

Le sénateur Denis: Comme un vol nolisé qui effectue un voyage de 7 à 21 jours aller-retour vers l'Europe avec 200 passagers. Les financiers ont-ils avantage à laisser ce vol se terminer?

Le sénateur Prowse: Non.

Le sénateur Denis: Autrement ces passagers obtiendront un remboursement, ou quelque chose.

M. Coolican: Les frais de remboursement des passagers peuvent être minimes en comparaison du prix d'un aéronef, qui pourrait rester pris à Cuba, et qu'il serait impossible de récupérer. A titre de législateurs, vous ne vous intéressez, je suppose, qu'à la protection du passager qui paie son passage. Vous ne voulez pas qu'il soit abandonné au bout du monde et qu'il doive de nouveau payer son passage. Mais puisqu'il est sans doute possible de persuader un tribunal que cette question sera réglée, je ne puis imaginer pourquoi vous vous inquiétez, à ce point-ci, de ce qui va arriver entre le prêteur et l'emprunteur.

Le sénateur Prowse: Si vous obtenez un accord d'une autre compagnie aérienne qui peut, de toute évidence, effectuer le vol et ramener la personne, il ne devrait pas y avoir d'objections.

M. Coolican: Je ne comprends pas votre inquiétude.

Le sénateur Langlois: Vous n'avez pas intérêt à arrêter cet aéronef à tel ou tel aéroport mais bien plutôt à exiger une garantie avant qu'il ne quitte le pays.

M. Coolican: Cela peut revenir à arrêter l'aéronef. Nous pouvons décider qu'un exploitant ne peut pas exploiter l'aéronef de façon rentable ou certainement pas assez pour payer notre financement, et qu'il serait dangereux que l'aéronef aille dans un autre pays où nos droits n'ont pas prise et où d'autres créanciers le saisiront peut-être avant nous.

Le sénateur Langlois: Si l'on dépose une garantie avant le départ de l'aéronef du Canada, on est protégé.

M. Coolican: Si on a des dollars, et si les paiements ont été faits alors—

Le sénateur Prowse: Le problème ne se poserait pas.

M. Coolican: —il n'y aurait, au départ, pas de problème.

Le sénateur Langlois: Cela ne s'appliquerait pas au vol nolisés, mais uniquement aux vols réguliers, si je comprends bien.

M. Coolican: Non, je pense qu'un aéronef commercial régulier comprend un aéronef nolisé.

Le sénateur Langlois: Pas dans le texte français. Le texte français parle de vols réguliers.

M. Coolican: Je croyais que cela s'appliquait aux vols nolisés également.

Le vice-président: Puis-je vous demander monsieur Shields si cela comprend les vols nolisés également?

M. Coolican: Il s'agit du service aérien commercial régulier. Je pensais les vols nolisés y étaient inclus.

M. Shields: Non.

Le vice-président: Non, en effet.

M. Miller: Nous avons souligné dans notre mémoire que ces vols devraient être ajoutés. Puis-je faire un autre commentaire?

Le vice-président: Pouvez-vous venir à l'avant de façon à ce que le sténographe et les interprètes puisse mieux vous entendre.

M. Miller: Au sujet des passagers, et de leur abandon ou leur remboursement possible, la compagnie aérienne qui effectue des vols nolisés doit s'assurer contre la mauvaise marche des opérations de façon à ce que les passagers puissent être totalement indemnisés. N'oubliez pas que nombre des problèmes cités dans la Presse en ce qui a trait aux vols nolisés proviennent de ce que les organisateurs d'excursions ne peuvent payer les compagnies aériennes ni remplir leurs obligations contractuelles. Par conséquent, les compagnies qui effectuent des vols nolisés ont dû retirer leurs demandes de vol. En ce qui a trait aux agences—certainement au Québec—on tend de plus en plus à exiger d'elles des garanties de façon à protéger le passager.

La question de garantie est intéressante—et nous devons, nous-mêmes nous attaquer à cette question, car la compagnie aérienne peut afficher une garantie simplement pour pouvoir sortir son avion. Cela comporte des avantages et des inconvénients mais un problème réside dans la possibilité de camoufler tout dommage fait à l'avion. Dans l'incident Vesco, concernant la rentrée en possession de l'avion, le pilote avait très fièrement proclamé qu'il avait si bien trafiqué les commandes qu'il faudrait trois mois au fabricant pour découvrir la source du problème. Cela peut poser un grave problème.

Le sénateur Prowse: Ce doit même être un crime, n'est-ce pas?

M. Miller: Il ne sert toujours à rien au prêteur de poursuivre un particulier.

Le sénateur Langlois: Je ne vois pas très bien quel désavantage comporte l'obtention d'une garantie. Cette pratique est très courante en navigation maritime. Nous saisissons des navires partout au Canada avant qu'ils ne quittent le port. Nous obtenons une garantie sous la forme d'un gage, ou d'une somme d'argent déposée dans un tribunal et aucun problème ne se pose. C'est ce que j'ai fait pendant les 35 dernières années.

Le sénateur Prowse: Tout dépend du gage, et d'un tas de facteurs.

Le sénateur Langlois: Nous arrêtons un navire et nous obtenons la garantie, c'est tout.

M. Miller: Je suis désolé d'y revenir, mais il est vrai que le droit maritime est beaucoup plus élaboré sur le plan international que les lois relatives à l'aviation. Je me sens beaucoup plus à l'aise sur les navires que nous finançons et nous sommes bien plus à même de saisir un avoir et d'en disposer pratiquement dans le monde entier en vertu des principes du droit maritime qui s'appliquent presque partout dans le monde. Tel n'est pas le cas pour l'aviation, et c'est un problème—

Le sénateur Langlois: Un de ces jours, vous direz cela en public.

M. Guthrie: Avec votre permission, puis-je prendre la parole, Monsieur le président?

Le président suppléant: Oui.