

GEN 4 REDEVANCES D'AÉRODROME/D'HÉLISTATION ET DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE
*CHARGES FOR AERODROMES/HELIPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES***GEN 4.1 REDEVANCES D'AÉRODROME ET DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**
CHARGES FOR AERODROME AND AIR NAVIGATION SERVICES

Les redevances d'aérodrome et des services de Navigation Aérienne sont calculées d'après le poids maximum au décollage porté sur le Certificat de Navigabilité de l'Aéronef arrondi à la tonne supérieure.

The landing charge is calculated on the basis of the maximum takeoff weight mentioned on the Certificate of Airworthiness of the aircraft rounded off to the next higher ton.

I REDEVANCE D'ATTERRISSAGE

1. Elle est fixée à un taux uniforme pour tous les aéronefs de tourisme d'un poids inférieur ou égal à 2 tonnes.
2. Est considéré comme trafic national, tout vol dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés en des régions terrestres ou des eaux territoriales y adjacentes sur lesquelles l'Etat exerce sa souveraineté et qui ne comporte aucune escale commerciale sur d'autres territoires.
3. Sont exemptés de la redevance d'atterrissage :
 - a) Conformément à l'article 17 de l'Annexe VI du cahier de charges de l'ASECNA de la convention de Dakar révisée les aéronefs d'Etats ou tous autres aéronefs affrétés exclusivement pour un vol officiel avec un chef d'Etat à bord.
Cette exonération s'applique également aux aéronefs d'Etat ou à tous autres aéronefs affrétés exclusivement pour un vol officiel avec à son bord le chef d'un Etat non membre de l'ASECNA
 - b) Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'essai à condition qu'ils ne fassent à l'occasion de ces vols aucun transport ou aucun travail rémunéré et que ne se trouvent à bord que les membres d'équipage et les personnes mandatées spécialement pour contrôler les essais. Sont considérés comme vols d'essais les vols de vérification de bon fonctionnement effectués après transformation, réparation ou réglage des cellules, des moteurs ou des appareils de bord, ou après installation d'un dispositif nouveau à bord de l'aéronef.
 - c) Les aéronefs qui effectuent un retour forcé sur l'aéroport en raison d'incidents techniques ou de circonstances atmosphériques défavorables.
 - d) Les aéronefs des aéro-clubs lorsqu'ils atterrissent sur leur aéroport d'attache et à condition qu'ils n'effectuent aucun vol rémunéré.
 - e) Les aéronefs d'organismes de secours officiels ou privés, ravitaillant à titre gratuit les zones sinistrées par la sécheresse.
4. Les giravions bénéficient d'une réduction de 50 % sur le montant de la redevance.
5. Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'entraînement et qui, à l'occasion de ces vols ne font aucun transport ou aucun travail rémunéré, ne sont assujettis qu'à une redevance de 25 % chaque fois qu'ils utilisent la procédure d'atterrissage sans toutefois réaliser un atterrissage complet.

I LANDING CHARGE

1. *It is fixed to an uniform rate for all tourism aircraft of a weight lower or equal to 2 tons.*
2. *Is considered as a national traffic, every flight of which the departure aerodrome and the arrival aerodrome are situated there in terrestrial areas or in territorial waters adjacent on which the State exercises its sovereignty and which doesn't include any commercial stopover on other territories.*
3. *Are exempted from the landing charge :*
 - a) *In accordance with article 17 of annex VI to the specification of ASECNA's revised Dakar convention, States aircraft or any other aircraft chartered exclusively for an official flight with a head of State on board.*
This exemption applies also to State aircraft or all other aircraft chartered exclusively for an official flight with carrying the head of a non-member of ASECNA State
 - b) *Aircraft belonging to an enterprise of transport or aerial work performing test flights provided that these flights do not involve any remunerated transport or work, that only the crew members and staff especially carrying out the tests are on board. Are considered as test flights performed to check the good working done after transformations, repairs or adjustments of units, motors or aircraft instruments, or after installation of a new equipment on board of the aircraft.*
 - c) *Aircraft compelled to return to the aerodrome due to technical incidents or bad weather circumstances.*
 - d) *Aircraft belonging to aero-clubs when they land on their aerodrome of attachment and provided that they don't do any remunerated flight.*
 - e) *Aircraft of official or private emergency organisms, giving fresh supplies gratuitously to the regions damaged by the drought.*
4. *Gyroplanes profit from a 50 % discount on the amount of the charges.*
5. *Aircraft belonging to an enterprise of transport or aerial work performing training flights during which no remunerated work is applied, profit from a charge of 25 % every time that they use landing procedure without however achieving a complete landing.*



II REDEVANCES DE STATIONNEMENT ET ABRI DES AÉRONEFS

1. STATIONNEMENT DES AÉRONEFS

Les redevances pour stationnement des aéronefs sont dues par tout aéronef qui stationne sur des surfaces couvertes ou non destinées à cet usage et situées dans l'emprise d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique.

Les surfaces destinées au stationnement sont constituées soit par des terres pleines revêtues, soit par du terrain naturel aménagé. Elles peuvent être dotées d'équipement divers d'importance plus ou moins développée. Selon la disposition des lieux et les conditions du trafic, elles peuvent être classées en trois catégories :

- Aires de trafic : Principalement destinées aux opérations de débarquement, d'embarquement et de ravitaillement des aéronefs et généralement situées à proximité immédiate des aéroports de passagers ou de fret.
- Aires de garage : Principalement destinées au stationnement des aéronefs ayant achevé leurs opérations de débarquement et en attente de celles d'embarquement.
- Aires d'entretien : Principalement destinées au stationnement des aéronefs soumis à des opérations d'entretien, de révision ou de réparation.

Le classement des aires de stationnement d'un aéroport dans l'une, deux ou l'ensemble des catégories ci-dessus, est effectué par le Ministre chargé de l'Aviation Civile sur proposition de l'exploitant.

AIRES DE TRAFIC

Le taux de la redevance de stationnement sur les aires de trafic est exprimé en francs CFA par heure et par tonne, le tonnage considéré étant le poids maximum de l'aéronef au décollage porté sur son certificat de navigabilité arrondi à la tonne supérieure et toute heure commencée étant due.

Il est fixé un délai de franchise de deux heures durant lequel un aéronef peut, entre le moment de son atterrissage et de son décollage, stationner sur les aires de trafic sans acquitter la redevance de stationnement.

Ce délai est indépendant des conditions d'utilisation de cette aire et les transporteurs ne pourront en aucun cas le faire valoir si les besoins du trafic exigent la libération par leurs aéronefs des positions de stationnement.

La perception de la redevance de stationnement n'exclut pas la possibilité qu'a l'exploitant d'établir une redevance particulière pour équipements spéciaux tels que prises d'électricité, de téléphone, d'air comprimé.

AIRES DE GARAGE

Le taux de la redevance de stationnement sur les aires de garage est exprimé en francs CFA par heure et par tonne, le tonnage considéré étant le poids maximum de l'aéronef au décollage porté sur son certificat de navigabilité arrondi à la tonne supérieure et toute heure commencée étant due.

L'exploitant peut fixer un délai de franchise durant lequel un aéronef stationne entre le moment de son atterrissage et celui de son décollage, sur les aires de garage sans acquitter la redevance de stationnement. Ce délai ne peut excéder trois heures. La première période payante d'une heure est comptée à partir de l'expiration de ce délai.

II PARKING AND HANGARAGE AIRCRAFT CHARGES

1. AIRCRAFT PARKING

Charges for aircraft parking are payable by aircraft parked on roofed areas or unroofed assigned for this purpose and situated inside an airport open to public air traffic.

Areas intended for parking are constituted either by surfaced earth platforms, either by arranged natural land. They can be endowed with various equipment of importance more or less developed. According to the location of stands and the conditions of traffic, they can be classified in three categories :

- *Traffic areas : Mainly destined to the operations of disembarkation, boarding and aircraft fuelling and generally situated near terminal or freight building.*
- *Garage areas : Mainly destined to the parking of aircraft having finished disembarkation operations and in waiting boarding ones.*
- *Maintenance areas : Mainly destined to the parking of aircraft having maintenance operations, revisions or repairs.*

The parking areas classification of an aerodrome in the one, the two or the set of the categories above, is made by the Minister in charge of Civil aviation with the aerodrome operator proposition.

TRAFFIC AREAS

The parking charge rate on traffic areas is expressed in CFA Francs per hour and per ton, the tonnage considered being the maximum take-off weight mentioned on the certificate of airworthiness of the aircraft, rounded off to the next higher ton and every hour begun is counted as one hour.

A free initial period of two hours is fixed during which an aircraft can, during the moment between its landing and its take-off, park on the traffic areas without paying the parking charge.

This delay is independent of the conditions of use of this area and carriers cannot assert one's rights under no circumstances, if the traffic needs require the liberation by their aircrafts of the parking stands.

The collection of parking charge doesn't exclude the possibility that can have the aerodrome operator to levy special fees for use of specific equipments such as electricity sockets, telephone, compressed air.

GARAGE AREAS

The parking charge rate on garage areas is expressed in CFA Francs per hour and per ton, the tonnage considered being the maximum take-off weight mentioned on the certificate of airworthiness of the aircraft, rounded off to the next higher ton and every hour begun is counted as one hour.

The operator may set a free initial period during which an aircraft can, during the moment between its landing and its take-off, park on the garage areas without paying the parking charge. This period cannot exceed 3 hours. The first paying period of one hour is counted from the expiration of this delay.



Des abonnements pour le stationnement d'un même aéronef peuvent être accordés pour l'utilisation des aires de garage, sous réserve que l'exploitant de l'aéronef s'engage à acquitter la redevance pour un nombre d'heures au moins égal à 180 par mois, la souscription de ces abonnements entraîne une réduction du taux de la redevance de 50 %.

AIRES D'ENTRETIEN

La redevance due pour le stationnement sur les aires d'entretien est fixée dans les mêmes conditions que celle prévue pour le stationnement sur les aires de garage. Par ailleurs, les aires d'entretiens peuvent être mises, à titre privatif, à la disposition des usagers qui en font la demande. Dans ce cas, les usagers supportent une redevance d'occupation domaniale.

Les aéronefs appartenant à l'Etat sont exemptés de redevances de stationnement s'ils n'effectuent pas de transports rémunérés. Dans le cas contraire, ils acquittent les redevances de stationnement dans les conditions prévues.

Les aéronefs privés utilisés par leur propriétaire uniquement dans le but privé et de plaisance et à l'exclusion de tout objet professionnel ou commercial, ainsi que les aéronefs des aéro-clubs, sont exonérés de la redevance de stationnement lorsqu'ils utilisent certaines aires de garage spécialement désignées à cet effet par l'autorité responsable de l'aérodrome.

La perception de la redevance de stationnement n'implique pas pour l'autorité responsable de l'aérodrome, la charge de la garde, de la conservation et des frais et risques d'amarrage des aéronefs en stationnement.

Les dispositions du présent titre, qui ont pour objet exclusif de définir les conditions financières d'utilisation des aires de stationnement pour aéronefs, ne sauraient porter atteinte aux droits et prérogatives que détiennent les autorités responsables des services de la circulation aérienne sur l'aérodrome considéré.

2- REDEVANCES POUR ABRI

1. La redevance pour abri des aéronefs est due pour tout aéronef qui utilise comme abri un hangar commun réservé à cet usage et situé dans l'emprise d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique.
2. Le taux de la redevance d'abri sous les hangars communs réservés à cet usage est exprimé en francs CFA par tonne et par heure, le tonnage considéré étant le poids maximum de l'aéronef au décollage porté sur son certificat de navigabilité, toute heure commencée étant due.
3. Des abonnements pour l'abri d'un même aéronef peuvent être accordés pour l'utilisation des hangars sous réserve que l'exploitant de l'aéronef s'engage à acquitter la redevance pour un nombre d'heures égal à cent quatre vingt (180) par mois. La souscription de ces abonnements entraîne une réduction du taux de la redevance de 50 %.
4. Des surfaces couvertes peuvent être mises, à titre privatif, à la disposition des usagers qui en feront la demande.

Dans ce cas, les usagers supportent une redevance domaniale fixée par le bail y afférent qui sera soumis à l'approbation du Ministre des Finances.

Subscriptions for the parking of a same aircraft can be granted for the use of the garage areas, under reserve that the aircraft operator commits to pay charges for a number of hours at least equal to 180 per month, the acceptance of these subscriptions involves a reduction of the charge rate of 50%.

MAINTENANCE AREAS

The parking charge on the maintenance areas is calculated in the same conditions that the charges fixed for the garage areas parking. Otherwise, the maintenance areas can be put, to private use, at the disposal of the users who make request about it. In this case, the users support a state occupation charge.

Aircraft belonging to Governments are exempted from these parking charges if they don't perform any remunerated transport. In the contrary case, they must pay parking charges in the same conditions as expected.

Private aircrafts used solely by their owners in a private goal and pleasure and to the exclusion of all professional or commercial purpose, as well as aero-clubs aircraft, are exempted from parking charges when they use some garage areas especially appointed to this effect by the authority responsible of the aerodrome.

The payment of parking charge doesn't imply for the aerodrome authority, the responsibility of guarding, conservation, expenses and risks of aircraft mooring on the parking.

The provisions of the present page, having for exclusive matter to define for aircraft, financial conditions of parking areas use, should not interfere with the rights and prerogatives that hold the authorities responsible of air traffic services in the concerned aerodrome.

2- HANGARAGE CHARGES

1. *Charge for hangarage is payable by all aircraft using as shelter a common hangar reserved for this purpose and situated inside an airport open to public air traffic.*
2. *The hangarage charge rate on common hangars reserved for this purpose is indicated in CFA Francs per hour and per ton, the tonnage considered being the maximum take-off weight mentioned on the certificate of airworthiness of the aircraft, rounded off to the next higher ton; every hour begun is counted as one hour.*
3. *Subscriptions for the hangarage of a same aircraft can be granted for the use of hangars, under reserve that the aircraft operator commits to pay charges for a number of hours at least equal to 180 per month. The acceptance of these subscriptions involves a reduction of the charge rate of 50%.*
4. *Some covered surfaces can be put, to private use, at the disposal of the users who make request about it.*

In this case, the users support a state charge fixed by the relevant lease that will be submitted to the approval of the Minister of Finance.

III REDEVANCES D'USAGE DES INSTALLATIONS AMÉNAGÉES POUR LA RÉCEPTION DES PASSAGERS

1. La redevance d'usage des installations aménagées sur les aéroports pour la réception des passagers est due pour l'utilisation des ouvrages et locaux d'usage commun servant à l'embarquement et à l'accueil des passagers.
2. La redevance n'est pas due pour :
 - a) Les membres de l'équipage de l'aéronef effectuant le transport.
 - b) Les passagers en transit direct effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport et repartant par un aéronef dont le numéro de vol au départ est identique au numéro de vol de l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés.
 - c) Les passagers d'un aéronef qui effectue un retour forcé sur l'aéroport en raison d'incidents techniques ou de conditions atmosphériques défavorables.
 - d) Les enfants de moins de deux ans.
3. La redevance est due par le transporteur qui est autorisé à s'en faire rembourser le montant par le passager. La redevance est versée par le transporteur d'après le formulaire de trafic établi pour chaque aéronef.

IV SÛRETÉ

Des redevances de sûreté de l'aviation sont perçues sur certains aéroports gérés par l'ASECNA. Le montant de ces redevances figure sur les tableaux mentionnés dans "GEN 4.3".

V BRUIT

Sans objet.

VI REDEVANCES D'USAGE DES DISPOSITIFS DE BALISAGE LUMINEUX DE PISTE

1. La redevance d'usage des dispositifs de balisage lumineux de piste est due par tout aéronef qui effectue un envol ou un atterrissage sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique dont le balisage a été allumé de nuit ou par mauvaise visibilité soit à la demande du Commandant de l'aéronef, soit pour des raisons de sécurité sur l'ordre de l'autorité responsable de la sécurité sur l'aéroport.

Sur les aérodromes gérés par l'ASECNA existent deux catégories de balisage : haute intensité (HI) et basse intensité (BI).

Lorsqu'un aérodrome est doté d'un balisage haute intensité, c'est le taux de cette catégorie de balisage qui est appliqué quel que soit le type de balisage utilisé.

2. Sont exemptés de la redevance d'usage des dispositifs d'éclairage :
 - a) Conformément à l'article 17 de l'Annexe VI du cahier de charges de l'ASECNA de la convention de Dakar révisée les aéronefs d'Etats ou tous autres aéronefs affrétés exclusivement pour un vol officiel avec un chef d'Etat à bord.
Cette exonération s'applique également aux aéronefs d'Etat ou à tous autres aéronefs affrétés exclusivement pour un vol officiel avec à son bord le chef d'un Etat non membre de l'ASECNA .

III CHARGES FOR USE OF INSTALLATIONS PROVIDED FOR RECEPTION OF PASSENGERS

1. Charge for use of installations arranged on the airports for the reception of passengers is payable for the utilization of common facilities and premises used for boarding and waiting of passengers.
2. Are exempted from this charge :
 - a) The crew members of aircraft executing the transport.
 - b) Passengers in direct transit making a brief stop at the airport and departing aboard an aircraft whose the flight number, at departure, is identical to the flight number of the aircraft on board of which they arrived.
 - c) Passengers of an aircraft making a forced return to the airport, due to technical incidents or bad weather conditions.
 - d) Children under the age of two.
3. Charge is payable by the carrier which is authorized to make repay itself the amount of it by the passenger. Charge shall be paid and transferred by the carrier according to the traffic form established for every aircraft.

IV SECURITY

Aviation security charges are to be paid at some airports managed by ASECNA. The current charges are indicated on the tables mentioned in GEN 4.3.

V NOISE

NIL

VI RUNWAY LIGHTING FACILITIES CHARGE

1. Charge of use of runway lighting facilities is payable by aircraft operating a take-off or a landing on an aerodrome open to public air traffic with lighting devices put on, at night or when bad visibility conditions, either on request of the aircraft commander, either to safety reasons imposed by the authority responsible of the aerodrome security.

On the aerodromes managed by ASECNA, there are two categories of lighting system : high intensity (HI) and low intensity (BI).

When an aerodrome is equipped with a high intensity lighting system, the rate of this lighting category is to be applied whatever is the type of lighting used.

2. Are exempted from the lighting facilities charge :
 - a) In accordance with article 17 of annex VI to the specification of ASECNA's revised Dakar convention, States aircraft or any aircraft other aircraft chartered exclusively for an official flight with a head of State on board.
This exemption applies also to State aircraft or all other aircraft chartered exclusively for an official flight with carrying the head of a non-member of ASECNA State.



- b) Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'essai à condition qu'ils ne fassent à l'occasion de ces vols aucun transport ou aucun travail rémunéré et que ne se trouvent à bord que les membres d'équipage et les personnes mandatées spécialement pour contrôler les essais. Sont considérés comme vols d'essais les vols de vérification de bon fonctionnement effectués après transformation, réparation ou réglage des cellules, des moteurs ou des appareils de bord, ou après installation d'un dispositif nouveau à bord de l'aéronef.
- c) Les aéronefs qui effectuent un retour forcé sur l'aéroport en raison d'incidents techniques ou de circonstances atmosphériques défavorables.
- d) Les aéronefs des aéro-clubs lorsqu'ils atterrissent sur leur aéroport d'attache et à condition qu'ils n'effectuent aucun vol rémunéré.

VII REDEVANCES D'USAGE DES INSTALLATIONS AMÉNAGÉES POUR LA RÉCEPTION DES MARCHANDISES

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

La perception de cette redevance ne fait pas obstacle au paiement, par les usagers, de redevances correspondant à l'utilisation de magasins ou entrepôts, à usage banal ou privatif.

2. Les taux de la redevance peuvent varier selon les aérodromes. Ils sont fixés sur proposition de l'autorité responsable de l'aérodrome.

Sur un même aérodrome, la redevance peut être fixée à des taux de base différents selon la zone de provenance ou de destination des marchandises.

3. Des réductions sur le montant de la redevance peuvent être accordées par l'autorité responsable des installations définies à l'article premier, si les conditions particulières du transport le justifient et sans que lesdites réductions puissent comporter une discrimination entre les transporteurs.
4. Le montant de la redevance est en principe proportionnel au poids de la marchandise. Il peut, toutefois, être établi un prix forfaitaire à l'unité lorsque la nature de la marchandise ou du transport le justifie.
5. La redevance n'est pas due pour les bagages accompagnés, ni pour les marchandises en transit.
6. La redevance est due par le transporteur qui est autorisé à s'en faire rembourser le montant par l'expéditeur ou par le destinataire de la marchandise.

VIII REDEVANCES DE PROLONGATION D'OUVERTURE D'AÉRODROME

La redevance de prolongation d'ouverture d'aérodrome est perçue pour tout aéronef qui effectue un atterrissage ou un décollage en dehors des heures officielles d'ouverture de l'aérodrome, telles qu'elles sont fixées par l'autorité responsable et portées à la connaissance des usagers dans les documents édités et diffusés par le service d'information aéronautique.

La redevance de prolongation d'ouverture d'aérodrome est indépendante de la redevance d'atterrissage. Sont exemptés de la redevance de prolongation d'ouverture d'aérodrome :

b) Aircraft belonging to an enterprise of transport or aerial work performing test flights provided that these flights do not involve any remunerated transport or work, that only the crew members and staff especially carrying out the tests are on board. Are considered as test flights performed to check the good working done after transformations, repairs or adjustments of units, motors or aircraft instruments, or after installation of a new equipment on board of the aircraft.

c) Aircraft compelled to return to the aerodrome due to technical incidents or bad weather circumstances.

d) Aircrafts belonging to aero-clubs when they land on their aerodrome of attachment and provided that they don't do any remunerated flight.

VII CHARGES FOR USE OF INSTALLATIONS PROVIDED FOR RECEPTION OF GOODS

1. *Charge for use of installations arranged on the airports for the reception of goods is payable for the utilization of common facilities and premises used for loading, unloading and all handling operations of goods.*

The perception of this charge doesn't make any obstacle to the payment, by the users, charges concerning the utilization of stores or warehouses, for a common or private use.

2. *The charge rates can vary according to the aerodrome. They are fixed on proposition of the aerodrome authority responsible.*

On a same aerodrome, charge may be fixed to different basis rates according to the origin or destination zone of the goods.

3. *Reductions on the amount of charge may be granted by the authority responsible of facilities specified in article one, if specific air transport conditions justify it, and without these reductions wouldn't create any discrimination between the carriers.*

4. The amount of charge is in theory proportional to the weight of the merchandise. However, a flat rate per unit may be established when the nature of merchandise or transport justifies it.

5. Charge is not payable for accompanied baggage, and nor for goods in transit.

6. Charge is payable by the carrier which is authorized to make repay itself the amount of it by the sender or the recipient of the merchandise.

VIII AERODROME OPENING OVERTIME CHARGE

Aerodrome opening overtime charge is payable by aircraft operating a take-off or a landing outside the aerodrome official operational hours, as fixed by the responsible authority and distributed for information to the users in the AIP documents published by the aeronautical information service.

Aerodrome opening overtime charge is independent of landing charge. Are exempted from aerodrome opening overtime :

- a) Conformément à l'article 17 de l'Annexe VI du cahier de charges de l'ASECNA de la convention de Dakar révisée les aéronefs d'Etats ou tous autres aéronefs affrétés exclusivement pour un vol officiel avec un chef d'Etat à bord.

Cette exonération s'applique également aux aéronefs d'Etat ou à tous autres aéronefs affrétés exclusivement pour un vol officiel avec à son bord le chef d'un Etat non membre de l'ASECNA

- b) Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'essai à condition qu'ils ne fassent à l'occasion de ces vols aucun transport ou aucun travail rémunéré et que ne se trouvent à bord que les membres d'équipage et les personnes mandatées spécialement pour contrôler les essais. Sont considérés comme vols d'essais les vols de vérification de bon fonctionnement effectués après transformation, réparation ou réglage des cellules, des moteurs ou des appareils de bord, ou après installation d'un dispositif nouveau à bord de l'aéronef.
- c) Les aéronefs qui effectuent un retour forcé sur l'aéroport en raison d'incidents techniques ou de circonstances atmosphériques défavorables.

IX EXONERATION DE REDEVANCES POUR LES AERONEFS D'ETAT

Conformément aux dispositions de l'article 17 du cahier des charges annexé à la convention relative à l'ASECNA signée à Libreville le 28 avril 2010, l'utilisation des installations et services gérés par l'Agence, par les aéronefs d'Etat, est soumise aux dispositions suivantes :

- Lorsque des aéronefs d'Etat utilisent les installations et services gérés par l'Agence, les services rendus sont rémunérés par le paiement des redevances prévues à l'article 15 du cahier des charges de l'ASECNA.
- Cependant, les aéronefs d'Etats ou tous autres aéronefs affrétés exclusivement pour un vol officiel avec un chef d'Etat à bord sont exonérés de redevances
- cette exonération s'applique également aux aéronefs d'Etats ou à tous autres aéronefs, affrétés exclusivement pour un vol officiel, avec à son bord le chef d'un Etat non membre de l'ASECNA, sous réserve que ledit Etat applique un traitement équivalent.

X PERCEPTION

L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar est chargée de la perception de ces redevances auprès des usagers.

Dans le cadre de la perception des redevances, l'Agence (ASECNA) attire l'attention des "EXPLOITANTS D'AERONEFS" sur les recommandations suivantes :

- L'Agence ASECNA ne connaît pas et n'a pas à connaître des accords d'affrètement d'aéronefs intervenus entre exploitants ou propriétaires.
- Pour l'ASECNA et en matière de redevances: " l'exploitant d'un aéronef est l'exploitant sous lequel le vol est identifié au moyen de son indicatif compagnie tel qu'il figure dans le document OACI 8585. Indicateurs des Exploitants d'Aéronefs et des Administrations et Services Aéronautiques "

" Pour les exploitants privés ou sociétés n'ayant pas d'indicatif à trois lettres au document OACI 8585, l'exploitant est celui qui figure dans les registres aéronautiques de chaque pays à la mention propriétaire ou exploitant si celui-ci est indiqué "

- a) *In accordance with article 17 of annex VI to the specification of ASECNA's revised Dakar convention, States aircraft or any aircraft other aircraft chartered exclusively for an official flight with a head of State on board.*

This exemption applies also to State aircraft or all other aircraft chartered exclusively for an official flight with carrying the head of a non-member of ASECNA State

- b) *Aircraft belonging to an enterprise of transport or aerial work performing test flights provided that these flights do not involve any remunerated transport or work, that only the crew members and staff especially carrying out the tests are on board. Are considered as test flights performed to check the good working done after transformations, repairs or adjustments of units, motors or aircraft instruments, or after installation of a new equipment on board of the aircraft.*

- c) *Aircraft compelled to return to the aerodrome due to technical incidents or bad weather circumstances.*

IX CHARGES EXEMPTIONS FOR STATE AIRCRAFT

Pursuant to Article 17 of the specifications in annex to the convention on ASECNA signed in Libreville April 28, 2010, the use of facilities and services managed by the ASECNA, by state aircraft is subject to the following provisions:

- *When state aircraft use the facilities and services managed by ASECNA, the provision of the services and the use of facilities are charged as per Article 15 of specifications in annex VI of the convention on ASECNA*
- *However, state aircraft or any other chartered aircrafts exclusively for on official flight, with a head of state on board, are exempt from charges.*
- *This exemption is also applied to state aircrafts or any other aircraft, chartered exclusively for an official flight, with on board the head of a ASECNA non -member state, provided that state applies equivalent treatment.*

X PERCEPTION

The Agency for Air Navigation Safety in Africa and Madagascar is charged to assure collection charges by the users.

As part as the charges collection, the agency (ASECNA) would like to draw the attention of the "AIRCRAFT OPERATORS" on the following recommendations :

- *The ASECNA agency doesn't know and doesn't have to know aircraft charter agreements occurred between operators or aircraft owners.*
- *For ASECNA and as regards of charges: " the aircraft operator is the operator under which the flight is identified by its designator code company as it appears in the document ICAO 8585 Designators for aircraft operating agencies, aeronautical authorities and services".*

" For private operators or societies not having a three letter designator in the document ICAO 8585, the operator is the one which appears in the aeronautical registers of every country with the mention owner or operator if this one is mentioned "



Le règlement pour paiement cash doit se faire uniquement par carte électronique (TPE) sur les aérodromes suivants :

- ABIDJAN, ANTANANARIVO, BAMAKO, BISSAU, BOBO DIOULASO, COTONOU, DAKAR, FRANCEVILLE, GAO, LIBREVILLE, LOME, MAHAJANGA, MALABO, MORONI, MOPTI, NIAMEY, NIAMTOUGOU, NOUADHIBOU, NOUAKCHOTT, OUAGADOUGOU, PORT GENTIL, TOAMASINA

Le paiement cash liquide n'est pas accepté.

XI EXIGIBILITÉ DU PAIEMENT DES FACTURES

Le paiement des factures de redevances est exigible un (1) mois à compter de la date d'émission.

XII INTERÊT DE RETARD DE PAIEMENT DES REDEVANCES

L'ASECNA appliquera un intérêt de retard aux compagnies et aux usagers qui ne s'acquitteront pas dans les délais de règlement en vigueur, des redevances au titre des prestations fournies par l'ASECNA à compter du 1er Janvier 1997.

Le taux de l'intérêt de retard est de 6% par an. Il sera appliqué au montant des redevances impayées après expiration du délai de règlement en vigueur (un mois, compté à partir de la date d'émission des factures).

L'intérêt de retard précité est dû de plein droit, sans mise en demeure ni sommation préalable de payer

XIII RECEVABILITÉ DES RECLAMATIONS DE FACTURES DE REDEVANCES

Les réclamations de factures de redevances sont irrecevables au delà de trois (3) mois à compter de leur date d'émission

XIV LITIGE

En cas de litige, seuls sont compétents les tribunaux de DAKAR ou de PARIS, au choix de l'ASECNA.

The settlement of cash payment charges must be done only by electronic card (TPE) at following airport :

- ABIDJAN, ANTANANARIVO, BAMAKO, BISSAU, BOBO DIOULASO, COTONOU, DAKAR, FRANCEVILLE, GAO, LIBREVILLE, LOME, MAHAJANGA, MALABO, MORONI, MOPTI, NIAMEY, NIAMTOUGOU, NOUADHIBOU, NOUAKCHOTT, OUAGADOUGOU, PORT GENTIL, TOAMASINA

No cash payment accepted.

XI PAYABILITY OF THE PAYMENT OF THE INVOICE

The payment of the invoices of the royalties is exigible one month (1) to count of the broadcast date.

XII DELAY INTEREST OF CHARGE PAYMENT

ASECNA will apply a delay interest to the companies and users who won't carry out within the periods of payment required, charges as services provided by ASECNA, from January 1st, 1997.

The delay interest rate is equal of 6% per year. It will be applied to the unpaid amount of charges after expiration of the payment delay in force (one month, counted from the invoices emission date).

The aforementioned delay interest is payable within one's rights, without formal notice nor previous summons to pay.

XIII ADMISSIBILITY OF THE COMPLAIN OF INVOCES OF CHARGE

The complaint of invoices of charge are inadmissible beyond three (3) months as from their date of emission.

XIV LITIGATION

In case of litigation, the courthouses of DAKAR or PARIS are only competent, according to ASECNA choice.



PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT VIDE