

Registre des aéronefs—Loi

il réside, de l'envoyer ici à ses frais en vue simplement de formuler une demande pour s'assurer qu'il peut agir à son gré. Le secrétaire parlementaire ferait peut-être bien de songer à cela aux différentes étapes de l'étude de cette mesure.

● (1510)

Je prétends qu'un simple amendement pourrait corriger cette lacune. Bien que cela semble sans importance. Cet amendement qui ne nuirait en rien au bill me semblerait convenir beaucoup mieux à Air Canada, à CP Air et aux lignes régionales, tout en ne leur donnant aucun sujet d'inquiétude. Quoi qu'il en soit, le propriétaire d'un aéronef petit et léger ne serait pas peu ennuyé de devoir venir à Ottawa pour formuler une demande et obtenir la permission de protéger ses intérêts, ce que le présent bill tend justement à favoriser.

Il y a une chose à l'article 6 qui est peut-être d'importance secondaire mais que j'aimerais signaler brièvement au secrétaire parlementaire. Il s'agit de l'article qui s'attache à définir un droit sur un aéronef. L'article débute ainsi:

Pour plus de certitude, une personne est réputée, aux fins de la présente loi, avoir un droit sur un aéronef lorsqu'elle

a) est locataire de l'aéronef aux termes d'un bail d'une durée d'au moins six mois;

Suivent d'autres alinéas, mais il me semble qu'un tel droit n'est pas suffisamment défini. Il peut être question d'utilisation mais s'il s'agit d'un nolisement avec équipage plutôt que d'un nolisement sans équipage basé sur le nombre d'heures de vol, d'utilisation et sur certains autres critères, cela fait une différence. La période décrite comporte une restriction à propos du nombre de jours ou de semaines, qui encore une fois ne tient pas compte du fait qu'un aéronef est souvent nolisé pour de courtes périodes de temps mais pour un nombre considérable d'heures de vol, tandis qu'il peut n'y avoir aucun vol pendant une période de six mois. Il y a là une certaine anomalie et peut-être que l'on pourrait la corriger à une étape ultérieure.

Le Canada a besoin de mesures de ce genre puisqu'il souhaite créer une industrie de la construction aéronautique à l'échelle internationale. Je suis presque tenté de profiter de l'occasion pour formuler le souhait que le gouvernement n'attende pas 25 ans avant d'enlever au ministère des Transports les attributions qu'il aurait relativement aux enquêtes sur les accidents pour lesquels il possède un pouvoir de réglementation. Bien qu'il existe certainement un rapport entre ces deux activités, si ce n'était pas le cas, je demanderais au ministre de songer sérieusement à les séparer.

C'est seulement lorsque nous prenons des mesures de ce genre que nous gagnons la confiance des transporteurs aériens nationaux et internationaux. Nous ne pouvons faire de progrès dans ce secteur du transport aérien sans une confiance internationale absolue. Cet après-midi nous sommes sur le point de prendre une petite mesure. J'aurais aimé qu'il s'agisse d'une mesure plus importante par laquelle le gouvernement se serait montré prêt à agir dans d'autres domaines pour renforcer la confiance dans notre industrie de l'aéronautique, à l'échelle nationale et internationale.

Comme l'a dit le député de Central Nova (M. MacKay), cette mesure prévoit que la loi entrera en vigueur à une date qui sera fixée par proclamation. Faute de pouvoir lire entre les lignes, je suppose qu'on désire laisser une période intérimaire pendant laquelle on pourra faire passer les

privileges sur les biens meubles des compétences provinciales existantes à ce registre central. Il semblerait utile pour l'industrie qu'on indique la nature de ce bill et ce à quoi on s'expose en ne s'y conformant pas car il ne semble peut-être pas obligatoire à prime abord alors qu'il peut coûter cher de ne pas l'observer. Il nous intéresserait d'avoir quelque indication quant à la longueur de cette période intérimaire au cours de laquelle l'industrie aéronautique, les personnes associées à cette industrie ou ayant des droits sur du matériel devront faire inscrire ces droits au registre pour bénéficier de la protection de cette loi.

Ce genre de bill est fort utile et, à mon avis, il pourrait servir dans bien d'autres domaines. Examinons maintenant la question des conflits d'intérêt et des enquêtes dans l'industrie aéronautique au Canada.

L'hon. Marcel Lambert (Edmonton-Ouest): Monsieur l'Orateur, j'espère que la Chambre me pardonnera si, de nouveau, j'exprime des doutes à l'égard de certaines mesures législatives. Le bill dont nous sommes saisis déclare dans son préambule, ainsi que l'ont mentionné le secrétaire parlementaire et le député de Central Nova (M. MacKay), qu'il permet d'honorer, sous certains aspects, les obligations auxquelles le Canada s'était engagé lors d'une convention internationale relative à la reconnaissance des droits sur aéronefs. Tout cela est très bien, mais je désire faire part aux députés de certains doutes sérieux que j'ai quant à la base constitutionnelle sur laquelle une partie de ce bill serait fondée. Cette mesure, non seulement prescrit l'obligation du «registre», mais elle s'applique à tout aéronef au Canada. La Convention internationale traite principalement des règlements et du contrôle au Canada des saisies d'aéronefs de lignes aériennes internationales utilisés pour un service-voyageurs régulier.

Nous nous souvenons tous des circonstances qui ont donné lieu à la Convention internationale. Je vais vous donner un exemple. Un aéronef du pays «A», utilisé pour assurer des vols internationaux à destination d'un ou plusieurs pays à l'étranger, demeurerait exposé à une saisie possible de la part du propriétaire d'une entente obtenue au nom du pays «B», où l'aéronef avait atterri. Nous sommes tous au courant des complications juridiques et de la désorganisation qui en ont découlé. Cette loi est censée mettre en application une entente internationale qui a été signée il y a de nombreuses années. Je suis entièrement d'accord sur la question mais je pense que sa portée devrait être beaucoup plus étendue. Il établit un registre central des obligations et des créances à l'égard de tous les aéronefs au Canada. En se fondant sur quoi? Le gouvernement du Canada n'a pas la moindre juridiction sur les biens et les droits civils.

● (1520)

En lisant le bill S-9, j'ai remarqué certaines dispositions plutôt intéressantes concernant l'enregistrement des charges grevant un aéronef, des droits du créancier à les faire respecter, les tribunaux à en saisir, les modalités de la saisie et les recours de toute personne qui pourrait être lésée, etc. Je me suis soudainement rendu compte que c'était absolument contraire aux dispositions des lois, mettons, de la province de l'Alberta quand je pratiquais le droit. Dans cette province, il y a la loi sur les saisies qui établit la procédure de saisie, au besoin, à l'égard de tous les biens personnels.