20 : Réductions des redevances d'atterrissage. ^[11]

| |
|--|
| <p>3.2 Redevances d'entraînement :</p> <p>25 % du montant de la redevance d'atterrissage.</p> |
|--|

Figure 3.21 : Montant de la redevance d'entraînement. ^[11]

E. Liste des redevances applicables :

Dans la liste mentionnée dans la sous-partie GEN 4-1 (figure 3.22), sont cités les redevances applicables par l'état Algérien, mais on remarque que certaines redevances ne sont pas citées tels que les redevances sur l'attribution des carburants.

Les redevances sont dues pour :

- Atterrissage des aéronefs ;
- Usage des dispositifs d'éclairage ;
- Usage des installations et des services d'assistance à la navigation aérienne en route et à l'approche ;
- Usage des installations pour la réception des passagers ;
- Usage des installations pour la réception des marchandises ;
- Usage de parking des aéronefs ;
- Stationnement des aéronefs ;
- Abri des aéronefs ;
- Occupation des terrains et immeuble ;
- Assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSLI).

Figure 3.22 : liste des redevances aéronautiques applicable par l'état algérien.^[11]

3.3.3. Organisations des informations et confusion entre les deux sous-parties GEN 4-1 et GEN 4-2 :

Certains paragraphes publiés dans la sous-partie GEN 4-2 doivent être publiés dans la sous partie GEN 4-1 :

- ✓ Redevances d'atterrissage ;
- ✓ Redevances d'usage des dispositifs d'éclairage ;
- ✓ Préavis de vol ;
- ✓ Redevances aéroportuaires ;
- ✓ Montant des redevances aéroportuaires.

On remarque aussi une mauvaise organisation des informations. En effet, une répétition des informations a été observée.

Les redevances sur l'attribution des carburants et les redevances d'entraînement sont définies dans la sous-partie GEN 4-2, mais leur existence n'est pas mentionnée dans la liste des redevances établies par l'état Algérien dans l'alinéa 1 de la sous-partie GEN 4-1.

La tarification pour les vols d'entraînement est mentionnée dans le paragraphe des exemptions des redevances d'atterrissage et elle est définie aussi dans l'alinéa 3.2 de la sous-partie GEN 4-1.

Il est indiqué que les redevances sont dues pour l'abri des aéronefs, mais leur montant n'est pas défini dans la partie GEN 4.

3.3.4. Base législative :

Il n'est pas exigé par l'OACI de citer ou de détailler la réglementation que l'état suit en matière de redevances aéronautiques tel qu'il est publié dans la sous-partie GEN 4-1 :

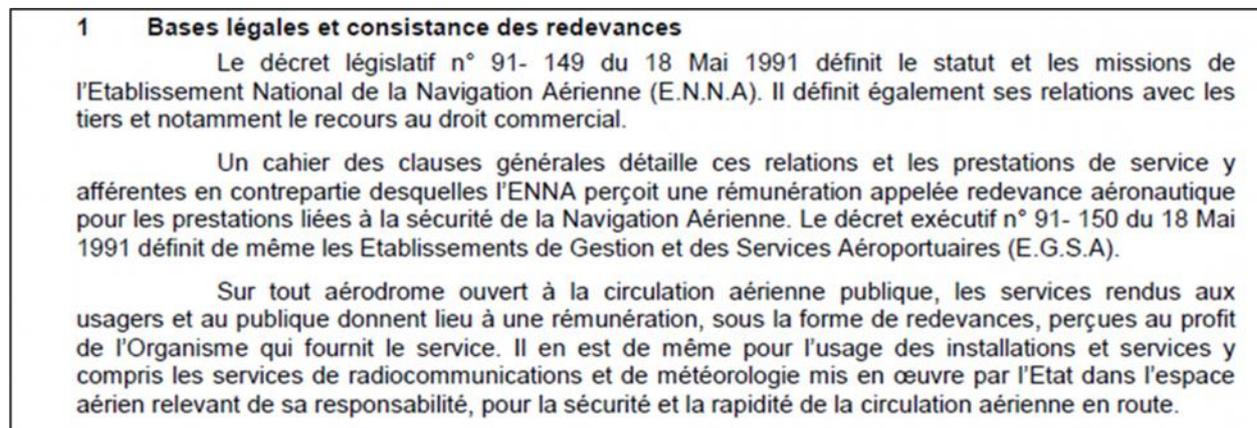


Figure 3.23 : Bases légales et consistance des redevances –AIP Algérie-. [11]

3.3.5. L'absence des redevances applicables :

D'après ce qui est publié sur le site officiel de l'EGSA, il existe des redevances applicables par l'état algérien mais leurs taux ne sont pas publiés dans la partie GEN 4 de l'AIP Algérie, tel que :

- Les redevances fret ;
- Redevances de l'EGSA ;
- Redevances du SGSIA.

3.3.6. La non mise à jour des redevances:

Après comparaison avec ce qui a été publié dans le site de l'EGSA et le DOC 7100, certaines redevances aéronautiques publiées dans la partie GEN 4 de l'AIP Algérie ne sont pas à jour, tel que :

- Redevances d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie.
- Redevances passager ;

3.5 Redevances d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie :

Le taux unitaire horaire de base de la prestation du service de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSLI) est mentionné dans le tableau ci-dessous :

| Nature Intervention | Taux unitaire | | |
|---------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | Aéronef de catégorie 6 | Aéronef de catégorie 7 | Aéronef de catégorie 8 |
| Protection | 3000,00DA | 6000,00DA | 9000,00DA |
| Avitaillement | 6000,00DA | 12000,00DA | 18000,00 DA |

❖ 1 Unité = 1 heure
❖ Toute fraction d'heure est considérée comme 1 unité.

Exemple : si la durée d'intervention = 1 heure 05 Minutes, le nombre d'unité sera égal à 2.

Figure 3.24 : Montants de la redevance d'assistance SSLI publiés dans la partie GEN 4 de l' AIP Algérie.^[11]

FIRE FIGHTING SERVICE CHARGES

Charge basis: 300 DZD per hour for Fire Fighting services or as follows:

| Type of intervention | CAT 6 A/C | CAT 7 A/C | CAT 8 A/C |
|------------------------|----------------|-----------------|-----------------|
| Start up | 300 DZD/hour | 600 DZD/hour | 900 DZD/hour |
| Protection | 3 000 DZD/hour | 6 000 DZD/hour | 9 000 DZD/hour |
| Fuel refill and taxing | 6 000 DZD/hour | 12 000 DZD/hour | 18 000 DZD/hour |

Note: Any started hour is paid in full.
100% surcharge for an intervention outside normal operating hours.

Figure 3.25 : Montants de la redevance d'assistance SSLI publiés dans le Doc 7100.^[14]

10. Montant des redevances aéroportuaires :

10.1 Redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers :

10.1.1 Passagers à destination d'un aéroport algérien :

- Au départ des aéroports d'Alger, Constantine, Oran, Hassi Messaoud, In Amenas, Ghardaia, Tamanrasset, Djanet, Tlemcen et Annaba : 400 DA/Passager.
- Au départ des autres aéroports algériens : 300 DA/Passager.

10.1.2 Passagers à destination d'un aéroport étranger :

- Au départ des aéroports d'Alger, Constantine, Oran, Hassi Messaoud, Bejaia, Ghardaia, Tamanrasset, Djanet, Tlemcen, Annaba et Chlef : 900DA/Passager.
- Au départ des autres aéroports algériens : 600DA/Passager.

Figure 3.26 : Montants de la redevance de service passager publiés dans la partie GEN 4 de l' AIP Algérie.^[11]

| PASSENGER SERVICE CHARGES | |
|--|-----------|
| Per passenger 2 years of age and above: | |
| Domestic flight from Algiers, Constantine, Oran, Hassi Messaoud, In Amenas, Ghardaia, Tamanrasset, Djanet, Tlemcen and Annaba | 500 DZD |
| Domestic flight from other airports in Algeria | 400 DZD |
| International flight from Algiers | 1 300 DZD |
| International flight from Constantine, Oran, Hassi Messaoud, Bejaia, Ghardaia, Tamanrasset, Djanet, Tlemcen, Annaba, Chlef and Setif | 1 200 DZD |
| International flight from other airports in Algeria | 900 DZD |

Figure 3.27 : Montants de la redevance de service passager publiés dans le Doc 7100. ^[14]

| Prestation | Tarif |
|--|---------------------|
| Pax national ; HME INAS GHA TAM DJA | 500 DA/PAX |
| LES AUTRES AEROPORTS | 400 DA/PAX |
| Pax international ; HME BJA GHA TAM DJA CHLEF | 1 200 DA/PAX |
| LES AUTRES AEROPORTS | 900 DA/PAX |

Figure 3.28 : Montants de la redevance de service passager publiés par l'EGSA. ^[12]

3.3.7. Modalité de paiement :

Dans la partie GEN 4 de l'AIP Algérie, seulement les modalités du paiement des redevances perçues par l'ENNA sont publiées, ainsi que les :

- Redevances d'usage des installations et services de navigation aérienne en route ;
- Redevances d'atterrissage ;
- Redevances d'usage des dispositifs d'éclairage.

On ne trouve pas celles de l'EGSA :

- Redevances des installations pour la réception des passagers ;
- Redevances des installations pour la réception des marchandises ;
- Redevances d'usage de stationnement et parking des aéronefs ;
- Redevances d'abri des aéronefs ;
- Redevances d'attribution du carburant ;
- Redevances d'occupation des immeubles.

Aucune information sur les modalités du paiement pour les redevances d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSLI).

3.3.8. Les différences par rapport aux normes OACI :

Dans la sous-partie GEN1.7, il n'est pas mentionné que certaines particularités sont applicables pour ce qui concerne les plans de vol répétitifs.

| |
|---|
| <p>2 Dispositions particulières :</p> <p>2.1 Perturbation du trafic dans les espaces aériens adjacents</p> <p>En cas de déroutement du trafic via la FIR ALGER dû à des restrictions imposées par des mesures ATFM dans les FIR limitrophes, le survol dans la FIR ALGER est autorisé selon les modalités suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">- Respect du réseau de routes ATS publié dans la partie ENR 3.1, 3.2 et 3.3 de l'AIP Algérie.- Dépôt d'un plan de vol mentionnant au champ 18, l'immatriculation, le nom de l'exploitant et / ou du propriétaire de l'aéronef, le numéro FAX ou A.F.T.M- Dépôt d'un préavis de vol dont le modèle figure en GEN 4-2-4. <p>2.2 Utilisation des plans de vol répétitifs (RPL)</p> <p>L'Algérie ne pratique pas cette procédure. Les compagnies utilisant les RPL sont invitées à veiller au respect de la totalité des procédures obligatoires régissant ce type de plan en renseignant de manière appropriée le champ 18. A défaut, les Services de contrôle en route recueilleront les informations complémentaires, lesquelles seront les seules références pour l'établissement des redevances. Les usagers de l'espace aérien ne pourront alors opposer de réclamation.</p> |
|---|

Figure 3.29 : Dispositions particulières. ^[11]

3.3.9. Textes réglementaires manquants :

Dans la partie GEN 1.6 « Résumé des règlements nationaux ainsi que des ententes et conventions internationales », on trouve que certains textes législatifs en matière de redevances aéronautiques ne sont pas indiqués.

3.3.10. La langue :

La partie GEN4 de l'AIP Algérie est écrite uniquement en française, alors que la réglementation OACI exige de publier les informations aéronautiques de l'AIP en langue anglaise avec la possibilité d'utilisation d'une autre langue en plus. (Voir chapitre 2, p 2.6.2. A.)

3.4. Conclusion :

Après consultation de la sous-partie GEN 1.7^[11], nous avons constaté qu'il n'y a pas de différences signalées entre la partie GEN 4 de l'AIP Algérie et la réglementation de l'OACI en matière de présentation de l'AIP et précisément en matière des redevances aéronautique, sauf qu'il est mentionné que l'absence du texte en Anglais et dû à une période transitoire seulement depuis le 04 Octobre 2001.

Donc, d'après ce que nous avons cité dans la partie « 3.3. Présentation des incohérences détectées », nous allons présenter les corrections que nous avons effectuées dans le chapitre 4, et établir un AMDT AIP plus conforme aux normes OACI toute en respectant sa réglementation en matière de redevances aéronautiques et de présentation de l'AIP.

CHAPITRE 4 :

PREPARATION D'UN AMDT AIP POUR LA PARTIE GEN 4

DE L'AIP ALGERIE CONFORMEMENT AUX NORMES

OACI

CHAPITRE 4 : PREPARATION D'UN AMDT AIP POUR LA PARTIE GEN 4 DE L'AIP ALGERIE CONFORMEMENT AUX NORME OACI

4.1. Introduction :

Suite à l'étude de la partie GEN 4 de l'AIP Algérie menée dans le troisième chapitre, il a été conclu que cette partie n'est pas conforme aux normes OACI. Cela a été présenté, démontré et détaillé précédemment (paragraphe 3.3.1 jusqu'à 3.3.10). En effet, rien n'a été signalé par les autorités compétentes algériennes dans la sous-partie GEN 1.7 à part le fait que le texte en anglais n'existait pas.

Nous nous sommes donc appuyé sur l'annexe 15 ^[1], le Doc 8126 ^[3] et le Doc 7100 ^[14] ainsi que les orientations des responsables du DIA (le bureau documentation et réglementation) afin de faire les corrections et révisions que nous avons jugé nécessaires.

Pour mener à bien notre travail, une étude bibliographique complète des lois publiées par l'état algérien en matière de redevances aéronautiques a été faite, de 1971 jusqu'à 2016 (Voir annexe 6).

Dans ce chapitre les corrections que nous avons effectuées dans la partie GEN 4 de l'AIP Algérie seront présentées.

4.2. Présentation de la nouvelle forme :

4.2.1. Vérification des titres :

Les titres de la partie GEN 4 et la sous-partie GEN 4.1 sont écrits de la manière suivante :

| | |
|---|------------------------|
| AIP ALGERIE | GEN 4-1-1 21 JUN 18 |
| GEN 4 REDEVANCES D'AERODROMES ET DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE REGLEMENTATION RELATIVE AUX REDEVANCES AERONAUTIQUES | |
| GEN 4.1 PRINCIPES GENERAUX | |

Figure 4.1 : Titres de la partie GEN 4 et la sous-partie GEN 4-1 de l'AIP Algérie. ^[11]

Nous les avons remplacés par:

« GEN 4. REDEVANCES D'AERODROMES/ D'HELISTATIONS ET DE
SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE »

Et :

« GEN 4.1 REDEVANCES D'AERODROMES/ D'HELISTATIONS »

La nouvelle présentation et le nouveau titre de la partie GEN 4 et la sous-partie GEN 4-1 de l'AIP Algérie est présentée sur les figures 4.2 et 4.3 suivantes :

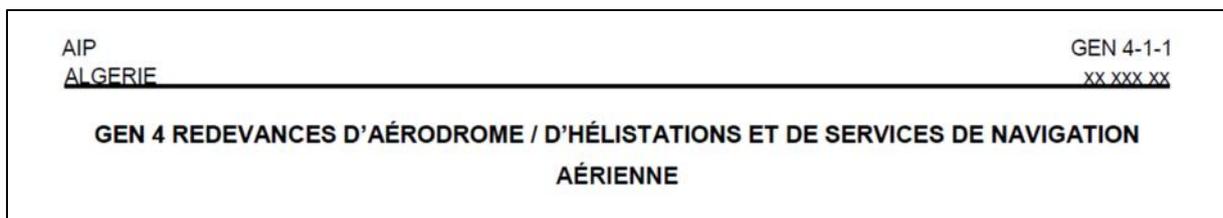


Figure 4.2 : le nouveau titre de la partie GEN 4 de l'AIP Algérie.

Et :

« GEN 4.1 REDEVANCES D'AERODROMES/ D'HELISTATIONS »



Figure 4.3 : le nouveau titre de la sous-partie GEN 4.1 de l'AIP Algérie.

4.2.2. Présentation des informations :

A. Ecriture des chiffres :

Les chiffres doivent être écrits de la manière suivante :

« 0 000,00 » : un espace après les milliers et une virgule pour les centaines au lieu de :

« 0.000,00 » : un point après les milliers et une virgule pour les centaines. Et pour la version anglaise on remplace la virgule par un point « 0 000.00 ».

La figure 4.4 présente un exemple d'écriture des montants de redevances aéronautiques prise de la nouvelle GEN 4 que nous avons établie :

| A/ Trafic commercial international | | A/ International commercial traffic | |
|---|---------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|
| Tranche de poids en tonnes des aéronefs | Montant | Aircraft's weight range in tonnes | Amount |
| Jusqu'à 12 Tonnes | 1 712,74 DA | Until 12 tonnes | 1 712.74 DA |
| De 13 à 25 Tonnes | 1 712,74 DA +148,90 DA/tonne supp | From 13 to 25 tonnes | 1 712.74 DA +148.90 DA/Add tonne |
| De 26 à 50 Tonnes | 3 648,51 DA +311,36 DA/tonne supp | From 26 to 50 tonnes | 3 648.51 DA +311.36 DA /Add tonne |
| De 51 à 75 Tonnes | 11 432,61 DA +332,92 DA/tonne supp | From 51 to 75 tonnes | 11 432.61 DA +332.92 DA/Add tonne |
| Au-dessus de 75 Tonnes | 19 755,69 DA +483,42 DA/tonne supp | Over 75 tonnes | 19 755.69 DA +483.42 DA/Add tonne |

Figure 4.4 : Exemple d'écriture des chiffres -redevances d'atterrissage- .

B. les tableaux :

Pour une meilleure présentation des informations et afin de faciliter la lecture des montants, nous avons inséré des tableaux afin de regrouper les taux des redevances, comme le montre la figure suivante :

| A/ Trafic commercial international | |
|---|---------------------------------------|
| Tranche de poids en tonnes des aéronefs | Montant |
| Jusqu'à 12 Tonnes | 1 712,74 DA |
| De 13 à 25 Tonnes | 1 712,74 DA + 148,90 DA / tonne supp |
| De 26 à 50 Tonnes | 3 648,51 DA + 311,36 DA / tonne supp |
| De 51 à 75 Tonnes | 11 432,61 DA + 332,92 DA / tonne supp |
| Au-dessus de 75 Tonnes | 19 755,69 DA + 483,42 DA / tonne supp |

Figure 4.5 : redevance d'atterrissage pour un trafic commercial international.

C. Appellation des aérodrômes/lieux :

Comme exige l'OACI, nous avons écrit chaque nom de localité en majuscules et suivi, barre oblique précédant le nom de l'aérodrome/hélistation en minuscules comme indique la figure suivante :

| Départ de | Montant par passager |
|--|----------------------|
| ALGER/Houari Boumedienne | 1 300 DA |
| ANNABA / Rabah Bitat | 1 200 DA |
| BEJAÏA / Soummam - Abane Ramdane | |
| CHLEF / Aboubaker Belkaïd | |
| CONSTANTINE / Mohamed Boudiaf | |
| DJANET / Tiska | |
| GHARDAÏA / Noumirat - Moufdi Zakaria | |
| HASSI Messaoud / Krim Belkacem | |
| ORAN / Ahmed Ben Bella | |
| SÉTIF / 8 Mai 1945 | |
| TAMENGHASSET/Aguener - Hadj Bey Akhamo | |
| TLEMCEN / Zenata - Messali El Hadj | 900 DA |
| Autres aéroports algériens | |

Figure 4.6 : Exemple d'écriture des noms d'aérodromes.

D. Répétition des informations:

La redevance d'entraînement est donnée dans les réductions des redevances d'atterrissage (Figure 4.7), et donnée dans l'élément 3.2 de la sous-partie GEN 4-1 (Figure 4.7), pour éviter la répétition d'information nous avons supprimé l'élément 3.2 et garder uniquement l'information sur la redevance d'entraînement mentionnée dans la partie des réductions des redevances d'atterrissage (Figure 4.8):

| |
|--|
| <p>2.1 Réduction :</p> <p>a) Les giravions bénéficient d'une réduction de 50%.</p> <p>b) Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'entraînement et qui, à l'occasion de ces vols ne font aucun transport ou travail rémunéré, bénéficient d'une réduction de 75%.</p> <p>c) Le montant de la réduction accordée en cas de manifestation aérienne est fixé par le Ministre chargé de l'aviation civile.</p> |
|--|

Figure 4.7 : les réductions dans la redevance d'atterrissage. ^[11]

| |
|--|
| <p>3.2 Redevances d'entraînement :</p> <p>25 % du montant de la redevance d'atterrissage.</p> |
|--|

Figure 4.8 : redevance d'entraînement. ^[11]

E. Liste des redevances aéronautiques applicables par l'état algérien :

Puisque il existe autres redevances applicables par l'Algérie et ne sont pas citées dans la liste des redevances mentionnée dans la sous-partie GEN 4-1 (Figure 4.9), Nous avons créé une autre liste dans laquelle nous avons ajouté toutes les redevances manquantes comme montre la figure 4.10:

| |
|---|
| <p>Les redevances sont dues pour :</p> <ul style="list-style-type: none">Atterrissage des aéronefs ;Usage des dispositifs d'éclairage ;Usage des installations et des services d'assistance à la navigation aérienne en route et à l'approche ;Usage des installations pour la réception des passagers ;Usage des installations pour la réception des marchandises ;Usage de parking des aéronefs ;Stationnement des aéronefs ;Abri des aéronefs ;Occupation des terrains et immeuble ;Assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSLI). |
|---|

Figure 4.9 : liste des redevances applicables par l'état Algérien –GEN 4 actuelle-.^[11]

| |
|--|
| <p>Peuvent être perçues, sur tout aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, les redevances suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none">- Redevance d'atterrissage ;- Redevance d'usage des dispositifs d'éclairage;- Redevance de stationnement et de parking des aéronefs ;- Redevance d'utilisation des hangars ;- Redevance d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers ;- Redevance fret ;- Redevance de distribution du carburant ;- Redevance d'occupation des terrains et immeubles ;- Redevance d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSLI) ;- Redevance de navigation aérienne en route ;- Redevance du survol. |
|--|

Figure 4.10 : liste des redevances applicables par l'état Algérien –nouvelle GEN 4-.

4.2.3. Organisation et confusion entre les deux sous-parties GEN 4-1 et GEN 4-2:

Les informations qui concernent les redevances d'aérodromes présentées dans la sous-partie GEN 4-2 doivent être mises dans la sous-partie GEN 4-1 comme il est exigé par la réglementation OACI d'indiquer les informations sur les redevances d'aérodrome dans la sous-partie GEN 4-1 « Redevances d'aérodromes/d'hélistations »:

- «2. Redevances d'atterrissage » ;
- «3. Redevances d'usage des dispositions d'éclairage » ;
- «4. Redevances d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie » ;
- «9. Redevances aéroportuaires » ;
- «10. Montant des redevances aéroportuaires ».

A. Définitions et règles national :

Les données et les règles qu'exige l'état Algérien doivent être décrites de façon brève et claire. Pour cela, nous les avons rédigés comme il est indiqué dans les figures de 4.11 à 4.16 :

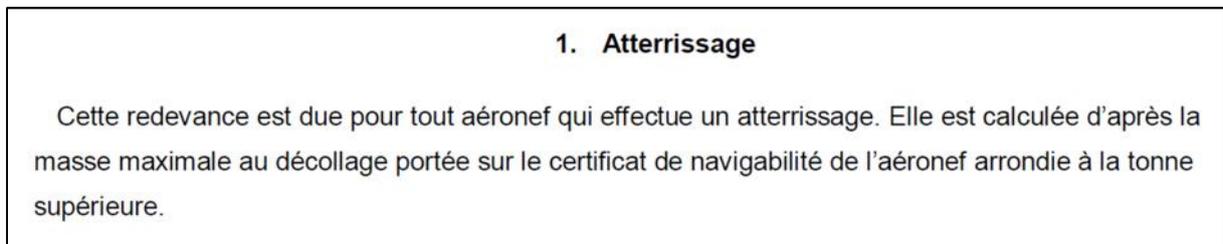


Figure 4.11 : Règles applicables pour la redevance d'atterrissage.

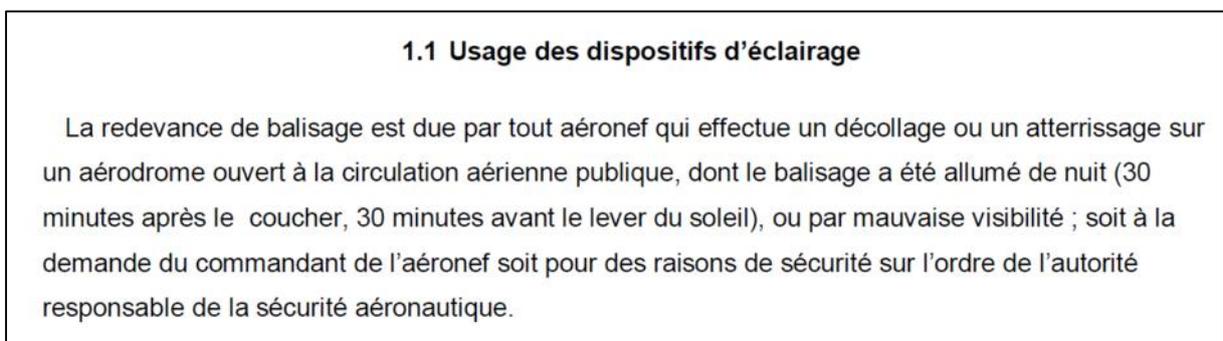


Figure 4.12 : Règles applicables pour la redevance d'usage des dispositifs d'éclairage.

2.1 Stationnement

La redevance de stationnement est due par tout aéronef qui stationne sur aires de trafic, aires de garage ou aires d'entretien situées dans l'emprise d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ;

Elle est exprimée en dinars par heure et par tonne, où le tonnage considéré étant le poids maximum de l'aéronef au décollage porté à son certificat de navigabilité arrondi à la tonne supérieure ;

Toute heure commencée étant due. L'exploitant fixe un délai de franchise durant lequel un aéronef peut, entre le moment de son atterrissage et celui de son décollage, stationner sur les aires de stationnement sans acquitter la redevance, ce délai est compris entre 45 minutes et 2 heures, Il peut varier, le cas échéant, suivant les heures de la journée pour tenir compte des variations de la densité du trafic sur l'aérodrome considéré ;

La perception de la redevance de stationnement n'exclut pas la possibilité qu'a l'exploitant d'établir une redevance particulière pour équipements spéciaux ;

Lorsqu'il n'en résulte pas de gêne pour le trafic, certaines parties des aires de stationnement peuvent être mises, à titre privatif, à la disposition des usagers qui en font la demande. Ils supportent, dans ce cas, une redevance domaniale ;

Pour les aéronefs d'Etat n'effectuant pas de transport ou de travail aérien rémunéré, les redevances de stationnement sont dues dans les conditions et à des tarifs fixés par des conventions entre l'administration qui exploite les dit aéronefs et l'exploitant de l'aérodrome avec l'accord du Ministre chargé de l'aviation civile et de la météorologie.

Figure 4.13 : Règles applicables pour la redevance de stationnement.

3. Service aux passagers

La redevance passager est due par tout passager s'embarquant/débarquant sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ;

Elle est due par :

- les passagers qui, au cours d'un voyage effectuent sur l'aéroport un arrêt volontaire ;
- les personnels des transporteurs qui ne font pas partie de l'équipage.

Le montant est perçu sur les aérodromes désignés par décision du ministre chargé de l'aviation civil ;

Cette redevance est fixée en fonction de la nature et de la destination du trafic.

La redevance est payée par le transporteur qui est autorisé à la mettre à la charge du passager.

Figure 4.14 : Règles applicables pour la redevance passager.

| |
|---|
| La redevance fret est perçue à l'occasion du chargement ou déchargement de la marchandise. |
| La redevance d'usage des installations aménagées pour la réception des marchandises correspond à la redevance d'utilisation des hangars des fret et elle est donnée dans en GEN 4-1-4 Alinéa 2.3. |

Figure 4.15 : Règles applicables pour la redevance fret.

| |
|---|
| 6.2. Redevance sur l'attribution des carburants |
| Sur tous les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, il existe des redevances sur l'occupation des terrains et d'immeubles par une entreprise de distribution de carburant pour aéronefs ; |
| Cette redevance comprend un élément fixe déterminé par les soins des domaines d'après la valeur locative des terrains ou locaux occupés, donné dans le tableau 6.4 GEN 4-1-7 ; |
| Elle peut comporter un élément variable calculé d'après la quantité de lubrifiant vendue et livrée par le distributeur à partir de ces installations fixes situées sur l'aéroport : |

Figure 4.16 : Règles applicables pour la redevance sur l'attribution des carburants.

D'un point de vue organisationnel, il est préférable de mettre les taux liés à chaque redevance juste après sa définition, comme il est recommandé par l'OACI.

La figure 4.17 suivantes représentent un exemple sur la nouvelle organisation des informations :

| | |
|---|--|
| 1.1 Usage des dispositifs d'éclairage | |
| La redevance de balisage est due par tout aéronef qui effectue un envol ou un atterrissage sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, dont le balisage a été allumé de nuit (30 minutes après le coucher, 30 minutes avant le lever du soleil), ou par mauvaise visibilité ; soit à la demande du commandant de l'aéronef soit pour des raisons de sécurité sur l'ordre de l'autorité responsable de la sécurité aéronautique. | |
| Aérodromes de classe internationale | Aérodrome de classe autre qu'internationale |
| 1 168,86 DA | 877,10 DA |

Figure 4.17 : Redevance d'usage des dispositifs d'éclairage.

B. Exemptions et réductions :

Pour les réductions et les exemptions, nous les avons inclus dans l'alinéa 7 de la sous-partie GEN 4.1 comme il est exigé par l'OACI :

| 7. Exemptions et réductions | |
|--|---|
| Exemptions | |
| ➤ Atterrissage et usage des dispositifs d'éclairage | |
| a) | Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités exerçant des fonctions dont la liste est établie par décision du Ministre chargé de l'aviation civile ; |
| b) | Les aéronefs d'état qui effectuent des missions techniques sur ordre du Ministre chargé de l'aviation civile ; |
| c) | Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent |

Figure 4.18 : Alinéa 7 de la nouvelle sous-partie GEN4.1 de l'AIP Algérie.

4.2.4. Base législative :

Il est convenu que toutes les informations en matière de redevances aéronautiques sont publiées dans l'AIP Algérie conformément aux textes législatifs, ces textes doivent être mentionnés dans la sous-partie GEN 1.6^[11].

Donc, Nous avons supprimé la partie « bases légales et consistance des redevances » citée dans la sous-partie GEN 4.1^[11].

4.2.5. L'absence des redevances applicables :

A. Redevances fret :

Suivant les informations publiées sur le site officiel de l'EGSA^[12] et sur le Doc 7100^[14], des redevances fret sont applicables est fixées à :

| Les montants de la redevance fret sont comme suit : | |
|---|---------------|
| Fret national | 0.40 DA le Kg |
| Fret international | 0.40 DA le Kg |

Figure 4.19 : redevances fret (EGSA Oran)^[12]

| |
|--|
| <p>CARGO CHARGE</p> <p>0.40 DZD per kilogram.</p> |
|--|

Figure 4.20 : redevances fret dans le Doc 7100^[14]

| | |
|-------------------------|-------------------|
| Redevance Fret ; | 0.40 DA/KG |
|-------------------------|-------------------|

Figure 4.21 : redevances fret (EGSA Alger).^[12]

Note :

Nous n'avons pas trouvé un texte législatif concernant les redevances SSLI et fret, donc, nous avons utilisé les informations du Doc 7100 en vue que les informations qu'il contient sont envoyées par l'état à l'OACI selon ce qui est exigé par l'OACI dans le Doc 9161^[7] (Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne) :

Voici le texte :

« ...Le premier est que les États sont tenus de publier leurs redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne et de les communiquer à l'OACI. Cette information est recueillie et publiée par l'OACI dans les Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne (Doc 7100)...»^[7]

B. Redevances extra-aéronautiques :

➤ **Redevances établies par le SGSIA**

Les redevances suivantes sont appliquées sur l'aéroport d'Alger –Houari Boumediene-seulement et elles sont sous la responsabilité du SGSIA (voir annexe 5).

Tableau 4.1 : Redevances établies le SGSIA.^[13]

| | Montant |
|--|------------------|
| CUTE | 80 DA / Pax |
| Banque d'enregistrement international | 5 000 DA / Unité |
| Banque de control Document international | 10 000 DA |
| Redevance d'utilisation de la passerelle (de 5h à 20h) | 19 750 DA |

➤ **Redevances établies par l'EGSA**

Il existe autres redevances à la perception de l'EGSA « redevance extra-aéronautiques » ces redevances sont données dans leur site officiel dans la référence ^[12].

4.2.6. Mise à jour des redevances :

D'après la lecture des 18 décrets et arrêtés (Voir annexe 6) concernant la réglementation Algérienne en matière de redevances aéronautiques, nous avons remarqué que les redevances applicables sont déjà publiées dans la partie GEN 4 actuelle de l'AIP Algérie sont fixées comme suit :

A. Redevance d'atterrissage :

Les redevances d'atterrissage sont données par les deux décrets exécutifs :

- ✓ N° 04-208 du 10 Joumada Ethania 1425 correspondant au 28 juillet 2004,

➤ Pour un trafic national :

Tableau 4.2 : Redevances d'atterrissage pour un trafic national. ^[10]

| Tranche de poids en tonnes des aéronefs | Montant |
|--|------------------------------------|
| Jusqu'à 12 Tonnes | 64,14 DA |
| De 13 à 25 Tonnes | 64,14 DA +10,68 DA / tonne supp |
| De 26 à 50 Tonnes | 202,98 DA +22,80 DA / tonne supp |
| De 51 à 75 Tonnes | 772,98 DA +23,25 DA / tonne supp |
| Au-dessus de 75 Tonnes | 1 354,23 DA +38,15 DA / tonne supp |

➤ Pour un trafic de tourisme :

Tableau 4.3 : Redevances d'atterrissage pour un trafic de tourisme. ^[10]

| Tranche de poids en tonnes des aéronefs | Montant |
|--|-------------------------------|
| Jusqu'à 12 Tonnes | 49,78 DA |
| Au-dessus de 12 Tonnes | 49,78 DA+8,61 DA / tonne supp |

✓ N° 13-177 du 24 Joumada Ethania 1434 correspondant au 5 mai 2013,

➤ Pour un trafic international :

Tableau 4.4 : Redevances d'atterrissage pour un trafic international. ^[10]

| Tranche de poids en tonnes des aéronefs | Montant |
|--|--------------------------------------|
| Jusqu'à 12 Tonnes | 1 712,74 DA |
| De 13 à 25 Tonnes | 1 712,74 DA +148,9 DA / tonne supp |
| De 26 à 50 Tonnes | 3 648,51 DA +311,36 DA / tonne supp |
| De 51 à 75 Tonnes | 11 432,61 DA +332,92DA / tonne supp |
| Au-dessus de 75 Tonnes | 19 755,69 DA +483,42 DA / tonne supp |

B. Redevances d'usage des dispositions d'éclairage :

Selon le décret exécutif n°04-208 du 10 Joumada Ethania 1425 correspondant au 28 juillet 2004, Les taux des redevances d'usage des dispositions d'éclairage sont fixées à:

Tableau 4.5 : Redevances d'usage des dispositions d'éclairage. ^[10]

| Classe d'aérodrome | Montant |
|---------------------------|----------------|
| Internationale | 1 168,86 DA |
| Autre qu'internationale | 877,10 DA |

C. Redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers :

Suivant ce qui est mentionné dans le décret exécutif n° 16-49 du 22 Rabie Ethani 1437 correspondant au 1^{er} Février 2016 les redevances passager doivent être comme suit :

➤ Pour un passager à destination d'un aéroport algérien :

Tableau 4.6 : Redevances passager à destination d'un aéroport algérien.^[10]

| Départ de | Montant par passager |
|--|----------------------|
| ALGER/ <i>Houari Boumediene</i> | 500 DA |
| ANNABA / <i>Rabah Bitat</i> | |
| BEJAÏA / <i>Soummam - Abane Ramdane</i> | |
| CHLEF / <i>Aboubaker Belkaïd</i> | |
| CONSTANTINE / <i>Mohamed Boudiaf</i> | |
| DJANET / <i>Tiska</i> | |
| GHARDAÏA / <i>Noumirat - Moufdi Zakaria</i> | |
| HASSI Messaoud / <i>Krim Belkacem</i> | |
| ORAN / <i>Ahmed Ben Bella</i> | |
| SÉTIF / <i>8 Mai 1945</i> | |
| TAMENGHASSET/ <i>Aguener - Hadj Bey Akhamo</i> | |
| TLEMCEN / <i>Zenata - Messali El Hadj</i> | |
| Autres aéroports algériens | 400 DA |

➤ Pour un passager à destination d'un aéroport étranger :

Tableau 4.7 : redevance passager à destination d'un aéroport étranger. ^[10]

| Départ de | Montant par passager |
|--|----------------------|
| ALGER/ <i>Houari Boumedienne</i> | 1 300 DA |
| ANNABA / <i>Rabah Bitat</i> | 1 200 DA |
| BEJAÏA / <i>Soummam - Abane Ramdane</i> | |
| CHLEF / <i>Aboubaker Belkaïd</i> | |
| CONSTANTINE / <i>Mohamed Boudiaf</i> | |
| DJANET / <i>Tiska</i> | |
| GHARDAÏA / <i>Noumirat - Moufdi Zakaria</i> | |
| HASSI Messaoud / <i>Krim Belkacem</i> | |
| ORAN / <i>Ahmed Ben Bella</i> | |
| SÉTIF / <i>8 Mai 1945</i> | |
| TAMENGHASSET/ <i>Aguener - Hadj Bey Akhamo</i> | |
| TLEMCEN / <i>Zenata - Messali El Hadj</i> | |
| Autres aéroports algériens | |

D. Redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des marchandises :

Cette redevance correspond aux redevances d'utilisations des hangars pour fret et elle est fixée par le décret exécutif n° 08-73 du 26 février 2008 :

Tableau 4.8 : Redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des marchandises. ^[10]

| Hangar | Assiette | Aéroport national | Aéroport international |
|--------|----------|-------------------|------------------------|
| Fret | DA/m2/an | 2 575 | 3 450 |

E. Redevances de stationnement et de parking des aéronefs :

En 2008, la redevance de stationnement et la redevance de parking sont devenues "Redevances de stationnement et de parking " et ils sont fixées, suivant le décret n° 08-73 du 19 Safar 1429 correspondant au 26 février 2008 à :

Tableau 4.9 : Redevances de stationnement et de parking des aéronefs. ^[10]

| | Montant |
|---|------------------------|
| -Sur les aires de trafic | 10,20 DA tonne/ heure. |
| -Sur les autres aires | 4,23 DA tonne/ heure. |
| Pour l'aviation générale dont le poids au décollage est inférieur à 20 tonnes : | |
| -Commerciale | 30,00 DA tonne /heure |
| -Non commerciale | 7,50DA tonne/heure |

F. Redevance d'abri :

La redevance d'abri n'est pas applicable par l'état Algérien.

G. Redevances sur l'attribution du carburant :

Selon le décret exécutif n°01-112 du 5 mai 2001 (Voir annexe 6), la redevance de distribution du carburant est fixée à :

Tableau 4.10 : Redevances sur l'attribution du carburant. ^[10]

| Nature de lubrifiant | Assiette | Montant |
|----------------------|--------------------|---------|
| -Essence avion | DA / hectolitre | 2,82 |
| -Kérosène | | 2,64 |

H. Redevance d'occupation des terrains ou d'immeubles :

La redevance d'occupation des terrains ou d'immeubles est définie comme redevance domaniale, fixée par le décret exécutif n°08-73 du 26 Février 2008 comme suit :

Tableau 4.11 : Redevances d'occupation des terrains ou d'immeubles. ^[10]

| NATURE DE L'IMMEUBLE | ASSIETTE | AEROPORTS INTERNATIONAUX | AEROPORTS NATIONAUX |
|--|----------|--------------------------|---------------------|
| Bâtiments | | | |
| Locaux à usage administratif | DA/m2/an | 8 410 | 4 425 |
| Locaux à usage industriel et technique | DA/m2/an | 6 640 | 3 625 |
| Hangars : | | | |
| Frêt | DA/m2/an | 3 450 | 2 575 |
| Avion | DA/m2/an | 2 300 | 1 770 |
| Aires non bâties | | | |
| Parking auto | DA/m2/an | 840 | 600 |
| Plate-forme à revêtement bitumineux | DA/m2/an | 620 | 440 |
| Aires d'entretien d'avions. | DA/m2/an | 800 | 575 |
| Autres | DA/m2/an | 400 | 280 |
| Terrains traversés par pipe : | | | |
| Zone d'activité | DA/m2/an | 400 | 240 |
| Zone hors trafic | DA/m2/an | 360 | 185 |

I. Redevance de survol :

Suivant les deux décrets exécutifs :

✓ N°04-208 du 28 juillet 2004 :

➤ La redevance de survol pour un trafic national est :

Tableau 4.12 : Redevance de survol pour un trafic national. ^[10]

| Trafic | Montant |
|-----------|-------------------------------|
| -National | 115,33 DA /l'unité du service |

✓ N° 13-177 du 5 mai 2013 :

➤ La redevance de survol pour un trafic international :

Tableau 4.13 : Redevance de survol pour un trafic international. ^[10]

| Trafic | Montant |
|----------------|------------------------------|
| -International | 3 434 DA /l'unité du service |

Une circulaire d'information N°1/13 a été publiée le 11 Mars 2013, annonce l'application de nouveaux montants pour la redevance du survol, pour un trafic international, à partir de 01 janvier 2014,

| | |
|-----------------------------|----------------------------|
| Trafic international | 3434 DA l'unité de service |
| Le reste sans changement | |
| A partir du 01 janvier 2014 | |
| Trafic international | 3838 DA l'unité de service |
| Le reste sans changement | |

Figure 4.22 : AIC N°1/13 (Voir annexe 7) ^[2].

- La nouvelle redevance du survol pour le trafic international n'a été ni appliquée ni publiée dans l'AIP Algérie puisqu'aucun texte législatif n'a été établi jusqu'à présent par l'état sur ce sujet, et du côté réglementaire, on ne peut publier aucune information aéronautique incluse dans un circulaire d'information sans un décret ou bien un arrêté qui la confirme.

J. Redevance d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSLI) :

Vu les informations publiées dans le Doc 7100, concernant les redevances établies par l'état algérien, version 2016, les redevances SSLI sont classées selon les trois phases : assistance, protection et avitaillement ; en prenant en considération la catégorie d'aéronef :

Tableau 4.14 : Redevances d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSLI). ^[14]

| Type d'intervention | CAT 6 A/C | CAT 7 A/C | CAT 8 A/C |
|----------------------|-----------------|------------------|------------------|
| Assistance | 300 DA /heure | 600 DA /heure | 900 DA /heure |
| Protection | 3 000 DA /heure | 6 000 DA /heure | 9 000 DA /heure |
| Avitaillement | 6 000 DA /heure | 12 000 DA /heure | 18 000 DA /heure |

4.2.7. Modalité de paiement :

Les modalités de paiement des redevances d'aérodromes pour les aéroports de :

- ALGER/Houari Boumediene ;
- BEJAIA/Soummam – Abane Ramdane (Obligatoirement) ;
- CONSTANTINE/ Mohamed Boudiaf ;
- HASSI MESSAOUD - Krim Belkacem ;
- ORAN/ Ahmed Benbella .

Sont données dans les paragraphes de la partie AD de l'AIP Algérie ^[11] :

- DA## AD 2.23 renseignements supplémentaires ;

Le paiement des redevances d'aérodromes se fera par cartes bancaires internationales VISA et MASTERCARD au niveau du terminal de paiement électronique du service de taxation de l'aérodrome.

- Le paiement des redevances d'usage des installations et services de navigation aérienne en route, redevances d'atterrissage et redevances d'usage des dispositifs d'éclairage est à effectuer au compte bancaire de l'ENNA : N° 101 401 72 130 301 suivant les conditions définies dans GEN 4-2-5 de l'AIP Algérie actuel.

4.2.8. Différences par rapport aux normes OACI :

En ce qui concerne les dispositions particulières mentionnées à l'alinéa 2 de la sous partie 1, elles doivent être mentionné dans la sous-partie GEN 1.7 ^[11], si non, elles vont être considérées comme non conformes à la réglementation et elles doivent être supprimées de la partie GEN 4.1 ^[11].

Donc, nous avons supprimé cette partie de la GEN 4, proposé au SIA de l'ajouter dans la sous-section GEN 1.7 ^[11] de l'AIP Algérie.

4.2.9. Textes règlementaires en matière de redevances aéronautiques manquants :

En se basant sur notre recherche, la sous-partie GEN 1.6 ^[11] doit inclure les textes suivants :

- Arrêté interministériel du 11 décembre 1971 portant institution et consistance de la redevance d'usage des dispositifs d'aides à la navigation aérienne ;
- Arrêté interministériel du 5 mai 1979 ;
- Décret exécutif n° 04-208 du 10 Joumada Ethania 1425 correspondant au 28 juillet 2004 modifiant le décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001 fixant les taux et montants des redevances aéronautiques ainsi que les modalités de leur répartition ;
- Décret exécutifs n° 06-92 du 24 Moharram 1427 correspondant au 23 Février 2006 modifiant le décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001 fixant les taux et montants des redevances aéronautiques ainsi que les modalités de leur répartition ;
- Décret exécutif n° 11-424 du 13 Moharram 1433 correspondant au 8 décembre 2011 modifiant le décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001 fixant les taux et montants des redevances aéronautiques ainsi que les modalités de leur répartition ;
- Décret exécutif n° 16-49 du 22 Rabie Ethani 1437 correspondant au 1 février 2016 modifiant le décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001 fixant les taux et montants des redevances aéronautiques ainsi que les modalités de leur répartition ;

4.2.10. La langue :

Nous avons établi une nouvelle GEN 4 qui possède le texte en Anglais de la partie GEN 4 de l'AIP Algérie.

| | | | |
|--|--|---|--|
| AIP OF ALGERIA Xx xx xxx | | GEN 4-1-1 AMDT XX/19 | |
| GEN 4 REDEVANCES D'AÉRODROME / D'HÉLISTATIONS ET DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE | | | |
| <i>GEN 4 CHARGES FOR AERODROMES / HELIPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES.</i> | | | |
| + Peuvent être perçues, surtout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les redevances suivantes: | | May be collected, on any airport open to public air traffic, the following charges: | |
| - Redevance d'atterrissage ; | | - Landing charge ; | |

Figure 4.23 : Capture de la nouvelle partie GEN 4 -version Francais/Anglais-.

4.3. Mise à jour de la GEN 4 de l'AIP Algérie (Amendement AIP) :

D'après notre étude, et suivant la réglementation OACI et la réglementation Algérienne en matière de redevances aéronautiques, on a établi une nouvelle mise à jour de la partie GEN 4 « Redevances d'aérodromes/d'hélistations et de services de navigation aérienne » de l'AIP Algérie ;

La nouvelle version respecte les critères mentionnés dans les paragraphes (de 4.2.1 jusqu'à 4.2.10) du présent chapitre,

- Les sous-parties GEN 4-1 et GEN 4-2 ont été réorganisées selon la réglementation exigée par l'OACI ;
- La mise à jour des redevances déjà publiées a été vérifiée ;
- Les redevances manquantes ont été ajoutées;

La nouvelle partie GEN 4 de l'AIP Algérie que nous avons établie est donnée dans l'annexe 8 de ce document, et elle sera considérée comme un amendement AIP après sa vérification et validation par les services concernés.

4.4. Contraintes et suggestions :

A. Contraintes :

L'absence d'un lien et de communication entre les différentes structures et établissements de L'ENNA ou autres organismes liés au service d'information aéronautique, plus précisément en matière de redevances aéronautiques a été un grand obstacle lors de la

collecte des données, ainsi l'absence d'un archivage des décrets et des arrêtés qui concernent l'information aéronautique au sujet des redevances aéronautiques ne nous a pas facilité la recherche des informations et renseignements nécessaires à notre travail.

B. Suggestions :

➤ **Reconfiguration des sous-parties GEN 1.6 et GEN 1.7:**

D'après notre recherche, et en suivant le manque que nous avons trouvé dans les sous-parties GEN 1.6 et GEN 1.7, nous avons suggéré au SIA d'ajouter les textes manquants.

➤ **Lettres d'accord entre l'ENNA, l'EGSA et l'SGSIA :**

Les informations aéronautiques en matière de redevance aéronautique doivent être publiées via le SIA Algérie, les sources de ces informations doivent être signées des lettres d'accord avec l'ENNA et ils doivent respecter les exigences de l'OACI en la matière afin de faciliter l'accès aux informations et d'éviter ses pertes.

➤ **Archivage :**

Nous avons fait un résumé des articles applicables par l'Algérie en matière de redevances aéronautiques depuis 1971 jusqu'à 2016, et on a créé un guide (Voir annexe 6 et le tableau 4.15) qui les identifie pour archiver et faciliter l'accès à l'information aéronautique en matière de redevances aéronautiques.

Le principe de l'idée de ce résumé est de faire ajouter tout nouvel article qui contient une nouvelle information en matière de redevances aéronautiques ou de faire écraser un article par un article qui le modifie.

En final, on trouve seulement les articles qui sont encore valides et applicables.

Le tableau ci-après présente les articles que l'état Algérien avait établi en matière de redevances aéronautiques depuis 1971 jusqu'à 2016 ;

Les articles barrés ne sont plus applicables.

Tableau 4.15: Résumé de tous les articles établis par l'état Algérien en matière de redevances aéronautiques.

| 1971 | 1974 Mars 01 | 1974 Mars 02 | 1974 Juil. | 1979 01 | 1979 02 | 1979 03 | 1988 01 | 1988 02 | 1988 03 | 1998 | 2001 | 2004 | 2006 | 2008 | 2011 | 2013 | 2016 |
|--------|--------------------|--------------------|---------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Art 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Art 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Art 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Art 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Art 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Art 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Art 8 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Art 9 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Art 10 | | | | | | Art 1 | | | | | | | | | | | |
| Art 11 | | Art 1 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Art 1 | | | | | | | | | | Art 2 | Art 2 | | | | Art 2 | |
| | Art 2 | | | | | | | | | | Art 4 | Art 4 | | | | | |
| | Art 3 | | | Art 1 | | | | | | | Art 8 | | Art 2 | Art 3 | | | Art 2 |
| | Art 4 | | | | | | | | | | Art 5 | | | Art 2 | | | |
| | Art 5 | | | | | | | | | | Art 9 | | | | | | |
| | Art 6 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Art 1 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Art 2 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Art 3 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Art 4 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Art 5 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | Art 4 | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | Art 2 | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | Art 1 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | Art 1 | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | Art 2 | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | Art 2 | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | Art 3 | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | Art 3 | Art 3 | | | Art 3 | |
| | | | | | | | | | | | | Art 6 | | Art 2 | | | |
| | | | | | | | | | | | | Art 7 | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | Art 10 | | Art 4 | | | |
| | | | | | | | | | | | | Art 11 | | | Art 1 | | Art 2 |

4.5. Nouveau projet de l'AIP Algérie :

Un nouveau projet est en cour de réalisation par le SIA qui consiste à établir une nouvelle mise à jour de l'AIP Algérie en :

- Vérifiant toutes ses parties pour être conforme à la réglementation OACI ;
- Etablissant le texte en Anglais ;

La nouvelle AIP Algérie va posséder une nouvelle présentation avec nouvelle en-tête et nouveau pied de page.

La partie GEN 4 avec le texte en anglais que nous avons établie, va être prise en considération pour l'ajoutée dans le nouveau projet d'AIP.

Pour faire la traduction Français/Anglais, on s'est basé sur le Doc 8126^[3] avec ses deux versions, Française et Anglaise.

«...le langage aéronautique comprend un vocabulaire, des expressions et des fonctions très spécifiques ...Le critère ultime d'évaluation de la compétence linguistique est l'efficacité opérationnelle, et non la correction linguistique...» Circulaire OACI 323-AN/ 185(lignes directrices sur les programmes de formation en anglais aéronautique).

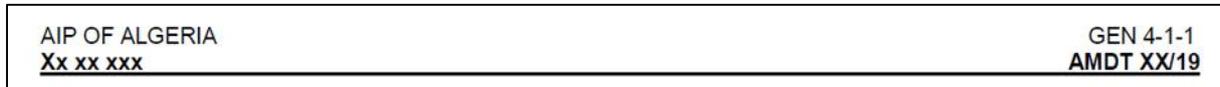


Figure 4.24: Nouvelle en-tête. [2]

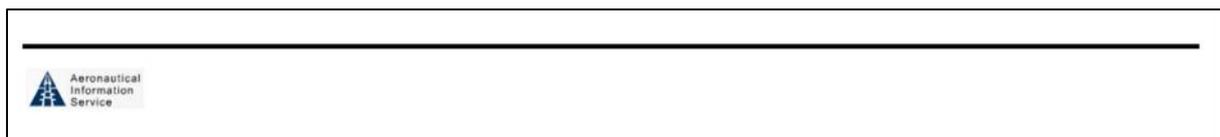


Figure 4.25 : Nouveau pied de page. [2].

La partie GEN 4 de l'AIP Algérie avec ses deux versions est donnée dans l'annexe 9 :

| AIP OF ALGERIA Xx xx xxx | | GEN 4-1-1 AMDT XX/19 | |
|---|---|-------------------------|--|
| GEN 4 REDEVANCES D'AÉRODROME / D'HÉLISTATIONS ET DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE | | | |
| <i>GEN 4 CHARGES FOR AERODROMES / HELIPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES.</i> | | | |
| + Peuvent être perçues, sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les redevances suivantes: | May be collected, on any airport open to public air traffic, the following charges: | | |
| - Redevance d'atterrissage; | - Landing charge ; | | |

Figure 4.26 : Nouvelle GEN 4 de l'AIP Algérie avec les deux versions - Français/Anglais –

4.6. Conclusion :

Après une longue recherche et une étude intensive, nous avons arrivé à établir deux AMDTs AIP (Voir annexe 8 et annexe 9) qui consistent à modifier la partie GEN 4 de l' AIP Algérie actuelle tout en respectant la réglementation OACI avec tous ses aspects.

Le premier amendement est celui qui présente la partie GEN 4 en langue française, il va d'être vérifié par le SIA pour validation

Le deuxième est celui qui traite la partie GEN 4 en deux langues -Anglaise et Française-, et qui va être examiné par le SIA pour l'introduire dans le nouveau projet AIP.

Lors de notre recherche nous avons trouvé des textes législatifs manquant de la sous-partie GEN 1.6, et nous avons suggéré au SIA de les ajouter

Nous avons établi un guide qui résume tous les articles qui concernent les redevances aéronautiques établies par l'état Algérien, ce guide peut être considéré comme un document d'archivage de la réglementation algérienne en matière de redevances aéronautiques.

CONCLUSION GENERALE

Au cours de ce travail, nous avons réussi à présenter un modèle type de la partie GEN 4 de l'AIP Algérie, suite à des recherches, un stage pratique au niveau de la DIA, et une étude complète des documents OACI utiles pour ce travail.

L'idée de ce travail est de collecter toutes les informations dont nous avons besoin pour élaborer un plan respectant au maximum les réglementations en vigueur sur les cours dispensés à l'institut d'aéronautiques et des études spatiales et aux normes OACI.

Après avoir élaboré ce travail, nous avons choisi l'approche que nous avons présentée dans l'annexe 8 et l'annexe 9.

Le document que nous avons établi apportera plus de facilité et de conformité car:

- Il est facile à consulter et à utiliser en tous lieux et par tout le monde dans le domaine ;
- Il Contient des tableaux qui facilitent la recherche;
- Les informations sont regroupées dans des catégories qui respectent le canevas de l'OACI ;
- Il Contient des expressions aéronautiques en anglais, utilisées dans le monde entier ;
- Il Offre un énorme gain de temps dans la recherche ;
- La quantité d'informations concernant les redevances est beaucoup plus importante.

Au cours de la phase de vérification des informations dont nous disposons, nous avons rencontré des difficultés, cela peut constituer un obstacle lors de l'exploitation de ce document. Nous avons soumis les propositions suivantes, il serait plus intéressant, par exemple :

- De créer un réseau d'échange d'informations, en particulier en matière de redevances aéronautiques entre l'ENNA, l'EGSA (SGSIA) et les compagnies aériennes.
- De revoir les notions suivantes mentionnées dans la partie GEN 4 actuelle :
 - parking et stationnement. (le parking n'existe pas)
 - La définition de l'aviation générale et l'aviation commerciale.
 - La modalité de paiement de l'EGSA.

- D'imposer une redevance pour : la sureté et le bruit.
- De créer un système d'archivage de la réglementation Algérienne en matière de redevances aéronautiques.

Vu qu'aucun travail similaire n'avait été entrepris au niveau de l'ENNA, nous proposons comme perspectives la vérification et la mise à jour des autres parties de l'AIP Algérie.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Ouvrage :

- [1] Annexe 15 : Service d'Information Aéronautique ;
Éditeur : OACI
Edition : quatorzième édition-Juillet 2013
- [2] Service d'Information Aéronautique ;
Éditeur : DIA-Algérie (Juin 2019)
- [3] Doc 8126 (Manuel des services d'Information Aéronautique) (avec les deux versions Français et Anglais) ;
Éditeur : OACI
Edition : sixième édition -2003
- [4] Mémoire de fin d'études, Mr.LASAMI Mokhtar et Mr.SABRI Razik
« FONCTIONNEMENT DU SERVICE D'INFORMATION AERONAUTIQUE EN ALGERIE », Université Saad Dahlab de Blida, Année 2008-2009.
- [5] Les fonctions de service de réglementation et documentation ;
Éditeur : DIA-Algérie (Juin 2019)
- [6] Instruction technique relative au service d'information aéronautique ;
Éditeur : Direction de l'Aéronautique-Maroc
Edition : 29 Mai 2006
- [7] Doc 9161 (Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne) ;
Éditeur : OACI
Edition : quatrième édition-2007
- [8] Doc 9562 (Politique sur l'économie des aéroports) ;
Éditeur : OACI
Edition : troisième édition-2013

- [9] Doc 9082 (Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de service de navigation aérienne) ;
Éditeur : OACI
Edition : neuvième édition-2012
- [13] Département d'Étude Planification Stratégie de Tassili Air Lines (ROUTE SISSI MOUSSA BP 319 DAR EL BEIDA ALGER) (Juin 2019)
- [14] Doc 7100 (Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne) ;
Éditeur : OACI
Edition : 2016

Sites web :

- [10] <https://www.joradp.dz/HFR/Index.htm> (consulté en Juin 2019)
- [11] <http://www.sia-enna.dz/> (consulté en Juin 2019)
- [12] <http://egsa-alger.dz/#mapageprinc> (consulté en Juin 2019)

ANNEXE 1

LEXIQUE DES TERMES

Aéroport international: Tout aéroport qu'un état contractant dans le territoire duquel il est situé, a désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaires et autre formalités analogues.^[5]

Arrêtés : en deçà de ces textes, d'autres autorisés sont source de règlements. Il s'agit des ministres qui prennent des arrêtés ministériels ou interministériels. Les Walis et les présidents d'APC peuvent également prendre des arrêtés pour exercer leurs fonctions, ainsi pour l'administration ou le service public d'une façon générale, ils utilisent des textes accessoires comme : les circulaires, les instructions et les avis administratifs.

Arrêtes interministériels : Ils sont pris par deux ou plusieurs ministres.

Assiette de la redevance : Sont prises en compte pour la détermination de l'assiette de la redevance, les dépenses afférentes à l'usage route des installations et services de navigation aérienne figurant au plan AFI.^[9]

Décrets exécutifs (règlements d'application) : ce genre de décrets permet de prendre les mesures concrètes afin d'appliquer les lois qui ne prévoit pas l'ensemble des détails de leur application concrète. La loi elle-même peut prévoir que le gouvernement doive prendre des décrets pour compléter ses dispositions, mais le gouvernement peut aussi agir d'office pour accomplir sa mission d'exécution des lois. Il est évident que ces règlements dits d'applications, soient subordonnées aux lois qui complètent et précisent et ne peuvent de ce fait contenir des dispositions qui leurs soient contraires.

Exploitant : Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou plusieurs aéronefs.^[1]

Hélistation : Aérodrome, ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface.^[5]

Information aéronautique : Information résultant de l'assemblage, de l'analyse et du formatage de données aéronautiques.^[5]

Produit : Ensemble de données ou série d'ensembles de données conforme à une spécification de produit (ISO 19131*).^[5]

Produit AIS : Information aéronautique fournie sous forme d'éléments du système intégré d'information aéronautique, comprenant les cartes aéronautiques, mais excluant les NOTAM et les PIB, ou sous forme électronique.^[5]

Redevance : Montant à payer, calculé et imposé dans le but spécifique de recouvrer les coûts de prestation d'installations et de services pour l'aviation civile.

Taxe : Montant à payer visant à accroître les revenus d'un gouvernement national ou local et qui n'est pas généralement utilisé entièrement pour l'aviation civile ou pour couvrir certains de ses coûts spécifiques.

Vol d'aviation générale : vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

Vol de transport commercial : vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

ANNEXE 2

**SYSTEME INTEGRÉ
D'INFORMATION
AERONAUTIQUE**

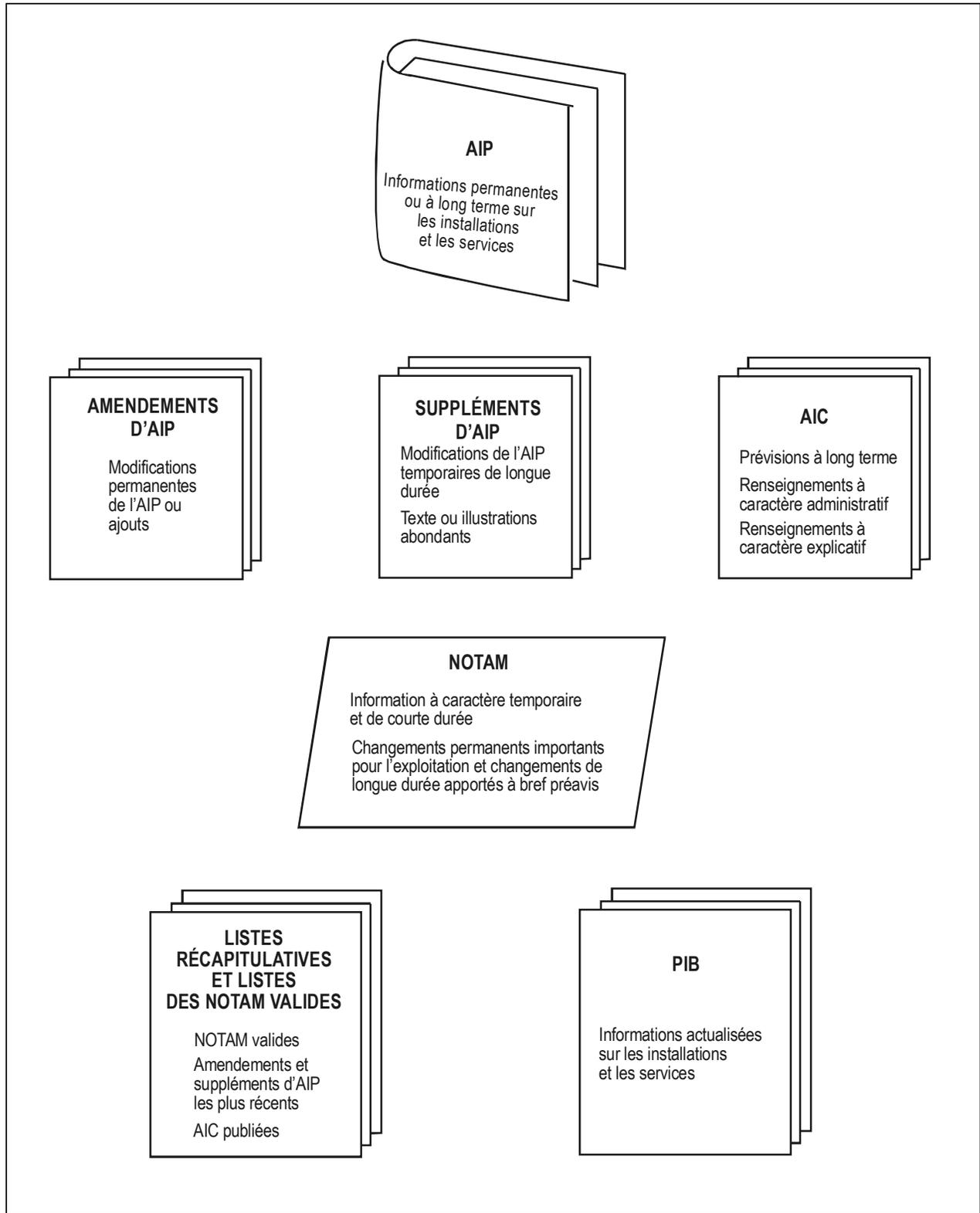
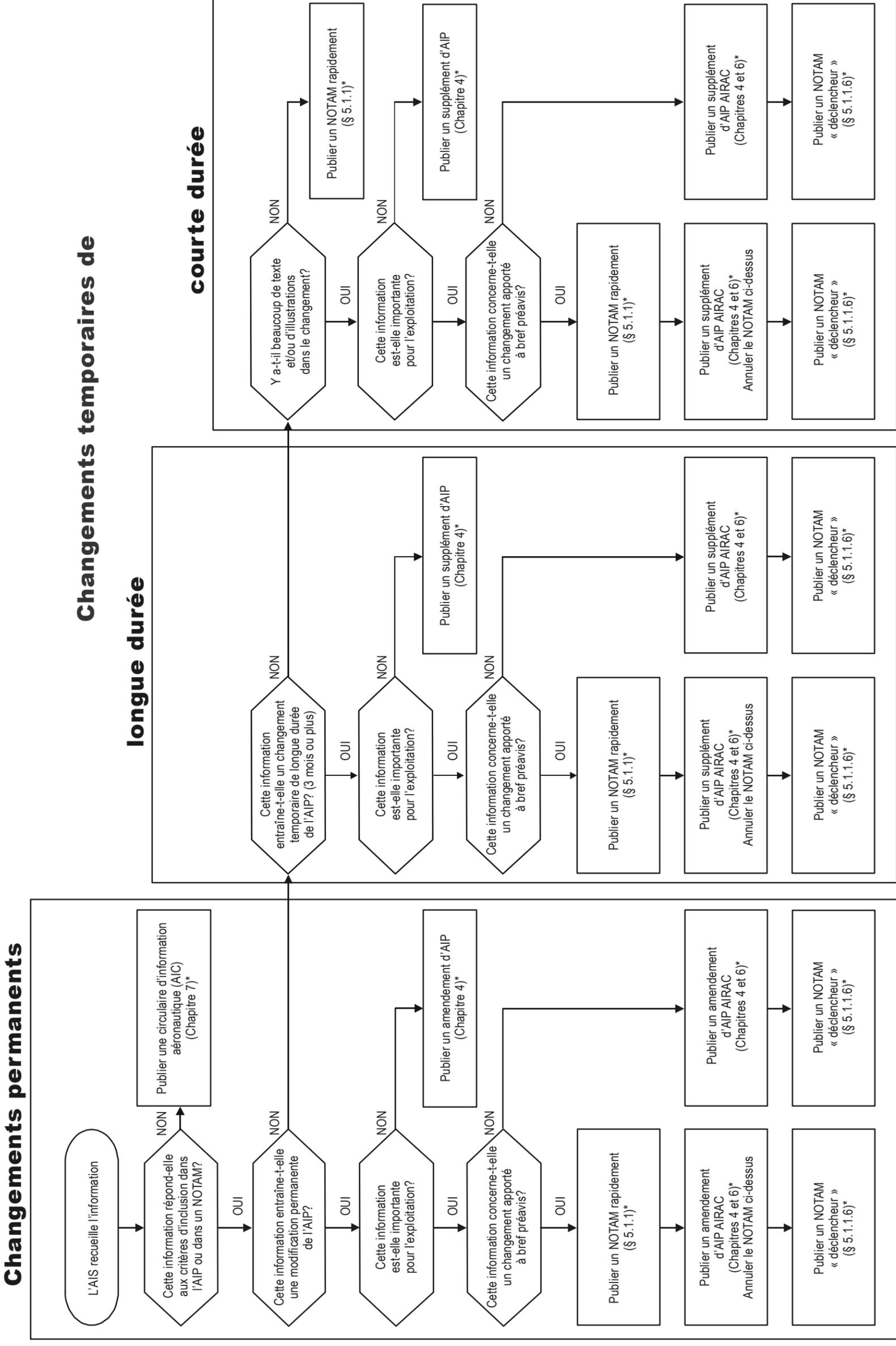


Figure 4-1. Système intégré d'information aéronautique



* Voir Annexe 15 — Services d'information aéronautique

Figure 4-2. Traitement des informations de types permanent et temporaire

ANNEXE 3

**MODÈLE DE L'AIP (LA
PARTIE GEN 4)**

- FRANÇAIS/ANGLAIS-

GEN 4. REDEVANCES D'AÉRODROME/D'HÉLISTATION ET DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

GEN 4.1 REDEVANCES D'AÉRODROME/D'HÉLISTATION

1. Atterrissage des aéronefs

Masse maximale au décollage autorisée telle qu'elle est définie par la réglementation de l'État d'immatriculation de cet aéronef.

a) Vols internationaux

| <i>Masse de l'aéronef (kg)</i> | <i>Redevances par tranche de 1 000 kg ou partie de celle-ci (\$)</i> |
|------------------------------------|--|
| jusqu'à 25 000 | 3,00 |
| 25 001 — 100 000 | 4,50 |
| 100 001 — 200 000 | 5,55 |
| toute partie de plus de 200 000 | 6,05 |

b) Vols intérieurs :

| <i>Masse de l'aéronef (kg)</i> | <i>Redevances (\$)</i> |
|------------------------------------|---|
| jusqu'à 1 000 | 1,75 |
| 1 001 — 6 000 | 3,50 |
| | redevance par tranche de 1 000 kg ou partie de celle-ci |
| 6 001 — 25 000 | 2,50 |
| 25 001 — 100 000 | 3,85 |
| toute partie de plus de 100 000 | 4,25 |

À l'aérodrome international de DONLON, les aéronefs pesant moins de 6 000 kg sont soumis à une taxe de 5,05 dollars par atterrissage.

Hélicoptères. Pour les hélicoptères, la redevance d'atterrissage s'élève à 20 % de la redevance d'un aéronef à voilure fixe de masse équivalente.

2. Stationnement, abri et remise à long terme des aéronefs

2.1 Stationnement des aéronefs

Les 6 premières heures sont gratuites.

| <i>Masse de l'aéronef (kg)</i> | <i>Redevances par tranche de 1 000 kg et par 24 heures (\$)</i> |
|------------------------------------|---|
| jusqu'à 25 000 | 0,45 |
| 25 001 — 100 000 | 0,40 |
| plus de 100 000 | 0,35 |

2.2 Redevances d'abri

La redevance d'abri est du double de celle de stationnement.

2.3 Remise à long terme

Le propriétaire ou l'utilisateur d'un aéronef civil occupant une surface inférieure à 200 mètres carrés peut demander au directeur de l'aéroport à bénéficier du tarif contractuel mensuel. Le tarif mensuel peut prendre effet à compter du jour de l'arrivée d'un aéronef dans les conditions mentionnées au § 1. Si une demande de tarif mensuel est formulée dans les trois jours de l'arrivée de l'aéronef, ce tarif sera réputé en vigueur à compter du jour de l'arrivée de cet aéronef. Un tel contrat expire un mois après le jour de sa conclusion, une demi-heure après le coucher du soleil. Un contrat peut être renouvelé pour une durée d'un mois, ou une période de plus longue ou de plus courte durée, selon le tarif fixé au titre d'un contrat mensuel. Le directeur de l'aéroport se réserve le droit de mettre en stationnement un aéronef pour lequel un contrat mensuel d'abri a été conclu, auquel cas la redevance est réduite en conséquence. Les redevances auxquelles donne lieu un contrat mensuel doivent être payées d'avance de la manière indiquée par le directeur de l'aéroport.

3. Services aux passagers

Tout passager arrivant d'un pays étranger sur un aéroport international est passible d'une redevance de 5 dollars qui est perçue par l'administration de l'aéroport pour le compte de l'Administration de l'aviation civile.

4. Sûreté

Des redevances de sûreté de l'aviation peuvent être perçues aux aéroports de DONLON/International, NIBORD/Nibord, RICHMAAST/Richmaast et SIBY/Bistock. Le montant des redevances en vigueur figure dans l'AIC.

5. Questions de bruit

Les utilisateurs d'aéronefs d'une masse maximale de plus de 6 000 kg sont soumis à des surtaxes du fait du bruit. Les redevances auxquelles tout utilisateur d'un aéroport est assujéti sont perçues au titre de la part de bruit qui leur incombe au prorata du bruit total imputable à l'aéronef utilisé. Les utilisateurs peuvent calculer leurs redevances à partir de la formule publiée dans l'AIC.

6. Services divers

Néant.

7. Exemptions et réductions

Exemptions

- a) Vols de mission diplomatique
- b) Vols d'essais
- c) Atterrissages d'urgence

Réductions

- a) Vols internationaux : 20 % sur les taxes d'atterrissages auxquelles tout exploitant est assujéti à partir du 301^e atterrissage effectué chaque mois par l'ensemble de ses aéronefs.
- b) Vols intérieurs : 20 % sur les taxes d'atterrissages auxquelles tout exploitant est assujéti à partir du 101^e atterrissage effectué chaque mois par l'ensemble de ses aéronefs.

Surtaxes

Une surtaxe de 10 % de la redevance d'atterrissage est perçue pour chaque atterrissage effectué de nuit ou en dehors des heures de service normal de l'aérodrome, telles qu'elles sont publiées.

Heures de nuit : De 2000 à 0530 (UTC) entre le
1^{er} avril et le 30 septembre
De 1700 à 0700 (UTC) entre le
1^{er} octobre et le 31 mars

Fret

Les redevances perçues au titre du fret sont basées sur la masse brute du fret à charger ou à décharger. Ces redevances sont perçues par les exploitants pour le compte de l'Administration de l'aviation civile. Le tarif de redevance est de 0,01 dollar par kg.

8. Modalités de paiement

Les redevances d'atterrissage, de stationnement ou d'abri perçues au tarif quotidien sont payables au moment de l'utilisation de l'aérodrome, ou dans le cas d'utilisateurs réguliers, mensuellement à la fin de chaque mois civil. Les redevances d'abri ou de stationnement perçues au tarif mensuel ou trimestriel sont payables d'avance au début de la période dont il s'agit.

GEN 4.2 REDEVANCES DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**1. Contrôle d'approche**

1.1 Les services rendus par les organismes de l'ATC des aérodromes de DONLON/International, NIBORD/Nibord, RICHMAAST/Richmaast et SIBY/Bistock seront facturés dans les conditions mentionnées ci-après.

1.2 Les redevances seront perçues par les autorités de l'aérodrome en tant que complément des redevances d'atterrissage.

1.3 Le calcul des redevances sera effectué d'après le montant des redevances d'atterrissage perçues au titre de l'utilisation de ces aérodromes.

1.4 Le montant des redevances sera déterminé selon le barème suivant :

- a) pour un aéronef effectuant un vol d'entraînement ou d'essai, 50 % de la redevance d'atterrissage en vigueur, avec un maximum de 100 \$US par atterrissage.
- b) pour tout autre aéronef, 50 % de la redevance d'atterrissage en vigueur, avec un maximum de 500 \$US par atterrissage.

2. Services de navigation aérienne de route**2.1 Généralités**

Dans le cas des aéronefs d'une masse maximale au décollage de plus de 2 000 kg qui vole en croisière selon les règles de vol aux instruments (IFR) dans la région d'information de vol (FIR) d'Amswell, une redevance sera payée pour chaque vol selon les modalités précisées ci-après

2.2 Formules de calcul

La redevance par vol sera calculée selon la formule suivante :

$$r = t_i \times N$$

r étant la redevance, t_i le tarif par service unitaire et N le nombre de services unitaires correspondant à des vols réels dans la FIR Amswell.

Le nombre de services unitaires (N) s'obtient par la formule suivante :

$$N = d \times P$$

d étant le facteur distance d'un vol effectué dans la FIR Amswell et P le facteur masse de l'aéronef dont il s'agit.

2.2.1 Facteur distance

Le facteur distance sera calculé d'après la distance totale (distance orthodromique en kilomètres) entre

- l'aérodrome ou le terrain de départ, ou le point d'arrivée dans la FIR Amswell, et

— l'aérodrome ou le terrain d'arrivée dans la FIR Amwell, ou le point de sortie de la FIR . Amwell.

La distance à prendre en compte doit cependant être réduite de 20 kilomètres pour chaque décollage ou atterrissage, étant donné qu'une redevance est payée par ailleurs au titre de l'utilisation des services et installations de navigation aérienne des aérodromes. Les distances dont il faut tenir compte sont publiées dans un catalogue des distances moyennes. Au cas où une distance ne figure pas dans le catalogue, la redevance est basée sur la distance effectivement parcourue en vol.

La valeur du facteur distance (d) doit être calculée comme étant le 1/100 de la distance pour laquelle une redevance est imposée.

2.2.2 Facteur masse

Le facteur masse est défini comme correspondant à la racine carrée du quotient du nombre de tonnes métriques de l'aéronef à la masse maximale au décollage certifiée telle qu'elle figure dans le certificat de navigabilité, par 50 :

$$P = \sqrt{\frac{MTOM}{50}}$$

Pour le calcul de la redevance, le facteur masse sera exprimé avec deux décimales.

Quand un exploitant a informé l'Administration de l'aviation civile qu'il dispose d'au moins deux aéronefs qui sont des versions différentes du même type, la masse maximale moyenne au décollage de tous les aéronefs de ce type servira au calcul du facteur masse de chaque aéronef de ce type. Le calcul de ce facteur par type d'aéronef et par exploitant sera effectué au moins une fois par an. Si l'exploitant n'a pas donné d'information de cette nature, le facteur masse d'un aéronef de type quelconque devra être calculé d'après la masse de l'aéronef le plus lourd de ce type.

2.2.3 Tarif par service unitaire

Le tarif par service unitaire, t_u , est fixé à 33,50 \$.

On trouvera ci-après certains exemples de vols IFR visant à donner une idée de l'incidence de ces règles.

a) Vol de à avec un DC-9-41

La distance est de 238 km*

Le facteur distance, $d = [238 - (2 \times 20)]/100 = 1,98$

La masse maximale au décollage est de 52 tonnes

Le facteur masse, $P = \sqrt{\frac{52}{50}} = 1,02$

Le nombre de services unitaires, $N = 1,98 \times 1,02 = 2,02$

Redevance = $2,02 \times 33,50 \$ = 67,67 \$$

*D'après le catalogue, la distance est de 198 km.

Le facteur distance, $d = 198/100 = 1,98$.

b) Vol de à avec un Piper PA-28-140

La masse maximale au décollage est de 1 000 kg

Le vol est donc **exempt de redevance**

c) Vol de à avec un Beech 200

La distance est de 219 km*

Le facteur distance, $d = [219 - (2 \times 20)]/100 = 1,79$

La masse maximale au décollage est de 5,6 tonnes

Le facteur masse, $P = \sqrt{\frac{5,6}{50}} = 0,33$

Le nombre de services unitaires, $N = 1,79 \times 0,33 = 0,59$

Redevance = $0,59 \times 33,50 \$ = 19,76 \$$

*D'après le catalogue, la distance est de 179 km.

Le facteur distance, $d = 179/100 = 1,79$.

3. Base de coût des services de navigation aérienne — exemptions et réductions

3.1 Base de coût des services de navigation aérienne

La base de coût des services de navigation aérienne peut être indiquée sur demande adressée au ministère des Transports, Administration de l'aviation civile (l'adresse figure en GEN 1.1.6).

3.2 Exemptions et réductions

Les catégories de vol suivantes peuvent être dispensées du paiement des redevances d'utilisation des installations de navigation aérienne :

- a) les vols d'essais effectués à la demande de l'Administration de l'aviation civile ;
- b) les vols de vérification technique effectués par un aéronef de l'aviation commerciale, si aucune rémunération n'est perçue pour le transport des passagers et des marchandises éventuellement à bord ;
- c) les vols de recherches et de sauvetage ;
- d) les vols comportant un demi-tour pour raison technique, par exemple un décollage avec retour forcé à l'aérodrome de départ par suite d'anomalies techniques, de conditions météorologiques défavorables ou pour tout motif de ce genre ;
- e) les vols des aéronefs appartenant à l'Administration de l'aviation civile ;
- f) les vols des aéronefs militaires de (État) ;
- g) les vols des aéronefs militaires étrangers et des aéronefs servant exclusivement au transport de représentants d'États étrangers ou de membres du personnel de l'Organisation des Nations Unies ;

- h) les vols des aéronefs qui, appartenant à des États étrangers, sont affectés par ceux-ci aux services de police et de douane ou à l'inspection des aides de navigation.

Une exemption accordée dans les cas mentionnés en a), b) et c) est subordonnée à l'envoi d'un préavis spécial au service de la circulation aérienne, centre de contrôle régional (ACC) de Donlon.

4. Modalités de paiement

Le propriétaire et l'utilisateur d'un aéronef sont conjointement et individuellement responsables du paiement de la redevance. La perception de la redevance sera effectuée mensuellement par l'Administration de l'aviation civile qui enverra une facture à cet effet. Le paiement de la redevance doit être effectué dans les 30 jours qui suivent la date de facturation. Si le montant de la redevance n'est pas parvenu au jour fixé pour le règlement (ou si le jour du règlement tombe un samedi, un dimanche ou un jour férié), l'utilisateur/propriétaire est astreint au paiement d'un intérêt de retard de 1 % par mois à dater du jour à partir duquel la redevance est due.

Si les paiements ne sont pas effectués,

- a) le recouvrement peut être effectué par saisie,
- b) la permission de voler à destination ou au départ du territoire de (État) peut être refusée,
- c) une permission déjà accordée peut être annulée.

ANNEXE 4

**GEN 4 AIP ALGERIE (21
JUN 2018)**

GEN 4 REDEVANCES D'AERODROMES ET DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE REGLEMENTATION RELATIVE AUX REDEVANCES AERONAUTIQUES

GEN 4.1 PRINCIPES GENERAUX

1 Bases légales et consistance des redevances

Le décret législatif n° 91- 149 du 18 Mai 1991 définit le statut et les missions de l'Etablissement National de la Navigation Aérienne (E.N.N.A). Il définit également ses relations avec les tiers et notamment le recours au droit commercial.

Un cahier des clauses générales détaille ces relations et les prestations de service y afférentes en contrepartie desquelles l'ENNA perçoit une rémunération appelée redevance aéronautique pour les prestations liées à la sécurité de la Navigation Aérienne. Le décret exécutif n° 91- 150 du 18 Mai 1991 définit de même les Etablissements de Gestion et des Services Aéroportuaires (E.G.S.A).

Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers et au public donnent lieu à une rémunération, sous la forme de redevances, perçues au profit de l'Organisme qui fournit le service. Il en est de même pour l'usage des installations et services y compris les services de radiocommunications et de météorologie mis en œuvre par l'Etat dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité, pour la sécurité et la rapidité de la circulation aérienne en route.

Les redevances sont dues pour :

- Atterrissage des aéronefs ;
- Usage des dispositifs d'éclairage ;
- Usage des installations et des services d'assistance à la navigation aérienne en route et à l'approche ;
- Usage des installations pour la réception des passagers ;
- Usage des installations pour la réception des marchandises ;
- Usage de parking des aéronefs ;
- Stationnement des aéronefs ;
- Abri des aéronefs ;
- Occupation des terrains et immeuble ;
- Assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSLI).

Toutes ces redevances sont réglementées, leur taux est publié. Elles sont dues par le seul fait de l'usage des services, installations, ouvrages et bâtiments qu'elles rémunèrent. Elles sont recouvrées par l'organisme exploitant selon ses règles propres.

1.1 Bases de perceptions des redevances

La perception des redevances est basée sur les modes de calcul détaillés en GEN 4-2-2 paragraphe 5. Compte tenu de l'importance des paramètres entrant dans les calculs, les usagers aériens sont invités à veiller sur l'actualité des informations les concernant en matière d'usage des services de la Navigation aérienne.

A ce titre, ils sont expressément invités à fournir la liste de leur flotte ainsi que les amendements de manière régulière. Le programme des vols, les demandes d'autorisation de survol et les préavis de vols par les moyens les plus appropriés à :

Direction des Ressources, Finances et de la Comptabilité (DRFC) Département Commercial

Adresse : 1 Avenue de l'indépendance- Alger – BP 383- Algérie

RSFTA : DAALYVDG

Tel/Fax : Direction de la DRFC : 00 213 23 51 52 03

Département Commercial : 00 213 23 51 52 37

Service Recouvrement : 00 213 23 51 52 07

Service Facturation : 00 213 23 51 52 04

Service client : 00 213 23 51 52 23

Email : drfc@enna-dz.com

denafact@hotmail.com

Les redevances dues sont généralement distinguées selon que l'aéronef effectue un trafic national ou international. Il est considéré comme trafic national tout vol effectué entre deux points situés sur le territoire national par des aéronefs nationaux.

1.2 Facturation et recouvrement :

La redevance est due par la personne qui exploite l'aéronef au moment où le vol a eu lieu. Au cas où l'exploitant n'est pas connu le propriétaire de l'aéronef, est réputé être l'exploitant jusqu'à ce qu'il ait établi quelle autre personne avait cette qualité. A défaut pour l'exploitant de faire la déclaration et/ou les amendements de sa flotte, le coefficient poids pris pour paramètre dans la facturation pour chaque aéronef d'un même type utilisé par cet exploitant établi sur la base de la masse maximale au décollage (MTOW) de la version la plus lourde de ce type. A défaut de paiement dans les délais prescrits par le règlement financier inclus ci-après en GEN 4.2.5 paragraphe 7. Le recouvrement est poursuivi par le service chargé du règlement du contentieux de l'Etablissement dans les conditions et les règles commerciales en vigueur et/ou au vu d'un ordre exécutoire du tribunal compétent.

1.3 Répartition des redevances.

La perception des redevances aéronautiques relève de la compétence des organismes suivants :

- (1) Etablissement National de la Navigation Aérienne (E.N.N.A) voir GEN 4-1-1 paragraphe 1
Atterrissages des aéronefs ; Usage des dispositifs d'éclairage, Usage des installations des services d'assistance à la navigation aérienne en route et à l'approche, assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSLI).
- (2) Etablissement de Gestion et des Services Aéroportuaires (E.G.S.A) voir GEN 4-1-1 paragraphe 1
Usage des installations pour la réception des passagers, des marchandises, stationnement et abri des aéronefs, occupation des terrains et des immeubles.

2 Dispositions particulières :

2.1 Perturbation du trafic dans les espaces aériens adjacents

En cas de déroutement du trafic via la FIR ALGER dû à des restrictions imposées par des mesures ATFM dans les FIR limitrophes, le survol dans la FIR ALGER est autorisé selon les modalités suivantes :

- Respect du réseau de routes ATS publié dans la partie ENR 3.1, 3.2 et 3.3 de l'AIP Algérie.
- Dépôt d'un plan de vol mentionnant au champ 18, l'immatriculation, le nom de l'exploitant et / ou du propriétaire de l'aéronef, le numéro FAX ou A.F.T.M
- Dépôt d'un préavis de vol dont le modèle figure en GEN 4-2-4.

2.2 Utilisation des plans de vol répétitifs (RPL)

L'Algérie ne pratique pas cette procédure. Les compagnies utilisant les RPL sont invitées à veiller au respect de la totalité des procédures obligatoires régissant ce type de plan en renseignant de manière appropriée le champ 18. A défaut, les Services de contrôle en route recueilleront les informations complémentaires, lesquelles seront les seules références pour l'établissement des redevances. Les usagers de l'espace aérien ne pourront alors opposer de réclamation.

3 Montant des redevances de navigation aérienne

3.1 Redevances d'atterrissage :

3.1.1 Aéronefs effectuant un trafic international :

| | |
|-------------------------|--|
| Jusqu'à 12 Tonnes | : 1.712,74 DA |
| De 13 à 25 Tonne | : 1.712,74 DA + 148,9 DA/ tonne supplémentaire ; |
| De 26 à 50 tonnes | : 3.648,51 DA + 311,36 DA/ tonne supplémentaire ; |
| De 51 à 75 tonnes | : 11.432,61 DA + 332,92 DA/ tonne supplémentaire ; |
| Au-dessus de 75 tonnes: | 19.755,69 DA+ 483,42 DA/ tonne supplémentaire. |

3.1.2 Aéronefs effectuant un trafic national :

Jusqu'à 12 Tonnes : 64,14 DA
 De 13 à 25 Tonnes : 64,14 DA + 10,68 DA/ tonne supplémentaire ;
 De 26 à 50 Tonnes : 202,98 DA + 22,80 DA/ tonne supplémentaire ;
 De 51 à 75 Tonnes : 772,98 DA + 23,25 DA/ tonne supplémentaire ;
 Au-dessus de 75 Tonnes : 1.354,23 DA + 38,15 DA/ tonne supplémentaire.

3.1.3 Aéronefs de tourisme :

Jusqu'à 12 Tonnes : 49.78 DA
 Au-dessus de 12 Tonnes : 49.78 DA + 8,61 DA/ tonne supplémentaire.

3.2 Redevances d'entraînement :

25 % du montant de la redevance d'atterrissage.

3.3 Redevances de survol des aéronefs :

Trafic international : 3.434 DA l'unité de service

Trafic national : 115,33 DA l'unité de service

3.4 Redevances d'usage des dispositifs d'éclairage :

Aérodromes de classe internationale : 1.168,86 DA

Aérodromes de classe autre qu'internationale : 877,10 DA

3.5 Redevances d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie :

Le taux unitaire horaire de base de la prestation du service de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSL) est mentionné dans le tableau ci-dessous :

| Nature Intervention | Taux unitaire | | |
|---------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | Aéronef de catégorie 6 | Aéronef de catégorie 7 | Aéronef de catégorie 8 |
| Protection | 3000,00DA | 6000,00DA | 9000,00DA |
| Avitaillement | 6000,00DA | 12000,00DA | 18000,00 DA |

❖ 1 Unité = 1 heure

❖ Toute fraction d'heure est considérée comme 1 unité.

Exemple : si la durée d'intervention = 1 heure 05 Minutes, le nombre d'unité sera égal à 2.

GEN 4.2 REDEVANCES DE NAVIGATION AERIENNE

1 Généralités :

Les conditions d'établissement des montants des redevances d'atterrissage, de balisage, d'usage des installations et services de navigation aérienne de route et d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie, telles que définies à la page GEN 4-1-2 paragraphe 3 sont les suivantes :

2 Redevances d'atterrissage :

La redevance d'atterrissage est due dans les conditions et sous les réserves fixées ci-après par tout aéronef qui effectue un atterrissage sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique.

La redevance d'atterrissage est calculée d'après le poids maximum au décollage porté sur le certificat de navigabilité de l'aéronef, arrondi à la tonne supérieure. Un tarif est fixé pour les aéronefs de tourisme d'un poids inférieur ou égale à 12 Tonnes.

Les tarifs diffèrent selon que l'aéronef effectue un vol national ou international.

2.1 Réduction :

- a) Les giravions bénéficient d'une réduction de 50%.
- b) Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'entraînement et qui, à l'occasion de ces vols ne font aucun transport ou travail rémunéré, bénéficient d'une réduction de 75%.
- c) Le montant de la réduction accordée en cas de manifestation aérienne est fixé par le Ministre chargé de l'aviation civile.

2.2 Exemptions :

Sont exemptés de la redevance d'atterrissage :

- (a) Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités exerçant des fonctions dont la liste est établie par décision du Ministre chargé de l'aviation civile.
- (b) Les aéronefs d'Etat qui effectuent des missions techniques sur ordre du Ministre chargé de l'aviation civile.
- (c) Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'essai à condition qu'ils ne fassent à l'occasion de ces vols aucun travail rémunéré et que ne se trouvent à bord que les membres de l'équipage et des personnes mandatées spécialement pour contrôler les essais.
Sont considérés comme vols d'essai, les vols de vérification de bon fonctionnement effectués après transformation, réparation ou réglage de cellules, des moteurs ou des appareils de bord, ou après installation d'un dispositif nouveau à bord de l'aéronef.
- (d) Les aéronefs qui effectuent un retour forcé sur l'aéroport en raison d'incidents techniques ou de circonstances atmosphériques défavorables.
- (e) Les aéronefs d'aéro-clubs, lorsqu'ils atterrissent sur leur aéroport d'attache à condition qu'ils n'effectuent aucun vol rémunéré.

3 Redevances d'usage des dispositions d'éclairage :

La redevance d'usage des dispositifs d'éclairage est due par tout aéronef qui effectue un envol ou un atterrissage sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, dont le balisage a été allumé de nuit (30 minutes après le coucher, 30 minutes avant le lever du soleil), ou par mauvaise visibilité ; soit à la demande du commandant de l'aéronef soit pour des raisons de sécurité sur l'ordre de l'autorité responsable de la sécurité aéronautique.

La redevance varie suivant les aérodromes en fonction de l'importance du balisage. Ils sont, à cet effet, classés en deux (02) catégories, et le taux de la redevance, pour chacune des catégories est fixé à la page GEN 4-1-3 paragraphe 3.2.

Exemptions : (voir paragraphe 2.2 ci-dessus).

4 Redevances d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie :

La redevance d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie est due en fonction de la catégorie de l'aéronef.

Le tarif diffère selon l'assistance, protection ou avitaillement.

5 Redevances d'usage des installations et services de navigation aérienne de route :

La redevance d'usage des installations et services de navigation aérienne de route est due pour tout vol effectué à l'intérieur de la région d'information de vol relevant de la compétence de l'Algérie. La redevance est due, en principe, par l'exploitant de l'aéronef. A défaut d'exploitant, le propriétaire de l'aéronef en est redevable, jusqu'à ce qu'il est établi qu'une autre personne a cette qualité. La redevance est due pour chaque vol quelles que soient les règles de vol (IFR ou VFR) le lieu de départ et le lieu de destination.

Par vol, on entend tout vol donnant réglementairement lieu à l'établissement d'un plan de vol. On comptera, en conséquence autant de vols que comptera le parcours effectué par un aéronef.

La redevance est déterminée en fonction de la distance parcourue et du poids de l'aéronef.

Le poids de l'aéronef est le poids maximum au décollage porté sur le certificat de navigabilité, arrondi à la tonne supérieure. La distance est celle parcourue par l'aéronef dans la limite d'un vol. Elle est définie comme suit :

-Vol National :

Distance comprise entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'arrivée, situés à l'intérieur du territoire national.

-Vol International avec escale :

Distance comprise entre l'aérodrome de départ sur le territoire national d'une part et le point de franchissement de la limite de la FIR ALGER d'autre part, ou si le parcours effectué par l'aéronef comporte plusieurs escales, la distance comprise entre les aérodromes situés à l'intérieur du territoire national.

Pour chaque vol comportant escale à l'intérieur des limites de la FIR ALGER, la distance à facturer est réduite de 20Km pour tout atterrissage ou décollage.

-Vol international sans escale :

Distance comprise entre le point d'entrée et le point de sortie de la FIR ALGER.

La distance parcourue retenue pour la facturation est calculée par tranches de 100Km, toute fraction supplémentaire étant comptée pour 100Km.

La contexture du trafic détermine une échelle distance et une échelle poids desquelles résultent deux coefficients applicables à un taux unitaire moyen.

Le taux de redevances de survol internationaux et nationaux sont applicables sans distinction ni de règles de vol (IFR ou VFR), ni de la nature de vol (commercial, professionnel ou privé) ni de la nationalité de l'aéronef.

Les vols effectués par les aéronefs d'Etats étrangers sont assujettis, sauf cas d'exemptions énumérées ci-après, au paiement de la redevance dans les mêmes conditions que les aéronefs utilisés à d'autres fins.

5.1 Réductions

Les aéronefs dont le poids maximum au décollage est supérieur à 2 tonnes et inférieur à 5,7 Tonnes bénéficient d'une réduction de 40% sur le montant de la redevance.

5.2 Exemptions :

Sont exemptés de la redevance :

- (a) Les vols effectués en totalité à vue par les aéronefs dont le poids maximum au décollage porté sur le certificat de navigabilité est inférieur à deux (02) Tonnes.
- (b) Les vols effectués par les aéronefs d'Etats étrangers à condition, d'une part que cette exemption résulte d'un accord de la réciprocité et d'une décision du Ministre chargé de l'aviation civile, d'autre part que les vols ne soient pas effectués à des fins commerciales.
- (c) Les vols de recherches et de sauvetage.
- (d) Les vols effectués par les aéronefs qui se verraient obligés, à la suite d'incidents techniques ou de circonstances défavorables atmosphériques, de regagner sans escale leur aérodrome de départ.
- (e) Les vols de contrôle ou d'essai des aides à la navigation.
- (f) Les vols d'entraînement des personnels navigants.
- (g) Les vols humanitaires sous réserve d'autorisation accordée par le Ministre chargé de l'aviation civile.

6 Formule de calcul de la redevance de route :

La redevance est calculée suivant la formule :

$$R = T_i \times N$$

Dans laquelle (T_i) est le taux de la redevance, (N) est le nombre d'unités de service obtenu par le calcul :

$$N = D \times P$$

Où (D) est le coefficient distance et (P) le coefficient poids de l'aéronef.

Le système de redevance est donc fondé sur la distance comprise entre le point d'entrée et le point de sortie, tels que publiés pour la FIR ALGER, et sur la masse de l'aéronef.

6.1 Coefficient distance :

Pour chaque décollage ou atterrissage, la distance à prendre en considération est diminuée d'une tranche forfaitaire de 20 Kilomètres.

6.2 Coefficient poids :

Le coefficient poids est égal à la racine carrée du quotient obtenu en divisant la masse maximale au décollage de l'aéronef utilisateur par 50 Tonnes.

La valeur de la masse au décollage à prendre en considération est celle figurant au certificat de navigabilité, elle est exprimée en tonne métrique ce qui donne :

$$P = \sqrt{\frac{\text{masse maximale au décollage}}{50}}$$

Le coefficient poids est égal à l'unité pour un aéronef dont la masse maximale au décollage est de 50 Tonnes métriques. Le coefficient poids est exprimé dans la formule de calcul par un chiffre comportant deux décimales. La dernière étant arrondie par excès ou par défaut.

6.3 Formule développée de la redevance :

$$R = T_i \times D \times \sqrt{\frac{\text{masse maximale au décollage}}{50}}$$

6.4 Unité de service :

Elle correspond à un trajet de 100 Km ($D = 1$) effectué par l'aéronef dont le poids est de 50 Tonnes.

6.5 Assiette de la redevance :

Sont prises en compte pour la détermination de l'assiette de la redevance, les dépenses afférentes à l'usage route des installations et services de navigation aérienne figurant au plan AFI.

6.6 Taux unitaire :

Le taux unitaire de la redevance (T_i dans la formule de calcul) est établi en divisant l'assiette des redevances pour la période donnée par le nombre (N) d'unités de service engendrées dans la FIR au cours de la même période. Le taux unitaire de redevance est calculé périodiquement pour tenir compte des installations mises en œuvre, des installations retirées de l'exploitation (évaluation de l'assiette de la redevance), de l'évolution réelle du trafic et des types d'aéronefs en service (variation du nombre (N) d'unités de service).

7 Préavis de vol :

Renseignements à fournir :

- (1) *Date prévue (Année, Mois, Jour, Heure) :***
- (2) *Exploitant :***
 - (a)** Nom ou Raison social
 - (b)** Adresse exacte
 - (c)** N° Registre de commerce
 - (d)** Date et lieu de délivrance
 - (e)** Adresse R.S.F.T.A
 - (f)** Téléx
 - (g)** Téléphone
 - (h)** Fax
- (3) *Aéronef :***
 - (a)** Type
 - (b)** Poids
 - (c)** Immatriculation
 - (d)** C.D.N. n°
 - (e)** Date et lieu de délivrance
 - (f)** Nom du propriétaire
 - (g)** Adresse du propriétaire
- (4) *Equipage :***
 - (a)** Nom du commandant de bord
 - (b)** Nombre des membres de l'équipage
 - (c)** Nom du commandant de bord de réserve
- (5) *Motif du vol :***
- (6) *Chargement :***
 - (a)** Passagers (nombre)
 - (b)** Fret (Tonnage)
 - (c)** Nature du fret
- (7) *Itinéraire :***
 - (a)** Point de départ et de destination
 - (b)** Route en FIR Alger
 - (c)** Escale Prévue - Intermédiaire - Dernière

8. Conditions et modalités de paiement des redevances de navigation aérienne :

Le paiement des redevances d'usage des installations et services de navigation aérienne en route, redevances d'atterrissage et redevances d'usage des dispositifs d'éclairage est défini comme suit :

8.1 Facturation :

Elle est établie mensuellement et adressée aux usagers généralement dans le mois qui suit le service fait.

8.2 Paiement :

Les paiements sont à effectuer au compte bancaire de l'ENNA. Ouvert près le « Crédit Populaire d'Algérie (C.P.A) . N°: 101 401 72 130 301. 41, Rue Didouche Mourad Alger - Algérie - Ils doivent être assortis des dates et références des factures auxquelles ils se rapportent. Tout exploitant d'aéronefs propriétaire ou non est soumis au paiement des redevances directement à l'ENNA.

8.3 Monnaie de compte :

La monnaie de compte est le Dinar algérien.

8.4 Monnaie de facturation :

La monnaie de facturation est l'Euro (€) pour les compagnies étrangères et le Dinar algérien pour les compagnies locales.

8.5 Monnaie de paiement :

La présente facture doit être acquittée en Euro (€).

L'existence d'un accord de paiement intergouvernemental n'est opposable à cette disposition que dans la mesure où le dit accord stipule expressément un autre mode de paiement.

Les clients nationaux effectueront leur paiement en monnaie nationale.

8.6 Délai de paiement :

La présente facture est payable dans un délai de 30 jours à compter de la date d'émission.

8.7 Intérêts de retard :

Un intérêt de retard de 15% l'an sera appliqué pour toute facture non acquittée 10 jours (délai de grâce) après la date limite de paiement. Elle sera majorée éventuellement de frais engagés à compter du 41^{ème} jour calendaire.

8.8 Réclamations / Renseignements :

Pour toute réclamation et renseignement concernant la facturation s'adresser :

Direction des Ressources, Finances et de la Comptabilité (DRFC) Département Commercial

Adresse : 1 Avenue de l'indépendance- Alger – BP 383- Algérie

RSFTA : DAALYVDG

Tel/Fax : Direction de la DRFC : 00 213 23 51 52 03

Département Commercial : 00 213 23 51 52 37

Service Recouvrement : 00 213 23 51 52 07

Service Facturation : 00 213 23 51 52 04

Service Client : 00 213 51 52 23

Email : drfc@enna-dz.com

denafact@hotmail.com

Pour tout paiement : **Direction des Ressources, Finances et de la Comptabilité**

Adresse : 1, Avenue de l'Indépendance – Alger

Tel / Fax : 00 213 23 51 52 03 – 00 213 21 65 73 98

Les réclamations doivent parvenir à l'adresse indiquée ci-dessus dans un délai maximum de 60 jours à compter de la date d'envoi de la facture. Passé ce délai aucune réclamation ne sera prise en compte.

Le montant de la présente facture doit être acquitté dans sa totalité. Toute réclamation fondée intervenue dans les délais prescrits, donnera lieu à l'établissement d'une note de crédit dans un délai maximum de 30 jours à compter de sa date de réception.

8.9 Litiges :

Tous litiges et contestations relèvent des tribunaux algériens.

9 Redevances aéroportuaires :

9.1 Redevances d'usage des installations pour la réception des passagers :

La redevance d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers, est due pour l'utilisation des ouvrages et locaux d'usage commun servant à l'embarquement, au débarquement et à l'accueil des passagers. Le montant de cette redevance est perçu sur les aérodromes désignés par décision du ministre chargé de l'aviation civile. Sur un même aéroport, la redevance peut être fixée à des tarifs de base différents, selon la zone de destination des passagers embarqués. La redevance est due, dans les conditions fixées ci-après, pour tout passager voyageant sur un aéronef exploité à des fins commerciales. La redevance est due par les passagers qui, au cours d'un voyage effectuent sur l'aéroport un arrêt volontaire. Elle est également due par les personnels des transporteurs qui ne font pas partie de l'équipage. La redevance est due par le transporteur qui est autorisé à se faire rembourser le montant par le passager. La redevance est perçue à l'occasion de l'émission du billet de passager. Les redevances à percevoir pour l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers, sont données au tableau de la page GEN 4-2-8

9.1.1 Exemptions :

La redevance n'est pas due :

- (a) Par les membres de l'équipage effectuant le transport à l'exclusion de ceux voyageant pour convenances personnelles ou sous la mention service.
- (b) Par les passagers d'un aéronef qui effectue un retour forcé sur l'aéroport en raison d'incidents techniques ou de conditions atmosphériques défavorables.
- (c) Par des enfants âgés de moins de deux ans
- (d) Par les passagers en transit/correspondance qui en raison du transport, effectuent un arrêt sur l'aéroport n'excédant pas vingt quatre heures et repartent vers leur nouvelle destination sur un aéronef dont le numéro de vol est différent du numéro de vol de l'aéronef qu'ils ont emprunté à l'arrivée.

9.2 Redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des marchandises :

La redevance d'usage des installations aménagées pour la réception des marchandises, est due pour l'utilisation des ouvrages et locaux d'usage commun servant au chargement, déchargement et à toutes les opérations de manutention des marchandises. La perception de cette redevance ne fait pas obstacle au paiement, par les usagers, des redevances correspondant à l'utilisation de magasins et entrepôts à usage banal ou privatif. La redevance d'usage des installations aménagées pour la réception des marchandises est donnée en GEN 4.2.8. La redevance est due par le transporteur qui est autorisé à s'en faire rembourser le montant par l'expéditeur ou par le destinataire de la marchandise.

9.3 Redevance de stationnement :

Dotées d'équipements divers, d'importance plus au moins développée. Elles peuvent être classées en redevances pour stationnement, sont dues dans les conditions fixées ci-après par tout aéronef qui stationne sur des surfaces non couvertes destinées à cet usage et situées dans l'emprise d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique. Les surfaces destinées au stationnement sont constituées, soit par des terre-pleins revêtus soit par des terrains aménagés. Elles peuvent être :

Aires de trafic.
Aires de garage.
Aires d'entretien.

Le tarif de la redevance de stationnement est exprimé en dinars par heure et par tonne. Le tonnage considéré étant le poids maximum de l'aéronef au décollage porté à son certificat de navigabilité arrondi à la tonne supérieure. Toute heure commencée étant due. L'exploitant fixe un délai de franchise durant lequel un aéronef peut, entre le moment de son atterrissage et celui de son décollage, stationner sur les aires de stationnement sans acquitter la redevance. Ce délai est compris entre quarante cinq minutes et deux heures. Il peut varier, le cas échéant, suivant les heures de la journée pour tenir compte des variations de la densité du trafic sur l'aérodrome considéré. La perception de la redevance de stationnement n'exclut pas la possibilité qu'a l'exploitant d'établir une redevance particulière pour équipements spéciaux, tels que prises d'électricité, de téléphone, d'air comprimé, etc. Lorsqu'il n'en résulte pas de gêne pour le trafic, certaines parties des aires de stationnement peuvent être mises, à titre privatif, à la disposition des usagers qui en font la demande. Ils supportent, dans ce cas, une redevance domaniale.

Les Aéronefs appartenant à l'Etat acquittent les redevances de stationnement lorsqu'ils effectuent transports ou du travail aérien rémunérés. Pour les aéronefs d'Etat n'effectuant pas de transport ou de travail aérien rémunéré, les redevances de stationnement sont dues dans les conditions et à des tarifs fixés par des conventions entre l'administration qui exploite les dit aéronefs et l'exploitant de l'aérodrome avec l'accord du Ministre chargé de l'aviation civile et de la météorologie. La perception de la redevance de stationnement n'implique pas pour l'exploitant de l'aérodrome ou le Ministre chargé de l'aviation civile la charge de la garde, de la conservation et des frais et risques d'amarrage des aéronefs en stationnement.

9.3.1 Le taux de la redevance de stationnement : Il est donné au tableau de la page GEN 4-2-8.

9.3.2 Exemptions :

Sont exemptés des redevances de stationnement :

- (a) Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités dont la liste est fixée par décision du Ministre chargé de l'aviation civile et de la météorologie
- (b) Les aéronefs d'Etat qui effectuent certaines missions techniques.
- (c) Les aéronefs privés utilisés par leurs propriétaires dans un but privé et de plaisance et, à l'exclusion de tout objet professionnel ou commercial, ainsi que les aéronefs des aéro-clubs, lorsqu'ils utilisent certaines aires de garage désignées à cet effet, par l'exploitant de l'aérodrome.
- (d) Les aéronefs des aéro-clubs sur leur aérodrome d'attache.

9.4 Redevance d'abri :

La redevance d'abri est due dans les conditions fixées ci-après par tout aéronef placé sous un abri couvert se trouvant dans l'emprise de l'aérodrome. Le taux de la redevance d'abri est exprimé en dinars algériens par journée et par tonne. Le tonnage considéré étant le poids maximum de l'aéronef porté à son certificat de navigabilité arrondi à la tonne supérieure. Toute journée commencée étant due. Des abonnements mensuels peuvent être consentis par l'exploitant de l'aérodrome. Le montant de la redevance à percevoir est égal à la redevance journalière affectée du coefficient 20. La perception de la redevance d'abri n'implique pas pour l'exploitant de l'aérodrome ou le Ministre chargé de l'Aviation civile la charge de la garde, de la conservation et des frais et risques d'amarrage des aéronefs en stationnement.

9.4.1 Le taux de la redevance d'abri : Il est donnée au tableau de la page GEN 4-2-8.

9.4.2 Exemption :

Les aéronefs appartenant aux aéro-clubs ou qui leur sont prêtés par l'Etat, sont exonérés de la redevance d'abri mais ne sont admis dans les hangars d'abri communs que dans la mesure des places disponibles.

9.5 Redevance pour occupation sur les aéroports de terrains et d'immeubles par des distributeurs de carburants pour aéronefs :

Sur tous les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique, l'occupation de terrains et d'immeubles par une entreprise de distribution de carburant pour aéronefs donne lieu au paiement d'une redevance conformément aux dispositions réglementaires fixant les conditions de création, de mise en service d'exploitation et de contrôle des aéroports civils.

Cette redevance comprend un élément fixe déterminé, d'après la valeur locative des terrains ou locaux occupés, par les soins des domaines. Elle peut, en outre, comporter un élément variable.

L'élément variable de la redevance est calculé d'après la quantité de lubrifiant vendue et livrée par le distributeur à partir de ces installations fixes situées sur l'aéroport.

Le taux de la redevance de l'élément variable de distribution des carburants est donné en GEN 4 2 8.

NOTE: Une majoration de 100% est appliquée aux redevances aéroportuaires lorsque le service est rendu en dehors des heures de vacation de l'aérodrome.

En cas de traitement particulier d'un aéronef, les coûts induits par les dommages et dérangements causés à l'exploitation seront intégralement facturés à l'exploitant de l'aéronef en cause.

10. Montant des redevances aéroportuaires :

10.1 Redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers :

10.1.1 Passagers à destination d'un aéroport algérien :

- Au départ des aéroports d'Alger, Constantine, Oran, Hassi Messaoud, In Amenas, Ghardaia, Tamanrasset, Djanet, Tlemcen et Annaba : 400 DA/Passager.
- Au départ des autres aéroports algériens : 300 DA/Passager.

10.1.2 Passagers à destination d'un aéroport étranger :

- Au départ des aéroports d'Alger, Constantine, Oran, Hassi Messaoud, Bejaia, Ghardaia, Tamanrasset, Djanet, Tlemcen, Annaba et Chlef : 900DA/Passager.
- Au départ des autres aéroports algériens : 600DA/Passager.

10.2 Redevances sur l'attribution des carburants :

- Essence avion : 2,82 DA par hectolitre.
- Kérosène : 2,64 DA par hectolitre.

10.3 Redevances pour l'occupation de terrains ou d'immeubles du domaine public aéroportuaire :

| NATURE DE L'IMMEUBLE | ASSIETTE | AEROPORTS INTERNATIONAUX | AEROPORTS NATIONAUX |
|---|-----------------------|--------------------------|---------------------|
| -Bâtiments : | | | |
| - Locaux à usage administratif. | DA/m ² /an | 8410 | 4425 |
| - Locaux à usage industriel et technique. | DA/m ² /an | 6640 | 3625 |
| -Hangars : | | | |
| - Frêt | DA/m ² /an | 3450 | 2575 |
| - Avions | DA/m ² /an | 2300 | 1770 |
| -Aires non bâties : | | | |
| - Parking auto | DA/m ² /an | 840 | 600 |
| - Plate-forme à revêtement bitumineux. | DA/m ² /an | 620 | 440 |
| - Aires d'entretien d'avions. | DA/m ² /an | 800 | 575 |
| - Autres | DA/m ² /an | 400 | 280 |
| -Terrains traversés par pipe : | | | |
| - Zone d'activité. | DA/m ² /an | 400 | 240 |
| - Zone hors trafic. | DA/m ² /an | 360 | 185 |

10.5 Redevances de stationnement et de parking des aéronefs :

- Sur les aires de trafic : 10,20 DA tonne/ heure.
- Sur les autres aires : 4,23 DA tonne/ heure.

Pour l'aviation générale dont le poids au décollage est inférieur à 20 tonnes :

- commerciale : 30,00 DA tonne /heure
- non commerciale : 7.50DA tonne/heure.

ANNEXE 5

LES FACTURES DE TAL



ETABLISSEMENT DE GESTION DES SERVICES AEROPORTUAIRES DE CONSTANTINE
E.G.S.A.C

5

UNITE : AÉROPORT MOHAMED BOUDIAF CONSTANTINE CLIENT : TASSILI AIRLINES
BOITE POSTALE : AÉROPORT MOHAMED BOUDIAF CONSTANTINE ADRESSE : ROUTE SISI MOUSSA BP 319
DAR EL BEIDA ALGER
TEL / FAX : (031)81.01.01 à 08 / (031)81.01.17 TEL / FAX : /
N°RC : B 06339 99
N° IDENTIF.FISCAL : 000 0987250100344
N° STATISTIQUES : 022345 2501 987 0
N° ARTICLE D'IMPOSITION : 2501.63.20.341

FACTURE

FACTURE N° : 470 DATE : 30/04/2015
PRESTATION : STATIONNEMENT/ COMMERCIALE (<20TONNES)
PERIODE : 01/04/2015 AU 30/04/2015
Taxe / Unite / JOUR : 30 D.A
Taxe / Unite / NUIT : 15 D.A
PARKING AVION : CONSTANTINE

| DESTINATION | DURÉE JOUR | DURÉE NUIT | MONTANT HT |
|----------------|------------|------------|------------|
| HASSI MESSAOUD | 1 | 0 | 510,00 |

Arrêtée la présente facture à la somme de :
CINQ CENT DIX DA

MONTANT TOTAL 510,00

L'ordonnateur soussigné, certifié avoir vérifié et constaté que les fournitures et prestation objet du présent mémoire ont été réellement et fidèlement effectuées, et qu'il y a lieu de payer au créancier la somme de... Cinq Cent dix...
... D.D.A.S ...
Fait à CS le 30/04/2015
L'Ordonnateur

BON A PAYER
Le Sous-Préfet
à Constantine
ESCALE AEROPORTUAIRES DE CONSTANTINE
TASSILI AIRLINES
Mr. H. TALEB
Chef d'Escale Constantine

28/05/2015
Bouderka Houssam
Bouderka Samir
Bouderka Houssam

le Directeur de :
AÉROPORT MOHAMED BOUDIAF CONSTANTINE

Payable par chèque bancaire ou par virement au compte :
B.N.A N° : 001 00845 0300 301 714 / 54



SGSIA Spa "Aéroport d'Alger"

RC : 0975144B06
 NIF: 000 616 097 514 495
 IDF: 16200901201

| | |
|-------------------------|---------|
| TASSILI AIRLINES | |
| ROUTE DE SIDI MOUSSA | |
| ALGER | ALGÉRIE |
| RC: | |
| NIF: | |
| NIS: | |
| Tel : | FAX : |

Numéro de Facture : F1605139

Facture

| | | |
|--------------------|------------------------------------|-----------------------------------|
| DATE 20/07/2016 | PERIODE DE FACTURATION JUN 2016 | Num Contrat ou Référence Document |
|--------------------|------------------------------------|-----------------------------------|

| Référence | Désignation | Qté. | Px unitaire | Remise | Montant HT | TVA |
|---|------------------|----------|-------------|-----------|------------|-----|
| B006 | UTILISATION CUTE | 2 074,00 | 77,18 | 80000/par | 160 071,32 | T17 |
| <p>L'Ordonnateur soussigné, certifie avoir vérifié constaté que les fournitures et prestations objet du présent mémoire ont été réellement et fidèlement effectuées, et qu'il y a lieu de payer au créancier la somme de <u>Cent quatre-vingt sept mille deux cent quatre-vingt-trois dinars quarante quatre centimes</u>, Fait, à <u>DEB</u> le <u>22/07/2016</u></p> <p>L'ORDONNATEUR</p> <p><i>(Signature)</i> Directeur de l'Exploitation A. B. 2016</p> | | | | | | |

| Code | Base | Taux | Montant TVA |
|------|------------|-------|-------------|
| T17 | 160 071,32 | 17,00 | 27 212,12 |

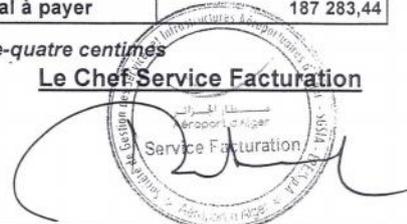
| | |
|---------------|------------|
| Montant HT | 160 071,32 |
| Montant TVA | 27 212,12 |
| Montant TTC | 187 283,44 |
| Timbre | |
| Total à payer | 187 283,44 |

Arrêtée de la présente facture à la somme de:

cent quatre-vingt-sept mille deux cent quatre-vingt-trois dinars quarante-quatre centimes

Paiement à effectuer en Dinars Algériens auprès de la Banque
 Crédit Populaire d'Algérie, Agence Cité 5 Juillet, Bab Ezzouar.
 Compte N°: 004.00146.4010006358/53. SWIFT : CPALDZALXXX.
 Prière mentionner les références des Factures de vos règlements.

Le Chef Service Facturation



Société de Gestion des Services et Infrastructures Aéroportuaires - SGSIA - Filiale de l'EGSA - Alger
 Aéroport d'Alger Houari Boumediène - Spa au Capital de 695.000.000 Dinars - RC 0975144 B 06
 Tel. : +213 (0) 21 50 91 91 / 21 50 91 00 - <http://www.aeroportalger.dz>



SGSIA Spa "Aéroport d'Alger"

RC : 0975144B06
 NIF: 000 616 097 514 495
 IDF: 16200901201

TASSILI AIRLINES
 ROUTE DE SIDI MOUSSA
 ALGER ALGÉRIE

RC:
 NIF:
 IDF:
 Tel: FAX:

Numéro de Facture : F1508543

Facture

| | | |
|------------|------------------------|-----------------------------------|
| DATE | PERIODE DE FACTURATION | Num Contrat ou Référence Document |
| 18/11/2015 | OCTOBRE 2015 | |

| Référence | Désignation | Qté. | Px unitaire | Remise | Montant HT | TVA |
|-------------|--|-------|-------------|-------------|------------|-----|
| 002 B004 | BANQUE DE CONTROLE DOCUMENTS <i>Matoucheud</i> | 10,00 | 2 106,72 | <i>100%</i> | 21 067,20 | T17 |
| | BANQUE DE CONTROLE DOCUMENTS - SUPPLEMENT | 12,00 | 526,68 | | 6 320,16 | T17 |

L'ordonnateur soussigné, certifie avoir vérifié et constaté que les fournitures et prestation objet du présent mémoire ont été réellement et fidèlement effectuées, et qu'il y a lieu de payer au créancier la somme de *trente deux mille Quarante-trois Dinars et 41 cts.*

Fait à *DEB*

Le Chef de Service
 Directeur de l'Exploitation

| Code | Base | Taux | Montant TVA |
|------|-----------|-------|-------------|
| T17 | 27 387,36 | 17,00 | 4 655,85 |

| | |
|---------------|-----------|
| Montant HT | 27 387,36 |
| Montant TVA | 4 655,85 |
| Montant TTC | 32 043,21 |
| Timbre | |
| Total à payer | 32 043,21 |

Arretée de la présente facture à la somme de:
trente-deux mille quarante-trois dinars vingt et un centimes

Paiement à effectuer en Dinars Algériens auprès de la Banque
 Crédit Populaire d'Algerie, Agence Cité 5 Juillet, Bab Ezzouar.
 Compte N°: 004.00146.4010006358/53. SWIFT : CPALDZALXXX.
 Prière mentionner les références des Factures de vos règlements.

Le Chef Service Facturation



Société de Gestion des Services et Infrastructures Aéroportuaires - SGSIA - Filiale de l'EGSA - Alger
 Aéroport d'Alger Houari Boumediène - Spa au Capital de 695.000.000 Dinars - RC 0975144 B 06
 Tél. : +213 (0) 21 50 91 91 / 21 50 91 00 - <http://www.aerportalger.dz>



SGSIA Spa "Aéroport d'Alger"

RC : 0975144B06
 NIF: 000 616 097 514 495
 IDF: 16200901201

TASSILI AIRLINES
 ROUTE DE SIDI MOUSSA
 ALGER ALGÉRIE

RC:
 NIF:
 NIS:
 Tel: FAX:

Numéro de Facture : F1604876

Facture

| | | |
|------------|------------------------|-----------------------------------|
| DATE | PERIODE DE FACTURATION | Num Contrat ou Référence Document |
| 17/07/2016 | JUIN 2016 | |

| Référence | Désignation | Qté. | Px unitaire | Remise | Montant HT | TVA |
|-----------|---|-------|-------------|----------|--------------|-----|
| Z001 | UTILISATION PASSERELLES DE 05H à 20H. | 56,00 | 18 433,80 | 19750020 | 1 032 292,80 | T17 |
| Z003 | UTILIS PASSERELLES SUPP DE 05H à 20H. | 18,00 | 6 912,68 | | 124 428,24 | T17 |
| Z004 | UTILISATION PASSERELLES DE 20H à 23H30MN | 12,00 | 13 230,00 | | 158 760,00 | T17 |
| Z005 | UTILIS PASSERELLES SUPP DE 20H à 23H30MN. | 1,00 | 4 961,25 | | 4 961,25 | T17 |

L'Ordonnateur soussigné, certifie avoir vérifié constaté que les fournitures et prestations objet du présent mémoire ont été réellement et fidèlement effectuées, et qu'il y a lieu de payer au créancier la somme de un million cinq cent quarante quatre mille neuf cent dix sept dinars quarante huit centimes (1 544 917,48) en faveur de la Société de Gestion des Services et Infrastructures Aéroportuaires (SGSIA) au profit de l'Aéroport d'Alger.

Le 22/07/2016

L'ORDONNATEUR

Directeur de l'Exploitation

| Code | Base | Taux | Montant TVA |
|------|--------------|-------|-------------|
| T17 | 1 320 442,29 | 17,00 | 224 475,19 |

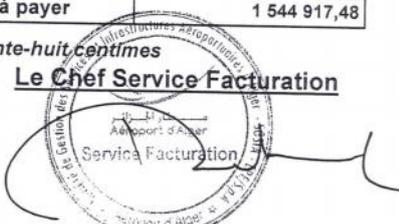
| | |
|---------------|--------------|
| Montant HT | 1 320 442,29 |
| Montant TVA | 224 475,19 |
| Montant TTC | 1 544 917,48 |
| Timbre | |
| Total à payer | 1 544 917,48 |

Arretée de la présente facture à la somme de:

un million cinq cent quarante-quatre mille neuf cent dix-sept dinars quarante-huit centimes

Paiement à effectuer en Dinars Algériens auprès de la Banque
 Crédit Populaire d'Algérie, Agence Cité 5 Juillet, Bab Ezzouar.
 Compte N°: 004.00146.4010006358/53. SWIFT : CPALDZALXXX.
 Prière mentionner les références des Factures de vos règlements.

Le Chef Service Facturation



Société de Gestion des Services et Infrastructures Aéroportuaires - SGSIA - Filiale de l'EGSA - Alger
 Aéroport d'Alger Houari Boumediène - Spa au Capital de 695.000.000 Dinars - RC 0975144 B 06
 Tel. : +213 (0) 21 50 91 91 / 21 50 91 00 - <http://www.aeroportalger.dz>

مطار الجزائر
Aéroport d'Alger

SGSIA Spa "Aéroport d'Alger"

RC : 0975144B06
NIF: 000 616 097 514 495
IDF: 16200901201

| | |
|-------------------------|---------|
| TASSILI AIRLINES | |
| ROUTE DE SIDI MOUSSA | |
| ALGER | ALGÉRIE |
| RC: | |
| NIF: | |
| NIS: | |
| Tel : | FAX : |

Numéro de Facture : F1605687

Facture

| DATE | PERIODE DE FACTURATION | Num Contrat ou Référence Document |
|------------|------------------------|-----------------------------------|
| 10/08/2016 | JUILLET 2016 | |

| Référence | Désignation | Qté. | Px unitaire | Remise | Montant HT | TVA |
|-----------|---|--------|-------------|--------|------------|-----|
| B001 | BANQUE D'ENREGISTREMENT INTERNATIONAL | 145,00 | -4 424,11 | | 641 495,95 | T17 |
| B003 | B.ENREGISTREMENT INT (1/2 H SUPPLEMENTAIRE) | 10,00 | 1 106,03 | | 11 060,30 | T17 |

L'Ordonnateur soussigné, certifie avoir vérifié constaté que les fournitures et prestations objet du présent mémoire ont été réellement et fidèlement effectuées, et qu'il y a lieu de payer au financiar la somme de Sept cent soixante trois mille quatre cent quatre vingt dix dinars quatre vingt un centimes

Fait à Alger le 07/08/2016

L'ORDONNATEUR

| Code | Base | Taux | Montant TVA |
|------|------------|-------|-------------|
| T17 | 652 556,25 | 17,00 | 110 934,56 |

| | |
|---------------|------------|
| Montant HT | 652 556,25 |
| Montant TVA | 110 934,56 |
| Montant TTC | 763 490,81 |
| Timbre | |
| Total à payer | 763 490,81 |

Arrêtée de la présente facture à la somme de:

sept cent soixante-trois mille quatre cent quatre-vingt-dix dinars quatre-vingt-un centimes

Le Chef Service Facturation

Paiement à effectuer en Dinars Algériens auprès de la Banque
Crédit Populaire d'Alger, Agence Cité 5 Juillet, Bab Ezzouar.
Compte N°: 004.00146.4010006358/53. SWIFT : CPALDZALXXX.
Prière mentionner les références des Factures de vos règlements.

Société de Gestion des Services et Infrastructures Aéroportuaires - SGSIA - Filiale de l'EGSA - Alger
Aéroport d'Alger Houari Boumediène - Spa au Capital de 695.000.000 Dinars - RC 0975144 B 06
Tel. : +213 (0) 21 50 91 91 / 21 50 91 00 - <http://www.aeroportalger.dz>

ANNEXE 6

**LA LISTE DES DECRETS
ET LES ARTICLES
APPLICABLE**

LISTE DES DECRETS

- 1) Décret exécutif n° 91-149 du 18 mai 1991 portant réaménagement des statuts de l'entreprise nationale d'exploitation et de sécurité aéronautiques (ENESA) et dénomination nouvelle: Établissement national de la navigation aérienne (ENNA). (Page 738).
- 2) Arrêté interministériel du 11 décembre 1971 portant institution et consistance de la redevance d'usage des dispositifs d'aides à la navigation aérienne. (page 1412)(publié le 14 décembre 1971).
- 3) Arrêté interministériel du 4 mars 1974 fixant les taux des redevances d'aérodromes (page 468) (publié le 24 mai 1974).
- 4) Arrêté interministériel du 4 mars 1974 fixant le taux unitaire moyen de redevance d'usage des aides à la navigation aérienne. (page 469) (publié le 24 mai 1974).
- 5) Arrêté interministériel du 9 juillet 1974 modifiant l'arrêté interministériel du 1er octobre 1966 fixant les conditions d'établissement des taxes d'aérodromes. (page 699).
- 6) Arrêté interministériel du 5 mai 1979 modifiant l'arrêté interministériel du 4 mars 1974 fixant les taux des redevances d'aérodrome. (page 329) (publié le 8 mai 1979).
- 7) Arrêté interministériel du 5 mai 1979 portant consistance de la redevance de la taxe d'usage des installations aménagées pour la réception des marchandises. (page 329) (publié le 8 mai 1979).
- 8) Arrêté du 5 mai 1979 fixant le taux de la redevance d'usage des dispositifs d'aide à la navigation aérienne. (page 329) (publié le 8 mai 1979).
- 9) Arrêté interministériel du 20 mai 1988 fixant les modalités de perception des redevances aéronautiques. (page 1262)(publié le 23 novembre 1988).
- 10) Arrêté interministériel du 20 mai 1988 fixant les modalités de perception et de reversement des redevances « passagers » et des redevances « fret ».(page 1262)(publié le 23 novembre 1988).
- 11) Arrêté interministériel du 20 mai 1988 fixant les modalités de répartition de la redevance de passage à destination d'un aérodrome algérien. ». (page 1263)(publié le 23 novembre 1988).
- 12) Décret exécutif n° 98-270 du 7 Joumada El Oula 1419 correspondant au 29 août 1998 fixant les modalités de perception de répartition et d'affectation des redevances aéronautiques d'atterrissage et d'entraînement. (pages 7 et 8)(publié le 2 septembre 1998).

- 13) Décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001 fixant les taux et montants des redevances aéronautique ainsi que les modalités de leur répartition (pages 6 , 7 et 8) (publié le 9 mai 2001).
- 14) Décret exécutif n° 04-208 du 10 Joumada Ethania 1425 correspondant au 28 juillet 2004 modifiant le décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001 fixant les taux et montants des redevances aéronautiques ainsi que les modalités de leur répartition.(page 7)(publié le 28 juillet 2004).
- 15) Décret exécutif n° 06-92 du 24 Moharram 1427 correspondant au 23 février 2006 modifiant le décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001 fixant les taux et montants des redevances aéronautiques ainsi que les modalités de leur répartition.(page 25)(publié le 26 février 2006).
- 16) Décret exécutif n° 08-73 du 19 Safar 1429 correspondant au 26 février 2008 modifiant le décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001 fixant les taux et montants des redevances aéronautiques ainsi que les modalités de leur répartition. . (pages 49 et 50)(publié le 5 mars 2008).
- 17) Décret exécutif n° 11-424 du 13 Moharram 1433 correspondant au 8 décembre 2011 modifiant le décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001 fixant les taux et les montants des redevances aéronautiques ainsi que les modalités de leur répartition.(pages 19 et 20)(publié le 14 décembre 2011).
- 18) Décret exécutif n° 13-177 du 24 Joumada Ethania 1434 correspondant au 5 mai 2013 modifiant le décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001 fixant les taux et montants des redevances aéronautiques ainsi que les modalités de leur répartition. . (pages 17 et 18)(publié le 12 mai 2013).
- 19) Décret exécutif n° 16-49 du 22 Rabie Ethani 1437 correspondant au 1er février 2016 modifiant le décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001 fixant les taux et montants des redevances aéronautiques ainsi que les modalités de leur répartition. (pages 30 et 31)(publié le 3 février 2016).

ARTICLES APPLICABLES :

1971 : Arrêté interministériel du 11 décembre 1971 portant institution et consistance de la redevance d'usage des dispositifs d'aides à la navigation aérienne :

Art 2: La redevance est due, en principe, par l'exploitant de l'aéronef. A défaut d'exploitant, le propriétaire de l'aéronef est redevable.

Art 3: La redevance est due pour chaque vol, quelles que soient les règles de vol (IFR ou VFR), le lieu de départ et le lieu de destination.

Par vol, on entend tout vol donnant réglementairement lieu à l'établissement d'un plan de vol. On comptera, en conséquence, autant de vols que comportera le parcours effectué par un aéronef.

Art 4: La redevance est déterminée en fonction de la distance parcourue et du poids de l'aéronef.

Le poids de l'aéronef est le poids maximum au décollage porté sur le certificat de navigabilité, arrondi à la tonne supérieure.

La distance est celle parcourue par l'aéronef dans la limite d'un vol. Elle est définie comme suit :

Vol intérieur : Distance comprise entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'arrivée, situés à l'intérieur du territoire national.

Vol International avec escale : Distance comprise entre

- Soit l'aérodrome de départ sur le territoire national d'une part et le point de franchissement de la limite de la FIR ALGER d'autre part ;

-Soit, si le parcours effectué par l'aéronef comporte plusieurs escales, la distance comprise entre les aérodromes situés à l'intérieur du territoire national.

Vol international sans escale : Distance comprise entre le point d'entrée et le point de sortie de la FIR Alger.

La distance parcourue retenue pour la facturation est calculée par tranches de 100 Km, toute fraction supplémentaire étant comptée pour 100 Km. Pour chaque vol

comportant escale à l'intérieur des limites de la FIR Alger, la distance à facturer est réduite de 20 Km pour tout atterrissage ou décollage.

Art 5: La contenance du trafic détermine une échelle distance et une échelle poids desquelles résultent deux coefficients applicables à un taux unitaire moyen.

Art 6 : Le taux unitaire moyen est déterminé en fonction du coût des installations, majoré des frais d'entretien et des frais d'administration, mais compte tenu de la notion de service rendu. Ce taux ne sera toutefois recouvré que progressivement sur décision du ministre chargé de l'aviation civile, dans la limite du taux maximum fixé à l'article 10 ci-dessous.

Il est applicable aussi bien aux vols nationaux qu'aux vols et survols internationaux sans distinction ni des règles de vol (IFR ou VFR), ni de la nature du vol (Commercial, professionnel ou privé) ni de la nationalité de l'aéronef.

Art 7 : Les vols effectués par les aéronefs d'Etat étrangers sont assujettis sauf cas d'exemption énumérés à l'article 9 ci-après, au paiement de la redevance dans les mêmes conditions que les aéronefs utilisés à d'autres fins

Art 8: Les aéronefs dont le poids maximum au décollage est compris entre 2 tonnes et 5,7 tonnes bénéficient d'une réduction de 40% sur le montant de la redevance

Art 9: Sont exemptés de la redevance :

- 1- Les vols effectués en totalité à vue par les aéronefs dont le poids maximum au décollage porté sur le certificat de navigabilité est inférieur à 2 tonnes ;
- 2- Les vols effectués par les aéronefs d'état étrangers à conditions, d'une part, que cette exemption résulte d'un accord de réciprocité et d'une décision du ministre chargé de l'aviation civile, d'autre part, que les vols ne soient pas effectués à des fins commerciales ;
- 3- Les vols de recherches et de sauvetage ;
- 4- Les vols effectués par des aéronefs qui se verraient obligés à la suite d'incident techniques, de regagner sans escale leur aéroport de départ ;
- 5- Les vols de contrôle ou d'essai des aides à la navigation ;
- 6- Les vols d'entraînement des personnels navigants.

03/1974: Arrêté interministériel du 4 mars 1974

01/ Fixant les taux des redevances d'aérodromes

Art 6 : Le taux de la redevance d'abri des aéronefs est fixé comme suit :

-5 DA par tonne et par jour

02/ Fixant le taux unitaire moyen de redevance d'usage des aides à la navigation aérienne

Art 1 : Le taux défini à l'article 11 de l'arrêté interministériel du 11 décembre 1971 susvisé, est fixé à 20,60 DA.

07/1974: Arrêté interministériel du 9 juillet 1974 modifiant l'arrêté interministériel du 1er octobre 1966 fixant les conditions d'établissement des taxes d'aérodromes

Art 1: Le montant de la taxe d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers, visée à l'article 10 de la loi n° 64-244 du 22 août 1964 susvisée, est perçu sur les aérodromes désignés par décision du ministre chargé de l'aviation civile. Sur un même aéroport, la taxe peut être fixée à des taux de base différents, selon que l'escale de débarquement sur la ligne se situe en Algérie ou à l'étranger.

Art 2: La taxe est due, dans les conditions fixées par le présent arrêté, pour tout passager voyageant sur un aéronef exploité à des fins commerciales.

Art 3: La taxe est due par le transporteur.

Art 4: La taxe est perçue à l'occasion de l'émission du billet de passage.

Art 5 : La taxe n'est pas due pour :

- a) les membres de l'équipage effectuant le transport, à l'exclusion de ceux voyageant pour convenances personnelles ou sous la mention « service » ;
- b) les passagers en transit direct effectuant un arrêt momentané à l'aéroport et repartant par un aéronef dont le numéro de vol au départ est identique au numéro de vol de l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés ;

c) les passagers d'un aéronef qui effectue un retour forcé sur l'aéroport, en raison d'incidents techniques ou de conditions atmosphériques défavorables ;

d) les enfants âgés de moins de 2 ans.

1979:

✓ Arrêté interministériel du 5 mai 1979

02/ Portant consistance de la redevance de la taxe d'usage des installations aménagées pour la réception des marchandises

Art 4 : Les taux de la taxe à percevoir pour l'usage des installations aménagées pour la réception des marchandises seront fixés par arrêté du ministre des transports dans les limites suivantes :

-Minimum : 0,05 DA par kilogramme

- Maximum : 0,20 DA par kilogramme.

✓ Arrêté du 5 mai 1979 fixant le taux de la redevance d'usage des dispositifs d'aide à la navigation aérienne :

Art 1 : Le taux unitaire moyen, défini à l'article 6 de l'arrêté interministériel du 11 décembre 1971 susvisé est fixé à 52 DA, à compter du 1^{er} avril 1979, dans le cadre de la disposition de l'article 10 de l'arrêté interministériel du 11 décembre 1971 susvisé.

1988: Arrêté interministériel du 20 mai 1988

01/ fixant les modalités de perception des redevances aéronautiques.

Art 2 : les redevances d'atterrissage, d'entraînement, de balisage et de survol, sont perçues par l'entreprise nationale d'exploitation et de sécurité aéronautiques (ENESA).

02/ fixant les modalités de perception et de reversement des redevances passagers et des redevances fret

Art 1 : les redevances passagers sont perçues sur tout passager embarqué dans un aéroport Algérien ouvert à la circulation aérienne publique, sur des services aériens de transports publics réguliers ou non réguliers et à destination d'un aéroport Algérien ou de tous autres aéroports.

03/ fixant les modalités de répartition de la redevance de passage à destination d'un aéroport algérien

Art 1 : La redevance de trente dinars (30 DA) de passage à destination d'un aéroport Algérien, perçue par l'entreprise nationale d'exploitation des services aériens (AIR-ALGERIE) doit être répartie comme suit :

- Vingt dinars (20DA) au profit de l'entreprise nationale d'exploitation des services aérien (AIR-ALGERIE) au titre des missions liées aux activités de passage,
- Dix dinars (10 DA) au profit de l'entreprise nationale d'exploitation et de sécurité aéronautiques (ENESA) au titre des services rendus.

1998: Décret exécutif n° 98-270 du 7 Joumada El Oula 1419 correspondant au 29 août 1998 fixant les modalités de perception, de répartition et d'affectation des redevances aéronautiques d'atterrissage et d'entraînement.

Art 2 : La perception des redevances d'atterrissage et d'entraînement est effectuée par l'établissement national de navigation aérienne (ENNA) sur la base des taux tels que fixés par les lois de finances.

Art 3 : La répartition des redevances d'atterrissage et d'entraînement est fixée comme suit :

- 75 % au profit de l'établissement national de navigation aérienne (ENNA) ;
- 21 % au profit des établissements de gestion des services aéroportuaires d'Alger, de Constantine et d'Oran au prorata du trafic traité par les aéroports qui leur sont rattachés ;
- 4 % au profit de l'office national de la météorologie.

2001 : Décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001 fixant les taux et montants des redevances aéronautiques ainsi que les modalités de leur répartition.

Art 7 : Les redevances d'entraînement sont fixées comme suit :

- 25% du montant de la redevance d'atterrissage.

Art 9 : les redevances sur l'attribution des carburants sont fixées comme suit :

| | |
|---------------|------------------------|
| Essence avion | 2,82 DA par hectolitre |
| Kérosène | 2,64 DA par hectolitre |

2004 : Décret exécutif n° 04-208 du 10 Joumada Ethania 1425 correspondant au 28 juillet 2004 modifiant le décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001 fixant les taux et montants des redevances aéronautiques ainsi que les modalités de leur répartition.

Art 4 : « Les dispositions de l'article 4 du décret exécutif n°01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001, susvisé, sont modifiées comme suit :

« Art. 4. Les redevances d'usage des dispositifs d'éclairage sont fixées comme suit :

| | |
|--|------------|
| Aérodromes de classe internationale | 1168,86 DA |
| Aérodromes de classe autre qu'internationale | 877,10 DA |

2008 : Décret exécutif n° 08-73 du 19 Safar 1429 correspondant au 26 février 2008 modifiant le décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001 fixant les taux et montants des redevances aéronautiques ainsi que les modalités de leur répartition.

Art 2 : « Les dispositions de l'article 5 du décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001, susvisé, sont modifiées et rédigées comme suit :

«Art. 5. Les redevances de stationnement et de parking des aéronefs sont fixées comme suit :

| | |
|---|----------------------|
| Sur les aires de trafic | 10,20 DA tonne/heure |
| Sur les autres aires | 4,23 DA tonne/heure |
| Pour l'aviation générale dont le poids au décollage est inférieur à 20 tonnes : | |
| 1) commerciale | 30,00 DA tonne/heure |

| | |
|--------------------|---------------------|
| 2) non commerciale | 7,50 DA tonne/heure |
|--------------------|---------------------|

Art 4 : « Les dispositions de l'article 10 du décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001, susvisé, sont modifiées et rédigées comme suit :

«Art. 10. Les montants de la redevance pour l'occupation de terrains ou d'immeubles du domaine public aéroportuaire, sont fixés comme suit :

| NATURE DE L'IMMEUBLE | ASSIETTE | AEROPORTS INTERNATIONAUX | AEROPORTS NATIONAUX |
|--|----------|--------------------------|---------------------|
| Bâtiments | | | |
| Locaux à usage administratif | DA/m2/an | 8 410 | 4425 |
| Locaux à usage industriel et technique | DA/m2/an | 6 640 | 3625 |
| Hangars : | | | |
| Frêt | DA/m2/an | 3 450 | 2575 |
| Avion | DA/m2/an | 2 300 | 1770 |
| Aires non bâties | | | |
| Parking auto | DA/m2/an | 840 | 600 |
| Plate-forme à revêtement bitumineux | DA/m2/an | 620 | 440 |
| Aires d'entretien d'avions. | DA/m2/an | 800 | 575 |
| Autres | DA/m2/an | 400 | 280 |
| Terrains traversés par pipe : | | | |
| Zone d'activité | DA/m2/an | 400 | 240 |
| Zone hors trafic | DA/m2/an | 360 | 185 |

2013 : Décret exécutif n° 13-177 du 24 Joumada Ethania 1434 correspondant au 5 mai 2013 modifiant le décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001 fixant les taux et montants des redevances aéronautiques ainsi que les modalités de leur répartition.

Art 2 : « Les dispositions de l'article 2 du décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001, susvisé, sont modifiées et rédigées comme suit :

« Art. 2. Les redevances d'atterrissage des aéronefs sont fixées comme suit :

| |
|---|
| Pour les aéronefs effectuant un trafic international : |
|---|

| | |
|------------------------|---|
| Jusqu'à 12 tonnes | 1 712,74 DA. |
| De 13 à 25 tonnes | 1 712,74 DA + 148,9 DA / tonne supplémentaire |
| De 26 à 50 tonnes | 3 648,51 DA + 311,36 DA / tonne supplémentaire |
| De 51 à 75 tonnes | 11 432,61 DA + 332,92 DA / tonne supplémentaire |
| Au-dessus de 75 tonnes | 19 755,69 DA + 483,42 DA / tonne supplémentaire |

..... (Le reste sans changement) ».

Art 3 : « Les dispositions de l'article 3 du décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001, susvisé, sont modifiées et rédigées comme suit :

« Art. 3. Les redevances de survol des aéronefs sont fixées comme suit :

| | |
|----------------------|-----------------------------|
| Trafic international | 3 434 DA l'unité de service |
|----------------------|-----------------------------|

..... (Le reste sans changement) ».

2016 : Décret exécutif n° 16-49 du 22 Rabie Ethani 1437 correspondant au 1er février 2016 modifiant le décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001 fixant les taux et montants des redevances aéronautiques ainsi que les modalités de leur répartition.

Art 2 : « Les dispositions de l'article 8 et de l'article 11 (3ème et 4ème alinéas) du décret exécutif n° 01-112 du 11 Safar 1422 correspondant au 5 mai 2001, susvisé, sont modifiées et rédigées comme suit :

« Art. 8. Les montants de la redevance d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers sont fixés comme suit :

| Passagers à destination d'un aéroport algérien : | |
|--|--------|
| Au départ des aéroports : d'Alger (Houari Boumediene), Constantine (Mohamed Boudiaf), Oran (Ahmed Ben Bella), Hassi Messaoud (Krim Belkacem), In Amenas (Zarzaitine), Ghardaïa (Noumirat – Moufdi Zakaria), Tamenghasset (Aguener – Hadj Bey Akhamok), Djanet (Tiska), Tlemcen (Zénata - Messali El Hadj) et Annaba (Rabah Bitat). | 500 DA |
| Au départ des autres aéroports algériens | 400 DA |

| Passagers à destination d'un aéroport étranger : | |
|---|----------|
| Au départ des aéroports d'Alger (Houari Boumediene). | 1 300 DA |
| Au départ des aéroports de Constantine (Mohamed Boudiaf), Oran (Ahmed Ben Bella), Hassi Messaoud (Krim Belkacem), Bejaïa (Soummam - Abane Ramdane), Ghardaïa (Noumirat - Moufdi Zakaria), Tamenghasset (Aguener - Hadj Bey Akhamok), Djanet (Tiska), Tlemcen (Zenata - Messali El Hadj), Annaba (Rabah Bitat), Chlef (Aboubaker Belkaïd) et Sétif (8 Mai 1945) | 1 200 DA |
| Au départ des autres aéroports algériens | 900 DA |

« Art. 11. (Sans changement jusqu'à) réparties comme suit :

-
-
- 82 % du montant de la redevance au profit de l'établissement national de la navigation aérienne (ENNA) ;
- 18 % du montant de la redevance au profit de l'office national de la météorologie (ONM) ;
- (Le reste sans changement) ».

ANNEXE 7

AIC N°1 13

| | | |
|---|--|---|
| TEL SIA : 00 213 21 67 96 46 TEL/FAX BNI : 00 213 21 65 63 65 AFTN: DAAAYNYX COM: NOF ALGER Site Web: http://www.sia-enna.dz E-mail: algerian.ais@sia-enna.dz | الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE DIRECTION D'EXPLOITATION DE LA NAVIGATION AERIENNE SERVICE D'INFORMATION AERONAUTIQUE Route de Cherarba BP 70D Dar El Beida Alger- Algérie | AIC SERIE A N° 1/13 11 Mars 13 |
|---|--|---|

ALGERIE

CIRCULAIRE D'INFORMATION AERONAUTIQUE

Cette circulaire comporte une (01) page

Objet : Redevances aéronautiques

Les usagers de l'espace aérien algérien sont informés que les redevances de survol et d'atterrissage international des aéronefs sont fixés comme suit et ce, à compter de la date de publication du décret y afférent.

1. Redevances d'atterrissage

| Aéronefs effectuant un trafic international | |
|---|---|
| Jusqu'à 12 tonnes | 1712.74 DA |
| De 13 à 25 tonnes | 1712.74 DA + 148.9 DA/ Tonne supplémentaire |
| De 26 à 50 tonnes | 3648.51 DA + 311.36 DA/ Tonne supplémentaire |
| De 51 à 75 tonnes | 11432.61 DA + 332.92 DA/ Tonne supplémentaire |
| Au-dessus de 75 tonnes | 19755.69 DA + 483.42 DA/ Tonne supplémentaire |
| Le reste sans changement | |

2. Redevances de survol

| | |
|--------------------------|----------------------------|
| Trafic international | 3434 DA l'unité de service |
| Le reste sans changement | |

A partir du 01 janvier 2014

| | |
|--------------------------|----------------------------|
| Trafic international | 3838 DA l'unité de service |
| Le reste sans changement | |

Fin

ANNEXE 8

NOUVELLE GEN 4

- FRANÇAIS -

**GEN 4 REDEVANCES D'AÉRODROME / D'HÉLISTATIONS ET DE SERVICES DE NAVIGATION
AÉRIENNE**

Peuvent être perçues, sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les redevances suivantes:

- Redevance d'atterrissage ;
- Redevance d'usage des dispositifs d'éclairage;
- Redevance de stationnement et de parking des aéronefs ;
- Redevance d'utilisation des hangars ;
- Redevance d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers ;
- Redevance fret ;
- Redevance de distribution du carburant ;
- Redevance d'occupation des terrains et immeubles ;
- Redevance d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSLI) ;
- Redevance de navigation aérienne en route ;
- Redevance du survol.

GEN 4.1 REDEVANCES D'AERODROMES/ D'HELISTATIONS

1. Atterrissage

Cette redevance est due pour tout aéronef qui effectue un atterrissage. Elle est calculée d'après la masse maximale au décollage portée sur le certificat de navigabilité de l'aéronef arrondie à la tonne supérieure.

A/ Trafic commercial international

| Tranche de poids en tonnes des aéronefs | Montant |
|---|---------------------------------------|
| Jusqu'à 12 Tonnes | 1 712,74 DA |
| De 13 à 25 Tonnes | 1 712,74 DA + 148,90 DA / tonne supp |
| De 26 à 50 Tonnes | 3 648,51 DA + 311,36 DA / tonne supp |
| De 51 à 75 Tonnes | 11 432,61 DA + 332,92 DA / tonne supp |
| Au-dessus de 75 Tonnes | 19 755,69 DA + 483,42 DA / tonne supp |

B/ Trafic commercial national

| Tranche de poids en tonnes des aéronefs | Montant |
|---|-------------------------------------|
| Jusqu'à 12 Tonnes | 64,14 DA |
| De 13 à 25 Tonnes | 64,14 DA +10,68 DA / tonne supp |
| De 26 à 50 Tonnes | 202,98 DA + 22,80 DA / tonne supp |
| De 51 à 75 Tonnes | 772,98 DA + 23,25 DA / tonne supp |
| Au-dessus de 75 Tonnes | 1 354,23 DA + 38,15 DA / tonne supp |

C/Trafic tourisme

| poids des aéronefs | Montant |
|------------------------|---------------------------------|
| Jusqu'à 12 Tonnes | 49,78 DA |
| Au-dessus de 12 Tonnes | 49,78 DA + 8,61 DA / tonne supp |

1.1. Usage des dispositifs d'éclairage

La redevance de balisage est due par tout aéronef qui effectue un décollage ou un atterrissage sur un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, dont le balisage a été allumé de nuit (30 minutes après le coucher, 30 minutes avant le lever du soleil), ou par mauvaise visibilité ; soit à la demande du commandant de l'aéronef soit pour des raisons de sécurité sur l'ordre de l'autorité responsable de la sécurité aéronautique.

| Classe d'aéroport | Montant |
|-------------------------|-------------|
| Internationale | 1 168,86 DA |
| Autre qu'internationale | 877,10 DA |

2. Le stationnement, l'abri et la remise à long terme des aéronefs

2.1. Stationnement

La redevance de stationnement est due par tout aéronef qui stationne sur aires de trafic, aires de garage ou aires d'entretien situées dans l'emprise d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ;

Elle est exprimée en dinars par heure et par tonne, où le tonnage considéré étant le poids maximum de l'aéronef au décollage porté à son certificat de navigabilité arrondi à la tonne supérieure ;

Toute heure commencée étant due. L'exploitant fixe un délai de franchise durant lequel un aéronef peut, entre le moment de son atterrissage et celui de son décollage, stationner sur les aires de stationnement sans acquitter la redevance, ce délai est compris entre 45 minutes et 2 heures, il peut varier, le cas échéant, suivant les heures de la journée pour tenir compte des variations de la densité du trafic sur l'aérodrome considéré ;

La perception de la redevance de stationnement n'exclut pas la possibilité qu'a l'exploitant d'établir une redevance particulière pour équipements spéciaux ;

Lorsqu'il n'en résulte pas de gêne pour le trafic, certaines parties des aires de stationnement peuvent être mises, à titre privatif, à la disposition des usagers qui en font la demande. Ils supportent, dans ce cas, une redevance domaniale ;

Pour les aéronefs d'Etat n'effectuant pas de transport ou de travail aérien rémunéré, les redevances de stationnement sont dues dans les conditions et à des tarifs fixés par des conventions entre l'administration qui exploite les dit aéronefs et l'exploitant de l'aérodrome avec l'accord du Ministre chargé de l'aviation civile et de la météorologie.

Tarifification de stationnement :

| | Tarif |
|--------------------------------|-------------------------|
| Sur les aires de trafic | 10,20 DA / tonne/ heure |
| Sur les autres aires | 4,23 DA / tonne/ heure |

Pour l'aviation générale dont le poids au décollage est inférieur à 20 tonnes :

| | Tarif |
|------------------------|-------------------------|
| Commerciale | 30,00 DA / tonne /heure |
| Non commerciale | 7,50 DA / tonne/heure |

2.2. Abri

- Non applicable.

2.3. Remise à long terme

| Hangar | Assiette | Aéroport national | Aéroport international |
|--------|----------|-------------------|------------------------|
| Avion | DA/m2/an | 1 770 | 2 300 |
| Fret | | 2 575 | 3 450 |

3. Service aux passagers

La redevance passager est due par tout passager s'embarquant/débarquant sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ;

Elle est due par :

- les passagers qui, au cours d'un voyage effectuent sur l'aéroport un arrêt volontaire ;
- les personnels des transporteurs qui ne font pas partie de l'équipage.

Le montant est perçu sur les aérodromes désignés par décision du ministre chargé de l'aviation civil ;

Cette redevance est fixée en fonction de la nature et de la destination du trafic.

La redevance est payée par le transporteur qui est autorisé à la mettre à la charge du passager.

A/ Vol international

| Départ de | Montant par passager |
|--|----------------------|
| ALGER/Houari Boumedienne | 1 300 DA |
| ANNABA / Rabah Bitat BEJAÏA / Soummam - Abane Ramdane CHLEF / Aboubaker Belkaïd CONSTANTINE / Mohamed Boudiaf DJANET / Tiska GHARDAÏA / Noumirat - Moufdi Zakaria HASSI Messaoud / Krim Belkacem ORAN / Ahmed Ben Bella SÉTIF / 8 Mai 1945 TAMENGHASSET/Aguener - Hadj Bey Akhamo TLEMCEM / Zenata - Messali El Hadj | 1 200 DA |
| Autres aéroports algériens | 900 DA |

B/ Vol national

| Départ de | Montant par passager |
|--|----------------------|
| ALGER/ <i>Houari Boumediene</i> ANNABA / <i>Rabah Bitat</i> BEJAÏA / <i>Soummam - Abane Ramdane</i> CHLEF / <i>Aboubaker Belkaïd</i> CONSTANTINE / <i>Mohamed Boudiaf</i> DJANET / <i>Tiska</i> GHARDAÏA / <i>Noumirat - Moufdi Zakaria</i> HASSI Messaoud / <i>Krim Belkacem</i> ORAN / <i>Ahmed Ben Bella</i> SÉTIF / <i>8 Mai 1945</i> TAMENGHASSET/ <i>Aguener - Hadj Bey Akhamo</i> TLEMCCEN / <i>Zenata - Messali El Hadj</i> | 500 DA |
| Autres aéroports algériens | 400 DA |

4. Sûreté

- Non applicable.

5. Questions de bruit

- No applicable.

6. Services divers**6.1. Redevance fret**

La redevance fret est perçue à l'occasion du chargement ou déchargement de la marchandise.

| Fret | Assiette | montant |
|----------------------|----------|---------|
| National | DA/KG | 0,40 |
| International | | 0,40 |

La redevance d'usage des installations aménagées pour la réception des marchandises correspond à la redevance d'utilisation des hangars des fret et elle est donnée dans en GEN 4-1-4 Alinéa 2.3.

6.2. Redevance sur l'attribution des carburants

Sur tous les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique, il existe des redevances sur l'occupation des terrains et d'immeubles par une entreprise de distribution de carburant pour avions ;

Cette redevance comprend un élément fixe déterminé par les soins des domaines d'après la valeur locative des terrains ou locaux occupés, donné dans le tableau 6.4 GEN 4-1-7 ;

Elle peut comporter un élément variable calculé d'après la quantité de lubrifiant vendue et livrée par le distributeur à partir de ces installations fixes situées sur l'aéroport :

| Nature de lubrifiant | Assiette | Montant |
|----------------------|-----------------|---------|
| -Essence avion | DA / hectolitre | 2,82 |
| -Kérosène | | 2,64 |

6.3. Assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie

La redevance d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie est due en fonction de la catégorie de l'avion.

| Nature intervention | CAT 6 A/C | CAT 7 A/C | CAT 8 A/C |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|
| Assistance | 300 DA | 600 DA | 900 DA |
| Protection | 3 000 DA | 6 000 DA | 9 000 DA |
| Avitaillement | 6 000 DA | 1 200 DA | 1 800 DA |

6.4. Redevances extra-aéronautiques

- Redevances extra-aéronautiques perçues par Le SGSIA

| Redevance | Montant |
|--|-------------------|
| Cute | 80 DA / Pax |
| Banque d'enregistrement international | 5 000 DA / Unité |
| Banque de control document international | 10 000 DA / Unité |
| Passerelle (de 5h à 20 h) | 19 750 DA / Unité |

- Redevances extra-aéronautiques perçues par l'EGSA

| | | |
|----------------------|-----------------------------------|------------------------|
| Industrielles | Electricité ; | Tarif Sonalgaz+9DA/KWH |
| | Eau ; | 70 DA/m ³ |
| | Téléphone- abonnement 04 chiffres | 1 000 DA/Poste |
| | Nettoisement ; sols | 15 DA/m ² |
| | Nettoisement ; vitres | 15 DA/m ² |
| | Enlèvement ordures | 40 DA/Sac |
| | Confort climatique individuel; | 3 256 DA/SPLIT |
| | Confort climatique central ; | 250 DA/m ³ |

| | Perception | Montant |
|---|--|-----------------------------|
| Domaniales | Domanial terrain zone d'activité ; international | 400 DA/M ² /AN |
| | Domanial terrain zone d'activité ; national | 240 DA/M ² /AN |
| | Domanial terrain hors zone d'activité ; international | 360 DA/M ² /AN |
| | Domanial terrain hors zone d'activité ; national | 185 DA/M ² /AN |
| | Domanial locaux à usage administratif ; international | 8 410 DA/M ² /AN |
| | Domanial locaux à usage administratif ; national | 4 425 DA/M ² /AN |
| | Domanial locaux à usage indus et tech ; international | 6 640 DA/M ² /AN |
| | Domanial locaux à usage indus et tech ; national | 3 625 DA/M ² /AN |
| | Domanial hangars fret ; international | 3 450 DA/M ² /AN |
| | Domanial hangars fret ; national | 2 575 DA/M ² /AN |
| | Domanial hangars avion ; international | 2 300 DA/M ² /AN |
| | Domanial hangars avion ; national | 1 770 DA/M ² /AN |
| | Plateformes bitumées ; international | 620 DA/M ² /AN |
| | Plateformes bitumées ; national | 440 DA/M ² /AN |
| | Aires entretien aéronefs ; international | 800 DA/M ² /AN |
| | Aires entretien aéronefs ; national | 575 DA/M ² /AN |
| | Domanial autres (terrain nu) international | 400 DA/M ² /AN |
| | Domanial autres (terrain nu) nat | 280 DA/M ² /AN |
| Commerciales | Banques d'enregistrement (contrat) ; | 40 000 DA/UNITE/MOIS |
| | Banques d'enregistrement à la touchée ; | 2 000.00 DA/TOUCHEE |
| | Comptoirs ; à la touchée | 1200 DA |
| | Litiges bagages international | 8 410 DA/M ² /AN |
| | Litiges bagages national | 4 425 DA/M ² /AN |
| | Transferts des passagers « (bus PM) | 2 000 DA/MOUVEMENT |
| | Transferts des passagers « » (bus M M) | 3 500 DA/MOUVEMENT |
| | Transferts passagers (bus GM) | 4 500 DA/MOUVEMENT |
| | Transferts des passagers vols spéciaux et privés de 01 à 04 passagers | 1 500 DA/MOUVEMENT |
| | Transferts des passagers vols spéciaux et privés de 05 à 10 passagers | 2 200 DA/MOUVEMENT |
| | Transferts passagers vols spéciaux et privés de 11 à 40 passagers | 3 500 DA/MOUVEMENT |
| | Transferts passagers vols spéciaux et privés Au-delà de 40 passagers | 4 500 DA/MOUVEMENT |
| | Assistance en escale (contrat) | Selon contrat |
| | Redevances commerciales fixes (commerces et services, billetterie, terrains) ; | Selon contrat |
| | redevance commerciale minimum garantie | Selon contrat |
| | Redevances commerciales variables; | Selon contrat |
| | Convention First class | Selon contrat |
| | Passage Salons de l'aéroport ; INTERNATIONAL | 2 000 DA/PASSAGE/PERS |
| | Carte Salon de L'aéroport ; INTERNATIONAL | 20 000 DA/CARTE/PERS |
| | Passage Salons de l'aéroport ; NATIONAL | 1 600 DA/PASSAGE/PERS |
| | Carte Salon de L'aéroport ; NATIONAL | 16 000 DA/CARTE/PERS |
| | Gestion directe des parkings (Recettes); | 100 DA / PAX / VEHICULE |
| | Gestion des parkings (concession) ; | Selon contrat |
| | Abonnements parkings mensuels ; véhicule | 1 800 DA/VEHICULE/MOIS |
| | Abonnements parkings mensuels ; bus | 5 400 DA/VEHICULE/MOIS |
| | Publicité régie directe | Selon contrat |
| | Location Bus | Selon contrat |
| | Hébergement | 3000 DA/Nuitée |
| | Restauration Petit déjeuner | 100 DA |
| | Restauration repas | 700 DA |
| Formation 01 personne | 9 000 DA/PERS | |
| Formation de 02 personnes à 7 personnes | 6 000 DA/PERS | |
| Formation 08 personne à 12 personnes | 4 000 DA/PERS | |
| Formation plus de 13 personnes | 3 000 DA/PERS | |

7. Exemptions et réductions

Exemptions

➤ **Atterrissage et usage des dispositifs d'éclairage**

- a) Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités exerçant des fonctions dont la liste est établie par décision du Ministre chargé de l'aviation civile ;
- b) Les aéronefs d'état qui effectuent des missions techniques sur ordre du Ministre chargé de l'aviation civile ;
- c) Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'essai à condition qu'ils ne fassent à l'occasion de ces vols aucun travail rémunéré et que ne se trouvent à bord que les membres de l'équipage et des personnes mandatées spécialement pour contrôler les essais ;
- d) Les aéronefs qui effectuent un retour forcé sur l'aéroport en raison d'incidents techniques ou de circonstances atmosphériques défavorables ;
- e) Les aéronefs d'aéro-clubs, lorsqu'ils atterrissent sur leur aéroport d'attache à condition qu'ils n'effectuent aucun vol rémunéré.

➤ **Stationnement, abri et remise à long terme des aéronefs :**

Sont exemptés des redevances de stationnement :

- a) Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités dont la liste est fixée par décision du Ministre chargé de l'aviation civile et de la météorologie ;
- b) Les aéronefs d'Etat qui effectuent certaines missions techniques ;
- c) Les aéronefs privés utilisés dans un but privé et de plaisance et, à l'exclusion de tout objet professionnel ou commercial, ainsi que les aéronefs des aéroclubs, lorsqu'ils utilisent certaines aires de garage désignées à cet effet, par l'exploitant de l'aérodrome ;
- d) l'exploitant de l'aérodrome ou le Ministre chargé de l'aviation civile la charge de la garde, de la conservation et des frais et risques d'amarrage des aéronefs en stationnement ;
- e) Les aéronefs des aéro-clubs sur leur aérodrome d'attache.

➤ **Service aux passagers**

- a) Les membres de l'équipage effectuant le transport à l'exclusion de ceux voyageant pour convenances personnelles ou sous la mention service ;
- b) Les passagers d'un aéronef qui effectue un retour forcé sur l'aéroport en raison d'incidents techniques ou de conditions atmosphériques défavorables ;
- c) Des enfants âgés de moins de deux ans ;

- d) Les passagers en transit/correspondance qui en raison du transport, effectuent un arrêt sur l'aéroport n'excédant pas 24 heures et repartent vers leur nouvelle destination sur un aéronef dont le numéro de vol est différent du numéro de vol de l'aéronef qu'ils ont emprunté à l'arrivée.

➤ **Redevance des services divers**

- Néant.

Réductions

➤ **Atterrissage**

- a) Les giravions bénéficient d'une réduction de 50% ;
- b) Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'entraînement et qui, à l'occasion de ces vols ne font aucun transport ou travail rémunéré, bénéficient d'une réduction de 75% ;
- c) Le montant de la réduction accordée en cas de manifestation aérienne est fixé par le Ministre chargé de l'aviation civile.

➤ **Usage des dispositifs d'éclairage**

- Néant.

➤ **Stationnement, abri et remise à long terme des aéronefs**

- Néant.

➤ **Service aux passagers**

- Néant.

➤ **Redevance des services divers**

- Néant.

8. Modalités de paiement

- Pour les modalités de paiement des redevances d'aérodromes, voir Conditions et modalités de paiement des redevances d'aérodromes et de navigation aérienne GEN 4-2-5 alinéa 4.

NOTE

Une majoration de 100% est appliquée aux redevances aéroportuaires lorsque le service est rendu en dehors des heures de vacation de l'AD.

En cas de traitement particulier d'un aéronef, les coûts induits par les dommages et dérangements causés à l'exploitation seront intégralement facturés à l'exploitant de l'aéronef en cause.

GEN 4.2 REDEVANCE DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

1. Contrôle d'approche

- Non applicable.

2. Navigation aérienne de route

2.1 Généralités

La redevance d'usage des installations et services de navigation aérienne de route est due pour tout vol effectué à l'intérieur de la région d'information de vol relevant de la compétence de l'Algérie.

La redevance est due, en principe, par l'exploitant de l'aéronef.

A défaut d'exploitant, le propriétaire de l'aéronef en est redevable, jusqu'à ce qu'il est établi qu'une autre personne a cette qualité. La redevance est due pour chaque vol quelles que soient les règles de vol (IFR ou VFR) le lieu de départ et le lieu de destination.

On comptera, en conséquence autant de vols que comptera le parcours effectué par un aéronef.

La redevance est déterminée en fonction de la distance parcourue et du poids de l'aéronef.

Le poids de l'aéronef est le poids maximum au décollage porté sur le certificat de navigabilité, arrondi à la tonne supérieure. La distance est celle parcourue par l'aéronef dans la limite d'un vol. Elle est définie comme suit :

-Vol National

Distance comprise entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'arrivée, situés à l'intérieur du territoire national.

-Vol International avec escale

Distance comprise entre l'aérodrome de départ sur le territoire national d'une part et le point de franchissement de la limite de la FIR ALGER d'autre part, ou si le parcours effectué par l'aéronef comporte plusieurs escales, la distance comprise entre les aérodromes situés à l'intérieur du territoire national.

Pour chaque vol comportant escale à l'intérieur des limites de la FIR ALGER, la distance à facturer est réduite de 20Km pour tout atterrissage ou décollage.

-Vol international sans escale

Distance comprise entre le point d'entrée et le point de sortie de la FIR ALGER. La distance parcourue retenue pour la facturation est calculée par tranches de 100Km, toute fraction supplémentaire étant comptée pour 100Km.

La contexture du trafic détermine une échelle distance et une échelle poids desquelles résultent deux coefficients applicables à un taux unitaire moyen.

Le taux de redevances de survol internationaux et nationaux sont applicables sans distinction ni de règles de vol (IFR ou VFR), ni de la nature de vol (commercial, professionnel ou privé) ni de la nationalité de l'aéronef.

Les vols effectués par les aéronefs d'Etats étrangers sont assujettis, sauf cas d'exemptions énumérées ci-après, au paiement de la redevance dans les mêmes conditions que les aéronefs utilisés à d'autres fins.

2.2. Formules de calcul

La redevance est calculée suivant la formule :

$$R = T_i \times N$$

Dans laquelle (T_i) est le taux de la redevance, (N) est le nombre d'unités de service obtenu par le calcul :

$$N = D \times P$$

Ou (D) est le coefficient distance et (P) le coefficient poids de l'aéronef.

2.2.1 Coefficient distance

Pour chaque décollage ou atterrissage, la distance à prendre en considération est diminuée d'une tranche forfaitaire de 20 Kilomètres.

2.2.2 Coefficient poids

La valeur de la masse au décollage à prendre en considération est celle figurant au certificat de navigabilité, elle est exprimée en tonne métrique ce qui donne :

$$P = \sqrt{\frac{\text{masse maximale au décollage}}{50}}$$

Le coefficient poids est exprimé dans la formule de calcul par un chiffre comportant deux décimales. La dernière étant arrondie par excès ou par défaut.

2.2.3. Unité de service

Elle correspond à un trajet de 100Km (D=1) effectué par l'aéronef dont le poids est de 50 Tonnes.

2.2.4. Taux unitaire

Le taux unitaire de la redevance (Ti dans la formule de calcul) est établi en divisant l'assiette des redevances pour la période donnée par le nombre (N) d'unités de service engendrées dans la FIR au cours de la même période.

Le taux unitaire de redevance est calculé périodiquement pour tenir compte des installations mises en œuvre, des installations retirées de l'exploitation (évaluation de l'assiette de la redevance), de l'évolution réelle du trafic et des types d'aéronefs en service (variation du nombre (N) d'unités de service).

2.2.5. Redevances de survol

| Trafic | Montant |
|----------------|------------------------------|
| Internationale | 3 434 DA / Unité de service |
| Nationale | 115,33 DA / Unité de service |

3. Base de cout des services de navigation aérienne -exemptions et réductions-

3.1. Base de coût des services de navigation aérienne

La base de coût des services de navigation aérienne peut être indiquée sur demande adressée au ministère des Transports, Administration de l'aviation civile (l'adresse figure en GEN 1.1.7).

3.2. Exemptions et réductions

Réductions

Les aéronefs dont le poids maximum au décollage est supérieur à 2 tonnes et inférieur à 5,7 Tonnes bénéficient d'une réduction de 40% sur le montant de la redevance.

Exemptions

Sont exemptés de la redevance :

- a) Les vols effectués en totalité à vue par les aéronefs dont le poids maximum au décollage porté sur le certificat de navigabilité est inférieur à deux (02) Tonnes ;
- b) Les vols effectués par les aéronefs d'Etats étrangers à condition, d'une part que cette exemption résulte d'un accord de la réciprocité et d'une décision du Ministre les vols ne soient pas effectués à des fins commerciales ;
- c) Les vols de recherches et de sauvetage ;
- d) Les vols effectués par les aéronefs qui se verraient obligés, à la suite d'incidents techniques ou de circonstances défavorables atmosphériques, de regagner sans escale leur aéroport de départ ;
- e) Les vols de contrôle ou d'essai des aides à la navigation ;
- f) Les vols d'entraînement des personnels navigants ;
- g) Les vols humanitaires sous réserve d'autorisation accordée par le Ministre chargé de l'aviation civile.

4. Conditions et modalités de paiement des redevances d'aéroports et de navigation aérienne

Le paiement des redevances d'usage des installations et services de navigation aérienne en route, redevances d'atterrissage et redevances d'usage des dispositifs d'éclairage est défini comme suit :

➤ Facturation

Elle est établie mensuellement et adressée aux usagers généralement dans le mois qui suit le service fait.

➤ Paiement

Les paiements sont à effectuer au compte bancaire de l'ENNA. Ouvert près le « Crédit Populaire d'Algérie (C.P.A). N°: 101 401 72 130 301. 41, Rue Didouche Mourad Alger - Algérie –»

Ils doivent être assortis des dates et références des factures auxquelles ils se rapportent.

Tout exploitant d'aéronefs propriétaire ou non est soumis au paiement des redevances directement à l'ENNA

➤ **Monnaie de compte**

La monnaie de compte est le Dinar algérien.

➤ **Monnaie de facturation**

La monnaie de facturation est l'Euro pour les compagnies étrangères et le Dinar algérien pour les compagnies locales.

➤ **Monnaie de paiement**

La présente facture doit être acquittée en Euro.

L'existence d'un accord de paiement intergouvernemental n'est opposable à cette disposition que dans la mesure où ledit accord stipule expressément un autre mode de paiement.

Les clients nationaux effectueront leur paiement en monnaie nationale.

➤ **Délai de paiement**

La présente facture est payable dans un délai de 30 jours à compter de la date d'émission.

➤ **Intérêts de retard**

Un intérêt de retard de 15% l'an sera appliqué pour toute facture non acquittée 10 jours (délai de grâce) après la date limite de paiement. Elle sera majorée éventuellement de frais engagés à compter du 41ème jour calendaire.

➤ **Réclamations / Renseignements**

Pour toute réclamation et renseignement concernant la facturation s'adresser :

Direction des Ressources, Finances et de la Comptabilité (DRFC)

Département Commercial

1 Avenue de l'indépendance- Alger – BP 383- Algérie

RSFTA : DAALYVDG

Tel/Fax : Direction de la DRFC : 00 213 21 65 74 44

Service Recouvrement : 00 213 21 65 74 71

Service Facturation : 00 213 21 65 74 83

Email : drfc@enna.dz / denafact@hotmail.com

Pour tout paiement :

Direction des Ressources, Finances et de la Comptabilité

1, Avenue de l'Indépendance – Alger

Tel / Fax : 00 213 21 65 74 44 – 00 213 21 65 73 98

Le paiement des redevances d'aérodromes se fera par cartes bancaires VISA international et MASTERCARD au niveau du terminal de paiement électronique du service de taxation de l'aérodrome au niveau des aéroports suivants :

- ALGER / *Houari Boumediene*
- BEDJAIA / *Soummam – Abane Ramdane*
- CONSTANTINE / *Mohamed Boudiaf*
- HASSI MESSAOUD / *Krim Belkacem*
- ORAN / *Ahmed Benbella*

ANNEXE 9

NOUVELLE GEN 4

- FRANÇAIS / ANGLAIS -

**GEN 4 REDEVANCES D'AÉRODROME / D'HÉLISTATIONS ET DE SERVICES DE NAVIGATION
AÉRIENNE**

GEN 4 CHARGES FOR AERODROMES / HELIPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES.

Peuvent être perçues, sur tout aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, les redevances suivantes:

- Redevance d'atterrissage ;
- Redevance d'usage des dispositifs d'éclairage;
- Redevance de stationnement et de parking des aéronefs ;
- Redevance d'utilisation des hangars ;
- Redevance d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers ;
- Redevance fret ;
- Redevance de distribution du carburant ;
- Redevance d'occupation des terrains et immeubles ;
- Redevance d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie (SSLI) ;
- Redevance de navigation aérienne en route ;
- Redevance du survol.

May be collected, on any airport open to public air traffic, the following charges:

- Landing charge ;
- Charges for use of lighting devices;
- Aircraft's parking charges;
- Charges for use of Hangars;
- User charges for facilities equipped for passengers reception;
- Cargo charge ;
- Fuel distribution charge ;
- Charge for temporary occupation of public domain building;
- Rescue and fire fighting services ;
- Route air navigation charge;
- Overflight charge.

GEN 4.1 REDEVANCES D'AERODROMES/ D'HELISTATIONS
GEN 4.1 AERODROMES / HELISTATIONS CHARGES

1. Atterrissage

Cette redevance est due pour tout aéronef qui effectue un atterrissage. Elle est calculée d'après la masse maximale au décollage portée sur le certificat de navigabilité de l'aéronef arrondie à la tonne supérieure.

A/ Trafic commercial international

| Tranche de poids en tonnes des aéronefs | Montant |
|---|---------------------------------------|
| Jusqu'à 12 Tonnes | 1 712,74 DA |
| De 13 à 25 Tonnes | 1 712,74 DA +148,90 DA/tonne supp |
| De 26 à 50 Tonnes | 3 648,51 DA +311,36 DA/tonne supp |
| De 51 à 75 Tonnes | 11 432,61 DA +332,92 DA/tonne supp |
| Au-dessus de 75 Tonnes | 19 755,69 DA +483,42 DA/tonne supp |

B/ Trafic commercial national

| Tranche de poids en tonnes des aéronefs | Montant |
|---|-------------------------------------|
| Jusqu'à 12 Tonnes | 64,14 DA |
| De 13 à 25 Tonnes | 64,14 DA +10,68 DA/tonne supp |
| De 26 à 50 Tonnes | 202,98 DA +22,80 DA/tonne supp |
| De 51 à 75 Tonnes | 772,98 DA +23,25 DA/tonne supp |
| Au-dessus de 75 Tonnes | 1 354,23 DA +38,15 DA/tonne supp |

C/Trafic tourisme

| Poids des aéronefs | Montant |
|------------------------|-------------------------------|
| Jusqu'à 12 Tonnes | 49,78 DA |
| Au-dessus de 12 Tonnes | 49,78 DA +8,61/ tonne supp |

1. Landing

This charge is due for any aircraft that makes a landing. It is calculated using the maximum take-off mass on the certificate of airworthiness of the aircraft rounded up to the next tonne.

A/ International commercial traffic

| Aircraft's weight range in tonnes | Amount |
|-----------------------------------|--------------------------------------|
| Until 12 tonnes | 1 712.74 DA |
| From 13 to 25 tonnes | 1 712.74 DA +148.90 DA/Add tonne |
| From 26 to 50 tonnes | 3 648.51 DA +311.36 DA /Add tonne |
| From 51 to 75 tonnes | 11 432.61 DA +332.92 DA/Add tonne |
| Over 75 tonnes | 19 755.69 DA +483.42 DA/Add tonne |

B/National commercial traffic

| Aircraft's weight range in tonnes | Amount |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| Until 12 tonnes | 64.14 DA |
| From 13 to 25 tonnes | 64.14 DA +10.68 DA/Add tonne |
| From 26 to 50 tonnes | 202.98 DA +22.80 DA/ Add tonne |
| From 51 to 75 tonnes | 772.98 DA +23.25 DA/Add tonne |
| Over 75 tonnes | 1 354.23 DA +38.15 DA/Add tonne |

C/ Tourism traffic

| Aircraft's weight | Amount |
|-------------------|-----------------------------|
| Until 12 tonnes | 49.78 DA |
| Over 12 tonnes | 49.78 DA +8.61/Add tonne |

1.1. Usage des dispositifs d'éclairage

La redevance de balisage est due par tout aéronef qui effectue un envol ou un atterrissage sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, dont le balisage a été allumé de nuit (30 minutes après le coucher, 30 minutes avant le lever du soleil), ou par mauvaise visibilité ; soit à la demande du commandant de l'aéronef soit pour des raisons de sécurité sur l'ordre de l'autorité responsable de la sécurité aéronautique.

| Aérodromes de classe internationale | Aérodrome de classe autre qu'internationale |
|-------------------------------------|---|
| 1 168,86 DA | 877,10 DA |

2. Le stationnement, l'abri et la remise à long terme des aéronefs

2.1. Stationnement

La redevance de stationnement est due par tout aéronef qui stationne sur aires de trafic, aires de garage ou aires d'entretien situées dans l'emprise d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ;

Elle est exprimée en dinars par heure et par tonne, où le tonnage considéré étant le poids maximum de l'aéronef au décollage porté à son certificat de navigabilité arrondi à la tonne supérieure ;

Toute heure commencée étant due. L'exploitant fixe un délai de franchise durant lequel un aéronef peut, entre le moment de son atterrissage et celui de son décollage, stationner sur les aires de stationnement sans acquitter la redevance, ce délai est compris entre 45 minutes et 2 heures, Il peut varier, le cas échéant, suivant les

1.1. Use of lighting devices

The user charges for lighting devices is payable by any aircraft that flies or lands on an aerodrome open to public air traffic, the lighting of which has been lit at night (30 minutes after sunset, 30 minutes before sunrise), or poor visibility; at the request of the aircraft commander or for safety reasons imposed by the aeronautical safety authority.

| International class aerodromes | Non international class aerodromes |
|--------------------------------|------------------------------------|
| 1 168.86 DA | 877.10 DA |

2. Parking, hangarage and long-term storage of aircraft

2.1. Parking

The parking charge is payable by any aircraft parked on aprons, garage areas or maintenance areas located in the right way of an aerodrome open to public air traffic;

It is calculated per hour and per tonne. The weight to be considered is the maximum take-off mass indicated on the Certificate of Airworthiness of the aircraft rounded up to the next tonne;

Any time started being due. The operator shall set a grace period during which an aircraft may, between the moment of landing and the time of take-off, park on the parking areas without paying the charge This period being between 45 minutes and 2 hours.it can vary, where appropriate, according to the hours of the day to

heures de la journée pour tenir compte des variations de la densité du trafic sur l'aérodrome considéré ;

La perception de la redevance de stationnement n'exclut pas la possibilité qu'a l'exploitant d'établir une redevance particulière pour équipements spéciaux ;

Lorsqu'il n'en résulte pas de gêne pour le trafic, certaines parties des aires de stationnement peuvent être mises, à titre privatif, à la disposition des usagers qui en font la demande. Ils supportent, dans ce cas, une redevance domaniale ;

Pour les aéronefs d'Etat n'effectuant pas de transport ou de travail aérien rémunéré, les redevances de stationnement sont dues dans les conditions et à des tarifs fixés par des conventions entre l'administration qui exploite les dit aéronefs et l'exploitant de l'aérodrome avec l'accord du Ministre chargé de l'aviation civile et de la météorologie.

Tarification de stationnement :

| | Tarif (tonne/ heure) |
|--------------------------------|-----------------------------|
| Sur les aires de trafic | 10,20 DA |
| Sur les autres aires | 4,23 DA |

Pour l'aviation générale dont le poids au décollage est inférieur à 20 tonnes :

| | Tarif (tonne /heure) |
|------------------------|-----------------------------|
| Commerciale | 30,00 DA |
| Non commerciale | 7,50 DA |

2.2. Abri

- Non applicable.

take into account variations in the density of traffic on the aerodrome concerned;

The collection of the parking charge does not exclude the possibility for the operator to establish a special charge for special equipment;

Where there is no inconvenience to traffic, certain parts of the parking areas may be made, privately, available to users who request it. They bear , in this case, a state fee;

For State aircraft not engaged in paid transport or aerial work, parking charges shall be payable under the conditions and at prices fixed by agreements between the administration operating the aircraft and the operator of the aircraft Aerodrome with the agreement of the Minister of Civil Aviation and Meteorology.

Parking Pricing:

| | Amount (tonne/ hour) |
|-------------------------|-----------------------------|
| On traffic areas | 10.20 DA |
| On other areas | 4.23 DA |

For general aviation with for a take-off mass less than 20 tonnes:

| | Amount (tonne/ hour) |
|-----------------------|-----------------------------|
| Commercial | 30.00 DA |
| Non commercial | 7.50 DA |

2.2. Abri

- Not applicable.

2.3. Remise à long terme

| Hangar | Assiette | Aéroport national | Aéroport international |
|--------|----------|-------------------|------------------------|
| Avion | DA/m2/an | 1 770 | 2 300 |
| Fret | | 2 575 | 3 450 |

3. Service aux Passagers

La redevance passager est due par tout passager s'embarquant/débarquant sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ;

Elle est due par :

- les passagers qui, au cours d'un voyage effectuent sur l'aéroport un arrêt volontaire ;
- les personnels des transporteurs qui ne font pas partie de l'équipage.

Le montant est perçu sur les aérodromes désignés par décision du ministre chargé de l'aviation civil ;

Cette redevance est fixée en fonction de la nature et de la destination du trafic ;

La redevance est payée par le transporteur qui est autorisé à la mettre à la charge du passager.

A/ Vol international

2.3. Long-term storage

| Hangar | Unit | National airport | International airport |
|----------|------------|------------------|-----------------------|
| Aircraft | DA/m2/Year | 1 770 | 2 300 |
| Cargo | | 2 575 | 3 450 |

3. Passengers services

The passenger charge is due by all passengers embarking / disembarking on an aerodrome open to public air traffic ;

It is due by :

- passengers who, during a trip, make a voluntary stop at the airport;
- the staff of carriers who are not part of the crew.

The amount is collected on aerodromes designated by decision of the Minister of Civil Aviation;

This charge is based on the nature and destination of the traffic;

The charge is paid by the carrier who is authorized to charge it to the passenger.

A/ International flight

| Départ de/ Departure from | Montant par passager/ Amount per passenger |
|--|---|
| ALGER/Houari Boumedienne | 1 300 DA |
| ANNABA / Rabah Bitat BEJAÏA / Soummam - Abane Ramdane CHLEF / Aboubaker Belkaïd CONSTANTINE / Mohamed Boudiaf DJANET / Tiska GHARDAÏA / Noumirat - Moufdi Zakaria HASSI Messaoud / Krim Belkacem ORAN / Ahmed Ben Bella SÉTIF / 8 Mai 1945 TAMENGHASSET/Aguener - Hadj Bey Akhamo TLEMCEM / Zenata - Messali El Hadj | 1 200 DA |
| Autres aéroports algériens/Other Algerian airports | 900 DA |

B/ Vol national

B/ National flight

| Départ de / Departure from | Montant par passager/ Amount per passenger |
|--|---|
| ALGER/ Houari Boumediene ANNABA / Rabah Bitat BEJAÏA / Soummam - Abane Ramdane CHLEF / Aboubaker Belkaïd CONSTANTINE / Mohamed Boudiaf DJANET / Tiska GHARDAÏA / Noumirat - Moufdi Zakaria HASSI Messaoud / Krim Belkacem ORAN / Ahmed Ben Bella SÉTIF / 8 Mai 1945 TAMENGHASSET/Aguener - Hadj Bey Akhamo TLEMCEM / Zenata - Messali El Hadj | 500 DA |
| Autres aéroports algériens/Other Algerian airports | 400 DA |

4. Sûreté

- Non applicable.

5. Questions de bruit

- Non applicable.

6. Services divers

6.1. Fret

La redevance fret est perçue à l'occasion du chargement ou déchargement de la marchandise.

| Fret | Assiette | Montant |
|----------------------|----------|---------|
| National | DA/KG | 0,40 |
| International | | 0,40 |

La redevance d'usage des installations aménagées pour la réception des marchandises correspond à la redevance d'utilisation des hangars des fret et elle est donnée dans en GEN 4-1-5 Alinéa 2.3.

4. Security

- Not applicable.

5. Noise-related items

- Not applicable.

6. Other

6.1. Cargo

The charge is collected during the loading or discharge of cargo.

| Cargo | Unit | Amount |
|----------------------|-------|--------|
| National | DA/KG | 0.40 |
| International | | 0.40 |

The user charge for the facilities provided for the receipt of the goods corresponds to the charge for the use of cargo hangars and is given in GEN 4-1-5 Paragraph 2.3.

6.2. Redevance sur l'attribution des carburants

Sur tous les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, il existe des redevances sur l'occupation des terrains et d'immeubles par une entreprise de distribution de carburant pour aéronefs ;

Cette redevance comprend un élément fixe déterminé par les soins des domaines d'après la valeur locative des terrains ou locaux occupés, donné dans le tableau 6.4 GEN 4-1-8 ;

Elle peut comporter un élément variable calculé d'après la quantité de lubrifiant vendue et livrée par le distributeur à partir de ces installations fixes situées sur l'aéroport :

| Nature de lubrifiant | Assiette | Montant |
|----------------------|-----------------|---------|
| -Essence avion | DA / hectolitre | 2,82 |
| -Kérosène | | 2,64 |

6.3. Redevance d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie

La redevance d'assistance du service de sauvetage et lutte contre l'incendie est due en fonction de la catégorie de l'aéronef.

6.2. Fuel allocation charges :

On all aerodromes open to public air traffic, there is a charge on the occupation of land and buildings by an aircraft fuel distributor;

This charge includes a fixed element determined by the care of the estates according to the rental value of the occupied land or premises, given in table 6.4 GEN 4-1-8;

It may include a variable component calculated according to the quantity of lubricant sold and delivered by the distributor from these fixed installations located at the airport:

| Nature of lubricant | Unit | Amount |
|---------------------|-----------------|--------|
| -Airplane gasoline | DA / hectolitre | 2.82 |
| -Kerosene | | 2.64 |

6.3. Rescue and firefighting services charges

The Rescue and firefighting services charge is due according to the category of the aircraft.

| Nature intervention/ Type of intervention | CAT 6 A/C | CAT 7 A/C | CAT 8 A/C |
|--|-----------|-----------|-----------|
| Assistance / <i>start up</i> | 300 DA | 600 DA | 900 DA |
| Protection / <i>Protection</i> | 3 000 DA | 6 000 DA | 9 000 DA |
| Avitaillement / <i>Fuel refill and taxing</i> | 6 000 DA | 1 200 DA | 1 800 DA |

6.4. Redevances extra-aéronautiques

- Redevances extra-aéronautiques perçues par Le SGSIA

6.4. non-aeronautical charges

- Non-aeronautical charges collected by the SGSIA :

| Redevance/charge | Montant/ Amount |
|---|--------------------|
| CUTE | 80 DA / Pax |
| Banque d'enregistrement international/ <i>international registration bank</i> | 5 000 DA / Unité |
| Banque de control document inter/ <i>international document control bank</i> | 10 000 DA / Unité |
| Passerelle (de 5h à 20 h)/ <i>bridge (from 05 :00 to 20 :00)</i> | 19 750 DA / Unité |

- Redevances extra-aéronautiques perçues par l'EGSA
- Non-aeronautical charges collected by the EGSA

| Perception | | Montant/Amount |
|--------------------------------------|--|------------------------|
| Industrielles/ industrial | Electricité / <i>Electricity</i> ; | Tarif Sonalgaz+9DA/KWH |
| | Eau/ <i>Water</i> ; | 70 DA/m ³ |
| | Téléphone- abonnement 04 chiffres/ <i>Phone-subscription 04 digits</i> | 1 000 DA/Poste |
| | Nettoiemnt ; sols/ <i>Cleaning ; soil</i> | 15 DA/m ² |
| | Nettoiemnt ; vitres/ <i>Cleaning ; windows</i> | 15 DA/m ² |
| | Enlèvement ordures/ <i>Garbage removal</i> | 40 DA/Sac |
| | Confort climatique individuel <i>Individual climatic comfort</i> ; | 3 256 DA/SPLIT |
| | Confort climatique central / <i>Central climatic comfort</i> ; | 250 DA/m ³ |

| Perception | | Montant/Amount |
|-----------------------------|--|-----------------------------|
| Domaniales/royalties | Terrain zone d'activité ; inter/ <i>Terrain activity area; inter</i> | 400 DA/M ² /AN |
| | Terrain zone d'activité ; nat / <i>Terrain activity area; nat</i> | 240 DA/M ² /AN |
| | Terrain hors zone d'activité ; inter/ <i>Land off area of activity; inter</i> | 360 DA/M ² /AN |
| | Terrain hors zone d'activité ; nat/ <i>Land off area of activity; nat</i> | 185 DA/M ² /AN |
| | Locaux à usage administratif ; inter/ <i>Premises for administrative purposes; inter</i> | 8 410 DA/M ² /AN |
| | Locaux à usage administratif ; nat/ <i>Premises for administrative purposes; nat</i> | 4 425 DA/M ² /AN |
| | Locaux à usage indus et tech ; inter/ <i>Local for industrial and technical use; inter</i> | 6 640 DA/M ² /AN |
| | Locaux à usage indus et tech ; nat/ <i>Local for industrial and technical use; nat</i> | 3 625 DA/M ² /AN |
| | Hangars fret ; inter/ <i>Freight sheds; inter</i> | 3 450 DA/M ² /AN |
| | Hangars fret ; nat/ <i>freight sheds; nat</i> | 2 575 DA/M ² /AN |
| | Hangars avion ; international/ <i>Aircraft hangars; international</i> | 2 300 DA/M ² /AN |
| | Hangars avion ; national/ <i>Aircraft hangars; national</i> | 1 770 DA/M ² /AN |
| | Plateformes bitumées ; international/ <i>Bituminous platforms; international</i> | 620 DA/M ² /AN |
| | Plateformes bitumées ; national/ <i>Bituminous platforms; national</i> | 440 DA/M ² /AN |
| | Aires entretien aéronefs ; inter/ <i>Aircraft maintenance areas; inter</i> | 800 DA/M ² /AN |
| | Aires entretien aéronefs ; nat/ <i>Aircraft maintenance areas; nat</i> | 575 DA/M ² /AN |
| | Domanial autres (terrain nu) international/ <i>Domanial other (bare land) inter</i> | 400 DA/M ² /AN |
| | Domanial autres (terrain nu) nat/ <i>Domanial other (bare land) nat</i> | 280 DA/M ² /AN |

| | Perception | Montant/Amount |
|--|---|--|
| Commerciales/commercial | Banques d'enregistrement (contrat)/ <i>Registration banks (contract);</i> | 40 000 DA/UNITE/MOIS |
| | Banques d'enregistrement à la touchée/ <i>Bank registration at the affected;</i> | 2 000.00 DA/TOUCHEE |
| | Comptoirs ; à la touchée/ <i>Counters; to the affected</i> | 1200 DA |
| | Litiges bagages international/ <i>International luggage litigation</i> | 8 410 DA/M ² /AN |
| | Litiges bagages national/ <i>National baggage disputes</i> | 4 425 DA/M ² /AN |
| | Transferts des passagers « (bus PM)/ <i>Passenger transfers' (PM bus)</i> | 2 000 DA/MOUVEMENT |
| | Transferts des passagers « » (bus M M)/ <i>Passenger transfers " (M M bus)</i> | 3 500 DA/MOUVEMENT |
| | Transferts passagers (bus GM)/ <i>Passenger transfers (GM bus)</i> | 4 500 DA/MOUVEMENT |
| | Transferts des passagers vols spéciaux et privés de 01 à 04 passagers/ <i>Passenger transfers special and private flights from 01 to 04 passengers</i> | 1 500 DA/MOUVEMENT |
| | Transferts des passagers vols spéciaux et privés de 05 à 10 passagers/ <i>Passenger transfers special and private flights from 05 to 10 passengers</i> | 2 200 DA/MOUVEMENT |
| | Transferts passagers vols spéciaux et privés de 11 à 40 passagers/ <i>Passenger transfers special and private flights from 11 to 40 passengers</i> | 3 500 DA/MOUVEMENT |
| | Transferts passagers vols spéciaux et privés Au-delà de 40 passagers/ <i>Passenger transfers special and private flights Over 40 passengers</i> | 4 500 DA/MOUVEMENT |
| | Assistance en escale (contrat)/ <i>Ground handling (contract)</i> | Selon contrat/ <i>according to contrac</i> |
| | Redevances commerciales fixes (commerces et services, billetterie, terrains)/ <i>Fixed commercial fees (shops and services, ticketing, land);</i> | Selon contrat/ <i>according to contrac</i> |
| | redevance commerciale minimum garantie/ <i>guaranteed minimum commercial royalty</i> | Selon contrat/ <i>according to contrac</i> |
| | Redevances commerciales variables/ <i>Variable commercial fees;</i> | Selon contrat/ <i>according to contrac</i> |
| | Convention First class/ <i>First class convention</i> | Selon contrat/ <i>according to contrac</i> |
| | Passage salons de l'aéroport ; Inter/ <i>Passage lounges of the airport; inter</i> | 2 000 DA/ PASSAGE/PERS |
| | Carte salon de l'aéroport ; inter/ <i>Map lounge of the airport; INTER</i> | 20 000 DA/CARTE/PERS |
| | Passage Salons de l'aéroport ; nat/ <i>Passage lounges of the airport; nat</i> | 1 600 DA/ PASSAGE/PERS |
| | Carte Salon de L'aéroport ; nat/ <i>Map lounge of the airport; nat</i> | 16 000 DA/CARTE/PERS |
| | Gestion directe des parkings (Recettes)/ <i>Direct management of car parks (Recipes);</i> | 100 DA / PAX / VEHICULE |
| | Gestion des parkings (concession)/ <i>Parking management (concession) ;</i> | Selon contrat/ <i>according to contrac</i> |
| | Abonnements parkings mensuels ; véhicule/ <i>Monthly parking passes; vehicle</i> | 1 800 DA/ VEHICULE/MOIS |
| | Abonnements parkings mensuels ; bus/ <i>Monthly parking passes; bus</i> | 5 400 DA/ VEHICULE/MOIS |
| | Publicité régie directe/ <i>Direct management advertising</i> | Selon contrat/ <i>according to contrac</i> |
| | Location Bus/ <i>Rent Bus</i> | Selon contrat/ <i>according to contrac</i> |
| | Hébergement/ <i>Accommodation</i> | 3000 DA/Nuitée |
| | Restauration Petit déjeuner/ <i>Breakfast</i> | 100 DA |
| | Restauration repas/ <i>Meal restoration</i> | 700 DA |
| | Formation 01 personne/ <i>Training 01 person</i> | 9 000 DA/PERS |
| | Formation de 02 personnes à 7 personnes/ <i>Training of 02 people to 7 people</i> | 6 000 DA/PERS |
| Formation 08 personne à 12 personnes/ <i>Training 08 person to 12 people</i> | 4 000 DA/PERS | |
| Formation plus de 13 personnes/ <i>Training more than 13 people</i> | 3 000 DA/PERS | |

7. Exemptions et réductions

Exemptions

➤ Atterrissage et usage des dispositifs d'éclairage

- a) Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités exerçant des fonctions dont la liste est établie par décision du Ministre chargé de l'aviation civile ;
- b) Les aéronefs d'état qui effectuent des missions techniques sur ordre du Ministre chargé de l'aviation civile ;
- c) Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'essai à condition qu'ils ne fassent à l'occasion de ces vols aucun travail rémunéré et que ne se trouvent à bord que les membres de l'équipage et des personnes mandatées spécialement pour contrôler les essais ;
- d) Les aéronefs qui effectuent un retour forcé sur l'aéroport en raison d'incidents techniques ou de circonstances atmosphériques défavorables ;
- e) Les aéronefs d'aéro-clubs, lorsqu'ils atterrissent sur leur aéroport d'attache à condition qu'ils n'effectuent aucun vol rémunéré.

➤ Stationnement, abri et remise à long terme des aéronefs

Sont exemptés des redevances de stationnement :

- a) Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités dont la

7. Exemptions and reductions

Exemptions

➤ Landing and use of lighting devices

- a) Aircraft specifically assigned to the movements of personalities performing functions whose list is established by decision of the Minister of Civil Aviation;
- b) State aircraft carrying out technical missions on the orders of the Minister of Civil Aviation ;
- c) Aircraft belonging to an enterprise of transport or aerial work performing test flights provided that these flights do not involve any remunerated transport or work that only the crew members and staff especially carrying out the tests are on board;
- d) Aircraft take-off with forced return to the aerodrome of departure due to technical disturbances or adverse weather conditions;
- e) Aircrafts belonging to Aero clubs when they land on their aerodrome of attachment provided that they don't do any paid flight.

➤ Parking, hangarage and long-term storage of aircraft

Are exempted from the parking charges :

- a) Aircraft specifically assigned to the movements of personalities whose list is fixed by decision

liste est fixée par décision du Ministre chargé de l'aviation civile et de la météorologie ;

- b) Les aéronefs d'Etat qui effectuent certaines missions techniques ;
- c) Les aéronefs privés utilisés dans un but privé et de plaisance et, à l'exclusion de tout objet professionnel ou commercial, ainsi que les aéronefs des aéroclubs, lorsqu'ils utilisent certaines aires de garage désignées à cet effet, par l'exploitant de l'aérodrome ;
- d) l'exploitant de l'aérodrome ou le Ministre chargé de l'aviation civile la charge de la garde, de la conservation et des frais et risques d'amarrage des aéronefs en stationnement ;
- e) Les aéronefs des aéro-clubs sur leur aérodrome d'attache.

➤ **Service aux passagers**

- a) Les membres de l'équipage effectuant le transport à l'exclusion de ceux voyageant pour convenances personnelles ou sous la mention service ;
- b) Les passagers d'un aéronef qui effectue un retour forcé sur l'aéroport en raison d'incidents techniques ou de conditions atmosphériques défavorables ;
- c) Des enfants âgés de moins de deux ans ;
- d) Les passagers en transit/correspondance qui en raison du transport, effectuent un arrêt sur l'aéroport n'excédant pas 24 heures et repartent vers leur nouvelle destination sur un aéronef dont le numéro de vol est différent du numéro de vol de l'aéronef qu'ils ont emprunté à l'arrivée.

of the Minister of Civil Aviation and Meteorology;

- b) State aircraft that perform certain technical missions;
- c) Private aircraft used by their owners for private and recreational purposes and, excluding any professional or commercial object, and aircraft of Aero Clubs, when using certain garage areas designated for this purpose, by the operator of the aerodrome;
- d) the aerodrome operator or the Minister responsible for civil aviation is responsible for the custody, conservation and the costs and risks of mooring parked aircraft;
- e) Aircraft of Aero Clubs on their home airfield.

➤ **Passengers services**

- a) Members of the transporting crew excluding those traveling for personal convenience or service;
- b) By passengers of an aircraft that makes a forced return to the airport due to technical incidents or adverse weather conditions;
- c) By children under two years old;
- d) Passengers in transit / correspondence who because of the carriage, make a stop at the airport not exceeding 24 hours and return to their new destination on an aircraft whose flight number is different from the flight number of the flight aircraft borrowed on the arrival.

➤ **Services divers**

- Néant.

Réductions

➤ **Atterrissage**

- a) Les giravions bénéficient d'une réduction de 50% ;
- b) Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'entraînement et qui, à l'occasion de ces vols ne font aucun transport ou travail rémunéré, bénéficient d'une réduction de 75% ;
- c) Le montant de la réduction accordée en cas de manifestation aérienne est fixé par le Ministre chargé de l'aviation civile.

➤ **Usage des dispositifs d'éclairage**

- Néant.

➤ **Stationnement, abri et remise à long terme des aéronefs**

- Néant.

➤ **Service aux passagers**

- Néant.

➤ **Redevance des services divers**

- Néant.

➤ **Other**

- Nil.

Reductions

➤ **Landing**

- a) Gyroplanes benefit from a 50% discount ;
- b) Aircraft belonging to an enterprise of transport or aerial work performing training flights during which no remunerated work is applied, benefit from a reduction of 75 per cent ;
- c) The amount of the reduction granted in the event of an air event is set by the Minister of Civil Aviation.

➤ **Use of lighting devices**

- Nil.

➤ **Parking, hangarage and long-term storage of aircraft**

- Nil.

➤ **Passengers services**

- Nil.

➤ **Other**

- Nil.

8. Modalités de paiement

- Pour les modalités de paiement des redevances d'aérodromes, voir Conditions et modalités de paiement des redevances d'aérodromes et de navigation aérienne GEN 4-2-5 alinéas 4.

NOTE

Une majoration de 100% est appliquée aux redevances aéroportuaires lorsque le service est rendu en dehors des heures de vacation de l'AD.

En cas de traitement particulier d'un aéronef, les coûts induits par les dommages et dérangements causés à l'exploitation seront intégralement facturés à l'exploitant de l'aéronef en cause.

8. Methode of payment

- For terms of payment of aerodrome charges, see Conditions and Procedures for the Payment of Aerodrome and Air Navigation Charges GEN 4-2-5 paragraph 4.

NOTE

A 100 per cent majority is applied to airport charges when the service is made outside the aerodrome's vacation hours.

In case of special treatment of an aircraft, the costs incurred by the damage and disturbances caused to the operation will be fully charged to the operator of the aircraft.

GEN 4.2 REDEVANCE DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE /
GEN 4.2 AIR NAVIGATION SERVICES CHARGES

1. Contrôle d'approche

- Non applicable.

2. Navigation aérienne de route

2.1. Généralités

La redevance d'usage des installations et services de navigation aérienne de route est due pour tout vol effectué à l'intérieur de la région d'information de vol relevant de la compétence de l'Algérie.

La redevance est due, en principe, par l'exploitant de l'aéronef.

A défaut d'exploitant, le propriétaire de l'aéronef en est redevable, jusqu'à ce qu'il est établi qu'une autre personne a cette qualité. La redevance est due pour chaque vol quelles que soient les règles de vol (IFR ou VFR) le lieu de départ et le lieu de destination.

On comptera, en conséquence autant de vols que comptera le parcours effectué par un aéronef.

La redevance est déterminée en fonction de la distance parcourue et du poids de l'aéronef.

Le poids de l'aéronef est le poids maximum au décollage porté sur le certificat de navigabilité, arrondi à la tonne supérieure. La distance est celle parcourue par l'aéronef dans la limite d'un vol. Elle est définie comme suit :

- Vol National

Distance comprise entre l'aérodrome de départ et l'aérodrome d'arrivée, situés à l'intérieur du territoire national.

1. Approach control

- Not applicable.

2. Route air navigation

2.1. Generalities

The user charge for the installations and services of en-route air navigation is due for any flight within the flight information region under the jurisdiction of Algeria.

The due charge is paid, in principle, by the aircraft operator.

In the absence of an operator, the owner of the aircraft is liable, until it is established that another person has that capacity. The charge is due for each flight regardless of the flight rules (IFR or VFR) or the place of departure and the place of destination.

As many flights will be counted as will count the course carried out by an aircraft.

The charge is determined based on the distance traveled and the mass of the aircraft.

The mass of the aircraft is the maximum take-off mass on the certificate of airworthiness, rounded at the higher ton. The distance is that traveled by the aircraft within the limit of a flight. It is defined as follows:

- National Flight

Distance between the aerodrome of departure and the aerodrome of arrival, located within the national territory.

- Vol International avec escale

Distance comprise entre l'aérodrome de départ sur le territoire national d'une part et le point de franchissement de la limite de la FIR ALGER d'autre part, ou si le parcours effectué par l'aéronef comporte plusieurs escales, la distance comprise entre les aérodromes situés à l'intérieur du territoire national.

Pour chaque vol comportant escale à l'intérieur des limites de la FIR ALGER, la distance à facturer est réduite de 20Km pour tout atterrissage ou décollage.

- Vol international sans escale

Distance comprise entre le point d'entrée et le point de sortie de la FIR ALGER. La distance parcourue retenue pour la facturation est calculée par tranches de 100Km, toute fraction supplémentaire étant comptée pour 100Km.

La contexture du trafic détermine une échelle distance et une échelle poids desquelles résultent deux coefficients applicables à un taux unitaire moyen.

Le taux de redevances de survol internationaux et nationaux sont applicables sans distinction ni de règles de vol (IFR ou VFR), ni de la nature de vol (commercial, professionnel ou privé) ni de la nationalité de l'aéronef.

Les vols effectués par les aéronefs d'Etats étrangers sont assujettis, sauf cas d'exemptions énumérées ci-après, au paiement de la redevance dans les mêmes conditions que les aéronefs utilisés à d'autres fins.

2.2. Formule de calcul

La redevance est calculée suivant la formule :

$$R = Ti \times N$$

- International flight with an intermediate landing

Distance between the aerodrome of departure on the national territory on the one hand and the crossing point of the limit of the FIR ALGER, on the other hand, or if the distance made by the aircraft comprises several intermediate landings, the distance between aerodromes located within the national territory.

For each flight that contains an intermediate landing within the limits of the FIR ALGER, the distance to be billed is reduced by 20Km for any landing or take-off.

- National flight without an intermediate landing

Distance between the entry point and the exit point of the FIR ALGER. The distance traveled for the billing is calculated in increments of 100Km, any additional fraction being counted for 100Km.

The contexture of the traffic determines a distance scale and a mass scale from which two coefficients applicable at an average unit rate result.

The international and domestic overflight charges rate are applicable without distinction or flight rules (IFR or VFR), or the nature of the flight (commercial, professional or private) or the nationality of the aircraft.

Flights by aircraft of foreign States are subject to the exemptions enumerated below, to payment of the charge under the same conditions as aircraft used for other purposes.

2.2. Calculation formula

The charge is calculated according to the formula:

$$R = Ti \times N$$

Dans laquelle (Ti) est le taux de la redevance, (N) est le nombre d'unités de service obtenu par le calcul :

$$N = D \times P$$

Où (D) est le coefficient distance et (P) le coefficient poids de l'aéronef.

2.2.1. Coefficient distance

Pour chaque décollage ou atterrissage, la distance à prendre en considération est diminuée d'une tranche forfaitaire de 20 Kilomètres.

2.2.2. Coefficient poids

La valeur de la masse au décollage à prendre en considération est celle figurant au certificat de navigabilité, elle est exprimée en tonne métrique ce qui donne :

$$P = \sqrt{\frac{\text{masse maximale au décollage}}{50}}$$

Le coefficient poids est exprimé dans la formule de calcul par un chiffre comportant deux décimales. La dernière étant arrondie par excès ou par défaut.

2.2.3. Unité de service

Elle correspond à un trajet de 100Km (D=1) effectué par l'aéronef dont le poids est de 50 Tonnes.

2.2.4. Taux unitaire

Le taux unitaire de la redevance (Ti dans la formule de calcul) est établi en divisant l'assiette des redevances pour la période donnée par le nombre (N) d'unités de service engendrées dans la FIR au cours de la même période.

Where (Ti) is the charge rate, (N) is the number of service units obtained by the calculation:

$$N = D \times P$$

Where (D) is the distance coefficient and (P) the weight coefficient of the aircraft.

2.2.1. Distance coefficient

For each take-off or landing, the distance to be taken into consideration is reduced by an inclusive rate of 20 Kilometers.

2.2.2. Mass coefficient

The value of the take-off mass to be taken into account is the one set out in the certificate of airworthiness; it is expressed in metric tonnes, which gives:

$$P = \sqrt{\frac{\text{maximum take-off mass}}{50}}$$

The weight coefficient will be expressed with two decimals. The last being rounded up or down.

2.2.3. Service Unit

It corresponds to a 100Km (D = 1) distance made by the aircraft whose weight is 50 Tonnes.

2.2.4. Unit rate

The unit rate of the charge (Ti in the calculation formula) is established by dividing the cost basis for the given period by the number (N) of units of service generated in the FIR during the same period.

Le taux unitaire de redevance est calculé périodiquement pour tenir compte des installations mises en œuvre, des installations retirées de l'exploitation (évaluation de l'assiette de la redevance), de l'évolution réelle du trafic et des types d'aéronefs en service (variation du nombre (N) d'unités de service).

The unit rate of charge is calculated periodically taking into consideration the installations, the installations removed from the operation (assessment of the cost basis), the actual evolution of the traffic and the types of aircraft in service. (Changes in the number (N) of service units).

2.2.5. Redevances de survol

| Trafic | Montant |
|----------------|----------------------------|
| Internationale | 3 434 DA/Unité de service |
| Nationale | 115,33 DA/Unité de service |

2.2.5. Over-flight charge

| Traffic | Amount |
|---------------|----------------------------|
| International | 3 434 DA/ Unit of service |
| National | 115.33 DA/ Unit of service |

3. Base de cout des services de navigation aérienne -exemptions et réductions-

3. Coast basis for air navigation services and exemptions/reductions

3.1. Base de coût des services de navigation aérienne

3.1. Cost basis for Air Navigation Services

La base de coût des services de navigation aérienne peut être indiquée sur demande adressée au ministère des Transports, Administration de l'aviation civile (l'adresse figure en GEN 1.1.7).

The cost basis for Air Navigation Services is available on request from the Ministry of Transport, Civil Aviation Administration (for address, see GEN 1.1.7).

3.2. Exemptions/réductions

3.2. Exemptions/reductions

Réductions

Reductions

Les aéronefs dont le poids maximum au décollage est supérieur à 2 tonnes et inférieur à 5,7 Tonnes bénéficient d'une réduction de 40% sur le montant de la redevance.

Aircraft with a maximum take-off mass of more than 2 tonnes and less than 5.7 tonnes benefit from a 40% off the charge.

Exemptions

Exemptions

Sont exemptés de la redevance :

Are exempted from the charge :

- a) Les vols effectués en totalité à vue par les aéronefs dont le poids maximum au décollage porté sur le certificat de navigabilité est inférieur à deux (02) Tonnes ;

- a) Flights made in full view by aircraft whose maximum take-off mass on the certificate of airworthiness is less than two (02) tonnes;

- | | |
|---|--|
| <p>b) Les vols effectués par les aéronefs d'Etats étrangers à condition, d'une part que cette exemption résulte d'un accord de la réciprocité et d'une décision du Ministre les vols ne soient pas effectués à des fins commerciales ;</p> <p>c) Les vols de recherches et de sauvetage ;</p> <p>d) Les vols effectués par les aéronefs qui se verraient obligés, à la suite d'incidents techniques ou de circonstances défavorables atmosphériques, de regagner sans escale leur aéroport de départ ;</p> <p>e) Les vols de contrôle ou d'essai des aides à la navigation ;</p> <p>f) Les vols d'entraînement des personnels navigants ;</p> <p>g) Les vols humanitaires sous réserve d'autorisation accordée par le Ministre chargé de l'aviation civile.</p> | <p>b) Flights by aircraft of foreign States, provided that this exemption results from an agreement of reciprocity and a decision of the Minister of Civil Aviation, and on the other hand that the flights are not made for commercial purposes;</p> <p>c) Search and rescue flights;</p> <p>d) Flights performed by aircraft which would be obliged, as a result of technical incidents or adverse atmospheric circumstances, to return with non-stop to their aerodrome of departure;</p> <p>e) Control or test flights of navigation aids;</p> <p>f) Flight training flight crew;</p> <p>g) Humanitarian flights subject to authorization granted by the Minister of Civil Aviation.</p> |
|---|--|

4. Conditions et modalités de paiement des redevances d'aéroports et de navigation aérienne

Le paiement des redevances d'usage des installations et services de navigation aérienne en route, redevances d'atterrissage et redevances d'usage des dispositifs d'éclairage est défini comme suit :

➤ **Facturation**

Elle est établie mensuellement et adressée aux usagers généralement dans le mois qui suit le service fait.

4. Conditions and methods of payment for Aerodromes and air Navigation charges

The payment of en-route use of air navigation facilities and services charges, landing charges and lighting devices charges is defined as follows:

➤ **Billing**

It is established monthly and sent to the users generally in the month that follows the service provided.

➤ **Païement**

Les paiements sont à effectuer au compte bancaire de l'ENNA. Ouvert près le « Crédit Populaire d'Algérie (C.P.A). N°: 101 401 72 130 301. 41, Rue Didouche Mourad Alger - Algérie –»

Ils doivent être assortis des dates et références des factures auxquelles ils se rapportent.

Tout exploitant d'aéronefs propriétaire ou non est soumis au paiement des redevances directement à l'ENNA.

➤ **Monnaie de compte**

La monnaie de compte est le Dinar algérien.

➤ **Monnaie de facturation**

La monnaie de facturation est le Dollar US pour les compagnies étrangères et le Dinar algérien pour les compagnies locales.

➤ **Monnaie de paiement**

La présente facture doit être acquittée en Dollar.

L'existence d'un accord de paiement intergouvernemental n'est opposable à cette disposition que dans la mesure où ledit accord stipule expressément un autre mode de paiement.

Les clients nationaux effectueront leur paiement en monnaie nationale.

➤ **Délai de paiement**

La présente facture est payable dans un délai de 30 jours à compter de la date d'émission.

➤ **Intérêts de retard :**

Un intérêt de retard de 15% l'an sera appliqué pour toute facture non acquittée 10 jours (délai de grâce) après la date limite de paiement. Elle sera majorée éventuellement de frais engagés à compter du 41^{ème} jour calendaire.

➤ **Payement**

Payments are made to the bank account of the ENNA. Open near the «Crédit Populaire d'Algérie (C.P.A). N°: 101 401 72 130 301. 41, Rue Didouche Mourad Alger - Algérie –»

It must be accompanied by the dates and references of the bills in which they relate to.

All aircraft operators' owner or not are subject to the payment of the charges directly to the ENNA.

➤ **Currency of account**

The currency of account is the Algerian Dinar.

➤ **Billing currency**

The billing currency is the US Dollar for foreign companies and the Algerian Dinar for local companies.

➤ **Payment Currency**

This bill must be paid in Dollars.

The existence of an intergovernmental payment agreement is effective only against that provision to the extent that the said agreement expressly provides for another method of payment.

Domestic customers will pay in national currency.

➤ **Payment deadline**

This bill is payable within 30 days from the date of issue.

➤ **Late interests**

A late payment interest of 15% per year will be applied for any bill not paid 10 days (grace period) after the payment deadline. It will be increased from the 41 day calendared.

➤ **Réclamations / Renseignements**

Pour toute réclamation et renseignement concernant la facturation s'adresser :

➤ **Complains / Information**

For any complaint and information concerning the billing, please contact:

*Direction des Ressources, Finances et de la Comptabilité (DRFC)
Département Commercial
1 Avenue de l'indépendance- Alger – BP 383- Algérie
RSFTA : DAALYVDG
Tel/Fax : Direction de la DRFC : 00 213 21 65 74 44
Service Recouvrement : 00 213 21 65 74 71
Service Facturation : 00 213 21 65 74 83
Email : drfc@enna.dz / denafact@hotmail.com*

Pour tout paiement :

For paiement :

*Direction des Ressources, Finances et de la Comptabilité
1, Avenue de l'Indépendance – Alger
Tel / Fax : 00 213 21 65 74 44 – 00 213 21 65 73 98*

Le paiement des redevances d'aérodromes se fera par cartes bancaires VISA international et MASTERCARD au niveau du terminal de paiement électronique du service de taxation de l'aérodrome au niveau des aérodromes suivants :

The payment of aerodrome charges will be made by VISA International and MASTERCARD bank cards at the electronic payment terminal of the aerodrome tax service at the following aerodromes:

- ALGER / *Houari Boumediene*
- BEDJAIA / *Soummam – Abane Ramdan*
- CONSTANTINE / *Mohamed Boudiaf*
- HASSI MESSAOUD / *Krim Belkacem*
- ORAN / *Ahmed Benbella*