

Transports Canada
Rapport sur les frais
Exercice 2020–2021

L'honorable Omar Alghabra
Ministre des Transports

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2021

N° de catalogue T1-31E-PDF

ISSN 2562-4350

Le présent document est disponible sur le site Web du gouvernement du Canada à www.canada.ca.

Le présent document est disponible en médias substituts sur demande.

Nota : Pour ne pas alourdir le texte français, le masculin est utilisé pour désigner tant les hommes que les femmes.

Table des matières

Transports Canada Rapport sur les frais Exercice 2020–2021	i
Message du ministre	5
À propos du présent rapport	7
Remises	8
Montant total global, par mécanisme d'établissement des frais...	8
Montant total, par regroupement de frais, pour les frais établis au titre d'une loi, d'un règlement ou d'un avis de frais.....	9
Renseignements sur chacun des frais établis au titre d'une loi, d'un règlement ou d'un avis de frais	15
Notes en fin de texte	237

Message du ministre

Au nom de Transports Canada, je suis heureux de présenter notre rapport sur les frais pour l'exercice 2020-2021, le quatrième rapport annuel du Ministère aux termes de la *Loi sur les frais de service*, et de mon premier depuis que j'ai été nommé ministre des Transports.

Le présent rapport fournit des détails sur les frais demandés par Transports Canada et sur les recettes des contrats. La *Loi sur les frais de service* et son régime de production de rapports font partie d'un engagement global du gouvernement du Canada en matière d'ouverture et de transparence.

La pandémie mondiale de COVID-19 a sans aucun doute été le facteur le plus important qui a touché les transports au Canada au cours de l'exercice 2020-2021. Le principal objectif de Transports Canada pendant toute cette période a été de protéger la population canadienne contre la COVID-19.

Tout en poursuivant l'examen des frais, nous nous penchons sur les répercussions économiques de la pandémie mondiale et sur la reprise du secteur des transports.

Transports Canada demeure déterminé à promouvoir un réseau de transport sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Les frais de service aident à assurer la durabilité et la qualité des services fournis par Transports Canada.

L'honorable Omar Alghabra
Ministre des Transports



À propos du présent rapport

Le présent rapport, qui est déposé en vertu de l'article 20 de la *Loi sur les frais de service*ⁱ, y compris le *Règlement sur les frais de faible importance*ⁱⁱ et l'article 4.2.8 de la *Directive sur l'imputation et les autorisations financières spéciales*ⁱⁱⁱ, contient des renseignements sur les frais que Transports Canada avait le pouvoir d'établir au cours de l'exercice 2020-2021¹.

Les ministères du gouvernement du Canada peuvent établir des frais pour des services, des licences, des permis, des produits et l'utilisation des installations et pour d'autres autorisations de droits ou privilèges ou pour le recouvrement, entièrement ou partiellement, de coûts engagés relativement à un régime de réglementation.

À des fins de rapport, les frais doivent être classés selon les trois mécanismes d'établissement des frais suivants :

1. Au titre d'une loi, d'un règlement ou d'un avis de frais
 - L'autorisation d'établir des frais est déléguée à un ministère, à un ministre ou au gouverneur en conseil en vertu d'une loi fédérale.
2. Par contrat
 - Les ministres ont le pouvoir de conclure des contrats, qui sont habituellement négociés entre le ministre et un particulier ou une organisation et qui prévoient les frais et d'autres modalités. Dans certains cas, ce pouvoir peut également être conféré par une loi fédérale.
3. Selon une méthode reposant sur la valeur marchande ou un processus d'enchères
 - Le pouvoir d'établir ses frais est délégué en vertu d'une loi du Parlement ou d'un règlement, et le ministre, ministère ou le gouverneur en conseil n'a aucun contrôle sur le montant des frais.

Le présent rapport contient des renseignements sur tous les frais qui relèvent du pouvoir Transports Canada. Le rapport comprend également les frais qui sont perçus par un autre ministère.

Les renseignements portent sur les frais qui sont assujettis à la *Loi sur les frais de service* et ceux qui ne sont pas visés par la *Loi sur les frais de service*.

Pour les frais établis par contrat et les frais établis selon une méthode reposant sur la valeur marchande ou un processus d'enchères, le rapport indique les totaux uniquement. Pour les frais établis au titre d'une loi, d'un règlement ou d'un avis de frais, le rapport

1. Toutes les années présentées de cette façon se réfèrent aux exercices financiers.

indique les totaux par regroupement de frais ainsi que des renseignements détaillés sur chaque frais.

Bien que les frais imposés par Transports Canada en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*^{iv} aient été soumis à la *Loi sur les frais de service*, ils ne sont pas inclus dans le présent rapport. Des renseignements sur les frais liés aux demandes d'accès à l'information Transports Canada pour 2020-2021 se trouvent dans notre rapport sur l'accès à l'information, qui est affiché sur la page Web : [Accès à l'information et protection des renseignements personnels the Transports Canada](#)^v.

Remises

Le présent rapport ne comprend pas les remises faites en vertu de la *Loi sur les frais de service* puisque cette exigence est entrée en vigueur le 1er avril 2021. Les remises émises en vertu de la *Loi sur les frais de service* seront déclarées pour la première fois, selon le cas, dans le Rapport de 2021-2022, qui sera publié en 2022-2023.

La *Loi sur les frais de service* exige que les ministères versent une remise, en partie ou en totalité, à un payeur de frais lorsqu'une norme de service est jugée non respectée. En vertu de la *Loi sur les frais de service* et de la *Directive sur l'imputation et les autorisations financières spéciales*, les ministères devaient élaborer des politiques et des procédures pour déterminer :

- si une norme de service a été respectée
- le montant des frais qui seront remis à un payeur si la norme en question n'a pas été respectée

La politique et les procédures de remise Transports Canada ont été mises à la disposition du public le 1er avril 2021 et se trouvent sur la page Web suivante : [Politique sur les remises de Transports Canada](#).^{vi}

Pour Transports Canada, aucune remise associé aux frais n'a été effectué 2020-2021.

Montant total global, par mécanisme d'établissement des frais

Le tableau ci-dessous présente le total des recettes, des coûts et des remises pour tous les frais que Transports Canada avait le pouvoir d'établir en 2020-2021, par mécanisme d'établissement des frais.

Montant total global pour 2020-2021, par mécanisme d'établissement des frais

Mécanisme d'établissement des frais	Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
Frais établis par contrat	2,951,330	4,171,847	Les remises ne s'appliquent pas aux frais établis par contrat.
Frais établis selon une méthode reposant sur la valeur marchande ou un processus d'enchères	0	0	0
Frais établis au titre d'une loi, d'un règlement ou d'un avis de frais	24,190,079	189,191,320	0
Total	27,141,410	193,363,168	0

Montant total, par regroupement de frais, pour les frais établis au titre d'une loi, d'un règlement ou d'un avis de frais

La section ci-dessous présente, pour chaque regroupement de frais, le total des recettes, des coûts et des remises pour tous les frais que Transports Canada avait le pouvoir d'établir au cours de l'exercice 2020-2021 et qui sont établis par l'un des textes officiels suivants :

- une loi
- un règlement
- un avis de frais

Par regroupement de frais, on entend un ensemble de frais liés à un seul secteur d'activité, bureau ou programme qu'un ministère avait le pouvoir d'établir pour ces activités.

RAC 104.04 – Heures supplémentaires pour déplacements à l'étranger – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	RAC 104.04 – Heures supplémentaires pour déplacements à l'étranger	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
165,823	165,823	0

Aviation civile annexe I – Généralités – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aviation civile annexe I - Généralités	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
30,790	2,249,470	0

Aviation civile annexe II - Immatriculation des aéronefs – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aviation civile annexe II - Immatriculation des aéronefs	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
627,050	2,868,812	0

Aviation civile annexe III - Aéronefs loués – Aircraft Leasing – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aviation civile annexe III - Aéronefs loués	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
34,536	71,213	0

Aviation civile annexe IV - Délivrance des licences et formation du personnel – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aviation civile annexe IV - Délivrance des licences et formation du personnel	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
2,826,141	16,483,116	0

Aviation civile annexe V - Approbation de produits aéronautiques – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aviation civile annexe V - Approbation de produits aéronautiques	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
762,118	11,990,803	0

Aviation civile annexe VI - Maintenance et construction – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VI - Maintenance et construction	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
476,026	9,463,538	0

Aviation civile annexe VII - Opérations aériennes – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VII - Opérations aériennes	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
497,553	19,035,324	0

Aéroport - Blanc-Sablon – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - Blanc-Sablon	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
176,263	1,998,826	0

Aéroport - Churchill – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - Churchill	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
209,886	3,985,833	0

Aéroport - Eastmain River – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - Eastmain River	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
39,536	2,715,673	0

Aéroport - Havre-Saint-Pierre – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - Havre-Saint-Pierre	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
106,896	1,723,532	0

Aéroport - Îles de la Madeleine – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - Îles de la Madeleine	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
302,569	2,679,778	0

Aéroport - Penticton – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - Penticton	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
273,523	4,037,892	0

Aéroport - Port Hardy – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - Port Hardy	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
94,690	2,994,003	0

Aéroport - Sandspit – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - Sandspit	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
37,693	2,886,159	0

Aéroport - Sept-Îles – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - Sept-Îles	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
984,354	8,497,515	0

Aéroport - St. Anthony – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - St. Anthony	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
352,086	2,918,551	0

Aéroport - Wabush – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - Wabush	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
1,584,951	9,359,035	0

Aéroport - Waskaganish – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - Waskaganish	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
85,967	2,042,681	0

Aéroport - Wemindji – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - Wemindji	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
55,660	1,221,006	0

Aéroports - Victoria – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Aéroports - Victoria	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
0	994,120	0

Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens– Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
3,383,799	19,890,660	0

Cargaisons maritimes – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Cargaisons maritimes	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
4,958,410	8,942,790	0

Personnel maritime – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Personnel maritime	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
308,665	24,301,864	0

Immatriculation des bâtiments – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Immatriculation des bâtiments	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
1,086,952	4,541,336	0

Inspection de contrôle des navires par L'État du port – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Inspection de contrôle des navires par L'État du port	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
43,047	270,690	0

Redevance administrative de pilotage maritime – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Redevance administrative de pilotage maritime	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
917,401	2,010,967	0

Ports publics – Montant total global pour 2020-21

Regroupement de frais	Ports publics	
Recettes (\$)	Coûts (\$)	Remises (\$)
3,767,693	18,850,310	0

Renseignements sur chacun des frais établis au titre d'une loi, d'un règlement ou d'un avis de frais

Cette section fournit des renseignements détaillés sur chacun des frais que Transports Canada avait le pouvoir d'établir au cours de l'exercice 2020-2021 et qui ont été établis au titre de l'un des textes officiels suivants :

- une loi
- un règlement
- un avis de frais

La liste complète des frais de Transports Canada se trouve sur son site [Web](#).^{vii}

Regroupement de frais	Aviation civile annexe I - Généralités
Frais	Remplacement d'un document d'aviation canadien mutilé, perdu ou détruit
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	10 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 613 des 816 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe I – Généralités
Frais	Délivrance d'une exemption ministérielle en vertu du paragraphe 5.9(2) de la Loi sur l'aéronautique.
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à	1996

l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	90 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 25 des 46 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe I - Généralités
Frais	Délivrance, à la suite d'une demande de l'industrie, d'une évaluation ou d'une autorisation concernant des produits de formation de l'industrie.
	Réponse à une demande du public à l'égard des antécédents des aéronefs.
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	Il n'y a pas de norme de service établie pour ces frais.
Résultat en matière de rendement	Il n'y a pas de norme de service établie pour ces frais.

Regroupement de frais	Aviation civile annexe II - Immatriculation des aéronefs
Frais	Attribution ou réservation d'une marque d'immatriculation spéciale.
	Délivrance d'un certificat d'immatriculation en ce qui concerne : une immatriculation d'un petit aéronef télépiloté.
	Réservation d'une marque d'immatriculation
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte	1996

officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	10 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 22967 des 23044 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe II - Immatriculation des aéronefs
Frais	Délivrance d'un certificat d'immatriculation en ce qui concerne : un changement apporté à un certificat, autre qu'un changement d'adresse.
	Délivrance d'un certificat d'immatriculation en ce qui concerne : une immatriculation provisoire ou temporaire.
	Délivrance d'un certificat d'immatriculation en ce qui concerne : une immatriculation permanente
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	60 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 3199 des 3448 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe III - Aéronefs loués
Frais	Délivrance d'une autorisation permettant l'utilisation d'un aéronef dans le cadre d'une utilisation d'aéronefs loués, à : un exploitant aérien canadien qui loue un aéronef commercial canadien d'un autre exploitant aérien canadien (RAC 203.02(1)a)).

	Délivrance d'une autorisation permettant l'utilisation d'un aéronef dans le cadre d'une utilisation d'aéronefs loués, à : un exploitant aérien canadien qui loue un aéronef qui est immatriculé dans un État étranger (RAC 203.02(1)c)).
	Délivrance d'une autorisation permettant l'utilisation d'un aéronef dans le cadre d'une utilisation d'aéronefs loués, à : un exploitant aérien étranger qui loue un aéronef commercial canadien d'un exploitant aérien canadien ou d'un constructeur d'aéronefs canadien (RAC 203.02(1)b) et d))
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	20 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 18 des 25 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe IV - Délivrance des licences et formation du personnel
Frais	Annotation d'une qualification d'évaluateur de vol sur un certificat de pilote — petit aéronef télépiloté (VLOS)
	Approbation d'une modification apportée à un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage ou à une spécification d'exploitation
	Délivrance d'un certificat de pilote — petit aéronef télépiloté (VLOS) — opérations avancées
	Délivrance d'une licence, d'un permis ou d'un certificat médical temporaires aux personnes qui en font la demande ou à la demande du titulaire
	Délivrance d'une prolongation de validité d'un certificat médical, d'une qualification de vol aux instruments ou d'une qualification d'instructeur de vol
	Rétablissement d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage ou d'une spécification d'exploitation après leur suspension.
	Tenue d'un examen ou d'une reprise d'examen pour un certificat de pilote — petit aéronef télépiloté (VLOS)
	Tenue d'un examen ou d'une reprise d'examen pour une qualification d'évaluateur de vol
Texte officiel qui a servi de fondement	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien

à l'établissement des frais	
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	10 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 41129 des 41277 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe IV - Délivrance des licences et formation du personnel
Frais	Tenue, sous la surveillance d'un employé du ministère des Transports, de chaque examen technique ou d'une reprise de celui-ci pour la délivrance d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs.
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	10 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité. La norme de service s'applique aux situations où le ministère de Transports doit programmer un rendez-vous pour la rédaction d'un examen à la demande d'un candidat. Dans toutes autres situations, les examens sont tenus en personne dans un bureau régional de Transports Canada et les résultats sont livrés le même jour.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Aviation civile annexe IV - Délivrance des licences et formation du personnel
Frais	Délivrance d'un certificat d'organisme de formation agréé à un organisme offrant de la formation aux techniciens d'entretien d'aéronefs (RAC 403.08).
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	120 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 3 des 3 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe IV - Délivrance des licences et formation du personnel
Frais	Annotation d'une qualification supplémentaire sur une licence de technicien d'entretien d'aéronefs. Délivrance d'un certificat de validation de licence étrangère (RAC 401.07). Renouvellement d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs.
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	20 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 2759 des 2947 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe IV - Délivrance des licences et formation du personnel
Frais	Tenue, sous la surveillance d'un employé du ministère des Transports, de l'examen sur les exigences réglementaires de Transports Canada ou d'une reprise de celui-ci pour la délivrance d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs.
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	20 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité. La norme de service s'applique aux situations où le ministère de Transports doit programmer un rendez-vous pour la rédaction d'un examen à la demande d'un candidat. Dans toutes autres situations, les examens sont tenus en personne dans un bureau régional de Transports Canada et les résultats sont livrés le même jour.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Aviation civile annexe IV - Délivrance des licences et formation du personnel
Frais	Tenue, sous la surveillance d'un employé du ministère des Transports, d'un examen ou d'une reprise d'examen pour une licence de membre d'équipage de conduite. Tenue d'un examen ou d'une reprise d'examen pour un permis, une qualification ou une annotation de membre d'équipage de conduite, ou pour la mise à jour des connaissances Tenue d'un test pratique par un employé du ministère des Transports (RAC 404.05). Tenue d'un examen supplémentaire ou d'une reprise d'examen supplémentaire pour une licence de membre d'équipage de conduite
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte	1996

officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	30 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité. La norme de service s'applique aux situations où le ministère de Transports doit programmer un rendez-vous pour la rédaction d'un examen à la demande d'un candidat. Dans toutes autres situations, les examens sont tenus en personne dans un bureau régional de Transports Canada et les résultats sont livrés le même jour.
Résultat en matière de rendement	Le ministère n'avait pas de mécanisme pour effectuer le suivi du résultat global en matière de rendement.

Regroupement de frais	Aviation civile annexe IV - Délivrance des licences et formation du personnel
Frais	Tenue, sous la surveillance d'un employé du ministère des Transports, d'un test en vol exigé en vertu des parties IV, VI ou VII, y compris l'annotation d'une qualification.
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	30 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité. La norme de service s'applique à la programmation d'un employé du ministère du Transport qui aura à diriger le test en vol.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 168 des 231 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe IV - Délivrance des licences et formation du personnel
Frais	Annotation d'une qualification sur une licence ou un permis de membre d'équipage de conduite, autre qu'une annotation visée à l'article 5
	Délivrance : d'un permis de pilote — avion ultraléger ou d'un permis de pilote — autogire.
	Délivrance : d'une licence de pilote — ballon ou d'une licence de pilote — planeur.
	Délivrance : d'un permis de pilote de loisir.
	Délivrance : d'une licence de pilote de ligne.
	Délivrance : d'une licence de pilote privé — avion ou d'une licence de pilote privé — hélicoptère.
	Délivrance : d'une licence de pilote professionnel.
	Délivrance d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne.
	Délivrance d'une licence de mécanicien navigant.
	Délivrance d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs.
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	40 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 9823 des 11892 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe IV - Délivrance des licences et formation du personnel
Frais	Traitement par un employé du ministère des Transports d'un certificat médical relativement à une licence de pilote ou à un permis de pilote sauf un permis d'élève-pilote.
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996

Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	40 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité. La norme de service ne s'applique pas dans les cas où une constatation médicale figure sur un rapport d'examen médical et/ou lorsque des examens supplémentaires sont requis pour s'assurer que les exigences sont respectées.
Résultat en matière de rendement	Le ministère n'avait pas de mécanisme pour effectuer le suivi du résultat global en matière de rendement.

Regroupement de frais	Aviation civile annexe IV - Délivrance des licences et formation du personnel
Frais	Approbation d'un cours de formation pour les techniciens d'entretien d'aéronefs : qui est un cours supplémentaire qui fera partie de la formation offerte en vertu d'un certificat d'un organisme de formation agréé.
	Approbation d'un cours de formation pour les techniciens d'entretien d'aéronefs : qui ne sera offert qu'une seule fois.
	Délivrance d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage.
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	60 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 19 des 37 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe IV - Délivrance des licences et formation du personnel
Frais	Tenue, sous la surveillance d'une personne autre qu'un employé du ministère des Transports, d'un examen ou d'une reprise d'examen pour une licence de membre d'équipage de conduite.

Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	N/D - Offert par des délégués
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Aviation civile annexe V - Approbation de produits aéronautiques
Frais	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés.
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions très légers
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des ballons libres habités
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des dirigeables
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions autres que ceux de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 des produits aéronautiques qui relèvent

	d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des hélices
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des moteurs à pistons
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des planeurs et planeurs propulsés
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des turbomoteurs
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions très légers
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions très légers - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des ballons libres habités
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des ballons libres habités - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des dirigeables
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent

	d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des dirigeables - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions autres que ceux de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions autres que ceux de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des hélices
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des hélices - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des moteurs à pistons
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des moteurs à pistons - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des planeurs et planeurs propulsés
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des planeurs et planeurs propulsés - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des turbomoteurs
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des turbomoteurs - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports,

	pour : des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions très légers
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions très légers - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des ballons libres habités
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des ballons libres habités - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des dirigeables
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des dirigeables - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions autres que ceux de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions autres que ceux de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent

	d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des hélices
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des hélices - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des moteurs à pistons
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des moteurs à pistons - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des planeurs et planeurs propulsés
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des planeurs et planeurs propulsés - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des turbomoteurs
	Délivrance d'un certificat de type à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 des produits aéronautiques qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des turbomoteurs - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions très légers
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des ballons libres habités
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des dirigeables

	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions autres que ceux de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des hélices
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des moteurs à pistons
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des planeurs et planeurs propulsés
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 1 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des turbomoteurs
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions très légers
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions très légers - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui

	relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des ballons libres habités
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des ballons libres habités - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des dirigeables
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des dirigeables - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions autres que ceux de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions autres que ceux de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des hélices
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des hélices - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des moteurs à pistons
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des moteurs à pistons - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des planeurs et planeurs propulsés
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui

	relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des planeurs et planeurs propulsés - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des turbomoteurs
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 2 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des turbomoteurs - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions très légers
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des avions très légers - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des ballons libres habités
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des ballons libres habités - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des dirigeables
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des dirigeables - Plafond absolu du frais

	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions autres que ceux de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions autres que ceux de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des giravions de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des hélices
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des hélices - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des moteurs à pistons
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des moteurs à pistons - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des planeurs et planeurs propulsés
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des planeurs et planeurs propulsés - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des turbomoteurs
	Délivrance d'un certificat de type modifié à la suite d'un examen de la définition de type de niveau 3 pour ajouter des produits dérivés qui relèvent d'une autorité de navigabilité autre que le ministère des Transports, pour : des turbomoteurs - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce

	Délivrance d'une approbation de la conception selon les spécifications techniques canadiennes (CAN-TSO) modifiée à l'égard d'un appareillage ou d'une pièce
	Délivrance des documents d'approbation de la conception ci-après pour consigner une réparation, une pièce de remplacement ou une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée par un employé du ministère des Transports : approbation de la conception de réparation (conception de réparation)
	Délivrance des documents d'approbation de la conception ci-après pour consigner une réparation, une pièce de remplacement ou une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée par un employé du ministère des Transports : approbation de la conception de pièce
	Délivrance des documents d'approbation de la conception ci-après pour consigner une réparation, une pièce de remplacement ou une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée par un employé du ministère des Transports : approbation de la conception de réparation (processus de réparation)
	Délivrance des documents d'approbation de la conception ci-après pour consigner une réparation, une pièce de remplacement ou une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée par un employé du ministère des Transports : certificat de type supplémentaire
	Délivrance des documents d'approbation de la conception ci-après pour consigner une réparation, une pièce de remplacement ou une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée par un employé du ministère des Transports : certificat de type supplémentaire (plusieurs numéros de série de produit)
	Délivrance des documents d'approbation de la conception ci-après pour consigner une réparation, une pièce de remplacement ou une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée par un employé du ministère des Transports : certificat de type supplémentaire (un seul numéro de série de produit)
	Délivrance des documents d'approbation de la conception modifiés ci-après liés à une réparation, à une pièce de remplacement ou à une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée à l'origine par un employé du ministère des Transports : approbation de la conception de pièce
	Délivrance des documents d'approbation de la conception modifiés ci-après liés à une réparation, à une pièce de remplacement ou à une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée à l'origine par un employé du ministère des Transports : approbation de la conception de réparation
	Délivrance des documents d'approbation de la conception modifiés ci-après liés à une réparation, à une pièce de remplacement ou à une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée à l'origine par un employé du ministère des Transports : certificat de type supplémentaire
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi	1996

de fondement à l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	TCAC accuse réception de la demande et fournit au demandeur le nom du gestionnaire de projet responsable et le numéro de projet attribué au dossier ainsi que le taux horaire à facturer dans les 30 jours ouvrables suivant la réception de la demande.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 208 des 208 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe V - Approbation de produits aéronautiques
Frais	Délivrance des documents d'approbation de la conception ci-après pour consigner une réparation ou une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée par un délégué du ministère des Transports : certificat de type supplémentaire (plusieurs numéros de série de produit)
	Délivrance des documents d'approbation de la conception ci-après pour consigner une réparation ou une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée par un délégué du ministère des Transports : certificat de type supplémentaire (un seul numéro de série de produit)
	Délivrance des documents d'approbation de la conception modifiés ci-après liés à une réparation ou à une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée à l'origine par un délégué du ministère des Transports : certificat de type supplémentaire
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	TCAC établira la base de certification initiale, conformément à l'article 521.204 du Règlement de l'aviation canadien, dans les 120 jours ouvrables après avoir été convaincu que toutes les exigences réglementaires et de conception nécessaires à la définition de type du produit ont été identifiées.

Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 363 des 363 frais chargé(s).
---	---

Regroupement de frais	Aviation civile annexe V - Approbation de produits aéronautiques
Frais	Délivrance des documents d'approbation de la conception ci-après pour consigner une réparation ou une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée par un délégué du ministère des Transports : approbation de la conception de réparation
	Délivrance des documents d'approbation de la conception modifiés ci-après liés à une réparation ou à une modification de la définition de type dont la conception a été approuvée à l'origine par un délégué du ministère des Transports : approbation de la conception de réparation
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	TCAC établira la base de certification initiale, conformément à l'article 521.254 du Règlement de l'aviation canadien, dans les 120 jours ouvrables après avoir été convaincu que toutes les exigences réglementaires et de conception nécessaires à la définition de type du produit ont été identifiées.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 242 des 242 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe V - Approbation de produits aéronautiques
Frais	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des avions de la catégorie transport

	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des avions de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des avions très légers
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des avions très légers - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des ballons libres habités
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des ballons libres habités - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des dirigeables
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des dirigeables - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des giravions autres que ceux de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des giravions autres que ceux de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des giravions de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des giravions de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des hélices Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des hélices - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des moteurs à pistons
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des moteurs à pistons - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des planeurs et planeurs propulsés
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des planeurs et planeurs propulsés - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des turbomoteurs

	Délivrance d'un certificat de type modifié pour ajouter des produits dérivés qui relèvent du ministère des Transports, pour : des turbomoteurs - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des avions autres que ceux de la catégorie transport, avions très légers, planeurs et planeurs propulsés - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des avions de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des avions de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des avions très légers Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des avions très légers - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des ballons libres habités Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des ballons libres habités - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des dirigeables Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des dirigeables - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des giravions autres que ceux de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des giravions autres que ceux de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des giravions de la catégorie transport
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des giravions de la catégorie transport - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des hélices
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des hélices - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des moteurs à pistons
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des moteurs à pistons - Plafond absolu du frais

	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des planeurs et planeurs propulsés
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des planeurs et planeurs propulsés - Plafond absolu du frais
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des turbomoteurs
	Délivrance d'un certificat de type pour des produits aéronautiques qui relèvent du ministère des Transports, pour : des turbomoteurs - Plafond absolu du frais
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	TCAC doit délivrer un document d'approbation de la conception dans les 60 jours ouvrables suivant l'acceptation de la déclaration du demandeur attestant la démonstration de conformité faite en vertu de l'alinéa 521.33(b) du Règlement de l'aviation canadienne
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VI - Maintenance et construction
Frais	Rétablissement d'un certificat d'agrément suspendu d'un organisme de construction, de maintenance ou de distribution, dans le cas d'organismes qui possèdent le nombre suivant d'employés techniques : 3 ou moins
	Rétablissement d'un certificat d'agrément suspendu d'un organisme de construction, de maintenance ou de distribution, dans le cas d'organismes qui possèdent le nombre suivant d'employés techniques : 51 et plus
	Rétablissement d'un certificat d'agrément suspendu d'un organisme de construction, de maintenance ou de distribution, dans le cas d'organismes qui possèdent le nombre suivant d'employés techniques : plus de 10 mais moins de 51
	Rétablissement d'un certificat d'agrément suspendu d'un organisme de construction, de maintenance ou de distribution, dans le cas d'organismes qui possèdent le nombre suivant d'employés techniques : plus de 3 mais moins de 11

	Validation d'une autorité de vol, à l'égard : d'un aéronef de construction amateur étranger utilisé au Canada Validation d'une autorité de vol, à l'égard : d'un aéronef étranger, autre qu'un aéronef de construction amateur étranger, utilisé au Canada
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	10 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 384 des 427 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VI - Maintenance et construction
Frais	Délivrance d'un certificat d'agrément pour un organisme de construction, de maintenance ou de distribution, dans le cas d'organismes qui possèdent le nombre suivant d'employés techniques (employés exerçant des activités liées à la maintenance, à la construction ou à la distribution) : 3 ou moins
	Délivrance d'un certificat d'agrément pour un organisme de construction, de maintenance ou de distribution, dans le cas d'organismes qui possèdent le nombre suivant d'employés techniques (employés exerçant des activités liées à la maintenance, à la construction ou à la distribution) : 51 et plus
	Délivrance d'un certificat d'agrément pour un organisme de construction, de maintenance ou de distribution, dans le cas d'organismes qui possèdent le nombre suivant d'employés techniques (employés exerçant des activités liées à la maintenance, à la construction ou à la distribution) : plus de 10 mais moins de 51
	Délivrance d'un certificat d'agrément pour un organisme de construction, de maintenance ou de distribution, dans le cas d'organismes qui possèdent le nombre suivant d'employés techniques (employés exerçant des activités liées à la maintenance, à la construction ou à la distribution) : plus de 3 mais moins de 11
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte	1996

officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	120 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 35 des 43 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VI - Maintenance et construction
Frais	Approbation d'un calendrier de maintenance d'un aéronef, à l'égard : d'un gros aéronef, d'un aéronef pressurisé à turbomoteur, d'un hélicoptère à turbomoteur ou d'un dirigeable Approbation d'un calendrier de maintenance d'un aéronef, à l'égard : de tout autre aéronef
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	140 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 154 des 163 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VI - Maintenance et construction
Frais	Approbation d'une modification des intervalles ou des tâches contenus dans le calendrier de maintenance d'un aéronef, autre qu'une modification demandée par un employé du ministère des Transports Inspection par un employé du ministère des Transports d'un aéronef de construction amateur lors de sa construction
Texte officiel qui a servi de fondement	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien

à l'établissement des frais	
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	30 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 479 des 588 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VI - Maintenance et construction
Frais	Approbation d'une modification apportée aux spécifications d'exploitation mentionnées dans l'autorité de vol à l'égard d'un aéronef de construction amateur
	Délivrance d'un certificat spécial de navigabilité
	Délivrance d'un permis de vol en ce qui concerne les classifications suivantes : à des fins spécifiques
	Délivrance d'un permis de vol en ce qui concerne les classifications suivantes : expérimentale
	Délivrance d'un pouvoir de certification — restreint
	Délivrance par un employé du ministère des Transports des autorités de vol suivantes : un certificat de navigabilité pour un aéronef de la catégorie transport, qui n'est pas délivré lors de l'importation de l'aéronef
	Délivrance par un employé du ministère des Transports des autorités de vol suivantes : un certificat de navigabilité pour un aéronef qui ne fait pas partie de la catégorie transport, qui n'est pas délivré lors de l'importation de l'aéronef
	Rétablissement d'un certificat de navigabilité qui a été suspendu
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement	2019

à l'établissement des frais	
Norme de service	5 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 635 des 920 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VI - Maintenance et construction
Frais	Délivrance d'une lettre d'acceptation initiale aux organismes de maintenance se conformant aux European Joint Aviation Requirements (JAR-145).
	Délivrance d'une lettre de renouvellement aux organismes de maintenance se conformant aux European Joint Aviation Requirements (JAR-145).
	Délivrance par un employé du ministère des Transports d'un certificat de navigabilité pour exportation, à l'égard : d'avions de la catégorie transport et de giravions de la catégorie transport
	Délivrance par un employé du ministère des Transports d'un certificat de navigabilité pour exportation, à l'égard : d'avions très légers, de dirigeables, d'avions et de giravions autres que des avions de la catégorie transport et des giravions de la catégorie transport
	Délivrance par un employé du ministère des Transports d'un certificat de navigabilité pour exportation, à l'égard : de planeurs, de planeurs propulsés et de ballons libres habités
	Délivrance par un employé du ministère des Transports des autorités de vol suivantes : un certificat de navigabilité pour un aéronef de la catégorie transport, délivré lors de l'importation de l'aéronef
	Délivrance par un employé du ministère des Transports des autorités de vol suivantes : un certificat de navigabilité pour un aéronef qui ne fait pas partie de la catégorie transport, délivré lors de l'importation de l'aéronef.
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	90 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 13 des 16 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VII - Opérations aériennes
Frais	Délivrance d'un certificat d'exploitation aérienne, concernant : un taxi aérien — IFR (RAC 703)
	Délivrance d'un certificat d'exploitation aérienne, concernant : un taxi aérien — VFR (RAC 703)
	Délivrance d'un certificat d'exploitation aérienne, concernant : un travail aérien (RAC 702)
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	120 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 9 des 19 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VII - Opérations aériennes
Frais	Délivrance d'une autorisation ministérielle en vertu de la partie VII, à l'exception de l'article 701.10
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	14 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 54 des 64 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VII - Opérations aériennes
Frais	Délivrance d'un certificat canadien d'exploitant aérien étranger (RAC 701)
	Délivrance d'un certificat d'exploitation aérienne, concernant : un service aérien de navette (RAC 704)
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	180 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 65 des 66 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VII - Opérations aériennes
Frais	Impression d'une copie d'un certificat d'exploitation aérienne pour une personne qui n'en est pas le titulaire
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	2 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VII - Opérations aériennes
Frais	Délivrance d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées, à l'égard : d'une manifestation aéronautique spéciale réunissant 10 000 spectateurs ou moins
	Délivrance d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées, à l'égard : d'une manifestation aéronautique spéciale réunissant plus de 10 000 jusqu'à 50 000 spectateurs
	Délivrance d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées, à l'égard : d'une manifestation aéronautique spéciale réunissant plus de 50 000 spectateurs
	Délivrance d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées, à l'égard : de l'utilisation de ballons avec passagers payants
	Délivrance d'une attestation de compétence en voltige aérienne (Norme 623.06)
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	20 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 4 des 9 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VII - Opérations aériennes
Frais	Délivrance d'un certificat d'exploitation aérienne, concernant : toute autre exploitation d'une entreprise de transport aérien (RAC 705)
	Délivrance d'un certificat d'exploitation aérienne, concernant : l'exploitation d'une entreprise de transport aérien — aéronef à turbomoteur dont le nombre de sièges passagers est égal ou supérieur à 50 (RAC 705)
	Délivrance d'une modification apportée à un certificat d'exploitation aérienne, ne visant pas à supprimer une autorité, concernant : l'introduction d'un nouveau type d'aéronef — exploitation d'une entreprise de transport aérien — aéronef à turbomoteur dont le nombre de sièges passagers est égal ou supérieur à 50

	Délivrance d'une modification apportée à un certificat d'exploitation aérienne, ne visant pas à supprimer une autorité, concernant : l'introduction d'un nouveau type d'aéronef — service aérien de navette
	Délivrance d'une modification apportée à un certificat d'exploitation aérienne, ne visant pas à supprimer une autorité, concernant : l'introduction d'un nouveau type d'aéronef — toute autre exploitation d'une entreprise de transport aérien
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	210 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 25 des 28 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VII - Opérations aériennes
Frais	Délivrance d'une modification apportée à un certificat canadien d'exploitant aérien étranger
	Délivrance d'une modification apportée à un certificat d'exploitation aérienne, à un certificat canadien d'exploitant aérien étranger ou à des spécifications d'exploitation visant à supprimer une autorité
	Délivrance d'une modification apportée aux spécifications d'exploitation énoncées dans un certificat canadien d'exploitant aérien étranger, ne visant pas à supprimer une autorité
	Rétablissement d'un certificat canadien d'exploitant aérien étranger ou de spécifications d'exploitation, sauf dans le cas d'une renonciation volontaire du certificat
	Rétablissement d'un certificat d'exploitation aérienne ou d'un certificat canadien d'exploitant aérien étranger auquel le titulaire a renoncé de son propre gré
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à	1996

l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	30 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 213 des 265 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VII - Opérations aériennes
Frais	Délivrance d'une modification apportée à un certificat d'exploitation aérienne, ne visant pas à supprimer une autorité, concernant : l'introduction d'un nouveau type d'aéronef — exploitation d'un taxi aérien — VFR
	Délivrance d'une modification apportée à un certificat d'exploitation aérienne, ne visant pas à supprimer une autorité, concernant : l'introduction d'un nouveau type d'aéronef — travail aérien
	Délivrance d'une modification apportée à un certificat d'exploitation aérienne, ne visant pas à supprimer une autorité, concernant : un certificat d'exploitation aérienne — exploitation d'un taxi aérien — VFR
	Délivrance d'une modification apportée à un certificat d'exploitation aérienne, ne visant pas à supprimer une autorité, concernant : un certificat d'exploitation aérienne — travail aérien
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	40 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 107 des 156 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VII - Opérations aériennes
Frais	Délivrance d'une modification apportée à un certificat d'exploitation aérienne, ne visant pas à supprimer une autorité, concernant : l'introduction d'un nouveau type d'aéronef — exploitation d'un taxi aérien — IFR
	Délivrance d'une modification apportée à un certificat d'exploitation aérienne, ne visant pas à supprimer une autorité, concernant : un certificat d'exploitation aérienne — exploitation d'un taxi aérien — IFR
	Délivrance d'une modification apportée à un certificat d'exploitation aérienne, ne visant pas à supprimer une autorité, concernant : un certificat d'exploitation aérienne — service aérien de navette
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	60 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 70 des 121 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile annexe VII - Opérations aériennes
Frais	Délivrance d'une modification apportée à un certificat d'exploitation aérienne, ne visant pas à supprimer une autorité, concernant : un certificat d'exploitation aérienne ou spécifications d'exploitation — exploitation d'une entreprise de transport aérien — aéronef à turbomoteur dont le nombre de sièges passagers est égal ou supérieur à 50
	Délivrance d'une modification apportée à un certificat d'exploitation aérienne, ne visant pas à supprimer une autorité, concernant : un certificat d'exploitation aérienne ou spécifications d'exploitation — toute autre exploitation d'une entreprise de transport aérien
	Rétablissement d'un certificat d'exploitation aérienne suspendu ou de spécifications d'exploitation, sauf dans le cas d'une renonciation volontaire au certificat, à l'égard : d'un travail aérien
	Rétablissement d'un certificat d'exploitation aérienne suspendu ou de spécifications d'exploitation, sauf dans le cas d'une renonciation volontaire au certificat, à l'égard : d'un service aérien de navette

	Rétablissement d'un certificat d'exploitation aérienne suspendu ou de spécifications d'exploitation, sauf dans le cas d'une renonciation volontaire au certificat, à l'égard : d'un taxi aérien — IFR
	Rétablissement d'un certificat d'exploitation aérienne suspendu ou de spécifications d'exploitation, sauf dans le cas d'une renonciation volontaire au certificat, à l'égard : d'un taxi aérien — VFR
	Rétablissement d'un certificat d'exploitation aérienne suspendu ou de spécifications d'exploitation, sauf dans le cas d'une renonciation volontaire au certificat, à l'égard : de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien — aéronef à turbomoteur dont le nombre de sièges passagers est égal ou supérieur à 50
	Rétablissement d'un certificat d'exploitation aérienne suspendu ou de spécifications d'exploitation, sauf dans le cas d'une renonciation volontaire au certificat, à l'égard : de toute autre exploitation d'une entreprise de transport aérien
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	90 jours ouvrables. Le temps réel requis pour traiter une demande dépend de sa complexité et de son exhaustivité.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 93 des 145 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aviation civile - Frais RAC 104.04 ²
Frais	Heures supplémentaires pour déplacements à l'étranger - RAC 104.04
	Frais de déplacement à l'étranger - RAC 104.04
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement de l'aviation canadien

² Ces regroupements de frais ne sont pas considérés comme nouveaux même si ceux-ci n'ont pas été rapportés dans le rapport sur les frais 2017-2018, 2018-2019 and 2019-2020 de Transports Canada.

Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1996
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	La norme de service pour ce frais est associé au service principal livré au sein du programme de l'Aviation Civile.
Résultat en matière de rendement	Ce frais est considéré comme un frais additionnel. Le rendement pour ce frais est capturé sous le frais "parent" lorsque celui-ci est chargé.

Regroupement de frais	Aéroports - Tous les autres aéroports
Frais	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 90-125
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 126-150
Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 151-200	

	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Tous les autres aéroports - Nombre de sièges: 90-125
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aérogares et les installations aéroportuaires exploitées et propriété de Transports Canada seront disponibles pendant les heures d'opération. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Aéroports - Tous les autres aéroports
Frais	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Tous les autres aéroports - Au plus 21 000 kg

	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Tous les autres aéroports – Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Tous les autres aéroports - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Tous les autres aéroports - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Tous les autres aéroports - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Tous les autres aéroports - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Tous les autres aéroports - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Tous les autres aéroports - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Tous les autres aéroports - Au plus 30 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Tous les autres aéroports - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Tous les autres aéroports - Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Tous les autres aéroports - Plus de 70 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aéroports exploités et propriété de Transports Canada seront disponibles pour les opérations aériennes. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des

	opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Aéroports - Tous les autres aéroports
Frais	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg

	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Tous les autres aéroports - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Des espaces de stationnement d'aéronefs seront mis à la disponibilité des usagers aux aéroports exploités et propriété de Transports Canada. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - Blanc-Sablon
Frais	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 126-150

	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 90-125
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Blanc-Sablon - Nombre de sièges: 90-125
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à	1985

l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aérogares et les installations aéroportuaires exploitées et propriété de Transports Canada seront disponibles pendant les heures d'opération. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 1676 des 1676 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Blanc-Sablon
Frais	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Blanc-Sablon - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Blanc-Sablon - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Blanc-Sablon - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Blanc-Sablon - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Blanc-Sablon - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Blanc-Sablon - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Blanc-Sablon - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Blanc-Sablon - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Blanc-Sablon - Au plus 30 000 kg

	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Blanc-Sablon - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Blanc-Sablon - Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Blanc-Sablon - Plus de 70 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aéroports exploités et propriété de Transports Canada seront disponibles pour les opérations aériennes. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 1739 des 1739 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Blanc-Sablon
Frais	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg

	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Blanc-Sablon - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du	2012

texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	
Norme de service	Des espaces de stationnement d'aéronefs seront mis à la disponibilité des usagers aux aéroports exploités et propriété de Transports Canada. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 93 des 93 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Churchill
Frais	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 90-125
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 126-150
Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 151-200	

	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Churchill - Nombre de sièges: 90-125
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aérogares et les installations aéroportuaires exploitées et propriété de Transports Canada seront disponibles pendant les heures d'opération. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 789 des 789 frais chargé(s).
Regroupement de frais	Aéroport - Churchill
Frais	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Churchill - Au plus 21 000 kg

	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Churchill - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Churchill - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Churchill - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Churchill - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Churchill - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Churchill - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Churchill - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Churchill - Au plus 30 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Churchill - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Churchill - Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Churchill - Plus de 70 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aéroports exploités et propriété de Transports Canada seront disponibles pour les opérations aériennes. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des

	opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 1211 des 1211 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Churchill
Frais	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg

	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Churchill - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Des espaces de stationnement d'aéronefs seront mis à la disponibilité des usagers aux aéroports exploités et propriété de Transports Canada. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 43 des 43 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Eastmain River
Frais	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 126-150

	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 90-125
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport d'Eastmain River - Nombre de sièges: 90-125
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à	1985

l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aérogares et les installations aéroportuaires exploitées et propriété de Transports Canada seront disponibles pendant les heures d'opération. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 308 des 308 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Eastmain River
Frais	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport d'Eastmain River - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport d'Eastmain River - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport d'Eastmain River - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport d'Eastmain River - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport d'Eastmain River - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport d'Eastmain River - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport d'Eastmain River - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport d'Eastmain River - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport d'Eastmain River - Au plus 30 000 kg

	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport d'Eastmain River - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport d'Eastmain River - Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport d'Eastmain River - Plus de 70 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aéroports exploités et propriété de Transports Canada seront disponibles pour les opérations aériennes. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 334 des 334 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Eastmain River
Frais	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg

	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport d'Eastmain River - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à	1985

l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Des espaces de stationnement d'aéronefs seront mis à la disponibilité des usagers aux aéroports exploités et propriété de Transports Canada. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - Havre-Saint-Pierre
Frais	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 90-125
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 0-9
Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 10-15	

	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Havre-St-Pierre - Nombre de sièges: 90-125
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aérogares et les installations aéroportuaires exploitées et propriété de Transports Canada seront disponibles pendant les heures d'opération. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 1038 des 1038 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Havre-Saint-Pierre
Frais	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Havre-St-Pierre - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Havre-St-Pierre - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Havre-St-Pierre - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Havre-St-Pierre - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Havre-St-Pierre - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Havre-St-Pierre - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Havre-St-Pierre - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Havre-St-Pierre - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Havre-St-Pierre - Au plus 30 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Havre-St-Pierre - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Havre-St-Pierre - Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Havre-St-Pierre - Plus de 70 000 kg
	Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a	2012

servi de fondement à l'établissement des frais	
Norme de service	Les aéroports exploités et propriété de Transports Canada seront disponibles pour les opérations aériennes. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 1220 des 1220 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Havre-Saint-Pierre
Frais	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg

	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Havre-St-Pierre - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Des espaces de stationnement d'aéronefs seront mis à la disponibilité des usagers aux aéroports exploités et propriété de Transports Canada. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 375 des 375 frais chargé(s).
Regroupement de frais	Aéroport - Îles de la Madeleine
Frais	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 0-9

	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 90-125
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Nombre de sièges: 90-125
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques

Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aérogares et les installations aéroportuaires exploitées et propriété de Transports Canada seront disponibles pendant les heures d'opération. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 1268 des 1268 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Îles de la Madeleine
Frais	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg

	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Au plus 30 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Plus de 70 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aéroports exploités et propriété de Transports Canada seront disponibles pour les opérations aériennes. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 1330 des 1330 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Îles de la Madeleine
Frais	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg

	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport des Îles-de-la-Madeleine - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques

Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Des espaces de stationnement d'aéronefs seront mis à la disponibilité des usagers aux aéroports exploités et propriété de Transports Canada. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 566 des 566 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Penticton
Frais	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 90-125

	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 10-1
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Penticton - Nombre de sièges: 90-125
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aérogares et les installations aéroportuaires exploitées et propriété de Transports Canada seront disponibles pendant les heures d'opération. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 622 des 622 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Penticton
Frais	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Penticton - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Penticton - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Penticton - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Penticton - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Penticton - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Penticton - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Penticton - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Penticton - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Penticton - Au plus 30 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Penticton - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Penticton - Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Penticton - Plus de 70 000 kg
	Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a	2012

servi de fondement à l'établissement des frais	
Norme de service	Les aéroports exploités et propriété de Transports Canada seront disponibles pour les opérations aériennes. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 4153 des 4153 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Penticton
Frais	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg

	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Penticton - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Des espaces de stationnement d'aéronefs seront mis à la disponibilité des usagers aux aéroports exploités et propriété de Transports Canada. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 365 des 365 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Penticton
Frais	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement au parcomètre - Aéroport de Penticton - par période de 25 minutes ou moins

	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement dans une zone désignée par le ministre comme terrain de stationnement public éloigné - Aéroport de Penticton - maximum par mois
	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement sur un terrain de stationnement public sans préposé et muni de dispositifs automatiques - Aéroport de Penticton - maximum par mois
	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement sur un terrain de stationnement public sans préposé et muni de dispositifs automatiques - Aéroport de Penticton - maximum par période de 24 heures
	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement sur un terrain de stationnement public sans préposé et muni de dispositifs automatiques - Aéroport de Penticton - maximum par semaine
	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement sur un terrain de stationnement public sans préposé et muni de dispositifs automatiques - Aéroport de Penticton - par heure ou moins
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1987
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aires de stationnement de véhicules situées dans les aéroports exploités et propriété de Transports Canada pourront être utilisées selon la formule première arrivée, premier servi. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.
Regroupement de frais	Aéroport - Port Hardy
Frais	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 0-9

	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 90-125
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Port Hardy - Nombre de sièges: 90-125
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques

Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aérogares et les installations aéroportuaires exploitées et propriété de Transports Canada seront disponibles pendant les heures d'opération. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 1561 des 1561 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Port Hardy
Frais	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Port Hardy - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Port Hardy - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Port Hardy - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Port Hardy - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Port Hardy - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Port Hardy - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Port Hardy - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Port Hardy - Plus de 45 000 kg

	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Port Hardy - Au plus 30 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Port Hardy - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Port Hardy - Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Port Hardy - Plus de 70 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aéroports exploités et propriété de Transports Canada seront disponibles pour les opérations aériennes. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 672 des 672 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Port Hardy
Frais	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg

	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Port Hardy - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à	1985

l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Des espaces de stationnement d'aéronefs seront mis à la disponibilité des usagers aux aéroports exploités et propriété de Transports Canada. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 155 des 155 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Port Hardy
Frais	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement sur un terrain de stationnement public sans préposé et muni de dispositifs automatiques - Aéroport de Port Hardy - maximum par mois
	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement sur un terrain de stationnement public sans préposé et muni de dispositifs automatiques - Aéroport de Port Hardy - maximum par période de 24 heures
	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement sur un terrain de stationnement public sans préposé et muni de dispositifs automatiques - Aéroport de Port Hardy - maximum par semaine
	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement sur un terrain de stationnement public sans préposé et muni de dispositifs automatiques - Aéroport de Port Hardy - par heure ou moins
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1987
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012

Norme de service	Les aires de stationnement de véhicules situées dans les aéroports exploités et propriété de Transports Canada pourront être utilisées selon la formule première arrivée, premier servi. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Aéroport - Sandspit
Frais	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 90-125
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 16-25
Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 201-250	

	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sandspit - Nombre de sièges: 90-125
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aérogares et les installations aéroportuaires exploitées et propriété de Transports Canada seront disponibles pendant les heures d'opération. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 212 des 212 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Sandspit
Frais	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sandspit - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sandspit - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1

	000 kg ou moins - Aéroport de Sandspit - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sandspit - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sandspit - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sandspit - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sandspit - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sandspit - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sandspit - Au plus 30 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sandspit - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sandspit - Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sandspit - Plus de 70 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aéroports exploités et propriété de Transports Canada seront disponibles pour les opérations aériennes. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.

Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 528 des 528 frais chargé(s).
---	---

Regroupement de frais	Aéroport - Sandspit
Frais	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg

	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sandspit - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Des espaces de stationnement d'aéronefs seront mis à la disponibilité des usagers aux aéroports exploités et propriété de Transports Canada. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 3 des 3 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Sandspit
Frais	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement sur un terrain de stationnement public sans préposé et muni de dispositifs automatiques - Aéroport de Sandspit - maximum par mois
	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement sur un terrain de stationnement public sans préposé et muni de dispositifs automatiques - Aéroport de Sandspit - maximum par période de 24 heures
	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement sur un terrain de stationnement public sans préposé et muni de dispositifs automatiques - Aéroport de Sandspit - maximum par semaine
Texte officiel qui a servi de fondement	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports

à l'établissement des frais	
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1987
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aires de stationnement de véhicules situées dans les aéroports exploités et propriété de Transports Canada pourront être utilisées selon la formule première arrivée, premier servi. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Aéroport - Sept-Îles
Frais	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 61-89

	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 90-125
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Sept-Îles - Nombre de sièges: 90-125
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aérogares et les installations aéroportuaires exploitées et propriété de Transports Canada seront disponibles pendant les heures d'opération. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.

Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 4919 des 4919 frais chargé(s).
---	---

Regroupement de frais	Aéroport - Sept-Îles
Frais	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sept-Îles - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sept-Îles - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sept-Îles - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sept-Îles - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sept-Îles - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sept-Îles - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sept-Îles - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sept-Îles - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sept-Îles - Au plus 30 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sept-Îles - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sept-Îles - Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Sept-Îles - Plus de 70 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à	1985

l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aéroports exploités et propriété de Transports Canada seront disponibles pour les opérations aériennes. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 7999 des 7999 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Sept-Îles
Frais	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg

	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Sept-Îles - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Des espaces de stationnement d'aéronefs seront mis à la disponibilité des usagers aux aéroports exploités et propriété de Transports Canada. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 99 des 99 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Sept-Îles
Frais	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement sur un terrain de stationnement public sans préposé et muni de dispositifs automatiques - Aéroport de Sept-Îles - maximum par période de 24 heures
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1987
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aires de stationnement de véhicules situées dans les aéroports exploités et propriété de Transports Canada pourront être utilisées selon la formule première arrivée, premier servi. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Aéroport - St. Anthony
Frais	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 26-45

	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 90-125
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de St. Anthony - Nombre de sièges: 90-125
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aérogares et les installations aéroportuaires exploitées et propriété de Transports Canada seront disponibles pendant les heures

	d'opération. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 680 des 680 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - St. Anthony
Frais	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de St. Anthony - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de St. Anthony - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de St. Anthony - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de St. Anthony - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de St. Anthony - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de St. Anthony - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de St. Anthony - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de St. Anthony - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de St. Anthony - Au plus 30 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de St. Anthony - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de St. Anthony - Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de St. Anthony - Plus de 70 000 kg
	Texte officiel qui a servi de fondement

à l'établissement des frais	
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aéroports exploités et propriété de Transports Canada seront disponibles pour les opérations aériennes. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 793 des 793 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - St. Anthony
Frais	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg

	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de St. Anthony - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Des espaces de stationnement d'aéronefs seront mis à la disponibilité des usagers aux aéroports exploités et propriété de Transports Canada. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - Wabush
Frais	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 90-125
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 46-60

	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wabush - Nombre de sièges: 90-125
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aérogares et les installations aéroportuaires exploitées et propriété de Transports Canada seront disponibles pendant les heures d'opération. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 2861 des 2861 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Wabush
Frais	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wabush - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wabush - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wabush - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wabush - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wabush - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wabush - Minimum

	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wabush - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wabush - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wabush - Au plus 30 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wabush - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wabush - Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wabush - Plus de 70 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aéroports exploités et propriété de Transports Canada seront disponibles pour les opérations aériennes. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 3310 des 3310 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Wabush
Frais	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg

	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wabush - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte	1985

officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Des espaces de stationnement d'aéronefs seront mis à la disponibilité des usagers aux aéroports exploités et propriété de Transports Canada. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 127 des 127 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Wabush
Frais	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement au parcomètre - Aéroport de Wabush - par période de 24 heures pour les places de stationnement équipées d'une prise de courant, pour la période commençant le 1er novembre et se terminant le 31 mars de chaque année
	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement sur un terrain de stationnement public sans préposé et muni de dispositifs automatiques - Aéroport de Wabush - maximum par période de 24 heures
	20 minutes ou moins Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement sur un terrain de stationnement public sans préposé et muni de dispositifs automatiques - Aéroport de Wabush - maximum
	Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports - Stationnement sur un terrain de stationnement public sans préposé et muni de dispositifs automatiques - Aéroport de Wabush - par heure ou moins
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1987
Dernière année de modification du texte officiel qui a	2012

servi de fondement à l'établissement des frais	
Norme de service	Les aires de stationnement de véhicules situées dans les aéroports exploités et propriété de Transports Canada pourront être utilisées selon la formule première arrivée, premier servi. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Aéroport - Waskaganish
Frais	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 90-125
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 10-15
Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 126-150	
Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 151-200	

	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Waskaganish - Nombre de sièges: 90-125
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aérogares et les installations aéroportuaires exploitées et propriété de Transports Canada seront disponibles pendant les heures d'opération. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 602 des 602 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Waskaganish
Frais	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Waskaganish - Au plus 21 000 kg

	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Waskaganish - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Waskaganish - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Waskaganish - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Waskaganish - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Waskaganish - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Waskaganish - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Waskaganish - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Waskaganish - Au plus 30 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Waskaganish - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Waskaganish - Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Waskaganish - Plus de 70 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aéroports exploités et propriété de Transports Canada seront disponibles pour les opérations aériennes. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des

	opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 608 des 608 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Waskaganish
Frais	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg

	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Waskaganish - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Des espaces de stationnement d'aéronefs seront mis à la disponibilité des usagers aux aéroports exploités et propriété de Transports Canada. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Aéroport - Wemindji
Frais	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 151-200

	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol intérieur - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 90-125
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 0-9
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 10-15
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 126-150
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 151-200
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 16-25
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 201-250
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 251-300
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 26-45
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 301-400
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 401 et plus
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 46-60
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 61-89
	Redevances générales d'aérogare pour les vol international - Aéroport de Wemindji - Nombre de sièges: 90-125
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985

Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aérogares et les installations aéroportuaires exploitées et propriété de Transports Canada seront disponibles pendant les heures d'opération. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 488 des 488 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Wemindji
Frais	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wemindji - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wemindji - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wemindji - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'instruction en vol pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wemindji - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wemindji - Au plus 21 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wemindji - Minimum
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wemindji - Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wemindji - Plus de 45 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wemindji - Au plus 30 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wemindji - Minimum

	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wemindji - Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg
	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins - Aéroport de Wemindji - Plus de 70 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aéroports exploités et propriété de Transports Canada seront disponibles pour les opérations aériennes. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 580 des 580 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroport - Wemindji
Frais	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances annuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg

	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances journalière de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: au plus 2 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 300 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg
	Redevances mensuelle de stationnement des aéronefs - Aéroport de Wemindji - Masse de l'aéronef: plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement	2012

à l'établissement des frais	
Norme de service	Des espaces de stationnement d'aéronefs seront mis à la disponibilité des usagers aux aéroports exploités et propriété de Transports Canada. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Aéroports - Blanc-Sablon, Churchill, Eastmain River, Havre-Saint-Pierre, Îles de la Madeleine, Penticton, Port Hardy, Sandspit, Sept-Îles, St. Anthony, Wabush, Waskaganish, and Wemindji - Équipement mobile
Frais	Le droit annuel d'immatriculation du matériel mobile à l'aéroport - Duplication de certificat
	Le droit annuel d'immatriculation du matériel mobile à l'aéroport - Frais de cession
	Le droit annuel d'immatriculation du matériel mobile à l'aéroport - Frais minimum
	Le droit annuel d'immatriculation du matériel mobile à l'aéroport - Le taux par kilogramme
	Le droit annuel d'immatriculation du matériel mobile à l'aéroport - Remplacement, poids équivalent ou inférieur
	Le droit annuel d'immatriculation du matériel mobile à l'aéroport - Remplacement, poids supérieur - la différence multipliée par le taux de kilogramme
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État - Règlement sur la circulation aux aéroports
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1974
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2009
Norme de service	Les aéroports exploités et propriété de Transports Canada seront disponibles à des fins commerciales pendant les heures normales d'opération. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus

	rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 8 des 8 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Aéroports - Blanc-Sablon, Churchill, Eastmain River, Havre-Saint-Pierre, Îles de la Madeleine, Penticton, Port Hardy, Sandspit, Sept-Îles, St. Anthony, Wabush, Waskaganish, and Wemindji - Services d'intervention d'urgence
Frais	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Au plus 1 heure - Masse de l'aéronef: Plus de 10 000 kg sans excéder 20 000 kg
	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Au plus 1 heure - Masse de l'aéronef: Plus de 160 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Au plus 1 heure - Masse de l'aéronef: Plus de 20 000 kg sans excéder 40 000 kg
	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Au plus 1 heure - Masse de l'aéronef: Plus de 300 000 kg
	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Au plus 1 heure - Masse de l'aéronef: Plus de 40 000 kg sans excéder 80 000 kg
	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Au plus 1 heure - Masse de l'aéronef: Plus de 80 000 kg sans excéder 160 000 kg
	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Plus de 1 heure sans excéder 2 heures - Masse de l'aéronef: Plus de 10 000 kg sans excéder 20 000 kg
	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Plus de 1 heure sans excéder 2 heures - Masse de l'aéronef: Plus de 160 000 kg sans excéder 300 000 kg
	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Plus de 1 heure sans excéder 2 heures - Masse de l'aéronef: Plus de 20 000 kg sans excéder 40 000 kg
	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Plus de 1 heure sans excéder 2 heures - Masse de l'aéronef: Plus de 300 000 kg
	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Plus de 1 heure sans excéder 2 heures - Masse de l'aéronef: Plus de 40 000 kg sans excéder 80 000 kg
	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Plus de 1 heure sans excéder 2 heures - Masse de l'aéronef: Plus de 80 000 kg sans excéder 160 000 kg
	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Plus de 2 heures - Masse de l'aéronef: Plus de 10 000 kg sans excéder 20 000 kg
	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Plus de 2 heures - Masse de l'aéronef: Plus de 160 000 kg sans excéder 300 000 kg

	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Plus de 2 heures - Masse de l'aéronef: Plus de 20 000 kg sans excéder 40 000 kg
	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Plus de 2 heures - Masse de l'aéronef: Plus de 300 000 kg
	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Plus de 2 heures - Masse de l'aéronef: Plus de 40 000 kg sans excéder 80 000 kg
	Redevances des services d'urgence à l'aéroport - Tous les aéroports - Plus de 2 heures - Masse de l'aéronef: Plus de 80 000 kg sans excéder 160 000 kg
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur l'aéronautique - Règlement sur les redevances des services aéronautiques
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1985
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2012
Norme de service	Les aéroports exploités et propriété de Transports Canada seront disponibles pour les services d'urgence de l'aéroport. Des travaux d'entretien périodiques, des mauvaises conditions météorologiques ou des opérations d'urgence pourraient avoir un impact sur la disponibilité ou l'ouverture des installations aéroportuaires. Tout changement sera communiqué le plus rapidement possible conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à celles décrites dans les manuels d'utilisation de chaque aéroport.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Approbation des usines de construction ou des ateliers d'entretien
Frais	Une inspection, faite en vertu du Règlement sur les machines de navires, d'un établissement dont l'approbation est exigée aux fins de la construction ou de l'entretien des machines ou de l'équipement des navires
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à	1982

l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat d'approbation dans les 15 jours ouvrables, à la suite d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Produit chimique dangereux et substance liquide nocive — figurant à l'annexe II de la Convention sur la pollution des mers
	L'inspection annuelle de navire de 10 000 tonneaux et plus en vue de la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat canadien de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, d'un certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou d'un certificat de conformité (substances liquides nocives)
	L'inspection annuelle de navire de 150 tonneaux et plus mais moins de 3 000 tonneaux en vue de la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat canadien de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, d'un certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou d'un certificat de conformité (substances liquides nocives)
	L'inspection annuelle de navire de 3 000 tonneaux et plus mais moins de 6 000 tonneaux en vue de la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat canadien de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, d'un certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou d'un certificat de conformité (substances liquides nocives)
	L'inspection annuelle de navire de 6 000 tonneaux et plus mais moins de 10 000 tonneaux en vue de la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat canadien de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, d'un certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou d'un certificat de conformité (substances liquides nocives)
	L'inspection annuelle de navire de Moins de 150 tonneaux en vue de la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat

	<p>canadien de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, d'un certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou d'un certificat de conformité (substances liquides nocives)</p>
	<p>L'inspection d'un navire à l'égard de chaque produit chimique dangereux ou substance liquide nocive qui est indiqué à l'annexe II de la Convention sur la pollution des mers et au chapitre 17 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC) et qui figure comme produit ou substance transporté dans le Manuel du navire sur les méthodes et dispositifs de rejet</p>
	<p>L'inspection intermédiaire de navire de 10 000 tonnes et plus en vue de la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat canadien de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, d'un certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou d'un certificat de conformité (substances liquides nocives)</p>
	<p>L'inspection intermédiaire de navire de 150 tonnes et plus mais moins de 3 000 tonnes en vue de la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat canadien de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, d'un certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou d'un certificat de conformité (substances liquides nocives)</p>
	<p>L'inspection intermédiaire de navire de 3 000 tonnes et plus mais moins de 6 000 tonnes en vue de la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat canadien de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, d'un certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou d'un certificat de conformité (substances liquides nocives)</p>
	<p>L'inspection intermédiaire de navire de 6 000 tonnes et plus mais moins de 10 000 tonnes en vue de la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat canadien de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, d'un certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou d'un certificat de conformité (substances liquides nocives)</p>
	<p>L'inspection intermédiaire de navire de Moins de 150 tonnes en vue de la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat canadien de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, d'un certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou d'un certificat de conformité (substances liquides nocives)</p>

	La première inspection ou l'inspection quinquennale périodique de navire de 10 000 tonneaux et plus en vue de la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat canadien de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, d'un certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou d'un certificat de conformité (substances liquides nocives)
	La première inspection ou l'inspection quinquennale périodique de navire de 150 tonneaux et plus mais moins de 3 000 tonneaux en vue de la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat canadien de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, d'un certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou d'un certificat de conformité (substances liquides nocives)
	La première inspection ou l'inspection quinquennale périodique de navire de 3 000 tonneaux et plus mais moins de 6 000 tonneaux en vue de la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat canadien de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, d'un certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou d'un certificat de conformité (substances liquides nocives)
	La première inspection ou l'inspection quinquennale périodique de navire de 6 000 tonneaux et plus mais moins de 10 000 tonneaux en vue de la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat canadien de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, d'un certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou d'un certificat de conformité (substances liquides nocives)
	La première inspection ou l'inspection quinquennale périodique de navire de Moins de 150 tonneaux en vue de la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat canadien de prévention de la pollution liée au transport de substances liquides nocives en vrac, d'un certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, d'un certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou d'un certificat de conformité (substances liquides nocives)
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982

Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Examen des plans et des documents techniques
Frais	Chaque exemplaire supplémentaire lorsque plus de quatre exemplaires d'un Livret de stabilité après avarie (incluant le calcul des fuites hypothétiques d'hydrocarbures) est soumis pour examen
	Chaque exemplaire supplémentaire lorsque plus de quatre exemplaires d'un Manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées est soumis pour examen
	Chaque exemplaire supplémentaire lorsque plus de quatre exemplaires d'un Manuel d'exploitation du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures est soumis pour examen
	Chaque exemplaire supplémentaire lorsque plus de quatre exemplaires d'un Manuel du navire sur les méthodes et dispositifs de rejet est soumis pour examen
	Chaque exemplaire supplémentaire lorsque plus de quatre exemplaires d'un Manuel sur l'équipement et l'exploitation de mise sous atmosphère inerte est soumis pour examen
	Chaque exemplaire supplémentaire lorsque plus de quatre exemplaires d'un Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut est soumis pour examen
	Chaque exemplaire supplémentaire lorsque plus de quatre exemplaires d'un Plan d'urgence du navire contre la pollution par les hydrocarbures est soumis pour examen
	Chaque fois qu'un Livret de stabilité après avarie (incluant le calcul des fuites hypothétiques d'hydrocarbures) est soumis lorsqu'un navire existant est modifié et que les modifications constituent une transformation importante
	Chaque fois qu'un Manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées est soumis lorsqu'un navire existant est modifié et que les modifications constituent une transformation importante
	Chaque fois qu'un Manuel d'exploitation du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures est soumis lorsqu'un navire existant est modifié et que les modifications constituent une transformation importante
	Chaque fois qu'un Manuel du navire sur les méthodes et dispositifs de rejet est soumis lorsqu'un navire existant est modifié et que les modifications constituent une transformation importante
	Chaque fois qu'un Manuel sur l'équipement et l'exploitation de mise sous atmosphère inerte est soumis lorsqu'un navire existant est modifié et que les modifications constituent une transformation importante

	Chaque fois qu'un Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut est soumis lorsqu'un navire existant est modifié et que les modifications constituent une transformation importante
	Chaque fois qu'un Plan d'urgence du navire contre la pollution par les hydrocarbures est soumis lorsqu'un navire existant est modifié et que les modifications constituent une transformation importante
	L'examen d'un Livret de stabilité après avarie (incluant le calcul des fuites hypothétiques d'hydrocarbures) chaque fois qu'il est soumis par la suite
	L'examen d'un Livret de stabilité après avarie (incluant le calcul des fuites hypothétiques d'hydrocarbures) qui est soumis pour la première fois
	L'examen d'un Manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées chaque fois qu'il est soumis par la suite
	L'examen d'un Manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées qui est soumis pour la première fois
	L'examen d'un Manuel d'exploitation du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures chaque fois qu'il est soumis par la suite
	L'examen d'un Manuel d'exploitation du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures qui est soumis pour la première fois
	L'examen d'un Manuel du navire sur les méthodes et dispositifs de rejet chaque fois qu'il est soumis par la suite
	L'examen d'un Manuel du navire sur les méthodes et dispositifs de rejet qui est soumis pour la première fois
	L'examen d'un Manuel sur l'équipement et l'exploitation de mise sous atmosphère inerte chaque fois qu'il est soumis par la suite
	L'examen d'un Manuel sur l'équipement et l'exploitation de mise sous atmosphère inerte qui est soumis pour la première fois
	L'examen d'un Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut chaque fois qu'il est soumis par la suite
	L'examen d'un Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut qui est soumis pour la première fois
	L'examen d'un Plan d'urgence du navire contre la pollution par les hydrocarbures chaque fois qu'il est soumis par la suite
	L'examen d'un Plan d'urgence du navire contre la pollution par les hydrocarbures qui est soumis pour la première fois
	La première soumission d'un Livret de stabilité après avarie (incluant le calcul des fuites hypothétiques d'hydrocarbures) lorsqu'un navire existant est modifié et que les modifications constituent une transformation importante
	La première soumission d'un Manuel d'exploitation des citernes à ballast propre spécialisées lorsqu'un navire existant est modifié et que les modifications constituent une transformation importante
	La première soumission d'un Manuel d'exploitation du dispositif de surveillance continue et de contrôle des rejets d'hydrocarbures lorsqu'un navire existant est modifié et que les modifications constituent une transformation importante
	La première soumission d'un Manuel du navire sur les méthodes et dispositifs de rejet lorsqu'un navire existant est modifié et que les modifications constituent une transformation importante

	La première soumission d'un Manuel sur l'équipement et l'exploitation de mise sous atmosphère inerte lorsqu'un navire existant est modifié et que les modifications constituent une transformation importante
	La première soumission d'un Manuel sur l'équipement et l'exploitation pour le lavage au pétrole brut lorsqu'un navire existant est modifié et que les modifications constituent une transformation importante
	La première soumission d'un Plan d'urgence du navire contre la pollution par les hydrocarbures lorsqu'un navire existant est modifié et que les modifications constituent une transformation importante
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Examiner ou approuver des plans et d'autres documents dans les 45 jours ouvrables après la réception de renseignements complets.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Examen ou approbation de plans et autres documents
Frais	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, chaque fois qu'il est soumis par la suite, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Grands bateaux de pêche
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, chaque fois qu'il est soumis par la suite, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires à passagers dont la longueur est d'au plus 18,3 m
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, chaque fois qu'il est soumis par la suite, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires à passagers dont la longueur est de plus de 18,3 m sans dépasser 30,5 m
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, chaque fois qu'il est soumis par la suite, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires à passagers dont la longueur est de plus de 30,5 m sans dépasser 61 m
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document

	technique, chaque fois qu'il est soumis par la suite, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires à passagers dont la longueur est de plus de 61 m
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, chaque fois qu'il est soumis par la suite, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires ne transportant pas de passagers dont la longueur est d'au plus 18,3 m
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, chaque fois qu'il est soumis par la suite, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires ne transportant pas de passagers dont la longueur est de plus de 18,3 m sans dépasser 30,5 m
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, chaque fois qu'il est soumis par la suite, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires ne transportant pas de passagers dont la longueur est de plus de 30,5 m sans dépasser 61 m
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, chaque fois qu'il est soumis par la suite, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires ne transportant pas de passagers dont la longueur est de plus de 61 m
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, chaque fois qu'il est soumis par la suite, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Petits bateaux de pêche
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Grands bateaux de pêche
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Grands bateaux de pêche - Le droit maximum exigible
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires à passagers dont la longueur est d'au plus 18,3 m
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires à passagers dont la longueur est d'au plus 18,3 m - Le droit maximum exigible
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires à passagers dont la longueur est de plus de 18,3 m sans dépasser 30,5 m
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un

	nouveau navire ou de modifications - Navires à passagers dont la longueur est de plus de 18,3 m sans dépasser 30,5 m - Le droit maximum exigible
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires à passagers dont la longueur est de plus de 30,5 m sans dépasser 61 m
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires à passagers dont la longueur est de plus de 30,5 m sans dépasser 61 m - Le droit maximum exigible
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires à passagers dont la longueur est de plus de 61 m
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires à passagers dont la longueur est de plus de 61 m - Le droit maximum exigible
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires ne transportant pas de passagers dont la longueur est d'au plus 18,3 m
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires ne transportant pas de passagers dont la longueur est d'au plus 18,3 m - Le droit maximum exigible
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires ne transportant pas de passagers dont la longueur est de plus de 18,3 m sans dépasser 30,5 m
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires ne transportant pas de passagers dont la longueur est de plus de 18,3 m sans dépasser 30,5 m - Le droit maximum exigible
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires ne transportant pas de passagers dont la longueur est de plus de 30,5 m sans dépasser 61 m
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un

	nouveau navire ou de modifications - Navires ne transportant pas de passagers dont la longueur est de plus de 30,5 m sans dépasser 61 m - Le droit maximum exigible
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires ne transportant pas de passagers dont la longueur est de plus de 61 m
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Navires ne transportant pas de passagers dont la longueur est de plus de 61 m - Le droit maximum exigible
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Petits bateaux de pêche
	Examen ou l'approbation de chaque plan, de chaque schéma d'ensemble, de chaque schéma de systèmes ou de chaque document technique, qui est soumis pour la première fois, à l'égard d'un nouveau navire ou de modifications - Petits bateaux de pêche - Le droit maximum exigible
	L'examen ou l'approbation de plans et de documents techniques connexes, chaque fois qu'ils sont soumis par la suite, à l'égard d'un Engrenage, y compris le certificat d'approbation
	L'examen ou l'approbation de plans et de documents techniques connexes, chaque fois qu'ils sont soumis par la suite, à l'égard d'un Moteur électrique de propulsion
	L'examen ou l'approbation de plans et de documents techniques connexes, chaque fois qu'ils sont soumis par la suite, à l'égard d'un Récipient de pression non chauffé
	L'examen ou l'approbation de plans et de documents techniques connexes, chaque fois qu'ils sont soumis par la suite, à l'égard d'une Chaudière de chauffage
	L'examen ou l'approbation de plans et de documents techniques connexes, chaque fois qu'ils sont soumis par la suite, à l'égard d'une Chaudière principale ou auxiliaire
	L'examen ou l'approbation de plans et de documents techniques connexes, chaque fois qu'ils sont soumis par la suite, à l'égard d'une Génératrice de courant pour la propulsion
	L'examen ou l'approbation de plans et de documents techniques connexes, chaque fois qu'ils sont soumis par la suite, à l'égard d'une Génératrice de courant pour les auxiliaires
	L'examen ou l'approbation de plans et de documents techniques connexes, chaque fois qu'ils sont soumis par la suite, à l'égard d'une Machine motrice, y compris le certificat d'approbation
	L'examen ou l'approbation de plans et de documents techniques connexes, qui sont soumis pour la première fois, à l'égard d'un Engrenage, y compris le certificat d'approbation
	L'examen ou l'approbation de plans et de documents techniques connexes, qui sont soumis pour la première fois, à l'égard d'un Moteur électrique de propulsion

	L'examen ou l'approbation de plans et de documents techniques connexes, qui sont soumis pour la première fois, à l'égard d'un Récipient de pression non chauffé
	L'examen ou l'approbation de plans et de documents techniques connexes, qui sont soumis pour la première fois, à l'égard d'une Chaudière de chauffage
	L'examen ou l'approbation de plans et de documents techniques connexes, qui sont soumis pour la première fois, à l'égard d'une Chaudière principale ou auxiliaire
	L'examen ou l'approbation de plans et de documents techniques connexes, qui sont soumis pour la première fois, à l'égard d'une Génératrice de courant pour la propulsion
	L'examen ou l'approbation de plans et de documents techniques connexes, qui sont soumis pour la première fois, à l'égard d'une Génératrice de courant pour les auxiliaires
	L'examen ou l'approbation de plans et de documents techniques connexes, qui sont soumis pour la première fois, à l'égard d'une Machine motrice, y compris le certificat d'approbation
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation - Grands bateaux de pêche
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation - Navires à passagers dont la longueur est d'au plus 18,3 m
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation - Navires à passagers dont la longueur est de plus de 18,3 m sans dépasser 30,5 m
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation - Navires à passagers dont la longueur est de plus de 30,5 m sans dépasser 61 m
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation - Navires à passagers dont la longueur est de plus de 61 m
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation - Navires ne transportant pas de passagers dont la longueur est d'au plus 18,3 m
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation - Navires ne transportant pas de passagers dont la longueur est de plus de 18,3 m sans dépasser 30,5 m
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation - Navires ne transportant pas de passagers dont la longueur est de plus de 30,5 m sans dépasser 61 m
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation - Navires ne transportant pas de passagers dont la longueur est de plus de 61 m

	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation - Petits bateaux de pêche
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation, à l'égard d'un Engrenage, y compris le certificat d'approbation
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation, à l'égard d'un Moteur électrique de propulsion
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation, à l'égard d'un Récipient de pression non chauffé
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation, à l'égard d'une Chaudière de chauffage
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation, à l'égard d'une Chaudière principale ou auxiliaire
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation, à l'égard d'une Génératrice de courant pour la propulsion
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation, à l'égard d'une Génératrice de courant pour les auxiliaires
	Lorsque plus de quatre exemplaires d'un plan, d'un schéma d'ensemble, d'un schéma de systèmes ou d'un document technique sont soumis pour examen ou approbation, à l'égard d'une Machine motrice, y compris le certificat d'approbation
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Examiner ou approuver des plans et d'autres documents dans les 45 jours ouvrables après la réception de renseignements complets.
Résultat en matière de rendement	Le ministère n'avait pas de mécanisme pour effectuer le suivi du résultat global en matière de rendement.

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Prolongation des certificats selon la Convention sur les lignes de charge pour les navires non canadiens
Frais	L'inspection d'un navire non canadien aux fins de prolonger la validité d'un certificat selon la Convention sur les lignes de charge
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Prolonge/Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans les 5 jours ouvrables à la suite d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Prolongation d'un certificat de courte durée ou d'une lettre de conformité
Frais	La prolongation d'un certificat de courte durée ou d'une lettre de conformité, à l'exception d'une lettre de conformité à l'égard des navires de réserve pour l'industrie pétrolière ou à l'égard d'une unité mobile de forage en mer, ayant trait à une inspection figurant à l'un des articles 10 à 14, 24, 30, 31 et 34 du Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur.
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007

Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 180 des 181 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Première inspection d'un navire - à passagers, ne transportant pas de passagers ou sans équipage
Frais	Première inspection d'un navire à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000
	Première inspection d'un navire à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, taux pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonnes
	Première inspection d'un navire à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 25
	Première inspection d'un navire à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 25, taux pour chaque tonneau en sus de 10 tonnes
	Première inspection d'un navire à passagers de 10 000 tonnes ou plus
	Première inspection d'un navire à passagers de 10 000 tonnes ou plus, taux pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonnes
	Première inspection d'un navire à passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500
	Première inspection d'un navire à passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500, taux pour chaque tonneau en sus de 150 tonnes
	Première inspection d'un navire à passagers de 25 tonnes ou plus et moins de 150
	Première inspection d'un navire à passagers de 25 tonnes ou plus et moins de 150, taux pour chaque tonneau en sus de 25 tonnes
	Première inspection d'un navire à passagers de 5 000 tonnes ou plus et moins de 10 000
	Première inspection d'un navire à passagers de 5 000 tonnes ou plus et moins de 10 000, taux pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonnes
	Première inspection d'un navire à passagers de 500 tonnes ou plus et moins de 1 000
	Première inspection d'un navire à passagers de 500 tonnes ou plus et moins de 1 000, taux pour chaque tonneau en sus de 500 tonnes
	Première inspection d'un navire à passagers de moins de 10 tonnes
	Première inspection d'un navire d'au moins de 25 tonnes - à passagers - Droit de base
	Première inspection d'un navire d'au moins de 25 tonnes - ne transportant pas de passagers - Droit de base
	Première inspection d'un navire d'au moins de 25 tonnes - sans équipage - Droit de base
	Première inspection d'un navire de moins de 25 tonnes - à passagers - Droit de base
	Première inspection d'un navire de moins de 25 tonnes - ne transportant pas de passagers - Droit de base
Première inspection d'un navire de moins de 25 tonnes - sans équipage - Droit de base	

	Première inspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000
	Première inspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, taux pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonnes
	Première inspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 25
	Première inspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 25, taux pour chaque tonneau en sus de 10 tonnes
	Première inspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 10 000 tonnes ou plus
	Première inspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 10 000 tonnes ou plus, taux pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonnes
	Première inspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500
	Première inspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500, taux pour chaque tonneau en sus de 150 tonnes
	Première inspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 25 tonnes ou plus et moins de 150
	Première inspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 25 tonnes ou plus et moins de 150, taux pour chaque tonneau en sus de 25 tonnes
	Première inspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 5 000 tonnes ou plus et moins de 10 000
	Première inspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 5 000 tonnes ou plus et moins de 10 000, taux pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonnes
	Première inspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 500 tonnes ou plus et moins de 1 000
	Première inspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 500 tonnes ou plus et moins de 1 000, taux pour chaque tonneau en sus de 500 tonnes
	Première inspection d'un navire ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonnes
	Première inspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000
	Première inspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, taux pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonnes
	Première inspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 10 tonnes ou plus et moins de 25
	Première inspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 10 tonnes ou plus et moins de 25, taux pour chaque tonneau en sus de 10 tonnes
	Première inspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 10 000 tonnes ou plus
	Première inspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 10 000 tonnes ou plus, taux pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonnes
	Première inspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 150 tonnes ou plus et moins de 500

	Première inspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, taux pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux
	Première inspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 25 tonneaux ou plus et moins de 150
	Première inspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 25 tonneaux ou plus et moins de 150, taux pour chaque tonneau en sus de 25 tonneaux
	Première inspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000
	Première inspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, taux pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux
	Première inspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000
	Première inspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, taux pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux
	Première inspection d'un navire non automoteur et sans équipage de moins de 10 tonneaux
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 59 des 60 frais chargé(s). Les résultats en matière de rendement ne sont pas accessibles pour 2 frais chargé(s). Des changements aux systèmes permettant le suivi et la création de rapports en matière de rendement pour ce frais sont présentement en cours pour se conformer aux dispositions de la Loi sur les frais de services.

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Prévention de la pollution des Grands lacs par les eaux d'égout
Frais	Délivrance d'un certificat d'approbation d'un appareil d'épuration marine opérationnel d'un navire, lors de l'inspection, de la vérification et de l'approbation par un inspecteur conformément au Règlement sur la prévention de la pollution des Grands lacs par les eaux d'égout
	Délivrance d'un certificat d'approbation d'un appareil d'épuration marine opérationnel d'un navire, qui est conforme aux exigences du

	Règlement sur la prévention de la pollution des Grands lacs par les eaux d'égout et qui a été approuvé par une autre administration
	L'inspection pendant la construction ou la fabrication de composantes de chaque pièce d'un appareil d'épuration marine opérationnel d'un navire
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat dans le 15 jours ouvrables après la réception de la demande et lorsque la demande est complète.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Délivrance initiale d'un certificat d'approbation
Frais	Délivrance initial d'un certificat d'approbation à l'égard d'éléments de structure ou de finition ou d'un équipement de sécurité
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat dans le 15 jours ouvrables après la réception de la demande et lorsque la demande est complète.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Inspection durant la construction ou la fabrication
Frais	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection d'autres éléments faite par l'inspecteur à chaque visite
	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Bouée de sauvetage
	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Caisson à l'air
	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Centre ou panneau de commande pour moteurs d'une puissance globale d'au moins 75 kW
	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Chaudière de chauffage
	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Chaudière principale ou auxiliaire
	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Chaudière principale ou auxiliaire
	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Embarcation de sauvetage à avirons
	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Embarcation de sauvetage autre qu'à avirons
	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Engrenage
	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Génératrice de courant pour la propulsion
	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Génératrice de courant pour les auxiliaires
	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque gilet de sauvetage
	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Machine motrice
	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Moteur électrique auxiliaire
	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Moteur électrique de propulsion
	L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire -

	<p>Inspection de chaque Pupitre de commande des machines de propulsion</p> <p>L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Radeau de sauvetage</p> <p>L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Récipient de pression non chauffé</p> <p>L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Rhéostat de démarrage ou mécanisme de distribution pour moteurs d'une puissance d'au moins 75 kW</p> <p>L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Tableau de distribution et de commutation des auxiliaires</p> <p>L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Inspection de chaque Tableau de distribution et de commutation des machines de propulsion</p> <p>L'inspection durant la construction ou la fabrication des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire - Le droit minimal pour chaque visite que fait un inspecteur pour une inspection des pièces composantes qui sont destinées à être utilisées à bord d'un navire</p>
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 16 des 16 frais chargé(s). Les résultats en matière de rendement ne sont pas accessibles pour 14 frais chargé(s). Des changements aux systèmes permettant le suivi et la création de rapports en matière de rendement pour ce frais sont présentement en cours pour se conformer aux dispositions de la Loi sur les frais de services.

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Inspection des navires non-canadiens - Autorisation de congé
Frais	Pour chaque visite faite par un inspecteur lorsque l'inspection n'est pas faite, aux termes des articles 14, 15 ou 16 du Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur, en vue de la délivrance ou de la prolongation de validité d'un certificat
	Pour chaque visite faite par un inspecteur lorsque l'inspection n'est pas visée aux articles 17.1, 17.2 ou 17.3 du Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
	Pour chaque visite faite par un inspecteur lorsqu'une inspection est nécessaire en vue de l'obtention d'une autorisation de congé permettant à un navire non canadien d'entreprendre un voyage à partir de n'importe quel endroit au Canada
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre une autorisation de congé dans un délai de 1 jour après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Inspection d'un navire non-Canadien – Prolongation de la validité des certificats selon la Convention de sécurité
Frais	Inspection d'un navire non canadien faite en vue de la prolongation de la validité d'un certificat selon la Convention de sécurité
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement	2007

à l'établissement des frais	
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Inspection d'un navire non-Canadien – Dispositions générales
Frais	Lorsque la coque n'est pas soumise à une inspection périodique d'un navire ne transportant pas de passagers et non automoteur de 1 600 tonnes ou plus et moins de 3 000
	Lorsque la coque n'est pas soumise à une inspection périodique d'un navire ne transportant pas de passagers et non automoteur de 150 tonnes ou plus et moins de 500
	Lorsque la coque n'est pas soumise à une inspection périodique d'un navire ne transportant pas de passagers et non automoteur de 3 000 tonnes ou plus
	Lorsque la coque n'est pas soumise à une inspection périodique d'un navire ne transportant pas de passagers et non automoteur de 500 tonnes ou plus et moins de 1 600
	Lorsque la coque n'est pas soumise à une inspection périodique d'un navire ne transportant pas de passagers et non automoteur de moins de 150 tonnes
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, dont la coque n'est pas soumise à une inspection périodique d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers et non automoteur de 1 600 tonnes ou plus et moins de 3 000
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, dont la coque n'est pas soumise à une inspection périodique d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers et non automoteur de 150 tonnes ou plus et moins de 500
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, dont la coque n'est pas soumise à une inspection périodique d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers et non automoteur de 3 000 tonnes ou plus
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, dont la coque n'est pas soumise à une inspection périodique d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers et non automoteur de 500 tonnes ou plus et moins de 1 600
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, dont la coque n'est pas soumise à une inspection périodique d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers et non automoteur de moins de 150 tonnes
Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens	

	automoteurs à passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux , non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux , soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque

	tonneau en sus de 10 000 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 000 tonnes ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 000 tonnes ou plus, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 5 000 tonnes ou plus et moins de 10 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 5 000 tonnes ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 5 000 tonnes ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 5 000 tonnes ou plus et moins de 10 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens

	automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de moins de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de moins de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens

	automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens

	automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens

	automoteurs ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non

	automoteurs à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de

	10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de moins de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de moins de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs et sans équipage de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs et sans équipage de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs et sans équipage de 10 tonneaux ou plus et moins de 150

	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs et sans équipage de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs et sans équipage de 10 000 tonneaux ou plus
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs et sans équipage de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs et sans équipage de 150 tonneaux ou plus et moins de 500
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs et sans équipage de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs et sans équipage de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs et sans équipage de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs et sans équipage de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs et sans équipage de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs et sans équipage de moins de 10 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de

	conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux , non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux , soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle

	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, non soumis à l'inspection annuelle

	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonnes ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonnes ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonnes ou plus et moins de 1 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonnes
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonnes
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 10 000 tonnes ou plus
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 10 000 tonnes ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonnes

	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de moins de 10 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien d'au moins 25 tonneaux - Droit de base
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien de moins de 25 tonneaux - Droit de base
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150

	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien non automoteur et sans équipage de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujetti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de

	conformité, Première inspection d'un navire non canadien non automoteur et sans équipage de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien non automoteur et sans équipage de 10 tonneaux ou plus et moins de 150
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien non automoteur et sans équipage de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien non automoteur et sans équipage de 10 000 tonneaux ou plus
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien non automoteur et sans équipage de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien non automoteur et sans équipage de 150 tonneaux ou plus et moins de 500
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien non automoteur et sans équipage de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien non automoteur et sans équipage de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien non automoteur et sans équipage de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien non automoteur et sans équipage de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien non automoteur et sans équipage de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux
	Lorsque l'inspection d'un navire qui est assujéti à la Loi sur le cabotage est demandée en vue de la délivrance d'une lettre de conformité, Première inspection d'un navire non canadien non automoteur et sans équipage de moins de 10 tonneaux

	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période

	d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, non soumis à l'inspection annuelle

	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de moins de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période

	d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs à passagers de moins de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux , non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux , soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période

	d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonnes ou plus, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonnes ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonnes ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonnes ou plus, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des

	navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période

	d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens automoteurs ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux , non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux , soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 10 tonneaux

	ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle

	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime

	internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de moins de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs à passagers de moins de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période

	d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période

	d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, soumis à l'inspection annuelle

	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonnes ou plus et moins de 1 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonnes ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonnes ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonnes ou plus et moins de 1 000, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens non automoteurs ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens, non automoteurs et sans équipage de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens, non automoteurs et sans équipage de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonnes

	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens, non automoteurs et sans équipage de 10 tonnes ou plus et moins de 150
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens, non automoteurs et sans équipage de 10 tonnes ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonnes
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens, non automoteurs et sans équipage de 10 000 tonnes ou plus
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens, non automoteurs et sans équipage de 10 000 tonnes ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonnes
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens, non automoteurs et sans équipage de 150 tonnes ou plus et moins de 500
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens, non automoteurs et sans équipage de 150 tonnes ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonnes
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens, non automoteurs et sans équipage de 5 000 tonnes ou plus et moins de 10 000
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens, non automoteurs et sans équipage de 5 000 tonnes ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonnes
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des

	navires non canadiens, non automoteurs et sans équipage de 500 tonnes ou plus et moins de 1 000
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens, non automoteurs et sans équipage de 500 tonnes ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonnes
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Inspection périodique des navires non canadiens, non automoteurs et sans équipage de moins de 10 tonnes
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonnes
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonnes
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 10 000 tonnes ou plus
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 10 000 tonnes ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonnes
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un

	navire non canadien à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien à passagers de moins de 10 tonneaux
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien d'au moins 25 tonneaux - Droit de base
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien de moins de 25 tonneaux - Droit de base
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime

	internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 5 000

	tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonneaux
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien, non automoteur et sans équipage de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien, non automoteur et sans équipage de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien, non automoteur et sans équipage de 10 tonneaux ou plus et moins de 150
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien, non automoteur et sans équipage de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien, non automoteur et sans équipage de 10 000 tonneaux ou plus
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime

	internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien, non automoteur et sans équipage de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien, non automoteur et sans équipage de 150 tonneaux ou plus et moins de 500
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien, non automoteur et sans équipage de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien, non automoteur et sans équipage de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien, non automoteur et sans équipage de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien, non automoteur et sans équipage de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000
	Lorsqu'un navire est autorisé à effectuer du cabotage et est conforme aux exigences des conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) dont le Canada est signataire et que sa période d'utilisation est de sept jours ou moins, Première inspection d'un navire non canadien, non automoteur et sans équipage de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du	2007

texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 31 des 31 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Inspection d'un navire non-Canadien – Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité
Frais	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien à passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux , soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien à passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien à passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien à passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle

	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien à passagers de moins de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux , non soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux , soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, soumis à l'inspection annuelle Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, non soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, soumis à l'inspection annuelle Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, non soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, non soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 150

	tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Délivrance des certificats selon la Convention de sécurité, pour les navires non canadien ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection de l'équipement de sauvetage, du matériel d'extinction d'incendie, des feux et des signaux sonores d'un navire non canadien en vue de l'obtention d'un certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge pour un navire d'une jauge brute d'au plus 1 600 tonneaux
	Inspection de l'équipement de sauvetage, du matériel d'extinction d'incendie, des feux et des signaux sonores d'un navire non canadien en vue de l'obtention d'un certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge pour un navire d'une jauge brute de plus de 1 600 tonneaux et d'au plus 3 000 tonneaux

	Inspection de l'équipement de sauvetage, du matériel d'extinction d'incendie, des feux et des signaux sonores d'un navire non canadien en vue de l'obtention d'un certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge pour un navire d'une jauge brute de plus de 3 000 tonnes
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1987
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2002
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Inspection des machines et de l'équipement importés
Frais	Inspection au cours de l'installation des machines ou de l'équipement qui n'ont pas encore fait l'objet d'une inspection, qui sont construits à l'extérieur du Canada et doivent être inspectés en vertu du Règlement sur les machines de navires pour autres éléments pour chaque visite faite par un inspecteur
	Inspection au cours de l'installation des machines ou de l'équipement qui n'ont pas encore fait l'objet d'une inspection, qui sont construits à l'extérieur du Canada et doivent être inspectés en vertu du Règlement sur les machines de navires pour chaque chaudière de chauffage
	Inspection au cours de l'installation des machines ou de l'équipement qui n'ont pas encore fait l'objet d'une inspection, qui sont construits à l'extérieur du Canada et doivent être inspectés en vertu du Règlement sur les machines de navires pour chaque chaudière principale ou auxiliaire
	Inspection au cours de l'installation des machines ou de l'équipement qui n'ont pas encore fait l'objet d'une inspection, qui sont construits à l'extérieur du Canada et doivent être inspectés en vertu du Règlement sur les machines de navires pour chaque engrenage
	Inspection au cours de l'installation des machines ou de l'équipement qui n'ont pas encore fait l'objet d'une inspection, qui sont construits à l'extérieur du Canada et doivent être inspectés en vertu du Règlement sur les machines de navires pour chaque génératrice de courant pour la propulsion
	Inspection au cours de l'installation des machines ou de l'équipement qui n'ont pas encore fait l'objet d'une inspection, qui sont construits à

	l'extérieur du Canada et doivent être inspectés en vertu du Règlement sur les machines de navires pour chaque machine motrice
	Inspection au cours de l'installation des machines ou de l'équipement qui n'ont pas encore fait l'objet d'une inspection, qui sont construits à l'extérieur du Canada et doivent être inspectés en vertu du Règlement sur les machines de navires pour chaque moteur électrique de propulsion
	Inspection au cours de l'installation des machines ou de l'équipement qui n'ont pas encore fait l'objet d'une inspection, qui sont construits à l'extérieur du Canada et doivent être inspectés en vertu du Règlement sur les machines de navires pour chaque récipient de pression non chauffé
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Inspection de l'équipement antipollution
Frais	Délivrance d'un certificat d'approbation de l'équipement antipollution opérationnel d'un navire, lors de l'inspection, de la vérification et de l'approbation par un inspecteur en conformité avec une norme de l'Organisation maritime internationale (OMI)
	Délivrance d'un certificat d'approbation pour l'équipement antipollution opérationnel d'un navire qui est conforme aux exigences du Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures et du Règlement sur les produits chimiques dangereux et les substances liquides nocives et qui a été approuvé par une autre Administration signataire de la Convention sur la pollution des mers
	L'inspection pendant la construction ou la fabrication de composantes d'une pièce d'équipement antipollution opérationnel d'un navire
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte	1982

officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat dans le 15 jours ouvrables après la réception de la demande et lorsque la demande est complète.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Inspections à l'extérieur du Canada
Frais	Le droit exigible pour chaque jour ou fraction de jour qu'un inspecteur doit passer à l'extérieur du Canada pour effectuer l'inspection.
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 2 des 2 frais chargé(s). Les résultats en matière de rendement ne sont pas accessibles pour 2 frais chargé(s). Des changements aux systèmes permettant le suivi et la création de rapports en matière de rendement pour ce frais sont présentement en cours pour se conformer aux dispositions de la Loi sur les frais de services.

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Délivrance et renouvellement des certificats de franc-bord et visites annuelles relatives aux lignes de charge
Frais	Lorsqu'un navire ayant un certificat valable de franc-bord subit de légères modifications comportant une modification du franc-bord mais n'exigeant pas une visite intégrale des lignes de charge dont la jauge brute est 1 000 tonnes et plus mais moins de 2 000 tonnes

	Lorsqu'un navire ayant un certificat valable de franc-bord subit de légères modifications comportant une modification du franc-bord mais n'exigeant pas une visite intégrale des lignes de charge dont la jauge brute est 10 000 tonneaux et plus
	Lorsqu'un navire ayant un certificat valable de franc-bord subit de légères modifications comportant une modification du franc-bord mais n'exigeant pas une visite intégrale des lignes de charge dont la jauge brute est 2 000 tonneaux et plus mais moins de 3 000 tonneaux
	Lorsqu'un navire ayant un certificat valable de franc-bord subit de légères modifications comportant une modification du franc-bord mais n'exigeant pas une visite intégrale des lignes de charge dont la jauge brute est 3 000 tonneaux et plus mais moins de 4 000 tonneaux
	Lorsqu'un navire ayant un certificat valable de franc-bord subit de légères modifications comportant une modification du franc-bord mais n'exigeant pas une visite intégrale des lignes de charge dont la jauge brute est 4 000 tonneaux et plus mais moins de 5 000 tonneaux
	Lorsqu'un navire ayant un certificat valable de franc-bord subit de légères modifications comportant une modification du franc-bord mais n'exigeant pas une visite intégrale des lignes de charge dont la jauge brute est 5 000 tonneaux et plus mais moins de 6 000 tonneaux
	Lorsqu'un navire ayant un certificat valable de franc-bord subit de légères modifications comportant une modification du franc-bord mais n'exigeant pas une visite intégrale des lignes de charge dont la jauge brute est 500 tonneaux et plus mais moins de 1 000 tonneaux
	Lorsqu'un navire ayant un certificat valable de franc-bord subit de légères modifications comportant une modification du franc-bord mais n'exigeant pas une visite intégrale des lignes de charge dont la jauge brute est 6 000 tonneaux et plus mais moins de 7 000 tonneaux
	Lorsqu'un navire ayant un certificat valable de franc-bord subit de légères modifications comportant une modification du franc-bord mais n'exigeant pas une visite intégrale des lignes de charge dont la jauge brute est 7 000 tonneaux et plus mais moins de 8 000 tonneaux
	Lorsqu'un navire ayant un certificat valable de franc-bord subit de légères modifications comportant une modification du franc-bord mais n'exigeant pas une visite intégrale des lignes de charge dont la jauge brute est 8 000 tonneaux et plus mais moins de 9 000 tonneaux
	Lorsqu'un navire ayant un certificat valable de franc-bord subit de légères modifications comportant une modification du franc-bord mais n'exigeant pas une visite intégrale des lignes de charge dont la jauge brute est 9 000 tonneaux et plus mais moins de 10 000 tonneaux
	Lorsqu'un navire ayant un certificat valable de franc-bord subit de légères modifications comportant une modification du franc-bord mais n'exigeant pas une visite intégrale des lignes de charge dont la jauge brute est Moins de 500 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré ou renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire non classé de 1 000 tonneaux et plus mais moins de 2 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré ou renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire non classé de 10 000 tonneaux et plus
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré ou

	renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire non classé de 2 000 tonneaux et plus mais moins de 3 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré ou renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire non classé de 3 000 tonneaux et plus mais moins de 4 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré ou renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire non classé de 4 000 tonneaux et plus mais moins de 5 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré ou renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire non classé de 5 000 tonneaux et plus mais moins de 6 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré ou renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire non classé de 500 tonneaux et plus mais moins de 1 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré ou renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire non classé de 6 000 tonneaux et plus mais moins de 7 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré ou renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire non classé de 7 000 tonneaux et plus mais moins de 8 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré ou renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire non classé de 8 000 tonneaux et plus mais moins de 9 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré ou renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire non classé de 9 000 tonneaux et plus mais moins de 10 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré ou renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire non classé de Moins de 500 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 1 000 tonneaux et plus mais moins de 2 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 10 000 tonneaux et plus
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 2 000 tonneaux et plus mais moins de 3 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 3 000 tonneaux et plus mais moins de 4 000 tonneaux

	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 4 000 tonneaux et plus mais moins de 5 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 5 000 tonneaux et plus mais moins de 6 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 500 tonneaux et plus mais moins de 1 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 6 000 tonneaux et plus mais moins de 7 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 7 000 tonneaux et plus mais moins de 8 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 8 000 tonneaux et plus mais moins de 9 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 9 000 tonneaux et plus mais moins de 10 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est délivré pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de Moins de 500 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 1 000 tonneaux et plus mais moins de 2 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 10 000 tonneaux et plus
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 2 000 tonneaux et plus mais moins de 3 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 3 000 tonneaux et plus mais moins de 4 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 4 000 tonneaux et plus mais moins de 5 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est renouvelé pour

	une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 5 000 tonneaux et plus mais moins de 6 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 500 tonneaux et plus mais moins de 1 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 6 000 tonneaux et plus mais moins de 7 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 7 000 tonneaux et plus mais moins de 8 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 8 000 tonneaux et plus mais moins de 9 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de 9 000 tonneaux et plus mais moins de 10 000 tonneaux
	Lorsque, pour des raisons particulières, une visite partielle des lignes de charge est faite et qu'un certificat de franc-bord est renouvelé pour une durée d'au plus 12 mois pour un navire classé de Moins de 500 tonneaux
	Pour la visite annuelle des lignes de charge d'un navire, un droit est exigible pour toute visite subséquente à la première que fait un inspecteur à cette fin
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire classé, dont la jauge brute est 1 000 tonneaux et plus mais moins de 2 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire classé, dont la jauge brute est 10 000 tonneaux et plus
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire classé, dont la jauge brute est 2 000 tonneaux et plus mais moins de 3 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire classé, dont la jauge brute est 3 000 tonneaux et plus mais moins de 4 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire classé, dont la jauge brute est 4 000 tonneaux et plus mais moins de 5 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire classé, dont la jauge brute est 5 000 tonneaux et plus mais moins de 6 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire classé, dont la jauge brute est 500 tonneaux et plus mais moins de 1 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire classé, dont la jauge brute est 6 000 tonneaux et plus mais moins de 7 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire classé, dont la jauge brute est 7 000 tonneaux et plus mais moins de 8 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire classé, dont la jauge brute est 8 000 tonneaux et plus mais moins de 9 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire classé, dont la jauge brute est 9 000 tonneaux et plus mais moins de 10 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire classé, dont la jauge brute est Moins de 500 tonneaux

	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire non classé, dont la jauge brute est 1 000 tonneaux et plus mais moins de 2 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire non classé, dont la jauge brute est 10 000 tonneaux et plus
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire non classé, dont la jauge brute est 2 000 tonneaux et plus mais moins de 3 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire non classé, dont la jauge brute est 3 000 tonneaux et plus mais moins de 4 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire non classé, dont la jauge brute est 4 000 tonneaux et plus mais moins de 5 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire non classé, dont la jauge brute est 5 000 tonneaux et plus mais moins de 6 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire non classé, dont la jauge brute est 500 tonneaux et plus mais moins de 1 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire non classé, dont la jauge brute est 6 000 tonneaux et plus mais moins de 7 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire non classé, dont la jauge brute est 7 000 tonneaux et plus mais moins de 8 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire non classé, dont la jauge brute est 8 000 tonneaux et plus mais moins de 9 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire non classé, dont la jauge brute est 9 000 tonneaux et plus mais moins de 10 000 tonneaux
	Une visite annuelle des lignes de charge d'un navire non classé, dont la jauge brute est Moins de 500 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance d'un certificat de franc-bord à un navire classé, dont la jauge brute est 1 000 tonneaux et plus mais moins de 2 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance d'un certificat de franc-bord à un navire classé, dont la jauge brute est 10 000 tonneaux et plus
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance d'un certificat de franc-bord à un navire classé, dont la jauge brute est 2 000 tonneaux et plus mais moins de 3 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance d'un certificat de franc-bord à un navire classé, dont la jauge brute est 3 000 tonneaux et plus mais moins de 4 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance d'un certificat de franc-bord à un navire classé, dont la jauge brute est 4 000 tonneaux et plus mais moins de 5 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance d'un certificat de franc-bord à un navire classé, dont la jauge brute est 5 000 tonneaux et plus mais moins de 6 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance d'un certificat de franc-bord à un navire classé, dont la jauge brute est 500 tonneaux et plus mais moins de 1 000 tonneaux

	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance d'un certificat de franc-bord à un navire classé, dont la jauge brute est 6 000 tonneaux et plus mais moins de 7 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance d'un certificat de franc-bord à un navire classé, dont la jauge brute est 7 000 tonneaux et plus mais moins de 8 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance d'un certificat de franc-bord à un navire classé, dont la jauge brute est 8 000 tonneaux et plus mais moins de 9 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance d'un certificat de franc-bord à un navire classé, dont la jauge brute est 9 000 tonneaux et plus mais moins de 10 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance d'un certificat de franc-bord à un navire classé, dont la jauge brute est Moins de 500 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance ou le renouvellement d'un certificat de franc-bord d'un navire non classé, dont la jauge brute est 1 000 tonneaux et plus mais moins de 2 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance ou le renouvellement d'un certificat de franc-bord d'un navire non classé, dont la jauge brute est 10 000 tonneaux et plus
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance ou le renouvellement d'un certificat de franc-bord d'un navire non classé, dont la jauge brute est 2 000 tonneaux et plus mais moins de 3 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance ou le renouvellement d'un certificat de franc-bord d'un navire non classé, dont la jauge brute est 3 000 tonneaux et plus mais moins de 4 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance ou le renouvellement d'un certificat de franc-bord d'un navire non classé, dont la jauge brute est 4 000 tonneaux et plus mais moins de 5 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance ou le renouvellement d'un certificat de franc-bord d'un navire non classé, dont la jauge brute est 5 000 tonneaux et plus mais moins de 6 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance ou le renouvellement d'un certificat de franc-bord d'un navire non classé, dont la jauge brute est 500 tonneaux et plus mais moins de 1 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance ou le renouvellement d'un certificat de franc-bord d'un navire non classé, dont la jauge brute est 6 000 tonneaux et plus mais moins de 7 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance ou le renouvellement d'un certificat de franc-bord d'un navire non classé, dont la jauge brute est 7 000 tonneaux et plus mais moins de 8 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance ou le renouvellement d'un certificat de franc-bord d'un navire non classé, dont la jauge brute est 8 000 tonneaux et plus mais moins de 9 000 tonneaux

	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance ou le renouvellement d'un certificat de franc-bord d'un navire non classé, dont la jauge brute est 9 000 tonneaux et plus mais moins de 10 000 tonneaux
	Une visite des lignes de charge faite avant la délivrance ou le renouvellement d'un certificat de franc-bord d'un navire non classé, dont la jauge brute est Moins de 500 tonneaux
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 0 des 1 frais chargé(s). Les résultats en matière de rendement ne sont pas accessibles pour 6 frais chargé(s). Des changements aux systèmes permettant le suivi et la création de rapports en matière de rendement pour ce frais sont présentement en cours pour se conformer aux dispositions de la Loi sur les frais de services.

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Délivrance d'un document sur les effectifs minimaux aux fins de sécurité
Frais	Délivrance d'un document sur les effectifs minimaux aux fins de sécurité
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivrer un document spécifiant l'effectif minimal de sûreté dans les 15 jours ouvrables suivant la réception de la demande dûment remplie

Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 171 des 172 frais chargé(s). Les résultats en matière de rendement ne sont pas accessibles pour 1 frais chargé(s). Des changements aux systèmes permettant le suivi et la création de rapports en matière de rendement pour ce frais sont présentement en cours pour se conformer aux dispositions de la Loi sur les frais de services.
---	--

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Lignes de charge - Autorisation de congé
Frais	L'inspection en vue de l'obtention d'une autorisation de congé permettant à un navire non canadien d'entreprendre un voyage à partir de n'importe quel endroit au Canada
	Pour chaque visite faite par un inspecteur lorsque l'inspection n'est pas effectuée en vertu des articles 17.1, 17.2 ou 17.3 du Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
	Pour chaque visite faite par un inspecteur lorsque l'inspection n'est pas faite, aux termes des articles 24, 25 ou 26 du Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur, en vue de la délivrance, du renouvellement ou de la prolongation de validité d'un certificat de ligne de charge
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre une autorisation de congé dans un délai de 1 jour après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Prévention de la pollution par les hydrocarbures
Frais	L'inspection annuelle de navire de 1 000 tonnes et plus mais moins de 4 000 tonnes autre qu'un pétrolier ou un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection annuelle de navire de 1 000 tonnes et plus mais moins de 4 000 tonnes d'un pétrolier ou d'un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection annuelle de navire de 10 000 tonnes et plus mais moins de 150 000 tonnes autre qu'un pétrolier ou un chaland transportant des hydrocarbures en vrac

	L'inspection annuelle de navire de 10 000 tonneaux et plus mais moins de 150 000 tonneaux d'un pétrolier ou d'un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection annuelle de navire de 150 tonneaux et plus mais moins de 1 000 tonneaux d'un pétrolier ou d'un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection annuelle de navire de 150 000 tonneaux et plus autre qu'un pétrolier ou un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection annuelle de navire de 150 000 tonneaux et plus d'un pétrolier ou d'un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection annuelle de navire de 4 000 tonneaux et plus mais moins de 10 000 tonneaux autre qu'un pétrolier ou un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection annuelle de navire de 4 000 tonneaux et plus mais moins de 10 000 tonneaux d'un pétrolier ou d'un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection annuelle de navire de 400 tonneaux et plus mais moins de 1 000 tonneaux autre qu'un pétrolier ou un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection intermédiaire de navire de 1 000 tonneaux et plus mais moins de 4 000 tonneaux autre qu'un pétrolier ou un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection intermédiaire de navire de 1 000 tonneaux et plus mais moins de 4 000 tonneaux d'un pétrolier ou d'un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection intermédiaire de navire de 10 000 tonneaux et plus mais moins de 150 000 tonneaux autre qu'un pétrolier ou un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection intermédiaire de navire de 10 000 tonneaux et plus mais moins de 150 000 tonneaux d'un pétrolier ou d'un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection intermédiaire de navire de 150 tonneaux et plus mais moins de 1 000 tonneaux d'un pétrolier ou d'un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection intermédiaire de navire de 150 000 tonneaux et plus autre qu'un pétrolier ou un chaland transportant des hydrocarbures en vrac L'inspection intermédiaire de navire de 150 000 tonneaux et plus d'un pétrolier ou d'un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection intermédiaire de navire de 4 000 tonneaux et plus mais moins de 10 000 tonneaux autre qu'un pétrolier ou un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection intermédiaire de navire de 4 000 tonneaux et plus mais moins de 10 000 tonneaux d'un pétrolier ou d'un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	L'inspection intermédiaire de navire de 400 tonneaux et plus mais moins de 1 000 tonneaux autre qu'un pétrolier ou un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	La première inspection ou l'inspection quinquennale périodique de navire de 1 000 tonneaux et plus mais moins de 4 000 tonneaux autre qu'un pétrolier ou un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	La première inspection ou l'inspection quinquennale périodique de navire de 1 000 tonneaux et plus mais moins de 4 000 tonneaux d'un pétrolier ou d'un chaland transportant des hydrocarbures en vrac

	La première inspection ou l'inspection quinquennale périodique de navire de 10 000 tonneaux et plus mais moins de 150 000 tonneaux autre qu'un pétrolier ou un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	La première inspection ou l'inspection quinquennale périodique de navire de 10 000 tonneaux et plus mais moins de 150 000 tonneaux d'un pétrolier ou d'un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	La première inspection ou l'inspection quinquennale périodique de navire de 150 tonneaux et plus mais moins de 1 000 tonneaux d'un pétrolier ou d'un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	La première inspection ou l'inspection quinquennale périodique de navire de 150 000 tonneaux et plus autre qu'un pétrolier ou un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	La première inspection ou l'inspection quinquennale périodique de navire de 150 000 tonneaux et plus d'un pétrolier ou d'un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	La première inspection ou l'inspection quinquennale périodique de navire de 4 000 tonneaux et plus mais moins de 10 000 tonneaux autre qu'un pétrolier ou un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	La première inspection ou l'inspection quinquennale périodique de navire de 4 000 tonneaux et plus mais moins de 10 000 tonneaux d'un pétrolier ou d'un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
	La première inspection ou l'inspection quinquennale périodique de navire de 400 tonneaux et plus mais moins de 1 000 tonneaux autre qu'un pétrolier ou un chaland transportant des hydrocarbures en vrac
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 0 des 0 frais chargé(s). Les résultats en matière de rendement ne sont pas accessibles pour 10 frais chargé(s). Des changements aux systèmes permettant le suivi et la création de rapports en matière de rendement pour ce frais sont présentement en cours pour se conformer aux dispositions de la Loi sur les frais de services.

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Autres examens ou inspections
Frais	Chaque essai ou examen d'un appareil ou accessoire de levage, de chargement ou de déchargement
	Délivrance d'un certificat à la suite de l'inspection d'un navire immatriculé au Canada faite au nom du ministre par une personne autorisée
	Délivrance d'une lettre de conformité à l'égard d'une unité mobile de forage en mer
	Délivrance d'une lettre de conformité à l'égard des navires de réserve pour l'industrie pétrolière
	Nouvelle délivrance d'un certificat d'inspection exigé à la suite du changement de classe de voyage du navire
	Présence d'un inspecteur lors d'un essai de suspension avec une charge d'un radeau de sauvetage sous bossoirs, d'un essai de gonflage au gaz ou d'un essai de pression d'un radeau de sauvetage gonflable
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 45 des 46 frais chargé(s). Les résultats en matière de rendement ne sont pas accessibles pour 1 frais chargé(s). Des changements aux systèmes permettant le suivi et la création de rapports en matière de rendement pour ce frais sont présentement en cours pour se conformer aux dispositions de la Loi sur les frais de services.

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Autres examens ou inspections non listés
Frais	Examen, inspection ou certification non visé aux articles 1 à 11 du Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi	1982

de fondement à l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'un examen, inspection ou certification satisfaisants.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 1181 des 1183 frais chargé(s). Les résultats en matière de rendement ne sont pas accessibles pour 5 frais chargé(s). Des changements aux systèmes permettant le suivi et la création de rapports en matière de rendement pour ce frais sont présentement en cours pour se conformer aux dispositions de la Loi sur les frais de services.

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Autres examens ou inspections : Présence d'un inspecteur
Frais	Présence d'un inspecteur lors de la visite du navire à lège ou d'un nouvel essai d'inclinaison
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une enquête ou d'un essai satisfaisants.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 18 des 18 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Autres examens ou inspections: Annulation
Frais	Annulation ou report d'une inspection, par un exploitant de chantier naval, le propriétaire du navire, l'exploitant du navire ou leur

	représentant autorisé, lorsque l'inspecteur est en route vers le lieu d'inspection ou y est déjà arrivé
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un rapport d'annulation/report dans les 5 jours ouvrables après la date de ce/cette annulation/report.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement ne sont pas accessibles pour les 13 frais chargés. Des changements aux systèmes permettant le suivi et la création de rapports en matière de rendement pour ce frais sont présentement en cours pour se conformer aux dispositions de la Loi sur les frais de services.

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Autres examens ou inspections : certificat d'exemption
Frais	Délivrance d'un certificat d'exemption conformément aux exigences de la Convention de sécurité ou de la Convention sur les lignes de charge
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après le prononcé de la décision par le Bureau d'examen.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Fonctions effectuées en dehors des heures normales pour navire canadien
Frais	Lorsqu'un inspecteur fait la visite ou l'inspection d'un navire canadien, ou effectue tout autre service, à la demande de l'exploitant d'un chantier naval, du propriétaire du navire, de l'exploitant du navire ou de leur représentant autorisé, à toute heure le dimanche - le droit minimum
	Lorsqu'un inspecteur fait la visite ou l'inspection d'un navire canadien, ou effectue tout autre service, à la demande de l'exploitant d'un chantier naval, du propriétaire du navire, de l'exploitant du navire ou de leur représentant autorisé, à toute heure le dimanche - le droit par heure
	Lorsqu'un inspecteur fait la visite ou l'inspection d'un navire canadien, ou effectue tout autre service, à la demande de l'exploitant d'un chantier naval, du propriétaire du navire, de l'exploitant du navire ou de leur représentant autorisé, à toute heure le samedi ou un jour férié - le droit minimum
	Lorsqu'un inspecteur fait la visite ou l'inspection d'un navire canadien, ou effectue tout autre service, à la demande de l'exploitant d'un chantier naval, du propriétaire du navire, de l'exploitant du navire ou de leur représentant autorisé, à toute heure le samedi ou un jour férié - le droit par heure
	Lorsqu'un inspecteur fait la visite ou l'inspection d'un navire canadien, ou effectue tout autre service, à la demande de l'exploitant d'un chantier naval, du propriétaire du navire, de l'exploitant du navire ou de leur représentant autorisé, pendant les heures entre 17 h et 8 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés - le droit minimum
	Lorsqu'un inspecteur fait la visite ou l'inspection d'un navire canadien, ou effectue tout autre service, à la demande de l'exploitant d'un chantier naval, du propriétaire du navire, de l'exploitant du navire ou de leur représentant autorisé, pendant les heures entre 17 h et 8 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés - le droit par heure
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	La norme de service pour ce frais est associé au service livré au sein du programme de Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens.
Résultat en matière de rendement	Ce frais est considéré comme un frais additionnel. Le rendement pour ce frais est capturé sous le frais "parent" lorsque celui-ci est chargé.

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Fonctions effectuées en dehors des heures normales pour navire non-canadien
Frais	Lorsqu'un inspecteur fait la visite ou l'inspection d'un navire non canadien, ou effectue tout autre service, à la demande de l'exploitant d'un chantier naval, du propriétaire du navire, de l'exploitant du navire ou de leur représentant autorisé, à toute heure le dimanche - le droit minimum
	Lorsqu'un inspecteur fait la visite ou l'inspection d'un navire non canadien, ou effectue tout autre service, à la demande de l'exploitant d'un chantier naval, du propriétaire du navire, de l'exploitant du navire ou de leur représentant autorisé, à toute heure le dimanche - le droit par heure
	Lorsqu'un inspecteur fait la visite ou l'inspection d'un navire non canadien, ou effectue tout autre service, à la demande de l'exploitant d'un chantier naval, du propriétaire du navire, de l'exploitant du navire ou de leur représentant autorisé, à toute heure le samedi ou un jour férié - le droit minimum
	Lorsqu'un inspecteur fait la visite ou l'inspection d'un navire non canadien, ou effectue tout autre service, à la demande de l'exploitant d'un chantier naval, du propriétaire du navire, de l'exploitant du navire ou de leur représentant autorisé, à toute heure le samedi ou un jour férié - le droit par heure
	Lorsqu'un inspecteur fait la visite ou l'inspection d'un navire non canadien, ou effectue tout autre service, à la demande de l'exploitant d'un chantier naval, du propriétaire du navire, de l'exploitant du navire ou de leur représentant autorisé, pendant les heures entre 17 h et 8 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés - le droit minimum
	Lorsqu'un inspecteur fait la visite ou l'inspection d'un navire non canadien, ou effectue tout autre service, à la demande de l'exploitant d'un chantier naval, du propriétaire du navire, de l'exploitant du navire ou de leur représentant autorisé, pendant les heures entre 17 h et 8 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés - le droit par heure
	Lorsqu'un inspecteur fait la visite ou l'inspection d'un navire non canadien, ou effectue tout autre service, à la demande de l'exploitant d'un chantier naval, du propriétaire du navire, de l'exploitant du navire ou de leur représentant autorisé, pendant les heures entre 17 h et 8 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés - le droit par heure
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	La norme de service pour ce frais est associée au service livré au sein du programme de Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens.
Résultat en matière de rendement	Ce frais est considéré comme un frais additionnel. Le rendement pour ce frais est capturé sous le frais "parent" lorsque celui-ci est chargé.

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Inspection périodique d'un navire non automoteur - à passagers, ne transportant pas de passagers ou sans équipage
Frais	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, taux pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, taux pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, taux pour chaque tonneau en sus de 10 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, taux pour chaque tonneau en sus de 10 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 10 000 tonnes ou plus, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 10 000 tonnes ou plus, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 10 000 tonnes ou plus, taux pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 10 000 tonnes ou plus, taux pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500, taux pour chaque tonneau en sus de 150 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500, taux pour chaque tonneau en sus de 150 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 5 000 tonnes ou plus et moins de 10 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 5 000 tonnes ou plus et moins de 10 000, soumis à l'inspection annuelle

	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, taux pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, taux pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, taux pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, taux pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de moins de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs à passagers de moins de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, taux pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, taux pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, taux pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, taux pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 10 000 tonneaux ou plus, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 10 000 tonneaux ou plus, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 10 000 tonneaux ou plus, taux pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle

	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 10 000 tonneaux ou plus, taux pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, taux pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, taux pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, taux pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, taux pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, taux pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, taux pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de moins de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs et sans équipage de moins de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, taux pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle

	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, taux pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux , soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, taux pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, taux pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, taux pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, taux pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, taux pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, taux pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, taux

	pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, taux pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, taux pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, taux pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires non automoteurs ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 29 des 30 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Inspection périodique d'un navire automoteur - à passagers, ne transportant pas de passagers ou sans équipage
Frais	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, non soumis à l'inspection annuelle

	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, taux pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 1 000 tonnes ou plus et moins de 5 000, taux pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, taux pour chaque tonneau en sus de 10 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 10 tonnes ou plus et moins de 150, taux pour chaque tonneau en sus de 10 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 10 000 tonnes ou plus, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 10 000 tonnes ou plus, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 10 000 tonnes ou plus, taux pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 10 000 tonnes ou plus, taux pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500, taux pour chaque tonneau en sus de 150 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 150 tonnes ou plus et moins de 500, taux pour chaque tonneau en sus de 150 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 5 000 tonnes ou plus et moins de 10 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 5 000 tonnes ou plus et moins de 10 000, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 5 000 tonnes ou plus et moins de 10 000, taux pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonnes, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 5 000 tonnes ou plus et moins de 10 000, taux pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonnes, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 500 tonnes ou plus et moins de 1 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 500 tonnes ou plus et moins de 1 000, soumis à l'inspection annuelle

	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, taux pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, taux pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de moins de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs à passagers de moins de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, taux pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, taux pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, taux pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 150, taux pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, taux pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, taux pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, soumis à l'inspection annuelle

	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, taux pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, taux pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, taux pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, taux pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, taux pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, taux pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonneaux, non soumis à l'inspection annuelle
	Inspection périodique des navires automoteurs ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonneaux, soumis à l'inspection annuelle
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement	2007

à l'établissement des frais	
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 1046 des 1059 frais chargé(s). Les résultats en matière de rendement ne sont pas accessibles pour 8 frais chargé(s). Des changements aux systèmes permettant le suivi et la création de rapports en matière de rendement pour ce frais sont présentement en cours pour se conformer aux dispositions de la Loi sur les frais de services.

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Réinspection inspection d'un navire - à passagers, ne transportant pas de passagers ou sans équipage
Frais	Réinspection d'un navire à passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000
	Réinspection d'un navire à passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, taux pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux
	Réinspection d'un navire à passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 25
	Réinspection d'un navire à passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 25, taux pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux
	Réinspection d'un navire à passagers de 10 000 tonneaux ou plus
	Réinspection d'un navire à passagers de 10 000 tonneaux ou plus, taux pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux
	Réinspection d'un navire à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500
	Réinspection d'un navire à passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, taux pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux
	Réinspection d'un navire à passagers de 25 tonneaux ou plus et moins de 150
	Réinspection d'un navire à passagers de 25 tonneaux ou plus et moins de 150, taux pour chaque tonneau en sus de 25 tonneaux
	Réinspection d'un navire à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000
	Réinspection d'un navire à passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, taux pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux
	Réinspection d'un navire à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000
	Réinspection d'un navire à passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, taux pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux
	Réinspection d'un navire à passagers de moins de 10 tonneaux
	Réinspection d'un navire d'au moins 25 tonneaux - à passagers - Droit de base
	Réinspection d'un navire d'au moins 25 tonneaux - ne transportant pas de passagers - Droit de base
	Réinspection d'un navire d'au moins 25 tonneaux - sans équipage - Droit de base
Réinspection d'un navire de moins de 25 tonneaux - à passagers - Droit de base	

	Réinspection d'un navire de moins de 25 tonneaux - ne transportant pas de passagers - Droit de base
	Réinspection d'un navire de moins de 25 tonneaux - sans équipage - Droit de base
	Réinspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000
	Réinspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, taux pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux
	Réinspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 25
	Réinspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 10 tonneaux ou plus et moins de 25, taux pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux
	Réinspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus
	Réinspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 10 000 tonneaux ou plus, taux pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux
	Réinspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500
	Réinspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, taux pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux
	Réinspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 25 tonneaux ou plus et moins de 150
	Réinspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 25 tonneaux ou plus et moins de 150, taux pour chaque tonneau en sus de 25 tonneaux
	Réinspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000
	Réinspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, taux pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux
	Réinspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000
	Réinspection d'un navire ne transportant pas de passagers de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, taux pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux
	Réinspection d'un navire ne transportant pas de passagers de moins de 10 tonneaux
	Réinspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000
	Réinspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 1 000 tonneaux ou plus et moins de 5 000, taux pour chaque tonneau en sus de 1 000 tonneaux
	Réinspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 10 tonneaux ou plus et moins de 25
	Réinspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 10 tonneaux ou plus et moins de 25, taux pour chaque tonneau en sus de 10 tonneaux
	Réinspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 10 000 tonneaux ou plus

	Réinspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 10 000 tonneaux ou plus, taux pour chaque tonneau en sus de 10 000 tonneaux
	Réinspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 150 tonneaux ou plus et moins de 500
	Réinspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 150 tonneaux ou plus et moins de 500, taux pour chaque tonneau en sus de 150 tonneaux
	Réinspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 25 tonneaux ou plus et moins de 150
	Réinspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 25 tonneaux ou plus et moins de 150, taux pour chaque tonneau en sus de 25 tonneaux
	Réinspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000
	Réinspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 5 000 tonneaux ou plus et moins de 10 000, taux pour chaque tonneau en sus de 5 000 tonneaux
	Réinspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000
	Réinspection d'un navire non automoteur et sans équipage de 500 tonneaux ou plus et moins de 1 000, taux pour chaque tonneau en sus de 500 tonneaux
	Réinspection d'un navire non automoteur et sans équipage de moins de 10 tonneaux
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 1 des 1 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Renouvellement d'un document sur les effectifs minimaux aux fins de sécurité
Frais	Renouvellement d'un document sur les effectifs minimaux aux fins de sécurité
Texte officiel qui a servi de fondement	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur

à l'établissement des frais	
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivrer un document spécifiant l'effectif minimal de sûreté dans les 10 jours ouvrables suivant la réception de la demande dûment remplie
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 753 des 755 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Le renouvellement d'un certificat d'approbation
Frais	Renouvellement du certificat d'approbation à l'égard d'éléments de structure ou de finition ou d'un équipement de sécurité
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat dans le 10 jours ouvrables après la réception de la demande et lorsque la demande est complète.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Droit relatif à la disponibilité d'un inspecteur
Frais	Droit relatif à la disponibilité d'un inspecteur lorsque l'exploitant d'un chantier naval, le propriétaire d'un navire, l'exploitant d'un navire, ou leur représentant autorisé, demande qu'un inspecteur soit disponible, en permanence ou aux heures qu'il précise, pour faire l'inspection ou la visite d'un navire, ou pour effectuer tout autre service

Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	La norme de service pour ce frais est associée au service livré au sein du programme de Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens et des cargaisons maritimes.
Résultat en matière de rendement	Ce frais est considéré comme un frais additionnel. Le rendement pour ce frais est capturé sous le frais "parent" lorsque celui-ci est chargé.

Regroupement de frais	Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens - Épreuves des matériaux
Frais	L'épreuve des matériaux utilisés dans la construction des coques, des machines, de l'équipement ou des engins de manutention des marchandises - Le droit pour chaque épreuve, en sus de trois, à l'occasion d'une seule visite
	L'épreuve des matériaux utilisés dans la construction des coques, des machines, de l'équipement ou des engins de manutention des marchandises - Le droit pour chaque visite que fait un inspecteur aux fins d'inspection et d'épreuve
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Cargaisons maritime
	Dispositions générales - Exemplaires de tout registre ou inscription dans les livres ou documents du gardien de port déposés à son bureau, par exemplaire
	Fardage et cloisonnement - Détermination du fardage nécessaire et du cloisonnement entre les cargaisons ou les parties de cargaison, et délivrance d'un certificat à cet égard, en vertu de l'article 542 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, par cale
	Fardage et cloisonnement - Examen de la quantité de marchandises transportées par un navire, en vertu de l'alinéa 372a) de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, ou inspection d'un navire pour déterminer s'il est surchargé ou incorrectement chargé, en vertu du paragraphe 392(2) de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
	Visite des pontées de bois - Délivrance d'un certificat relatif aux pontées de bois, en vertu de l'article 539 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
	Visite des pontées de bois - Examen à un port de l'état d'un navire chargé d'une cargaison de bois en pontée à ce port et délivrance d'un certificat d'aptitude à prendre la mer, en vertu de l'article 543 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
	Visite des pontées de bois - Examen à un port de l'état d'un navire en transit qui, à un port précédent, a été chargé de bois en pontée, a fait l'objet d'un examen quant à son état et a reçu un certificat, et délivrance d'un certificat supplémentaire d'aptitude à prendre la mer, en vertu de l'article 543 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
	Visite des pontées de bois - Surveillance du chargement de bois en pontée, en vertu de l'article 539 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada : droit maximum exigible
	Visite des pontées de bois - Surveillance du chargement de bois en pontée, en vertu de l'article 539 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada : droit minimum exigible
	Visite des pontées de bois - Surveillance du chargement de bois en pontée, en vertu de l'article 539 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada : par tonne métrique chargée
	Visites des grains - Examen à un port de l'état d'un navire chargé de grains à ce port et délivrance d'un certificat d'aptitude à prendre la mer, en vertu de l'article 543 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada : droit maximum exigible
	Visites des grains - Examen à un port de l'état d'un navire chargé de grains à ce port et délivrance d'un certificat d'aptitude à prendre la mer, en vertu de l'article 543 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada : droit minimum exigible
	Visites des grains - Examen à un port de l'état d'un navire chargé de grains à ce port et délivrance d'un certificat d'aptitude à prendre la mer, en vertu de l'article 543 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada : par tonne métrique chargée
	Visites des grains - Examen à un port de l'état d'un navire en transit qui, à un port précédent, a été chargé de grains, a fait l'objet d'un examen quant à son état et a reçu un certificat, et délivrance d'un certificat supplémentaire d'aptitude à prendre la mer, en vertu de l'article 543 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

	<p>Visites des grains - Examen de l'état d'un navire à un port où aucun grain en vrac n'est chargé, lorsque le navire transporte déjà une cargaison de grain en vrac chargée à un port précédent et arrimée par des marchandises placées par-dessus, et délivrance d'un certificat d'aptitude à prendre la mer, en vertu de l'article 543 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</p> <p>Visites des grains - Tarif par visite d'un navire pour en constater l'état avant le chargement de la cargaison et "toute notification donnée à cet égard"</p> <p>Visites des grains - Tarif par visite d'un ou de plusieurs enclos ou compartiments d'un navire et "délivrance d'un certificat d'aptitude à charger"</p> <p>Visites des grains - Visite ou examen visé aux articles 6, 7 ou 8 des droits du Tarif des gardiens de port de la présente annexe et effectué à l'égard d'un navire-citerne chargeant du grain ou d'un vraquier chargeant du grain dans des citernes latérales, le droit indiqué aux articles 6, 7 ou 8 des droits du Tarif des gardiens de port plus, par citerne visitée</p> <p>Visites des produits concentrés - Certificat d'approbation de l'arrimage des produits concentrés à bord d'un navire, en vertu de l'article 540 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</p> <p>Visites des produits concentrés - Examen à un port de l'état d'un navire chargé de produits concentrés à ce port et délivrance d'un certificat d'aptitude à prendre la mer, en vertu de l'article 543 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, par visite</p> <p>Visites des produits concentrés - Examen à un port de l'état d'un navire en transit qui, à un port précédent, a été chargé de produits concentrés, a fait l'objet d'un examen quant à son état et a reçu un certificat, et délivrance d'un certificat supplémentaire d'aptitude à prendre la mer, en vertu de l'article 543 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, par visite</p> <p>Visites des produits concentrés - Visite de l'arrimage des produits concentrés à bord d'un navire, en vertu de l'article 540 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada : droit maximum exigible</p> <p>Visites des produits concentrés - Visite de l'arrimage des produits concentrés à bord d'un navire, en vertu de l'article 540 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada : droit minimum exigible</p> <p>Visites des produits concentrés - Visite de l'arrimage des produits concentrés à bord d'un navire, en vertu de l'article 540 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada : par tonne métrique chargée</p>
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des gardiens de port
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1979
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement	2007

à l'établissement des frais	
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 24 heures de l'embarquement d'un navire.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 4505 des 4505 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Cargaisons maritime
Frais	Expertises d'avaries - Examen de l'état et de l'arrimage de la cargaison à bord d'un navire, en vertu de l'article 533 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, ou examen des objets, bâtiments, matériaux, denrées ou autres biens, en vertu de l'article 536 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada : droit maximum exigible
	Expertises d'avaries - Examen de l'état et de l'arrimage de la cargaison à bord d'un navire, en vertu de l'article 533 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, ou examen des objets, bâtiments, matériaux, denrées ou autres biens, en vertu de l'article 536 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada : droit minimum exigible
	Expertises d'avaries - Examen de l'état et de l'arrimage de la cargaison à bord d'un navire, en vertu de l'article 533 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, ou examen des objets, bâtiments, matériaux, denrées ou autres biens, en vertu de l'article 536 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada : par tonne métrique examinée
	Expertises d'avaries - Rapport original relatif à la recherche, à l'examen et à la constatation de la cause de l'avarie aux marchandises, fait en vertu de l'article 533 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, ou relatif aux objets, bâtiments, matériaux, denrées ou autres biens, fait en vertu de l'article 536 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
	Expertises d'avaries - Rapport sur l'état des écoutilles ouvertes en présence d'un gardien de port
	Expertises d'avaries - Visite de l'ouverture des écoutilles d'un navire, par visite
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007

Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Cargaisons maritime
Frais	Section 2 - Cargaisons Solides en Vrac, à l'exception du grain - Inspections et le temps de déplacement - Autres heures, Droit minimum
	Section 2 - Cargaisons Solides en Vrac, à l'exception du grain - Inspections et le temps de déplacement - Autres heures, par heure ou fraction d'heure
	Section 2 - Cargaisons Solides en Vrac, à l'exception du grain - Inspections et le temps de déplacement - En tout temps le dimanche, Droit minimum
	Section 2 - Cargaisons Solides en Vrac, à l'exception du grain - Inspections et le temps de déplacement - En tout temps le dimanche, par heure ou fraction d'heure
	Section 2 - Cargaisons Solides en Vrac, à l'exception du grain - Inspections et le temps de déplacement - Entre 17 h et 8 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, Droit minimum
	Section 2 - Cargaisons Solides en Vrac, à l'exception du grain - Inspections et le temps de déplacement - Entre 17 h et 8 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, par heure ou fraction d'heure
	Section 2 - Cargaisons Solides en Vrac, à l'exception du grain - Inspections et le temps de déplacement - Entre 8 h et 17 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, Droit minimum
	Section 2 - Cargaisons Solides en Vrac, à l'exception du grain - Inspections et le temps de déplacement - Entre 8 h et 17 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, par heure ou fraction d'heure
	Section 5 - Marchandises emballées - Inspections et le temps de déplacement - Autres heures, Droit minimum
	Section 5 - Marchandises emballées - Inspections et le temps de déplacement - Autres heures, par heure ou fraction d'heure
	Section 5 - Marchandises emballées - Inspections et le temps de déplacement - En tout temps le dimanche, Droit minimum
	Section 5 - Marchandises emballées - Inspections et le temps de déplacement - En tout temps le dimanche, par heure ou fraction d'heure
	Section 5 - Marchandises emballées - Inspections et le temps de déplacement - Entre 17 h et 8 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, Droit minimum
	Section 5 - Marchandises emballées - Inspections et le temps de déplacement - Entre 17 h et 8 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, par heure ou fraction d'heure
	Section 5 - Marchandises emballées - Inspections et le temps de déplacement - Entre 8 h et 17 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, Droit minimum
	Section 5 - Marchandises emballées - Inspections et le temps de déplacement - Entre 8 h et 17 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, par heure ou fraction d'heure

Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2018
Norme de service	Délivre un certificat et/ou une transcription, selon le cas, dans un délai de 5 jours ouvrables après la réalisation d'une inspection satisfaisante.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Cargaisons maritime
Frais	Différends - Audition et arbitrage de toute contestation ou tout litige, en vertu de l'article 549 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, par heure ou fraction d'heure
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Traite une demande d'audience ou d'arbitrage relativement à une difficulté ou une question du différend en affectant un inspecteur dans un délai de 3 jours ouvrables après le dépôt de la plainte.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Cargaisons maritime
Frais	Frais supplémentaires - Service rendu à un endroit situé à plus de 16 km du bureau du gardien de port ou à bord d'un navire au mouillage,

	entre 8 h et 17 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, en sus de tout autre droit fixé, par heure ou fraction d'heure de déplacement
	Frais supplémentaires - Visites, inspections ou examens, entre 17 h et 8 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, en sus de tout autre droit fixé : droit minimum exigible
	Frais supplémentaires - Visites, inspections ou examens, entre 17 h et 8 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, en sus de tout autre droit fixé : par heure ou fraction d'heure, y compris le temps de déplacement
	Frais supplémentaires - Visites, inspections ou examens, le dimanche, en sus de tout autre droit fixé : droit minimum exigible
	Frais supplémentaires - Visites, inspections ou examens, le dimanche, en sus de tout autre droit fixé : par heure ou fraction d'heure, y compris le temps de déplacement
	Frais supplémentaires - Visites, inspections ou examens, le samedi ou un jour férié, en sus de tout autre droit fixé : droit minimum exigible
	Frais supplémentaires - Visites, inspections ou examens, le samedi ou un jour férié, en sus de tout autre droit fixé : par heure ou fraction d'heure, y compris le temps de déplacement
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des gardiens de port
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1979
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	La norme de service pour ce frais est associée au service livré au sein du programme d'inspection des cargaisons maritimes.
Résultat en matière de rendement	Ces frais est considéré comme un frais additionnel. Le rendement pour ce frais est capturé sous le frais "parent" lorsque celui-ci est chargé.

Regroupement de frais	Personnel maritime
Frais	Délivrance d'un relevé des qualifications et des examens en vue de l'obtention de brevets ou de visas
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Règlement sur le personnel maritime
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à	2007

l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	Évaluer une demande dans les 5 jours ouvrables suivant la réception de la demande dûment remplie si toutes les conditions préalables sont satisfaites.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Personnel maritime
Frais	Délivrance d'un brevet ou d'un visa n'exigeant pas d'examen autre qu'un examen médical
	Remplacement d'un brevet, d'un certificat de compétence ou d'un visa, à l'exception d'un brevet, d'un certificat de compétence ou du visa perdu en raison d'un naufrage
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Règlement sur le personnel maritime
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	Délivrer un brevet de compétence ou d'approbation - 120 jours ouvrables suivant la réception de la demande dûment remplie si toutes les conditions préalables sont satisfaites.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Personnel maritime
Frais	Délivrance d'une carte d'identité (Convention sur les pièces d'identité des gens de mer (OIT No 108))
Texte officiel qui a servi de fondement	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Règlement sur le personnel maritime

à l'établissement des frais	
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	Délivrer dans les 20 jours ouvrables suivant la réception de la demande dûment remplie si toutes les conditions préalables sont satisfaites et les résultats de l'Habilitation de sécurité en matière de transport sont reçus (s'il y a lieu).
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Personnel maritime
Frais	Examen à l'aide d'un simulateur
	Examen écrit
	Examen oral ou pratique pour l'obtention d'un brevet avec restrictions
	Examen oral ou pratique pour l'obtention d'un brevet, autre qu'un brevet avec restrictions
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Règlement sur le personnel maritime
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	Traiter la demande en programmant une date d'examen dans les 10 jours ouvrables suivant la réception de la demande dûment remplie si toutes les conditions préalables sont satisfaites.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Personnel maritime
Frais	Remplacement d'un état de service d'un marin
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Règlement sur le personnel maritime
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	Remplacer dans les 90 jours ouvrables suivant la réception de la demande dûment remplie si toutes les conditions préalables sont satisfaites.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Pilotage maritime
Frais	Frais associés à l'exécution de la Loi sur le pilotage
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur le pilotage, Section 37.1
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2002
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2021
Norme de service	Exempté
Résultat en matière de rendement	Exempté

Regroupement de frais	Inspection de contrôle des navires par L'État du port
Frais	Inspection de contrôle portuaire pour chaque visite subséquente à la première faite par un inspecteur lorsqu'une inspection est nécessaire pour lever un ordre de détention permettant à un navire non canadien d'entreprendre un voyage à partir d'un endroit au Canada
	Pour chaque visite faite par un inspecteur, lorsqu'une inspection est nécessaire pour vérifier si les défauts indiqués dans le rapport d'inspection de contrôle portuaire ont été corrigés dans les délais prévus qui y figurent
	Pour chaque visite subséquente à la première faite par un inspecteur, lorsqu'une inspection est nécessaire pour vérifier si les défauts constatés lors d'une inspection de contrôle portuaire canadien et ne justifiant pas la délivrance d'un ordre de détention ont été corrigés, afin qu'un navire non canadien puisse entreprendre un voyage à partir de n'importe quel endroit au Canada
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Barème de droits du Bureau d'inspection des navires à vapeur
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1982
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2007
Norme de service	Affectation d'un inspecteur dans un délai d'un jour ouvrable.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 48 des 48 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Ports publics
Frais	Droit d'amarrage exigible pour un bateau de pêche commerciale canadien détenteur d'un permis, amarré à un ponton ou ailleurs ou un navire ne se livrant pas au chargement ou au déchargement ni à aucune autre activité commerciale, amarré ailleurs qu'à un ponton - Par mètre de longueur
	Droit d'amarrage pour un navire se livrant au chargement ou au déchargement ou à une autre activité commerciale amarré ailleurs qu'à un ponton, maximum par jour - Par mètre de longueur
	Droit d'amarrage pour un navire se livrant au chargement ou au déchargement ou à une autre activité commerciale amarré ailleurs qu'à un ponton, par jour ou fraction de jour - Par mètre de longueur
	Droit d'amarrage exigible pour un navire, autre qu'un navire visé à l'article 2 de l'annexe D de l'avis concernant le tarif des droits d'amarrage aux installations portuaires publiques, qui est amarré à un ponton, par jour ou fraction de jour - Par mètre de longueur

	<p>Droit d'amarrage exigible pour un navire, autre qu'un navire visé à l'article 2 de l'annexe D de l'avis concernant le tarif des droits d'amarrage aux installations portuaires publiques, qui est amarré à un ponton, par mois - Par mètre de longueur</p> <p>Droit d'amarrage minimal exigible pour un navire visé aux articles 1 à 3 de l'annexe D de l'avis concernant le tarif des droits d'amarrage aux installations portuaires publiques</p>
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi maritime du Canada - Section 67 - Avis concernant le tarif des droits de quaiage et de transfert dans les ports publics
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1998
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	Aux installations de ports publics de Transports Canada, un secteur (indiqué dans l'annonce) où l'on peut amarrer un navire afin de transporter les passagers et les marchandises sera disponible à l'utilisation. Transport Canada s'efforcera d'offrir le service de manière raisonnable 24 heures par jour, 7 jours par semaine conformément aux procédures établies. Toutefois, la disponibilité pour utilisation pourrait être touchée par des travaux d'entretien périodiques, les mauvaises conditions atmosphériques, les opérations d'urgence et la période de l'année. Les changements de disponibilité à l'utilisation seront communiqués à l'avance et le plutôt possible, conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à toutes les procédures dans le Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques et les Pratiques et procédures pour les ports publics.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 810 des 810 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Ports publics
Frais	Le droit exigible chaque mois pour chacune des cinq premières entrées du navire dans le port public, par tonneau de jauge brute au registre, est le suivant dans le cas d'un navire utilisé pour le transport de marchandises ou de passagers d'un point du Canada à un autre point du Canada au moment de son entrée dans un port public autre qu'un navire visé à l'alinéa a) (i) ou (ii) de l'annexe A de l'avis concernant le tarif des droits de port dans les ports publics
	Le droit exigible chaque mois pour chacune des cinq premières entrées du navire dans le port public, par tonneau de jauge brute au registre, est le suivant dans le cas d'un navire: utilisé pour le transport de marchandises ou de passagers d'un point du Canada à un autre point du Canada au moment de son entrée dans un port public et qui

	est immatriculé au Canada, ou exploité en vertu d'un permis de cabotage délivré conformément à la Loi sur le cabotage
	Le droit si le navire est automoteur et n'est utilisé ordinairement que dans les limites du port public pour y mener des activités commerciales lorsque le jauge brute au registre du navire est égale ou supérieure à 100 tonneaux mais inférieure à 200 tonneaux, payable une fois à chaque année civile
	Le droit si le navire est automoteur et n'est utilisé ordinairement que dans les limites du port public pour y mener des activités commerciales lorsque le jauge brute au registre du navire est égale ou supérieure à 200 tonneaux, payable une fois à chaque année civile
	Le droit si le navire est automoteur et n'est utilisé ordinairement que dans les limites du port public pour y mener des activités commerciales lorsque le jauge brute au registre du navire est inférieure à 100 tonneaux, payable une fois à chaque année civile
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi maritime du Canada - Section 67 - Avis concernant le tarif des droits de quaiage et de transfert dans les ports publics
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1998
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	Dans les ports publics de Transports Canada, Transports Canada assurera le contrôle des mouvements des navires et des activités portuaires dans les limites du port public qui est disponible à l'utilisation. Transport Canada s'efforcera d'offrir le service de manière raisonnable 24 heures par jour, 7 jours par semaine conformément aux procédures établies. Toutefois, la disponibilité pour utilisation pourrait être touchée par des travaux d'entretien périodiques, les mauvaises conditions atmosphériques, les opérations d'urgence et la période de l'année. Les changements de disponibilité à l'utilisation seront communiqués à l'avance et le plutôt possible, conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à toutes les procédures dans le Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques et les Pratiques et procédures pour les ports publics.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 1939 des 1939 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Ports publics
Frais	Entreposage pour les marchandises ailleurs à une installation portuaire publique, par jour ou fraction de jour - Coût par mètre carré

	Légumes et légumes-racines entreposés dans des hangars à l'épreuve du gel: hangar chauffé pour chaque période supplémentaire de 5 jours ou moins, pour la période
	Légumes et légumes-racines entreposés dans des hangars à l'épreuve du gel: hangar chauffé pour le deuxième période de 5 jours ou moins, pour la période
	Légumes et légumes-racines entreposés dans des hangars à l'épreuve du gel: hangar chauffé pour les 5 premiers jours ou moins après leur entrée initiale dans le hangar pour la formation d'un envoi
	Légumes et légumes-racines entreposés dans des hangars à l'épreuve du gel: hangar non chauffé pour chaque période supplémentaire de 10 jours ou moins si un envoi n'est pas retiré du hangar avant le 16e jour, pour la période
	Légumes et légumes-racines entreposés dans des hangars à l'épreuve du gel: hangar non chauffé pour les cinq premiers jours suivants ou moins, pour la période - Coût par mètre carré
	Marchandises entreposées dans des hangars autres que ceux à l'épreuve du gel, par jour - Coût par mètre carré
	Marchandises entreposées sur un quai, par jour ou fraction de jour - Coût par mètre carré
	Marchandises, autres que les légumes et les légumes-racines, entreposées dans des hangars à l'épreuve du gel, lorsque ces hangars ne sont pas requis pour l'entreposage de légumes ou de légumes-racines, par jour - Coût par mètre carré
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi maritime du Canada - Section 67 - Avis concernant le tarif des droits de quaiage et de transfert dans les ports publics
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1998
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	Aux installations de ports publics de Transport Canada, un secteur (indiqué dans l'annonce) où l'on peut entreposer des marchandises de façon sûre et efficace sera disponible à l'utilisation. Transport Canada s'efforcera d'offrir le service de manière raisonnable 24 heures par jour, 7 jours par semaine conformément aux procédures établies. Toutefois, la disponibilité pour utilisation pourrait être touchée par des travaux d'entretien périodiques, les mauvaises conditions atmosphériques, les opérations d'urgence et la période de l'année. Les changements de disponibilité à l'utilisation seront communiqués à l'avance et le plutôt possible, conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à toutes les procédures dans le Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques et les Pratiques et procédures pour les ports publics.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 325 des 325 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Ports publics
Frais	Droits de quayage: Amiante brute, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Automobiles, tracteurs, remorque d'automobile, à l'unité.
	Droits de quayage: Barils, tonneaux, fût, par l'unité (vide).
	Droits de quayage: Bétail, bovins, veaux, à l'unité.
	Droits de quayage: Bétail, chevaux, mulets, poulains, à l'unité.
	Droits de quayage: Bétail, moutons, porcs, à l'unité.
	Droits de quayage: Bière, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Bois à pâte, bois de chauffage, en cordes empilées, au mètre cube.
	Droits de quayage: Bois d'œuvre, de construction sauf contre-plaqué, au mètre cube.
	Droits de quayage: Boissons alcoolisées, sauf la bière et le vin, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Camions, camions-remorques, remorques, autobus, autocars en plus de la charge sur le contenu, par mètre de longueur.
	Droits de quayage: Charbon, par la tonne métrique
	Droits de quayage: Ciment, en conteneurs. Par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Ciment, en vrac. Par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Concentrés de fruit, en barils, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Concentrés de minéral, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Conteneurs d'au moins 6 m de long, remplis, en plus des droits de Droits de quayage sur leur contenu, à l'unité.
	Droits de quayage: Contre-plaqué, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Copeaux de bois, sciure de bois, par la tonne métrique (sèche).
	Droits de quayage: Droits minimum, par l'envoi ou l'expédition.
	Droits de quayage: Eau libre, par kilolitre.
	Droits de quayage: Embarcations, d'au plus 6 m, à l'unité.
	Droits de quayage: Embarcations, de plus de 10 m de longueur, à l'unité.
	Droits de quayage: Embarcations, de plus de 6 m sans dépasser 10 m de longueur, à l'unité
	Droits de quayage: Engrais, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Explosifs, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Ferraille, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Fibre secondaire, déchets de papier, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Grain, produits du grain, foin, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Marchandises non mentionnées ailleurs de volume de 1 m3 ou plus par tonne métrique. Par le mètre cube.
	Droits de quayage: Marchandises non mentionnées ailleurs de volume de moins de 1 m3 par tonne métrique. Par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Métaux en lingots gueuses, blooms, ballots, etc., par la tonne métrique.

	Droits de quayage: Minerais, alun, barytine, soufre, carbonate de sodium anhydre, chlorure de calcium, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Motocyclettes, motoneiges, véhicules tout terrain, à l'unité.
	Droits de quayage: Papier journal, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Pâte de bois, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Pétrole, produits pétroliers et autres produits liquides : Autres produits liquides, en vrac, par kilolitre.
	Droits de quayage: Pétrole, produits pétroliers et autres produits liquides : Autres produits liquides, non en vrac, au fût de 205 litre.
	Droits de quayage: Pétrole, produits pétroliers et autres produits liquides : Autres produits pétroliers, en vrac, par kilolitre.
	Droits de quayage: Pétrole, produits pétroliers et autres produits liquides : Autres produits pétroliers, non en vrac, au fût de 205 litre.
	Droits de quayage: Pétrole, produits pétroliers et autres produits liquides : Essence, en vrac, par kilolitre.
	Droits de quayage: Pétrole, produits pétroliers et autres produits liquides : Essence, non en vrac, au fût de 205 litre.
	Droits de quayage: Poisson - Entier, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Poisson - Traité, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Poisson - Transformé, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Pommes de terres et autres légumes-racines, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Sable, pierre, gravier, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Sel, pour autres usages, par la tonne métrique.
	Droits de quayage: Sel, pour le traitement du poisson, par tonne métrique.
	Droits de quayage: Vins, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Amiante brute, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Automobiles, tracteurs, remorque d'automobile, à l'unité.
	Droits de transfert: Barils, tonneaux, fût, par l'unité (vide).
	Droits de transfert: Bétail, bovins, veaux, à l'unité.
	Droits de transfert: Bétail, chevaux, mulets, poulains, à l'unité.
	Droits de transfert: Bétail, moutons, porcs, à l'unité.
	Droits de transfert: Bière, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Bois à pâte, bois de chauffage, en cordes empilées, au mètre cube.
	Droits de transfert: Bois d'œuvre, de construction sauf contre-plaqué, au mètre cube.
	Droits de transfert: Boissons alcoolisées, sauf la bière et le vin, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Camions, camions-remorques, remorques, autobus, autocars en plus de la charge sur le contenu, par mètre de longueur.
	Droits de transfert: Charbon, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Ciment, en conteneurs. Par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Ciment, en vrac. Par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Concentrés de fruit, en barils, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Concentrés de minéral, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Conteneurs d'au moins 6 m de long, remplis, en plus des droits de Droits de quayage sur leur contenu, à l'unité.

	Droits de transfert: Contre-plaqué, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Copeaux de bois, sciure de bois, par la tonne métrique (sèche).
	Droits de transfert: Droits minimum, par l'envoi ou l'expédition.
	Droits de transfert: Eau libre, par kilolitre.
	Droits de transfert: Embarcations, d'au plus 6 m, à l'unité.
	Droits de transfert: Embarcations, de plus de 10 m de longueur, à l'unité.
	Droits de transfert: Embarcations, de plus de 6 m sans dépasser 10 m de longueur, à l'unité.
	Droits de transfert: Engrais, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Explosifs, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Ferraille, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Fibre secondaire, déchets de papier, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Grain, produits du grain, foin, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Marchandises non mentionnées ailleurs de volume de 1 m3 ou plus par tonne métrique. Par le mètre cube.
	Droits de transfert: Marchandises non mentionnées ailleurs de volume de moins de 1 m3 par tonne métrique. Par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Métaux en lingots gueuses, blooms, ballots, etc., par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Minerais, alun, barytine, soufre, carbonate de sodium anhydre, chlorure de calcium, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Motocyclettes, motoneiges, véhicules tout terrain, à l'unité.
	Droits de transfert: Papier journal, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Pâte de bois, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Pétrole, produits pétroliers et autres produits liquides : Autres produits liquides, en vrac, par kilolitre.
	Droits de transfert: Pétrole, produits pétroliers et autres produits liquides : Autres produits liquides, non en vrac, au fût de 205 litre.
	Droits de transfert: Pétrole, produits pétroliers et autres produits liquides : Autres produits pétroliers, en vrac, par kilolitre.
	Droits de transfert: Pétrole, produits pétroliers et autres produits liquides : Autres produits pétroliers, non en vrac, au fût de 205 litre.
	Droits de transfert: Pétrole, produits pétroliers et autres produits liquides : Essence, en vrac, par kilolitre.
	Droits de transfert: Pétrole, produits pétroliers et autres produits liquides : Essence, non en vrac, au fût de 205 litre.
	Droits de transfert: Poisson - Entier, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Poisson - Traité, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Poisson - Transformé, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Pommes de terres et autres légumes-racines, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Sable, pierre, gravier, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Sel, pour autres usages, par la tonne métrique.
	Droits de transfert: Sel, pour le traitement du poisson, par tonne métrique.
	Droits de transfert: Vins, par la tonne métrique.
Texte officiel qui a servi de fondement	Loi maritime du Canada - Section 67 - Avis concernant le tarif des droits de quayage et de transfert dans les ports publics

à l'établissement des frais	
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1998
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Norme de service	Aux installations de ports publics de Transports Canada, une zone du quai (indiqué dans l'annonce) sera disponible à l'utilisation pour les navires amarrés. Transport Canada s'efforcera d'offrir le service de manière raisonnable 24 heures par jour, 7 jours par semaine conformément aux procédures établies. Toutefois, la disponibilité pour utilisation pourrait être touchée par des travaux d'entretien périodiques, les mauvaises conditions atmosphériques, les opérations d'urgence et la période de l'année. Les changements de disponibilité à l'utilisation seront communiqués à l'avance et le plutôt possible, conformément aux procédures établies. Les procédures établies font référence à toutes les procédures dans le Règlement sur les ports publics et installations portuaires publiques et les Pratiques et procédures pour les ports publics.
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 412 des 412 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Ports publics ³
Frais	Services publics - Frais de service pour la sécurité Services publics - Frais de service pour l'élimination des ordures, l'élimination des eaux usées, le déneigement, le nettoyage du quai
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi maritime du Canada - Section 67 - Avis concernant le tarif des droits de quaiage et de transfert dans les ports publics
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	1998
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement	2019

³ Ces regroupements de frais ne sont pas considérés comme nouveaux même si ceux-ci n'ont pas été rapportés dans le rapport sur les frais 2017-2018, 2018-2019 and 2019-2020 de Transports Canada.

à l'établissement des frais	
Norme de service	Aux installations de ports publics de Transports Canada, les services publics et autres services seront rendus disponibles à l'utilisation, lorsque ces services sont disponibles
Résultat en matière de rendement	La norme de service a été respectée pour 40 des 40 frais chargé(s).

Regroupement de frais	Immatriculation des bâtiments
Frais	Approbation du changement de nom d'un bâtiment canadien et délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation
	Inscription temporaire d'un bâtiment sur le point d'être construit ou en construction au Canada
	Modification du Registre ou d'un certificat d'immatriculation pour indiquer le transfert de l'immatriculation d'un bâtiment à un nouveau port d'immatriculation et délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation
	Modification du Registre ou d'un certificat d'immatriculation pour indiquer une modification apportée à un bâtiment et délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation
	Modification du Registre pour indiquer un changement de propriétaire à l'égard d'un bâtiment canadien ou d'une part dans celui-ci et délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation - Transfert de propriété
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2002
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2015
Norme de service	Modification, changement de propriétaire, transfert de port, modification du nom du bâtiment : Dans les 30 jours ouvrables excluant tout retard encouru pour obtenir des renseignements et/ou documentation manquants.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Immatriculation des bâtiments
Frais	Remise de transcriptions ou de résumés des inscriptions au Registre : chaque copie certifiée
	Remise de transcriptions ou de résumés des inscriptions au Registre : chaque copie non certifiée
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2002
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2015
Norme de service	Transcriptions ou résumés certifiés ou non certifiés : Dans les 2 jours ouvrables excluant tout retard encouru pour obtenir des renseignements et/ou documentation manquants.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Immatriculation des bâtiments
Frais	L'immatriculation d'un bâtiment, d'un groupe de petits bâtiments ou d'une flotte dans la partie du registre sur les petits bâtiments, par période de cinq ans.
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2002
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2015
Norme de service	Immatriculation initiale (petits bâtiments) : Dans les 45 jours à l'exclusion des retards encourus pour obtenir des informations ou des documents manquants.

Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.
---	--

Regroupement de frais	Immatriculation des bâtiments
Frais	Traitement d'une demande pour la première immatriculation d'un bâtiment
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2002
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2015
Norme de service	Immatriculation initiale: Dans les 30 jours ouvrables excluant tout retard encouru pour obtenir des renseignements et/ou documentation manquants.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Immatriculation des bâtiments
Frais	Recherche documentaire historique concernant le Registre qui exige la consultation de différentes sources d'information autres que la base de données informatiques, par demande, pour chaque bâtiment inscrit dans la catégorie : bâtiments en service
	Recherche documentaire historique concernant le Registre qui exige la consultation de différentes sources d'information autres que la base de données informatiques, par demande, pour chaque bâtiment inscrit dans la catégorie : bâtiments retirés du service
	Recherche documentaire historique concernant le Registre qui exige la consultation de la base de données informatiques, pour chaque côté d'une page imprimée recto verso
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à	2002

l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2015
Norme de service	Traiter la demande dans les 30 jours ouvrables après la réception excluant tout retard encouru pour obtenir des renseignements et/ou documentation manquants.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Immatriculation des bâtiments
Frais	Délivrance d'un certificat de radiation de l'immatriculation
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2002
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2015
Norme de service	Certificat provisoire de suppression d'une inscription dans le registre : Dans les 5 jours ouvrables excluant tout retard encouru pour obtenir des renseignements et/ou documentation manquants. Remplacement ou suppression : Dans les 5 jours ouvrables excluant tout retard encouru pour obtenir des renseignements et/ou documentation manquants.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Immatriculation des bâtiments
Frais	Délivrance d'un certificat provisoire
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments

Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2002
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2015
Norme de service	Inscription provisoire : Dans les 2 jours ouvrables excluant tout retard encouru pour obtenir des renseignements et/ou documentation manquants.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Immatriculation des bâtiments
Frais	Enregistrement d'une hypothèque et inscription de la libération de celle-ci dans le Registre
	Inscription d'une modification au rang des hypothèques ou d'une injonction ou ordonnance d'un tribunal
	Modification du Registre pour indiquer le transfert ou la transmission d'une hypothèque enregistrée
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2002
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2015
Norme de service	Registre / décharge, transfert, transmission, changement de priorités, modifications : Dans les 5 jours ouvrables excluant tout retard encouru pour obtenir des renseignements et/ou documentation manquants.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Immatriculation des bâtiments
Frais	Traitement d'une demande d'enregistrement d'un bâtiment en affrètement coque nue et délivrance d'un certificat d'immatriculation, pour chaque période de six mois
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2002
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2015
Norme de service	Immatriculation de l'affrètement coque nue et délivrance du certificat d'immatriculation dans les 5 jours ouvrables à l'exclusion des retards encourus pour obtenir les informations ou les documents manquants.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Immatriculation des bâtiments
Frais	À l'égard de la suspension du droit d'un bâtiment canadien de battre pavillon canadien tant que celui-ci figure au registre d'un pays étranger comme étant un bâtiment en affrètement coque nue - le rétablissement de l'immatriculation
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2002
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2015
Norme de service	Rétablissement de l'immatriculation dans les 30 jours ouvrables à l'exclusion des retards encourus pour obtenir des informations ou des documents manquants.

Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.
---	--

Regroupement de frais	Immatriculation des bâtiments
Frais	Traitement d'une demande d'immatriculation d'un bâtiment qui a été immatriculé au Canada, l'a été par la suite à l'extérieur du Canada et est sur le point de l'être de nouveau au Canada et délivrance d'un certificat d'immatriculation
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2002
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2015
Norme de service	Renouvellement de l'immatriculation : Dans les 30 jours ouvrables excluant tout retard encouru pour obtenir des renseignements et/ou documentation manquants.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Immatriculation des bâtiments
Frais	Remplacement d'un certificat d'immatriculation ou d'un certificat provisoire
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2002
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement	2015

à l'établissement des frais	
Norme de service	Remplacement ou annulation du certificat d'immatriculation ou du certificat provisoire : Dans les 5 jours ouvrables excluant tout retard encouru pour obtenir des renseignements et/ou documentation manquants.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Immatriculation des bâtiments
Frais	À l'égard de la suspension du droit d'un bâtiment canadien de battre pavillon canadien tant que celui-ci figure au registre d'un pays étranger comme étant un bâtiment en affrètement coque nue - la suspension de l'immatriculation
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2002
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2015
Norme de service	Suspension de l'immatriculation dans les 30 jours ouvrables excluant tout retard encouru pour obtenir des informations ou des documents manquants.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Immatriculation des bâtiments
Frais	Si le bâtiment n'est pas immatriculé dans les 12 mois qui suivent la date de la demande, pour chaque période supplémentaire de 12 mois ou moins jusqu'à ce que le bâtiment soit immatriculé ou que la demande soit annulée
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi	2002

de fondement à l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2015
Norme de service	Immatriculation temporaire : Dans les 30 jours ouvrables excluant tout retard encouru pour obtenir des renseignements et/ou documentation manquants.
Résultat en matière de rendement	Les résultats en matière de rendement pour ce frais n'est pas disponible car celui-ci est considéré comme un frais de faible importance.

Regroupement de frais	Immatriculation des bâtiments
Frais	Les services d'immatriculation fournis en dehors des heures normales comprenant le temps de déplacement, en plus de tout autre droit exigible, à toute heure le samedi ou un jour férié, droit minimum
	Les services d'immatriculation fournis en dehors des heures normales comprenant le temps de déplacement, en plus de tout autre droit exigible, à toute heure le samedi ou un jour férié, par heure
	Les services d'immatriculation fournis en dehors des heures normales comprenant le temps de déplacement, en plus de tout autre droit exigible, Droit minimum
	Les services d'immatriculation fournis en dehors des heures normales comprenant le temps de déplacement, en plus de tout autre droit exigible, En tout temps le dimanche, par heure
	Les services d'immatriculation fournis en dehors des heures normales comprenant le temps de déplacement, en plus de tout autre droit exigible, Entre 17 h et 8 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, par heure
	Les services d'immatriculation fournis en dehors des heures normales comprenant le temps de déplacement, en plus de tout autre droit exigible, Entre 17 h et 8 h, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, par heure, Droit minimum
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, Section 35(g) - Tarif des droits d'immatriculation des bâtiments
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2002
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement	2015

à l'établissement des frais	
Norme de service	La norme de service pour ce frais est associée au service livré au sein du programme d'enregistrement des bâtiments
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Processus de révision de co-entreprises de transporteurs aériens
Frais	Frais initial pour une co-entreprise impliquant deux transporteurs aériens
	Frais initial pour une co-entreprise impliquant trois transporteurs aériens ou plus
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur les transports au Canada - Règlement sur les frais d'examen des ententes entre entreprises de transport offrant des services aériens
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	2019
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Sans objet
Norme de service	Dans les 45 jours suivant la réception de l'avis mentionné au paragraphe 53.73(1) de la Loi sur les transports au Canada, le ministre informera les parties quant à savoir si l'entente proposée soulève des questions importantes d'intérêt public, rendant l'entente assujettie à un examen approfondi (c.-à-d. si le processus d'examen se poursuit).
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Regroupement de frais	Processus de révision de co-entreprises de transporteurs aériens
Frais	Frais pour revue complète d'une co-entreprise impliquant deux transporteurs aériens
	Frais pour revue complète d'une co-entreprise impliquant trois transporteurs aériens ou plus
Texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Loi sur les transports au Canada - Règlement sur les frais d'examen des ententes entre entreprises de transport offrant des services aériens
Année de mise en œuvre du texte officiel qui a servi de fondement à	2019

l'établissement des frais	
Dernière année de modification du texte officiel qui a servi de fondement à l'établissement des frais	Sans objet
Norme de service	Dans les 240 jours suivant la décision selon laquelle l'entente proposée est assujettie à un examen approfondi, TC rendra une décision finale et rédigera un résumé public de cette décision, conformément au paragraphe 53.73(8) de la Loi sur les transports au Canada.
Résultat en matière de rendement	Aucun frais chargé en 2020-21

Notes en fin de texte

ⁱ *Loi sur les frais de service*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/S-8.4/index.html>

ⁱⁱ *Règlement sur les frais de faible importance*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2019-109/index.html>

ⁱⁱⁱ *Directive sur l'imputation et les autorisations financières spéciales*, <https://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=32502>

^{iv} *Loi sur l'accès à l'information*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/a-1/>

^v Accès à l'information et protection des renseignements personnels the Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/acces-information-protection-renseignements-personnels>

^{vi} Politique sur les remises de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/politique-remises-transports-canada>

^{vii} Site web de Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/gestion-rapports-ministeriels/rapports-frais-transports-canada/frais-vertu-pouvoir-ministere-2020-2021>