

d'arriver à connaître une loi plutôt que de devoir en connaître une qui traite un grand nombre d'aspects qui n'ont rien à voir avec la question. Autrement dit, le prêteur et ses avocats en tireraient plus de satisfaction. Pour eux, les choses seraient plus faciles s'ils disposaient d'une deuxième loi plutôt que d'une partie d'une autre loi, plus complexe et plus compliquée.

**M. Miller:** La plupart des accords de financement stipulent, du moins en ce qui concerne les aéronefs commerciaux, que l'exploitant d'un aéronef doit se conformer aux règlements prévus en vertu des diverses lois sur l'aéronautique.

**Le sénateur Prowse:** C'est donc couçi-couça.

**Le vice-président:** En ce qui concerne l'argument que le sénateur Langlois a soulevé, étant donné que nous devons nous conformer à la Convention de Genève, ne devons-nous pas adopter une loi spéciale?

**Le sénateur Langlois:** Non, nous l'avons fait dans le cas de la Loi sur la marine marchande du Canada en ce qui concerne la pollution. Nous l'avons fait dans le cas des certificats de lignes de chargement, et ainsi de suite. Elles ont été annexées. Les conventions ont été ratifiées en annexant une partie traitant des questions particulières à la Loi sur la marine marchande du Canada.

**M. Guthrie:** Puis-je répondre à la question générale que l'on vient de poser, monsieur le président? Si le Canada choisit d'adopter seulement la loi nécessaire en vue de se conformer à la Convention de Genève, il sera probablement possible de n'ajouter que quelques alinéas, puisque les exigences de la Convention sont plutôt fondamentales et laissent suffisamment d'autonomie aux états nationaux en question. Toutefois, le Canada devrait faire mieux que de simplement se conformer au stricte minimum prévu par la Convention de Genève, puisque notre convention a été signée il y a déjà quelques vingt ans. Le Canada aurait avantage à présenter une loi qui, non seulement se conforme à la Convention de Genève, mais tente le plus possible de reconnaître la situation telle qu'elle existe en ce qui concerne les aéronefs commerciaux et leur financement.

Bon nombre des idées présentées dans le projet du bill S-5 me semblent excellentes. Certaines d'entre elles vont plus loin que les exigences de la Convention de Genève. Je ne veux pas dire par là qu'elles ne sont pas bonnes. Bien au contraire. Il serait, peut-être, bon d'étudier et même de perfectionner certains autres aspects plutôt que de se limiter à un amendement minime à la Loi sur l'aéronautique. C'est mon opinion personnelle.

**Le sénateur McElman:** M. le président, j'ai été impressionné par l'offre que M. Miller a faite au nom de son industrie, pour aider à rédiger les amendements proposés à ce bill. Cette offre m'amène à me poser une question. Peut-il nous dire si son industrie, c'est-à-dire celle qui s'intéresse au financement des aéronefs, a déjà été consultée avant la présentation de cette loi?

**M. Miller:** Je puis vous répondre uniquement au nom de ma propre société. Lorsque le bill a été présenté pour la première fois en 1973, il s'agissait alors du bill S-9, nous en avons discuté à l'autre endroit. Nous avons présenté des observations semblables à celles que contient actuellement notre mémoire. Comme le Parlement était prorogé, on nous a dit que dès qu'un bill—celui-ci ou un autre du même genre—serait présenté, on nous consulterait avant de le

présenter au Sénat. Malheureusement, les choses ne se sont pas passées ainsi. En fait, nous avons passé beaucoup de temps et déployé des efforts considérables en vue d'assurer que l'on apporterait certains amendements semblables à ceux dont nous discutons actuellement. Nous avons consulté des sociétés telles que De Havilland Aircraft et la société Boeing, et toutes sont d'accord en principe avec l'idée du bill. Cependant, toutes se préoccupent de l'application du bill et de certains éléments qu'il comprend.

**Le sénateur McElman:** Ainsi, à votre connaissance, il n'y a eu aucune consultation directe visant à connaître les vues de votre industrie que ce bill touche de très près. Il n'y a eu aucune consultation avant la présentation du bill.

**M. Miller:** Essentiellement pas. S'il y en a eu, il ne semble pas qu'on en ait tenu compte dans le bill.

**Le sénateur McElman:** C'est incroyable, M. le président.

Peut-être devrions-nous revoir la question avec les témoins représentant le MDT.

**Le sénateur Riley:** Est-il exact que ce sont habituellement les corporations qui achètent les aéronefs? Autrement dit, même lorsqu'un particulier achète un aéronef de taille assez importante, il le fait ordinairement par l'entremise d'une société distincte, de la même façon que Air Canada ou toute autre société de transports aériens. La loi dite *Corporation Securities Registry Act* existe dans certaines provinces, du moins, et, si je me souviens bien, les valeurs inscrites tiennent compte de tout remplacement des pièces qui composent un aéronef ou tout autre appareil semblable. Une telle loi ne protégerait-elle pas les organismes de financement de façon adéquate?

**M. Miller:** Parlez-vous des pièces de rechange, une fois qu'on les a installées dans l'aéronef?

**Le sénateur Riley:** En effet—par exemple, des nouveaux postes émetteurs, des nouveaux moteurs et autres choses du genre.

**M. Miller:** C'est à cela que nous songeons en vertu de la doctrine de l'accession. Jusqu'à ces derniers temps, par exemple, la plupart des bailleurs et des prêteurs suivaient le principe générale de la doctrine de l'accession. Autrement dit «Cet équipement est à nous. Tout ce qui lui est annexé fait partie de nos valeurs». Toutefois, il y a récemment eu l'affaire *Firestone* contre IAC.

**Le sénateur Riley:** Je ne suis pas au courant.

**M. Miller:** Cette cause s'est rendue jusqu'à la Cour suprême. Je puis, brièvement vous expliquer la situation. IAC a vendu un camion à un particulier sous certaines conditions. Les pneus étaient fournis à bail, par la société Firestone au particulier. Lorsqu'il a fallu saisir le camion, IAC a repris tout le camion y compris les pneus loués et a déclaré qu'aux termes de la doctrine de l'accession tout ce qui se rattachait à son avoir était considéré comme sa propriété. La Société Firestone a allégué que ces pièces étaient des pièces détachées identifiables qui devraient être enlevées. Si j'ai bien compris, les tribunaux se sont prononcés en faveur de la Société Firestone. Il y a donc une certaine inquiétude manifestée pour les cas où des pièces détachées identifiables sont reliées à la garantie d'une autre personne, particulière lorsque des moteurs sont financés séparément de la cellule. Avant, si j'avais un avion à quatre moteurs, ma garantie portait sur l'avion entier avec quatre moteurs et tout moteur qui, à l'occasion, était ajouté à l'avion.