

M. Miller: S'il était changé, je dois dire, même si j'ai de la répugnance à employer ce mot, qu'il devrait l'être frauduleusement. Il serait bien étonnant qu'on accepte de le faire et ce serait très inhabituel.

Du point de vue juridique, le problème du changement des pièces est difficile à résoudre. Les moteurs sont un système complexe et discret tout comme le système des ailerons, le train d'atterrissage, certains instruments, et le système de navigation aux instruments. Toutes ces pièces sont très faciles à identifier et, habituellement, elles valent des centaines de milliers de dollars au plus, selon les avions.

Le sénateur Riley: Et l'équipement-radio?

M. Miller: Lui aussi. La cabine de pilotage vaut plusieurs millions de dollars. Prenez par exemple les avions ADAC dont vous avez probablement suivi la mise au point dans les journaux. Leur coût initial est relativement bas mais leur coût final est élevé puisqu'ils doivent se conformer au Règlement canadien ayant trait aux aéronefs commerciaux; l'avionique y ajoute \$750,000. Ce sont des avions très dispendieux. Ces choses sont très soigneusement marquées. J'admets qu'il y a les pneus et les autres choses que l'on appelle objets consommables car ils s'usent et ne sont pas nécessairement remplacés ou remis en état; il y a d'ailleurs tout un assortiment de ce genre de pièces. Tant qu'elles demeurent à l'usage exclusif de la compagnie d'aviation qui les a achetées neuves, elles sont soigneusement répertoriées, car elles sont très chères. Il faut garder un registre des numéros de série. S'il y a une panne il faut pouvoir trouver pourquo.

Le sénateur Langlois: La situation est la même pour les bateaux. On peut comparer le financement et l'achat des navires à ceux des avions. On n'émet pas d'hypothèques et de droits distincts pour les moteurs ou l'équipement électronique d'un bateau qui se comparent dans une certaine mesure à ceux d'un aéronef. Bien entendu, grâce à la loi sur la marine marchande du Canada, nous avons un avantage en ce sens que la propriété d'un navire se divise en 64 parts, chacune pouvant être hypothéquée, comme il nous plaît, individuellement par groupes de dix ou toutes ensemble.

M. Miller: Il y a nombre de parallèles précieux.

Le sénateur Langlois: Vous ne croyez pas qu'on devrait adopter ce principe pour les aéronefs?

M. Miller: Je ne sais pas si 64 parts seraient nécessaires mais c'est justement là l'objet d'un registre central.

Le sénateur Langlois: Il existe un registre central pour les bateaux à Ottawa.

M. Miller: Oui, mais il est rare que les moteurs soient retirés des navires, surtout lorsqu'il s'agit des immenses pétroliers et des transporteurs en vrac de maintenant.

Le sénateur Prowse: On le fait pour les avions?

M. Miller: Oui. Très peu de pièces dans les moteurs d'un bateau doivent être changées continuellement pour des raisons mécaniques. Lorsqu'un gouvernail se casse ou est endommagé, on peut le réparer car c'est surtout de l'acier. Lorsqu'une hélice se brise, on la jette ou on la lime pour l'installer sur un bateau de moindre tonnage. La loi ne prévoit pas le changement continu. C'est l'un des grands problèmes de la marine marchande en ce moment car en battant certains pavillons, on n'est soumis à aucun règle-

ment prescrivant un certain entretien des bateaux tandis que dans le cas des avions, de tels règlements existent.

Le sénateur Langlois: Mais, monsieur Miller, vous devez financer des achats d'aéronefs?

M. Miller: En effet.

Le sénateur Langlois: Comment protégez-vous votre mise de fonds? Vous demandez seulement la carcasse en garantie et laissez les moteurs au premier prêteur venu, à celui qui vous suit?

M. Miller: Votre remarque est très intéressante. Maintenant nous avons plusieurs aéronefs que nous avons financés nous-mêmes. La carlingue et les moteurs constituent un tout et les moteurs de rechange en constituent un autre. Nous avons protégé notre intérêt dans chaque partie en les enregistrant conformément à la loi provinciale. Dans le cas de l'une des compagnies d'aviation, une compagnie régionale qui vole dans plusieurs provinces, nous avons été obligés d'enregistrer notre droit dans chaque province où l'avion pouvait matériellement se trouver.

Le sénateur Prowse: Et probablement dans chaque sous-division où il y avait un terrain d'atterrissage.

M. Miller: Probablement. Dans certaines provinces, il n'y a qu'un seul registre assez simple, mais, dans d'autres, c'est possible.

Prenez par exemple Air Canada. Pour le financement de ses Lockheed 1011, elle a un problème car les moteurs sont britanniques et financés par des sources britanniques mais les carlingues sont fabriquées aux États-Unis. Voilà un cas très précis où les moteurs et les carlingues sont financés de façon distincte. C'est un problème épineux qu'il lui faudra résoudre. En outre, comme Air Canada loue certains de ces appareils récents dont les moteurs sont loués de sociétés britanniques, elle a un autre problème très délicat car il y a une division de propriété très nette.

Le sénateur Langlois: Je suis étonné que votre mémoire passe sous silence cette question importante qu'ont soulevé d'autres parties intéressées par cette loi. Il s'agit de la priorité des nantissements à partir du moment où ils sont inscrits au registre central. Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

M. Miller: Par priorité, entendez-vous celle qui est enregistrée en premier?

Le sénateur Langlois: Oui.

M. Miller: Dans le mémoire, nous disons que c'est un problème car il est concevable qu'un nouveau débiteur enregistre matériellement son droit avant un débiteur principal.

Le sénateur Prowse: Ou présentement dans une province.

M. Miller: Oui, c'est une deuxième possibilité de conflit.

Le sénateur Langlois: Mais êtes-vous au courant de ce fait lorsque vous financez l'appareil?

M. Miller: Pas nécessairement. Le locataire ou l'acheteur pourrait l'enregistrer le premier. Ainsi, en vertu de la Loi sur l'aéronautique, le certificat doit être délivré au nom du pilote de l'avion et non pas obligatoirement à celui du vendeur ou du propriétaire.