

Dans le mémoire, ainsi que dans l'addenda qui y est joint, nous avons essayé de déceler les points du bill, et certaines de ses dispositions précises, qui pourraient selon nous être modifiés afin de répondre plus exactement à l'objet de la loi, et d'éviter si possible des conflits inutiles.

Nous avons précisé, à la page 3 du mémoire, les points qui ont soulevé principalement notre inquiétude. J'ai cru qu'il pourrait être utile que je les revise rapidement. Vous vous rendrez rapidement compte que les domaines qui inquiètent notre organisme sont, sous de nombreux rapports, les mêmes que ceux qui inquiètent d'autres organismes bien que l'accent et nos préoccupations ne portent pas tout à fait sur les mêmes points.

Je crois que le premier problème auquel nous faisons face est que nous ne sommes pas certains si le bill visait à faire enregistrer un aéronef en entier ou les pièces et composantes séparément, particulièrement les moteurs des gros avions commerciaux. Il n'est pas clair non plus si le bill vise seulement certaines garanties spécifiques sur les aéronefs ou s'il comprend aussi les garanties flottantes habituelles qui peuvent comprendre l'aéronef, les pièces et les composantes.

Je crois que les autres mémoires qui vous ont été soumis vous ont permis de voir que la valeur des avions commerciaux et des pièces et composantes détachées est telle qu'il est souhaitable de pouvoir les séparer aux fins du financement et des garanties additionnelles, qu'ils s'agisse d'une garantie spécifique ou flottante.

Le second point que nous aimerions soulever est que le bill devrait préciser, à l'article 7 qui traite du rang des créances, que les parties peuvent, d'un commun accord, faire valoir leur priorité.

Le sénateur Prowse: Et les tierces personnes?

M. Coolican: Je crois que, d'un commun accord, elles ne devraient décider de leur propre rang qu'en regard de tiers. Nous parlons de la loi et de l'enregistrement du rang.

Troisièmement, nous estimons que les dispositions régissant la saisie d'un aéronef sont trop compliquées. Nous reconnaissons qu'il est nécessaire de protéger les passagers payants. Néanmoins, il faut se rappeler qu'un aspect important de la saisie, dans ces rares situations où elle peut être envisagée, est la rapidité avec laquelle elle peut être effectuée, une fois que le prêteur a décidé d'exercer ses droits.

Quatrièmement, bien que nous reconnaissons qu'il soit nécessaire de régir certains aspects de la saisie d'un aéronef commercial, nous ne croyons pas qu'il faille réglementer la vente forcée d'un aéronef. Nous estimons en particulier, que ce bill ne devrait pas stipuler, comme c'est le cas à l'article 10, que le tribunal a le droit de fixer les modalités en vertu desquelles un aéronef coûteux peut être vendu afin d'honorer une garantie. Il est peu probable qu'une telle vente ait lieu avant la saisie et, sauf dans les cas où la saisie est ordonnée par un tribunal afin de protéger les passagers, nous estimons que le prêteur et l'emprunteur devraient convenir entre eux des modalités.

Cinquièmement, nous estimons que les dispositions transitoires ne sont pas suffisantes pour préserver la garantie et le rang de certains des détenteurs de garantie. Nous estimons qu'il est très important qu'ils soient préservés.

Enfin, nous proposons l'inclusion d'une disposition qui limiterait la responsabilité extra-contractuelle du détenteur d'une garantie additionnelle. Nous avons mentionné

dans le mémoire le genre de disposition que nous avons en tête; ce n'est pas une disposition inhabituelle et elle figure dans d'autres lois semblables à celle-ci.

Vous vous rendez compte que je n'ai donné que les grandes lignes de nos inquiétudes principales. Notre mémoire comprend des commentaires plus détaillés. Si le Comité décide de reviser et d'apporter certains amendements au bill, nous espérons que vous tiendrez compte de quelques-unes au moins de ces propositions. Si les sénateurs ont des questions, nous sommes ici pour y répondre.

Le vice-président: Vos suggestions sont expliquées dans l'addenda.

M. Coolican: Elles figurent tant dans le mémoire que dans l'addenda. Ce dernier porte peut-être plus sur des points de droit et en fait, il contient certains amendements proposés. Je pense toutefois que nos principales inquiétudes sont celles que je viens de mentionner et qui ne sont pas entièrement juridiques. Ces dernières sont celles étudiées un peu plus exhaustivement dans notre mémoire.

Le président suppléant: Y a-t-il des questions?

Le sénateur Asselin: Il semble que vous ayez les mêmes problèmes que les témoins qui ont comparu plus tôt ce matin.

M. Coolican: Je pense qu'ils sont fondamentalement les mêmes. Peut-être ont-ils aussi des problèmes différents. La question de garantie flottante est celle qui nous inquiète le plus, parce qu'une banque préférera peut-être consentir un prêt avec garantie générale, plutôt qu'avec une garantie précise telle un aéronef ou une pièce donnée d'un aéronef. Il y a quand même des situations, si j'ai bien compris, où une banque serait certainement intéressée à obtenir un droit sur un aéronef entier ou sur un groupe de moteurs.

Le sénateur Langlois: Pouvez-vous nous dire dans quelles circonstances il peut y avoir une telle garantie générale?

M. Coolican: Par exemple, lorsqu'un prêt à terme est consenti à une compagnie aérienne et garanti par l'actif général de la société. C'est une situation typique. Notre problème c'est que la loi ne précise pas s'il nous faut enregistrer le droit sur tous les aéronefs qui peuvent ainsi être compris. Nous aimerions avoir des précisions là-dessus. En établissant un registre central—et nous appuyons cette idée—il faut prévoir l'hypothèque flottante.

Le sénateur Prowse: Ne conviendrait-il pas mieux que l'hypothèque flottante soit inscrite au regard de toutes les choses qu'elle englobe?

M. Coolican: On a mentionné la loi dite *Corporations Securities Registration Act*. Je ne connais que la loi ontarienne. Si une banque devait prendre une garantie au moyen d'une hypothèque flottante, nous inscrierions toujours cette transaction en vertu de ces lois. Dans la mesure où nous saurions qu'il y aurait un aéronef ou des pièces, nous l'inscrierions également aux termes de ce bill. De cette façon nous nous protégerions nous-mêmes par rapport à l'aéronef et à tout autre avoir. La compagnie aérienne dispose d'une grande quantité de camions et de matériel qui sont régis par les dispositions du bill.

Le sénateur Prowse: En d'autres termes, les autres créanciers devraient se protéger eux-mêmes en regardant aux deux endroits?