

Mon moteur qui pouvait avoir été utilisé par une autre compagnie aérienne dans un autre pays, en vertu des accords de mise en commun dont disposent en général les compagnies aériennes était aussi censé faire partie de ma garantie.

Le sénateur Prowse: Mais vous n'obtenez pas l'avion auquel il est attaché.

Le sénateur Riley: Cela relèverait-il du vendeur à condition, ou quel que soit le nom que vous lui donnez? N'incomberait-il pas à cette personne de compiler les registres de garanties de ces sociétés afin de voir si elles comportent un aspect qui leur donne droit de préséance sur la vente conditionnelle de pneus, par exemple? L'affaire Firestone repose-t-elle sur l'omission des dispositions d'une garantie?

M. Guthrie: Sénateur, il est évident que M. Miller lit la jurisprudence de la Cour suprême avec assiduité. Beaucoup plus que moi en tout cas. Toutefois, j'estime que le problème concerne l'identification des pièces. Tant que l'on peut identifier chaque pièce et prouver qu'il s'agit bien de la pièce que l'on a financée, il n'y a pas de problème. Par exemple, l'acheteur peut avoir un numéro de série ou une plaque, une preuve quelconque qui ne peut être mise en doute et qui permet à l'acheteur de dire: «C'est la pièce que j'ai financée». C'est là le cœur du problème tel qu'il a été déterminé. Comme vous le savez, la loi américaine prévoit l'enregistrement des droits de propriété sur des moteurs, des hélices, etc. Le peu de jurisprudence américaine dont on dispose sur le sujet contient un cas où on a imposé un droit sur un avion et toutes ses pièces accessoires. Il y a eu désaccord en ce qui a trait au droit de propriété sur les moteurs, et la partie qui avait garanti l'aéronef et toutes ses pièces accessoires a été déclarée propriétaire de l'avion seulement, et non des moteurs. Une autre personne avait droit au moteur parce que la définition était trop générale. Il était impossible de déterminer si le moteur qui était sur l'avion au moment où ils en reprirent possession était le même qu'à l'origine. Le problème en était un de précision et d'identification.

Le sénateur Langlois: Lorsque je vous ai demandé si vous aviez des commentaires au sujet des propositions faites par le ministère de la Justice du Québec en ce qui a trait à l'enregistrement à Ottawa et aux valeurs enregistrées dans les provinces, vous avez dit que cela mettrait les groupes de financement dans une situation difficile parce qu'ils devraient enregistrer leurs garanties dans toutes les provinces du Canada pour qu'elles soient entièrement couvertes. Ai-je raison de penser que la seule solution est de réserver l'autorité en la matière au gouvernement fédéral?

M. Guthrie: Je pense, sénateur, que c'est un cercle vicieux. Je dis oui sans hésitation; si seulement nous pouvions convaincre les provinces.

Le vice-président: Cela simplifierait le problème.

Le sénateur Langlois: Je ne partage pas votre opinion. Je pense que les financiers sont déjà autorisés, en vertu du pouvoir général du gouvernement fédéral, à enregistrer leurs garanties auprès du gouvernement du Canada. Ce principe a été sanctionné par le Conseil privé et la Cour suprême du Canada, et certains de mes amis m'ont dit que cette décision remonte à 1952.

M. Guthrie: Cela n'a aucune espèce d'importance.

Le sénateur Langlois: Cela n'aurait aucune importance qu'elle remonte à 1867. Plus elle date, mieux c'est.

M. Guthrie: Vous avez raison, sénateur.

Le sénateur Riley: Comment pouvez-vous faire entrer des pièces d'avion, un radio ou un moteur dans les dispositions de la Constitution, traitant de la paix, de l'ordre et du bon gouvernement?

Le sénateur Prowse: En tout cas, il pourrait actuellement se produire une situation où une personne aurait certains droits devant une cour fédérale et où les provinces reconnaîtraient ceux que vous pourriez avoir en vertu de la juridiction et des cours provinciales. C'est là que les choses se corsent; voilà la référence que vous demandiez.

Le président suppléant: J'aimerais rappeler au Comité qu'il est déjà 11h moins 5 et qu'il nous faut entendre un autre organisme. Je pense que vous devriez poser votre question à l'autre organisme. Si vous pensez que vous pouvez ajouter autre chose, vous pourriez le faire alors. Nous allons donner aux autres organismes l'occasion de se faire entendre.

Le sénateur Asselin: Monsieur le président, nous avons tous été très impressionnés par l'exposé ce matin et, j'aimerais maintenant dire combien je l'ai apprécié. Je suis d'ailleurs certain de parler au nom de mes collègues. Je me demande si ces témoins pourraient demeurer à notre disposition pour la durée de la séance afin que nous puissions leur demander d'autres commentaires.

M. Miller: C'est votre privilège.

Le président suppléant: Merci beaucoup, M. Miller et M. Guthrie.

La parole est à l'Association canadienne des banquiers.

A ma droite, M. Bellevue, directeur général adjoint (Prêts aux corporations) de la Banque royale du Canada, et à sa droite, M. Coolican, conseiller juridique. M. Bellevue, avez-vous une déclaration à faire?

M. G. A. Bellevue, Association Canadienne des Banquiers: Merci, sénateur. M. Coolican a préparé un résumé très court de notre position à la suite du mémoire que nous vous avons fourni plus tôt. Après avoir entendu M. Miller et son associé tout à l'heure, j'ai peur que vous ne trouviez pas grand-chose de neuf dans ce résumé. Toutefois, avec votre permission, je demanderais à M. Coolican de le lire.

M. Colin C. Coolican, Association Canadienne des Banquiers: Monsieur le président et honorables sénateurs, d'abord, au nom de l'Association canadienne des banquiers, j'aimerais vous remercier encore une fois de nous avoir donné l'occasion de présenter notre mémoire sur le bill S-5 et de comparaître devant votre comité afin de commenter le bill. Nous répondrons à toutes les questions portant sur le mémoire ou sur le rôle général des banques dans le financement des avions commerciaux.

Comme nous l'avons mentionné dans le mémoire, l'Association et les banques sont heureuses du fait qu'on envisage un registre central des aéronefs. Nous reconnaissons qu'il est nécessaire de régir, d'une certaine manière, les circonstances dans lesquelles un avion peut être saisi.

Maintenant que les avions et leur équipement auxiliaire ont acquis une telle valeur et que les méthodes de financement sont devenues si complexes, nous appuyons toute loi qui, selon nous, vise d'abord à rendre les garanties sur les avions plus solides que par le passé. Nous espérons qu'il permettra d'envisager avec plus de souplesse les méthodes de financement à venir.