

mercial régulier est terminé ou non. Cela devra être décidé dans un délai de quelques heures, et non de quelques jours ou de quelques semaines. Il m'est difficile de comprendre comment le juge appelé à rendre une décision, pourra découvrir, dans un délai suffisant, si cet aéronef qui effectue un vol international régulier le termine ou non à Toronto. A mon avis, cela crée une situation pratiquement impossible à régler sur le plan pratique.

De nombreux autres problèmes se posent, mais je crois que la plupart d'entre eux ont été traités dans le mémoire. Si vous avez des questions à poser, je serai ravi d'y répondre.

M. Miller: Nous avons essayé d'étudier l'aspect pratique du projet de loi. Dans quelles circonstances serons-nous amenés à saisir un aéronef? C'est un des aspects pratiques qui doivent être résolus. C'est pour cette raison que nous espérons que plusieurs spécialistes pourraient être amenés à collaborer avec notre comité afin de rédiger à nouveau le projet de loi en supposant que la question de sa constitutionnalité devra être résolue. Cela ne tient pas compte de la rédaction du projet de loi de façon à s'assurer son acceptation par les industries. L'objectif est de nous aider et non de simplement en discuter et de découvrir que nous devons sans cesse y revenir et formuler des observations à son sujet. L'unanimité d'opinion serait beaucoup plus utile que d'étudier simplement une partie à la fois.

Le sénateur Riley: Les plus gros avions, tels que le 707 et autres posent-ils des problèmes? Y-a-t-il des cas où un créancier a jugé nécessaire de saisir l'un de ces aéronefs?

M. Miller: Pas à ma connaissance.

Le sénateur Asselin: Ou un DC-3?

M. Miller: Il y a eu quelques échecs intéressants de compagnies aériennes sud-américaines, ayant abouti à la mesure plutôt rare de reprise de possession de l'aéronef, mais les principales compagnies aériennes n'ont pas posé de problèmes. Il s'est produit quelques faillites parmi certaines compagnies aériennes européennes de vols nolisés, mais autant que je sache, ces problèmes ont été résolus dans un délai raisonnable. Je sais qu'une des compagnies aériennes allemandes de vols nolisés a fait faillite et que les créanciers ont réussi à rentrer en possession de l'aéronef et à la vendre sans trop de difficulté. Je crois qu'il s'agissait d'un DC-8, mais l'essentiel est de pouvoir le faire.

Le sénateur Riley: Est-ce le cas du pilote qui est revenu avec l'aéronef?

M. Miller: Vous voulez parler du cas de Vesco?

Le sénateur Riley: Oui.

M. Miller: Il s'agissait d'un cas semblable, mais pas d'un vol commercial. Si je comprends bien, au Pérou, il avait une petite compagnie aérienne subventionnée par le gouvernement qui n'arrivait pas à effectuer des paiements et, après quelque temps, puisqu'elle ne reconnaissait pas les droits des créanciers, ces derniers ont pris leurs propres mesures. Le Pérou est un signataire de cette accord. On m'a laissé entendre que la mesure n'aurait normalement pas été considérée conforme aux procédures juridiques habituelles. En effet, ils l'ont volé pour en reprendre possession.

Le sénateur Riley: C'est typique des sociétés de finances qui reprennent des voitures qui, trouvant la clé dans la voiture la reprennent?

M. Miller: Il s'agit d'un problème plus compliqué que celui-là, ce n'est pas un actif aussi peu important.

M. Guthrie: Je pense que si nous donnions à M. Miller la clé de l'avion il se heurterait encore à un problème.

Le sénateur Asselin: Vous voulez dire qu'on devrait rédiger le projet de loi à nouveau. Avez-vous, vous-même, une nouvelle version à communiquer au président du Comité?

M. Miller: Nous avons pensé que ce serait un peu présumptueux de notre part, du moins jusqu'à ce que nous ayons l'approbation de votre Comité.

Le sénateur Prowse: Nous devons résoudre le problème de la constitutionnalité avant de faire quoi que ce soit d'autre.

Le vice-président: Pour répondre à la question du sénateur Asselin, dans son mémoire, Roy Marine touche à un grand nombre de ces articles, mais ses représentants n'en ont pas parlé ce matin. Si vous parcourez son mémoire, vous verrez que Roy Marine a fait certaines recommandations et proposé des modifications, bien qu'à mon avis, elles n'aient pas été présentées sous une forme légale.

Le sénateur Prowse: Elles énoncent les problèmes.

Le vice-président: Oui, elles énoncent des problèmes. C'est pour cette raison que nous avons appelé M. Shields ce matin. Je ne sais pas s'il a pu lire le mémoire qui a été présenté.

M. L. Shield (Avocat, contentieux, ministère des Transports): Non, je viens de le recevoir.

Le vice-président: C'est dommage. De toute façon, nous aurons l'occasion de discuter les observations présentées par les trois organisations représentées ici ce matin. Avez-vous d'autres questions à poser?

Le sénateur Langlois: Pour revenir à l'inscription du droit de garantie sur les parties constituantes, j'aimerais avoir des explications sur les moyens de l'appliquer dans la pratique.

Prenons l'exemple de A qui vend un aéronef à B et prend en nantissement tout l'appareil. Plus tard, l'appareil a des ennuis de moteurs et il faut en remplacer un. Si on a donné un droit sur un moteur, que reste-t-il pour le premier débiteur hypothécaire? Une carcasse sans âme? Comment cela fonctionne-t-il en pratique? J'aimerais que vous nous l'expliquiez.

M. Miller: A la fin des années de service d'un aéronef, la seule pièce originale qui reste c'est la carcasse étant donné les conditions d'usages habituellement très rigoureuses. Un moteur est complètement refait automatiquement toutes les quelques milles heures si bien qu'il est tout à fait différent au début et à la fin.

Lorsqu'un avis d'hypothèque sur un moteur de jet est inscrit au registre, le numéro de série, ou la plaque du propriétaire, est apposé à une partie de la poutrelle qui relie le moteur à l'aile et c'est à peu près la seule pièce qui ne change pas de toute la durée de la vie du moteur. Donc, les pièces se remplacent tout comme vous changez le filtre à air et les bougies de votre automobile.

Le sénateur Riley: On pourrait changer le numéro de série.