



Avia Marketing Consultants Inc.

Montréal le 22 Janvier, 2016

N/Réf: MP – 12434-A-VNC- 9265-2866

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 VINCI et aussi par votre collègue de la division des enquêtes M. Jean-Michel Gagnon.

VINCI nous a mandaté pour vous soumettre des commentaires à titre de personne hautement intéressée par le sujet sous étude car elle a participé activement, au cours des trois dernières années (2013 à 2015), à plus d'un titre dans ce créneau particulier des services aériens offerts par une tierce partie et je suis heureux, de concert avec M. Marco PRUD'HOMME, Président de VINCI à vous soumettre le résultat de notre expérience et nos commentaires et suggestions pour cette ronde de consultation afin de vous aider à proposer une politique de commercialisation de services aériens atypiques qui serait observée par tout fournisseur indirect de services aériens ("FISA") et qui serait équitable, juste, transparente, vérifiable et imputable par tout impétrant.

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).

A) Démarrage initial

"VNC" a fait l'acquisition d'un aéronef Lear Jet 31-A en 2012 (C-FVNC) et l'a aussitôt confié à un "exploitant aérien" (Skyservice Aviation d'Affaires ("Skyservice")) qui en avait le contrôle plein et entier puisque aucune des divisions de la compagnie ne pouvait ni n'avait les autorisations appropriées pour l'exploiter commercialement. Cet aéronef fut enregistré au nom de "Skyservice", disposait de son propre certificat d'enregistrement et certificat de navigabilité et était autorisé et inscrit sur le certificat d'exploitation de "Skyservice".

C-FVNC était exploité commercialement pour **tous les publics sans aucune exclusivité vis-à-vis de "VNC"**.

Toutefois, durant la période du 21-3-2013 au 6-5-2013, "VNC" reçut une demande de détails de la division des enquêtes de l'OTC à laquelle elle y répondit adéquatement, complètement et en toute transparence. Pour plus de sûreté quant à ses intentions, "VNC" demanda une licence FISA (1) qu'elle exploita jusqu'en Mai 2014, date à laquelle elle mit fin à son entente avec "Skyservice" et transféra C-FVNC vers un autre exploitant sous forme de location sans équipage (Dry Lease).



Alors que d'autres concurrents continuaient d'exploiter, sans impunité, leur service aérien non autorisé, "VNC" avait été soumise à un examen en règle qui ne révéla aucun manquement volontaire ou apparent en rapport avec les RTA.

B) Concurrence déloyale

Plusieurs concurrents déloyaux continuent d'œuvrer sans impunité et de polluer le marché et d'autres intervenants sont venus s'ajouter à la pléthore de "transporteurs" et l'Office a plusieurs dossiers en mains qui ont été délaissés en attendant le résultat de la présente consultation.

" 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 "gel", nous exhortons l'Office et sa division des enquêtes à agir avec célérité pour appliquer ses règlements car la justice et l'équité de traitement requièrent une telle action.

Ainsi donc, l'expérience de "VNC" sous deux scénarios différents soit :

1. Une opération commerciale via une agence de voyage et un exploitant autorisé et;
2. Une opération FISA autorisée par l'Office;

s'est conclue par la décision de demander l'annulation de la licence FISA obtenue et de continuer à œuvrer dans le domaine du voyage comme agent autorisé et licencié par l'Office de la Protection du consommateur (Québec) qui exerce une surveillance appropriée et aussi comme spécialiste en logistique afin de garantir à ses clients et au public en général que l'exploitant choisi est bien autorisé, est soumis à des obligations tarifaires et détient un niveau d'assurance tout à fait acceptable et doit se conformer aux RTA et à la LTC.

C) 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 vécues par "VNC", 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.

(1)-Décision No.366-A-2013 en date du 17-9-2013 autorisant le service aérien FISA puis demande volontaire d'annulation de la licence FISA validée par la Décision No. 196-A-2014 en date du 22-5-2014.



D) 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;*

“VNC” 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, et à l'analyse de la liste des 16 transporteurs FISA actuels (2), nous croyons que les FISA ne devraient être autorisés que pour des aéronefs de la catégorie “petits avions ” telle que définie aux RTA ;

(2) Transporteurs FISA actuels : **1.Air Liaison Inc. (6 licences); 2.Air Rivac Transport D'urgence aérien et hélicopté Inc. (8 licences); 3.AirMédic Inc. (5 licences);4.Aklak Inc. cob as Aklak Air; 5.Arctic Buying Company Inc.;** 6.Aviation Norvik Inc.;**7.Capital Hawryluk Inc. cob as Conexia Aviation;** 8. Evasion Air Elite Inc. cob as Evasion Air (2 licences); **9.Innu Mikun Limited Partnership, by its General Partner, Innu Mikun Inc. cob as Innu Mikun Airlines;** 10.Integra Air International Inc.;**11.Labrador Air Safari (1984) Inc.;** 12.Nakina Outpost Camps & Air Service Ltd., North Star Air Ltd. and Cargo North Holdings carrying on a joint venture as Cargo North; **13.Nikan Hélicoptère - Logistiques et Solutions Inc.**14.Pronto Airways Limited Partnership, by its General Partner 101075247 Saskatchewan Ltd. carrying on business as Pronto Airways; **15.The Owen Sound Transportation Company, Limited;** 16.Unaalik Aviation (2004) Inc. cob as Unaalik Air



- *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;*

“VNC” 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 et (vi) la facturation doit se faire par le FISA.
-

- *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.*
-

“VNC” 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.

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 et suggestions 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 qui pullulent à tous moments sur la scène Québécoise et canadienne.



Avia Marketing Consultants Inc.

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

Bien à vous.

Richard LOOK, Agent pour VINCI

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