



Avia Marketing Consultants Inc.

Montréal le 22 Janvier, 2016

N/Réf: JP – 12438-A-NOLINOR
V/D : Consultation FISA

**Livraison spéciale par courriel – consultations@otc-cta.gc.ca
et john.touliopoulos@otc-cta.gc.ca**

M. John TOULIOPOULOS

Gestionnaire – division de l'évaluation financière

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

OTTAWA, ON. K1A 0N9

Objet : La consultation sur l'obligation de détenir une licence.

Cher M. Touliopoulos

La présente fait suite à l'invitation de l'Office des Transports du Canada ("Office" &/ou "OTC") en rapport avec l'objet ci-dessus qui a été reçue par le soussigné et retransmise à Nolinor Aviation ("Nolinor et/ou NNR") et aussi par votre collègue de la division des enquêtes M. Jean-Michel Gagnon.

Nolinor nous a mandaté pour vous soumettre des commentaires à titre de personne vivement intéressée par le sujet sous étude car elle dispose maintenant d'un aéronef de catégorie "petits avions" telle que définie dans les règlements de l'Office et qu'elle a aussi participé, indirectement, au cours des trois dernières années à l'expérience de Vinci Aviation, une compagnie reliée, dans le domaine sous étude.

Je suis heureux, de concert avec Monsieur Jacques PRUD'HOMME, Président de Nolinor, à vous soumettre le résultat de notre propre expérience et celle avec VINCI et de vous transmettre nos commentaires et suggestions pour cette ronde de consultation afin de vous aider à proposer une politique de commercialisation de services aériens adaptés qui serait observée par tout fournisseur indirect de services aériens ("FISA") et qui serait équitable, juste, transparente, vérifiable et imputable par tout impétrant et surtout par la multiplicité de "courtiers" qui font office d'agents et dont la nécessité n'est pas primordiale ou par les nombreuses compagnies qui se portent comme acquéreur d'avions, ostensiblement pour leurs besoins "privés" mais qui arrondissent leurs fins de mois par des activités commerciales illicites.

Il est étrange de constater que Nolinor a de plus en plus de difficulté à faire affaire directement avec les vrais clients.

En effet, la grande majorité des vols sont actuellement réalisés via des courtiers qui ne possèdent aucune licence et aucun aéronef.

La présence de ces intervenants ne fait qu'augmenter les coûts de transport aux individus, aux entreprises et à notre gouvernement.

Toute nouvelle réglementation ou assouplissement suggéré qui viendrait rendre encore plus facile la vente de service de transport aérien serait, à notre humble avis, une erreur et il ne faudrait pas la commettre.



Cette politique éventuelle devrait aussi être avalisée par Transports Canada qui doit émettre son opinion par lettre, laquelle, dans un esprit ingénieux et imaginatif, l'Office a toujours considéré cette dernière comme étant le Document d'Aviation Canadien ("DAC") stipulé par la Loi sur les Transports au Canada (L.C. 1996, ch. 10) (Cf. articles 61 (1) (a) (ii) et/ou 73 (1) (a) (ii) si applicable).

Nous sommes familiers avec la lettre envoyée par Vinci dans ce dossier et nous nous attacherons seulement à soumettre des commentaires et suggestions qui, nous l'espérons, sauront vous assister dans votre consultation.

Depuis le mois de Mai 2014, Nolinor exploite un Lear 31 (Catégorie "petits avions") en version exécutive (Décisions No. 187 et 188-A-2014) et s'assure de la conformité pleine et entière de son exploitation alors que d'autres concurrents continuent d'exploiter, sans impunité, leur service aérien non autorisé.

A) Concurrence déloyale

Au Québec, plusieurs entreprises privées font maintenant l'acquisition d'aéronef pour en faire une opération commerciale illicite.

Cet état de fait met plusieurs transporteurs aériens en difficulté face à une réduction de la demande qui se déplace tranquillement vers ces transporteurs illégaux.

Au lieu de rendre plus souple les règles, l'Office devrait au contraire renforcer sa surveillance et, au besoin, ajouter des restrictions pour s'assurer qu'un aéronef privé détenu par une entreprise n'est pas utilisé à des fins commerciales.

Des amendes importantes pourraient ralentir ou freiner cette tendance et avoir un effet dissuasif en avisant, à intervalle régulier, les propriétaires de ces aéronefs et de leur obligation de ne pas transgresser les RTA et publiciser tout contrevenant.

Ces mêmes concurrents continuent d'œuvrer sans impunité et de polluer le marché et d'autres intervenants continuent de s'ajouter à la pléthore de "transporteurs" dont les opérations débridées nous causent un tort considérable et sont au détriment de nos activités puisqu'elles nous privent de revenus potentiels.

Le "gel" indiqué par l'Office dans son document de consultation ne devrait pas aux anciens dossiers connus de l'Office.

Selon la circulaire de consultation, précise que :

- “ Pendant le déroulement de l'examen, l'Office n'exigera pas la présentation d'une demande de licence à condition que le service offert au public satisfasse à toutes les exigences suivantes :***
- i. la personne n'exploite aucun aéronef;***
 - ii. la personne affrète l'entière capacité de l'aéronef, aux fins de revente au public;***
 - iii. le transporteur aérien est titulaire de la licence requise par l'Office pour exploiter le service aérien”***

Nonobstant ce qui précède, nous exhortons l'Office et sa division des enquêtes à agir avec célérité et prendre toute action correctrice.



B) Invitation à faire des commentaires

Nous aborderons maintenant le vif du sujet soit l'invitation à faire des commentaires et nous voulons féliciter l'Office pour cette initiative qui, nous l'espérons saura produire une politique évolutive, facile à contrôler, à appliquer et à gérer d'une manière qui soit imputable aux usagers.

Nous espérons que les expériences rapportées et vécues par Nolinor et Vinci sur ce marché exécutif sauront vous assister.

Nous apprécions grandement que les conditions d'exploitation changent au cours des années, que les méthodes de commercialisation évoluent, que la pratique générale s'améliore mais le tout doit rester conforme aux lois et règlements.

C) Commentaires

Dans sa circulaire de consultation, l'Office énonçait trois pistes de commentaires soit :

- *Si les fournisseurs indirects de services aériens doivent être tenus de détenir une licence pour vendre leurs services directement au public, indépendamment. Veuillez fournir une explication claire pour justifier votre position;*

Nolinor recommande fortement que :

1. la détention d'une licence FISA soit maintenue mais qu'elle soit bien encadrée et surveillée;
2. des efforts soutenus soient faits par le personnel de l'Office pour appliquer et faire respecter les RTA en faisant des vérifications aléatoires sur une base plus fréquente que la rotation de 3 ans actuellement en place ;
3. tout autre exploitant FISA, actuel ou futur, soit tenu de demander une telle licence ;
4. la détention d'une licence FISA assujettit son détenteur à une discipline nécessaire vis-à-vis du public en lui prodiguant (i) l'existence d'un tarif avec des conditions de transport adaptées, (ii) la sécurité d'une police d'assurance suffisante pour le type de transport offert qui est généralement utilisé par des personnes dont la valeur nette est plus élevée que celle de la moyenne du public en général et du public voyageur d'avion en particulier , (iii) l'obligation de suivre la politique de prix publiés et enfin (iv) l'obligation d'affréter la capacité totale de l'avion.
5. Par ailleurs, selon notre expérience, nous croyons que les FISA ne devraient être autorisés que pour des aéronefs de la catégorie "petits avions " telle que définie aux RTA



- *Les critères dont l'Office devrait tenir compte pour établir si un fournisseur indirect de services aériens se présente comme un transporteur aérien et devrait par conséquent être tenu de détenir la licence;*

Nolinor recommande que les critères dont l'office devrait tenir compte pour établir si un fournisseur indirect de services aériens se présente comme un transporteur aérien et devrait par conséquent être tenu de détenir la licence devraient comprendre les informations suivantes à savoir:

- (i) Nature des annonces publicitaires et information sur l'exploitant;
 - (ii) Annonces sous toutes les formes connues et incluant, sans exception, les annonces dans les médias écrits et verbaux (radios et télévisions), sur support papier et/ou électroniques, dans les médias sociaux, journaux locaux, dans n'importe quelle langue, annonces télévisées, publiereportages, articles publicitaires et promotionnels;
 - (iii) Information précisant obligatoirement que le service offert est un service FISA;
 - (iv) divulgation du transporteur opérationnel ;
 - (v) No de licence FISA ;
 - (vi) la facturation doit se faire par le FISA ;
 - (vii) type d'avion offert et capacité (toutes les catégories) et, si un avion Moyen ou Grand était offert alors l'OTC devra :
 - (viii) exiger que les justificatifs financiers avec l'usage d'avions de cette catégorie soit pleinement respecté et justifié par le requérant.
- *Les modifications réglementaires à envisager, le cas échéant, pour clarifier quelle personne exploite un service aérien et est tenue, à ce titre, de détenir une licence.*

Nolinor soumet que les RTA actuels couvrent adéquatement les FISA. Cependant, nous croyons que pour les services internationaux, le transporteur opérationnel devrait demander une dérogation à l'article 18 (c) des RTA afin d'éviter toute confusion en rapport avec le nom inscrit sur le fuselage et celui inscrit sur la licence du transporteur régulier et l'exemple de DAC est le plus évident lorsque l'on observe les photos de son avion qui apparaissent dans toutes les références que nous avons soumises.



Avia Marketing Consultants Inc.

Cette situation ne s'applique pas aux services intérieurs car 18 (c) n'est pas en vigueur pour ces derniers à moins que l'examen actuel de la LTC ne vienne à modifier l'article 18 dans son ensemble.

J'espère que nos recommandations seront analysées dans le même esprit positif et constructif dans lequel nous les avons formulées et aussi que des activités disciplinaires soient prises contre les transporteurs mystères et illégaux qui pullulent à tous moments sur la scène Québécoise et canadienne.

Je demeure à votre service pour toute clarification qui serait encore nécessaire.

Bien à vous.

Richard LOOK, Agent pour Nolinor

c.c : M. Jacques Prud'Homme - Nolinor
M. Marco Prud'Homme - Vinci.