



www.h-a-c.ca

We proudly salute our 2017 Corporate Sponsors

Airbus Helicopters Canada Limited, Leonardo Helicopters, Bell Helicopter Textron Limited, BMG Insurance Brokers & Boston Marks Insurance Brokers, NAV CANADA, Rolls Royce Corp., Safran Helicopter Engines Canada Inc., StandardAero, Vector Aerospace, Willis Towers Watson

Submission to the Standing Committee on Transportation Infrastructure and Communities (TRAN) on Bill C-49

September 18 2017

We would like to take this opportunity to thank the committee and staff for the opportunity to make a submission on the subject of Bill C-49. While commercially registered helicopters account for roughly 5% of Canada's total registered aircraft fleet, our members provide essential and emergency services to businesses and communities across the country, but particularly in Canada's most remote regions.

Introduction to the Helicopter Association of Canada

The Helicopter Association of Canada's members collectively account for over 80% of Canada's commercially operated helicopters. There are roughly 1800 commercially registered helicopters in Canada, today, and the industry generates nearly \$0.8 billion in direct gross domestic product (GDP) and \$2.1 billion in direct economic output in the nation annually. Beyond passenger and cargo transportation, they are essential to medevac and emergency services, and for linking and providing other essential services in remote communities. The top industries in which the commercial fleet works are: Oil & gas including pipeline patrol & exploration; Medevac; Firefighting; Mining, including mining exploration, drill moves; Forestry, Power line Maintenance; and passenger charter. More information on the scope of helicopter operations in Canada can be found in our recently-released *Economic Footprint for the Canadian Commercial Helicopter Industry*, at http://www.h-a-c.ca/Economic_Footprint.pdf.

Applicability of the *Passenger Rights* Elements of Bill C-49

Most Canadian helicopter operations are conducted on a charter basis, where the aircraft are committed exclusively to one customer – often for extended periods of time in deployed operations - and the customer's passengers may be changing constantly. The commercial operator-members of this association cannot "overbook" the seats on

Bringing the Industry Together

2210 Prince of Wales Drive – Unit 502, Nepean, Ontario, Canada K2E 6Z9

Tel: (613) 231-1110 • Fax: (613) 369-5097 • www.h-a-c.ca

1

their aircraft or refuse boarding in the airline sense of the term. Our operators and their flight crews have a close working relationship with the customer and their passengers, and they are constantly communicating with them with respect to circumstances that may affect the flight – including their ability to carry passengers and baggage given their fuel circumstances and the weather and the nature of the mission, for example. Furthermore, there are rarely circumstances where the aircraft would be delayed on the ramp, except under circumstances beyond the operator’s control, relating to mechanical problems or for weather, for example.

We accept that the Minister has determined that there is a need for Passenger Rights elements of Bill C-49 based on a series of large scheduled airline events however, we are concerned that these circumstances have little applicability to the day-to-day operations of most helicopter operators. Unfortunately, these elements of the Bill, and the regulations that will flow from it, will add no value for our passengers, but they will result in a significant additional administrative burden if they are applied to our industry segment.

Foreign Ownership

This association’s membership is aware that Bill C-49 proposes to amend the definition of Canadian in the Canada Transportation Act in order to raise the threshold of voting interests in an air carrier that may be owned and controlled by non-Canadians, while retaining its Canadian status, while at the same time establishing specific limits related to such interests, set out in section 15 (c). This association opposed the increase in the foreign ownership in an appeal directly to the Minister of Transport. Even with the limitations set out in section 15 (c) of Bill C-49, and the exclusions by industry sector that the Minister has proposed, we remain alarmed by the prospective changes. Foreign investors have always been very creative about ensuring that they have some measure of control over their investment in Canadian operators – the increase to the foreign ownership limits will just make it a little easier for them, with very little upside for operator-members, who do not often need to look outside Canadian borders for access to capital. Even under today’s foreign ownership limits, we have concerns about the ability of the CTA to consistently evaluate foreign ownership circumstances and render transparent and reasoned decisions, but we also have reservations about their ability to monitor foreign ownership limits on an ongoing basis. The members of the Helicopter Association of Canada consider that these changes will only increase the vulnerability of the helicopter industry to foreign control.

This association’s members have consistently opposed increases to the foreign ownership limits in the absence of reciprocity from the other country. Our members are prepared to compete internationally, but only on an equal footing, with access by Canadian operators to foreign markets, on the same terms.

Direction to Create Regulations

Section 86.11 (1) (g) and section 86.11 (2) confer new responsibility and authority on the Agency to implement new regulations on the direction of the Minister. This

association is concerned that this broad new authority may be exercised without consultation with affected Industry.

Thank-you for the opportunity to provide input.

Sincerely,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Fred L. Jones". The signature is fluid and cursive, with the first name "Fred" being the most prominent.

Fred L. Jones BA LLB
President & CEO



www.h-a-c.ca

We proudly salute our 2017 Corporate Sponsors

Airbus Helicopters Canada Limited, Leonardo Helicopters, Bell Helicopter Textron Limited,
BMG Insurance Brokers & Boston Marks Insurance Brokers, NAV CANADA, Rolls Royce Corp.,
Safran Helicopter Engines Canada Inc., StandardAero, Vector Aerospace, Willis Towers Watson

Présentation au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN) sur le projet de loi C-49

Le 18 septembre 2017

Pour commencer, nous tenons à remercier le comité et son équipe de cette occasion de donner une présentation sur le projet de loi C-49. Les hélicoptères commerciaux canadiens enregistrés comptent pour 5% de tous les aéronefs enregistrés du Canada. Nos membres procurent des services essentiels et des services d'urgence à des entreprises et à des collectivités partout au pays, et particulièrement dans les régions éloignées.

Au sujet de l'Association canadienne de l'hélicoptère

Collectivement, les membres de l'Association canadienne de l'hélicoptère représentent plus de 80 % des exploitants de services d'hélicoptère commerciaux. Le Canada compte environ 1800 hélicoptères enregistrés pour des opérations commerciales, et l'industrie canadienne de l'hélicoptère contribue près de 0,8 milliard de dollars au produit national brut (PNB) ainsi que 2,1 milliards de dollars en production économique annuellement. Outre le transport de passagers et de fret, les services d'hélicoptère sont essentiels aux évacuations médicales et aux services d'urgence, en plus de procurer d'autres services essentiels aux collectivités éloignées. Les principales industries et domaines desservis par le secteur de l'hélicoptère sont le pétrole et le gaz naturel (incluant la surveillance de pipelines et l'exploration); les services d'évacuation médicale, la lutte contre les incendies, l'exploration minière, le transport de matériel de forage, l'industrie forestière, l'entretien de lignes de transport d'énergie, ainsi que le transport de passagers. Pour plus d'information sur notre industrie, consultez le récent rapport sur *l'Empreinte économique de l'industrie canadienne de l'hélicoptère*, à http://www.h-a-c.ca/Economic_Footprint.pdf.

Bringing the Industry Together

2210 Prince of Wales Drive – Unit 502, Nepean, Ontario, Canada K2E 6Z9

Tel: (613) 231-1110 • Fax: (613) 369-5097 • www.h-a-c.ca

Applicabilité des éléments relatifs aux *droits des passagers* du projet de loi Bill C-49

La plupart des services d'hélicoptère sont nolisés, c'est-à-dire qu'ils desservent un seul client – souvent pendant des périodes prolongées – et dont les passagers peuvent changer constamment. Les membres exploitants commerciaux de l'association ne peuvent pas « survendre » des sièges ou refuser des passagers comme peuvent le faire les lignes aériennes. Nos exploitants et leurs équipages entretiennent des relations de travail étroites avec leurs clients et leurs passagers, et ils communiquent constamment avec eux pour leur faire part de toute circonstance qui peut affecter un vol, incluant la capacité de transporter des passagers et des bagages compte tenu de leur carburant, des conditions climatiques et de la nature de la mission, par exemple. Ensuite, il existe rarement des circonstances où un l'envol d'un aéronef serait retardé, sauf dans des circonstances hors du contrôle de l'exploitant, comme des problèmes mécaniques ou des conditions climatiques.

Nous acceptons que le ministre ait déterminé qu'il existe un besoin pour des éléments relatifs aux droits des passagers dans le projet de loi C-49 à la suite d'une série d'événements de grandes compagnies aériennes qui ont lésé des passagers. Cependant, nous considérons que ces événements n'ont aucun rapport avec les activités de la plupart des exploitants de services d'hélicoptère. Malheureusement, ces éléments du projet de loi et les règlements qui en découleront n'ajouteront aucune valeur pour nos passagers, mais ils ajouteront un fardeau administratif important s'ils sont imposés à notre segment de l'industrie.

Propriété étrangère

Les membres de notre association sont conscients que le projet de loi C-49 propose modifier la définition de la propriété canadienne dans la Loi sur les transports au Canada afin d'augmenter les intérêts avec droit de vote dans des transporteurs aériens qui peuvent être détenus et contrôlés par des non Canadiens tout en établissant des limites spécifiques pour ces intérêts, tel qu'indiqué dans la section 15 (c) du projet de loi C-49. Notre association s'est opposée à l'augmentation du seuil de propriété étrangère dans un appel adressé directement au ministre des Transports. Malgré les limites spécifiées dans la section 15 (c) et les exclusions par secteur de l'industrie proposées par le ministre, nous sommes toujours très préoccupés par les changements proposés. Les investisseurs étrangers ont toujours été très créatifs pour s'assurer qu'ils ont toujours un certain contrôle sur leurs investissements dans des entreprises canadiennes. L'augmentation des limites de propriété étrangère ne fera que bénéficier aux investisseurs étrangers, avec peu d'avantages pour les membres exploitants qui n'ont généralement pas besoin d'investissements étrangers pour obtenir des capitaux. Même avec les limites de propriété étrangère actuelles, nous nous préoccupons de la capacité de l'OTC de toujours pouvoir évaluer les circonstances de propriété étrangère, de prendre des décisions transparentes et informées, et de surveiller les limites de propriété étrangère de manière continue. Les membres de l'Association canadienne de l'hélicoptère considèrent que les changements proposés augmenteraient la vulnérabilité de l'industrie canadienne de l'hélicoptère à un contrôle étranger.

Les membres de notre association se sont toujours opposés aux augmentations des limites de propriété étrangère en l'absence d'accords de réciprocité avec l'autre pays. Nos membres sont prêts à concurrencer sur la scène internationale, mais seulement sur un pied d'égalité, avec un accès à des marchés étrangers par des exploitants canadiens selon les mêmes conditions.

Promulgation de nouveaux règlements

Enfin, les sections 86.11 (1) (g) et 86.11 (2) confèrent de nouvelles responsabilités et une autorité accrue à l'Office pour la promulgation de nouveaux règlements sous la direction du ministre. Notre association se préoccupe du fait que cette nouvelle autorité élargie pourrait être exercée sans consultation avec l'industrie touchée.

Encore une fois, je vous remercie de cette occasion de vous présenter le point de vue de notre association et je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.



Fred L. Jones BA LLB
Président et chef de la direction