

placé entre le prêteur et son accès immédiat à la garantie dans le cas d'un défaut de paiement (comme ce serait le cas en vertu du libellé actuel du bill S-5) est un point extrêmement grave qui nuirait à la situation, non seulement de l'institution financière, mais aussi de l'emprunteur. En plus d'Air Canada, l'industrie canadienne du transport aérien comprend CP Air, les transporteurs régionaux désignés, les compagnies de transport aérien de troisième niveau, la plus importante compagnie de vols nolisés, la Wardair Canada Ltd., et des sociétés de plus en plus petites, spécialisées, locales et en général, plus faibles du point de vue financier. De plus, on ne peut négliger ni omettre le nombre considérable d'aéronefs privés à l'usage de sociétés et de particuliers au Canada. L'aspect commun à toutes ces sociétés est que presque tous les usagers d'aéronefs dépendent en grande partie ou en totalité du financement extérieur pour répondre à leurs besoins en équipement.

On ne prend pas la décision d'appliquer une procédure en cas de défaut de paiement sans l'examen le plus sérieux et le plus approfondi et, je pourrais ajouter, sans une réticence particulière. Du point de vue économique, pour le créancier, le procédé est extrêmement coûteux. Il se peut que la dette exigible ne puisse être récupérée en entier par la vente. Un investissement considérable en temps et en ressources humaines doit être fait. D'après mon expérience personnelle, et au Canada j'ai financé un 747 et plusieurs 737, lorsque des défauts (autres que le défaut de payer) se sont produits, j'ai collaboré avec la compagnie de transport aérien pour y remédier sans avoir recours à la saisie de l'aéronef.

En pratique, de plus, il est rare que la situation financière de la compagnie de transport aérien se détériore gravement en quelques jours, et nécessite que le prêteur prenne des mesures hâtives. Les problèmes de la compagnie se créent plutôt au cours d'une certaine période, soit à cause des circonstances économiques générales ou de difficultés propres à la société elle-même. Dans les deux cas, les créanciers et le gouvernement percevraient l'affaiblissement de sa situation financière. Si tous les recours privés sont épuisés et si on décide que la compagnie de transport aérien ne peut continuer d'exister, alors deux choix sont possibles, soit que le gouvernement intervienne dans l'intérêt public pour maintenir le fonctionnement de la compagnie, soit qu'une institution financière soit autorisée à appliquer les procédures de défaut dont ont convenu l'institution de financement et la compagnie de transport aérien et qui sont mentionnées dans les documents. Dans ce dernier cas, il est absolument essentiel que l'aéronef soit saisi immédiatement, qu'il soit mis à l'abri de tout dommage éventuel causé par les agissements de tiers, un entretien inadéquat ou les éléments, etc., et que sa disposition définitive soit effectuée aussi rapidement que possible. Il va sans dire qu'il serait imprudent de permettre que l'aéronef continue de desservir le public pendant que se termine la procédure de défaut étant donné les dommages pouvant résulter d'un entretien médiocre.

Si le libellé actuel du bill S-5 est adopté, je puis affirmer que notre société cesserait sans doute de financer les aéronefs des compagnies aériennes du Canada étant donné principalement d'abord la confusion à propos de la priorité des enregistrements, provinciaux ou fédéraux, ensuite les problèmes, les retards peut-être longs et coûteux qu'entraînerait la détermination d'une garantie, enfin toutes les autres questions juridiques et techniques dont on traite de façon approfondie dans les mémoires qui vous ont déjà été présentés. Je pense que d'autres institutions financières, notamment les banques à charte, les sociétés de fiducie, les

sociétés de crédit à la vente et les autres adopteront sans doute une attitude semblable.

À l'heure actuelle, en ce qui concerne le financement des compagnies de transport aérien, l'industrie du financement souffre seulement des inconvénients entraînés par l'immatriculation multiple des aéronefs et la recherche des personnes ayant une participation à la garantie d'un aéronef et de la perte de toute protection dans les pays qui ont signé la Convention de Genève de 1948. Comme on a déclaré que le bill avait été rédigé afin de faciliter le financement des aéronefs au Canada, il semble peu sensé ou approprié de l'adopter dans une version qui entraînerait une conséquence tout à fait contraire.

Nous serions très heureux de collaborer avec le Comité pour rédiger à nouveau ce bill afin qu'il soit conforme à son intention et son esprit premiers. Nous estimons qu'une loi révisée de façon appropriée recevrait l'appui de l'industrie du financement et atteindrait l'objectif voulu.

J'attends vos observations et vos questions.

Le sénateur Prowse: Avons-nous une copie du nouveau projet de loi?

M. Miller: Nous n'avons pas tenté de recommencer la rédaction du projet de loi, car ce serait un peu présomptueux. Comme d'autres personnes, nous avons proposé les changements qui nous semblent nécessaires.

Le président adjoint: Avant de passer aux questions, voulez-vous, monsieur Guthrie, ajouter quelque chose à ce que vient de dire M. Miller?

Le sénateur Langlois: Auparavant, monsieur le président, pourriez-vous nous dire s'il y a ici ce matin des représentants du ministère des Transports?

Le président adjoint: Oui, j'ai demandé à un représentant d'être ici. M. Shields sera ici ce matin.

Le sénateur Langlois: Mais il n'est pas encore là?

Le président adjoint: Je l'ai appelé ce matin et je vois qu'il est ici maintenant. Bonjour M. Shields.

Le sénateur Prowse: Peut-être pourrait-il venir à l'avant afin que nous puissions le voir.

M. A. Derek Guthrie, conseiller juridique, RoyMarine Leasing Limited: Peut-être pourrais-je ajouter deux remarques supplémentaires à celles qu'a déjà faites M. Miller et qui touchent le fond même du bill S-5. Je suis heureux que M. Shields soit ici ce matin; peut-être pourrait-il mieux nous éclairer sur ces deux aspects.

Le premier touche quelque chose que tout le monde connaît bien, c'est-à-dire les conflits possibles ou réels entre les administrations fédérales et provinciales dans ce domaine. Nous connaissons tous cette difficulté et je crois savoir, monsieur le président, que vous avez pris contact avec les divers procureurs généraux des provinces. La remarque que j'aimerais faire dans ce domaine est que la jurisprudence, et les précédents qu'ont force de loi, que la plupart des sénateurs connaissent très bien,—par exemple l'affaire *Johannesson*—touchent la navigation aérienne et non pas les droits de propriété dans les aéronefs. Bien sûr, l'expression «droit de propriété» revient un peu à agiter la cape rouge devant les taureaux provinciaux.

À titre d'avocat, j'ai des doutes quant au caractère constitutionnel des parties du Bill S-5. Je ne veux pas passer le temps de la séance de ce matin à revoir toutes les considé-