First Session
Thirty-eighth Parliament, 2004-05

SENATE OF CANADA

Proceedings of the Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chair:
The Honourable JOAN FRASER

Tuesday, February 8, 2005
Wednesday, February 9, 2005
Tuesday, February 15, 2005

Issue No. 10

First, second and third meetings on:

Bill C-4, An Act to implement the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment

and

Twenty-fourth meeting on:

The current state of Canadian media industries

INCLUDING:
THE FOURTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-4)

APPEARING:
The Honourable Jean C. Lapierre, P.C., M.P.,
Minister of Transport

WITNESSES:
(*See back cover*)

Première session de la
trente-huitième législature, 2004-2005

SÉNAT DU CANADA

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

Transports et des communications

Présidente :
L'honorable JOAN FRASER

Le mardi 8 février 2005
Le mercredi 9 février 2005
Le mardi 15 février 2005

Fascicule n° 10

Première, deuxième et troisième réunions concernant :

Le projet de loi C-4, Loi de mise en œuvre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles

et

Vingt-quatrième réunion concernant :

L'état actuel des industries de médias canadiennes

Y COMPRIS :
LE QUATRIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le projet de loi C-4)

COMPARAÎT :
L'honorable Jean C. Lapierre, C.P., député,
ministre des Transports

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

42172-42179-42205

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Joan Fraser, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

* Austin, P.C.
  (or Rompkey, P.C.)
  Banks
  Carney, P.C.
  Eyton
  Johnson
* Kinsella
  (or Stratton)
  Merchant
  Munson
  Phalen
  Trenholme Counsell

*Ex Officio Members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Massicotte substituted for that of the Honourable Senator Chaput (*February 7, 2005*).

The name of the Honourable Senator Mercer substituted for that of the Honourable Senator Munson (*February 8, 2005*).

The name of the Honourable Senator Baker, P.C., was removed (*February 8, 2005*).

The name of the Honourable Senator Chaput substituted for that of the Honourable Senator Massicotte (*February 8, 2005*).

The name of the Honourable Senator Munson substituted for that of the Honourable Senator Mercer (*February 8, 2005*).

The name of the Honourable Senator Banks substituted for that of the Honourable Senator Chaput (*February 14, 2005*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Joan Fraser

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

* Austin, C.P.
  (ou Rompkey, C.P.)
  Banks
  Carney, C.P.
  Eyton
  Johnson
* Kinsella
  (ou Stratton)
  Merchant
  Munson
  Phalen
  Trenholme Counsell

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Massicotte est substitué à celui de l'honorable sénateur Chaput (*le 7 février 2005*).

Le nom de l'honorable sénateur Mercer est substitué à celui de l'honorable sénateur Munson (*le 8 février 2005*).

Le nom de l'honorable sénateur Baker, C.P., est supprimé (*le 8 février 2005*).

Le nom de l'honorable sénateur Chaput est substitué à celui de l'honorable sénateur Massicotte (*le 8 février 2005*).

Le nom de l'honorable sénateur Munson est substitué à celui de l'honorable sénateur Mercer (*le 8 février 2005*).

Le nom de l'honorable sénateur Banks est substitué à celui de l'honorable sénateur Chaput (*le 14 février 2005*).

Published by the Senate of Canada

Available from: Public Works and Government Services Canada
Publishing and Depository Services, Ottawa, Ontario K1A 0S5

Also available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada

Disponible auprès des: Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt, Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Aussi disponible sur internet: http://www.parl.gc.ca

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Thursday, December 9, 2004:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Phalen, seconded by the Honourable Senator Hubley, for the second reading of Bill C-4, An Act to implement the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Phalen moved, seconded by the Honourable Senator Moore, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 9 décembre 2004 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Phalen, appuyée par l'honorable sénateur Hubley, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-4, Loi de mise en œuvre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Phalen propose, appuyé par l'honorable sénateur Moore, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, February 8, 2005
(25)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:34 a.m., in room 505, Victoria Building, the Deputy Chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Massicotte, Mercer, Merchant, Phalen, and Tkachuk (5).

Other senators present: The Honourable Senators Forrestall and Nolin (2).

In attendance: Allison Padova, Research Analyst, Parliamentary Research Branch, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, December 9, 2005, the committee commenced its examination of Bill C-4, an Act to implement the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment.

WITNESSES:

Export Development Canada:

Jim McArdle, General Counsel.

Air Canada:

David Shapiro, Vice-President and General Counsel.

Mr. McArdle made a statement and answered questions.

At 10:21 a.m., the committee suspended.

At 10:33 a.m., the committee resumed.

Mr. Shapiro made a statement and answered questions.

At 10:55 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 8 février 2005
(25)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 34, dans la salle 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Massicotte, Mercer, Merchant, Phalen et Tkachuk (5).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Forrestall et Nolin (2).

Également présente : Allison Padova, attachée de recherche, Direction de la recherche parlementaire de la Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 9 décembre 2004, le comité entreprend son étude du projet de loi C-4, Loi de mise en œuvre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.

TÉMOINS :

Exportation et développement Canada :

Jim McArdle, chef des services juridiques.

Air Canada :

David Shapiro, vice-président et conseiller juridique général.

M. McArdle fait une déclaration et répond aux questions.

À 10 h 21, la séance est interrompue.

À 10 h 33, la séance reprend.

M. Shapiro fait une déclaration et répond aux questions.

À 10 h 55, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, February 9, 2005
(26)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:17 p.m., in room 505, Victoria Building, the Chair, the Honourable Joan Fraser, presiding.

OTTAWA, le mercredi 9 février 2005
(26)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 17, dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Joan Fraser (*présidente*).

Members of the committee present: The Honourable Senators Chaput, Eyton, Fraser, Merchant, Phalen, Tkachuk, and Trenholme Counsell (7).

In attendance: Allison Padova, Research Analyst, Parliamentary Research Branch, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, December 9, 2005, the committee continued its examination of Bill C-4, an Act to implement the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment.

APPEARING:

The Honourable Jean C. Lapierre, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES:

Transport Canada:

Nada Vrany, Director, International Air Policy.

Justice Canada:

Gilles Lauzon, General Counsel, International Aviation Law Secretariat.

Industry Canada:

Mireille-France Blanchard, Senior Legal Policy Analyst, Corporate and Insolvency Law Policy.

Mr. Lapierre made a statement and, with Mr. Lauzon and Ms. Blanchard, answered questions.

At 7:43 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Chaput, Eyton, Fraser, Merchant, Phalen, Tkachuk et Trenholme Counsell (7).

Également présente : Allison Padova, analyste de recherche, Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 9 décembre 2005, le comité poursuit son examen du projet de loi C-4, Loi de mise en œuvre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.

COMPARAÎT :

L'honorable Jean C. Lapierre, C.P., député, ministre des Transports.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Nada Vrany, directrice de la politique aérienne internationale.

Justice Canada :

Gilles Lauzon, avocat général, Secrétariat pour le droit aérien international.

Industrie Canada :

Mireille-France Blanchard, analyste principale de la politique juridique, Politique du droit corporatif et de l'insolvabilité.

M. Lapierre fait un exposé puis, avec l'aide de M. Lauzon et de Mme Blanchard, répond aux questions.

À 19 h 43, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Tuesday, February 15, 2005
(27)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:37 a.m., in room 505, Victoria Building, the Chair, the Honourable Joan Fraser, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Carney, P.C., Fraser, Munson, Phalen, and Tkachuk (6).

In attendance: Allison Padova and Terrence Thomas, Research Analysts, Parliamentary Research Branch, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

OTTAWA, le mardi 15 février 2005
(27)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 37, dans la pièce 505 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Joan Fraser (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Banks, Carney, C.P., Fraser, Munson, Phalen et Tkachuk (6).

Également présents : Allison Padova et Terrence Thomas, analystes de recherche, Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, December 9, 2005, the committee continued its examination of Bill C-4, an Act to implement the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 9 décembre 2005, le comité poursuit son examen du projet de loi C-4, Loi de mise en oeuvre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.

The committee considered its business relating to Bill C-4.

Le comité examine ses travaux relatifs au projet de loi C-4.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-4.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-4.

It was agreed that the title stand postponed.

Il est convenu que l'étude du titre soit reportée.

It was agreed that clauses 2 to 19 carry.

Il est convenu que les articles 2 à 19 soient adoptés.

It was agreed that schedules 1 to 3 carry.

Il est convenu que les annexes 1 à 3 soient adoptées.

It was agreed that clause 1 carry.

Il est convenu que l'article 1 soit adopté.

It was agreed that the title carry.

Il est convenu que le titre soit adopté.

It was agreed that the bill carry.

Il est convenu que le projet de loi soit adopté.

It was agreed that the bill be reported to the Senate without amendment.

Il est convenu qu'on fasse rapport du projet de loi au Sénat sans amendement.

At 9:42 a.m., the committee suspended.

À 9 h 42, le comité interrompt ses travaux.

At 9:47 a.m., the committee resumed in camera, pursuant to rule 92(2)(e).

À 9 h 47, le comité reprend ses travaux à huis clos, conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, October 19, 2004, the committee continued its examination of the current state of Canadian media industries. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1, dated October 7, 2004.*)

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 19 octobre 2004, le comité poursuit son examen de l'état actuel des industries de médias canadiennes. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 1 des Délibérations du comité du 7 octobre 2004.*)

The committee considered its agenda.

Le comité examine son programme.

At 10:35 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the Chair.

À 10 h 35, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Till Heyde

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, February 15, 2005

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTH REPORT

Your Committee, to which was referred Bill C-4, An Act to implement the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment, has, in obedience to the Order of Reference of Thursday, December 9, 2004, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 15 février 2005

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le projet de loi C-4, Loi de mise en œuvre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 9 décembre 2004, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

La présidente,

JOAN FRASER

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, February 8, 2005

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-4, to implement the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment, met this day at 9:34 a.m. to give consideration to the bill.

Senator David Tkachuk (*Deputy Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Deputy Chairman: Welcome senators. Welcome, Mr. McArdle. I ask our witness to please make his presentation to the committee and then respond to questions.

[*Translation*]

Mr. Jim McArdle, General Counsel, Export Development Canada: I would like to thank the committee for extending an invitation to EDC to appear as a witness this morning and provide its views on Bill C-4.

[*English*]

Before I begin, I would like to point out that Export Development Canada is interested in Bill C-4, as we believe the corporation will be a beneficiary of Canada's implementation of the convention in so far as Canada's implementation acts as a catalyst for other countries to implement the convention since EDC would benefit from adoption by these other countries when we provide aircraft financing in those countries.

In light of this, my remarks will draw on EDC's experiences as an institution with a significant aircraft loan and lease financing portfolio in many countries, rather than on the specifics of the bill, as we believe the EDC's experience in these countries could provide some insight to you as to how non-Canadian financers will view Canada when they finance aircraft in Canada.

I would like to start by offering to provide you with a very brief overview of EDC and the role we play in supporting Canadian exporters and investors in completing in today's global economy.

[*Translation*]

EDC is a parent Crown corporation incorporated pursuant to an Act of Parliament — the Export Development Act — and is Canada's official export credit agency. As such, it operates as a financial institution dedicated to providing a wide range of trade finance and risk management services to Canadian exporters and investors, often in partnership with the private sector, to help them compete and succeed internationally.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 8 février 2005

Le Comité sénatorial des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 34 pour étudier le projet de loi C-4, Loi de mise en oeuvre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.

Le sénateur David Tkachuk (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Sénateurs, monsieur McArdle, je vous souhaite la bienvenue. J'inviterai notre témoin à présenter sa déclaration, après quoi il répondra aux questions.

[*Français*]

M. Jim McArdle, chef des services juridiques, Exportation et développement Canada : J'aimerais remercier votre comité d'avoir invité EDC à témoigner ce matin et à donner son point de vue sur le projet de loi C-4.

[*Traduction*]

D'entrée de jeu, j'aimerais faire observer qu'EDC s'intéresse au projet de loi C-4. En effet, nous profiterons de la mise en œuvre de la Convention par le Canada puisqu'elle incitera d'autres pays à faire de même et que nous en profiterons lorsque nous offrirons, dans ces pays, du financement à l'égard d'aéronefs.

Dans cette perspective, j'appuierai mes observations sur l'expérience d'EDC en tant qu'institution possédant un important portefeuille de prêts et de crédits-bails lié à des achats d'aéronefs dans de nombreux pays, plutôt que de mettre l'accent sur les aspects particuliers du projet de loi. Nous croyons en effet que l'expérience d'EDC dans ces pays peut aider à comprendre comment les financiers non canadiens verront le Canada puisqu'ils financeront l'achat d'aéronefs au Canada.

J'aimerais vous présenter d'abord un bref aperçu d'EDC et du rôle que nous jouons pour aider les exportateurs et investisseurs canadiens à soutenir la concurrence dans l'économie mondiale actuelle.

[*Français*]

EDC est une société d'État mère constituée en société en vertu d'une loi du Parlement — la Loi sur le développement des exportations — et est l'organisme officiel de crédit à l'exportation du Canada. À ce titre, EDC fonctionne comme une institution financière et fournit une vaste gamme de services de financement du commerce extérieur et de gestion des risques aux exportateurs et investisseurs canadiens, souvent en partenariat avec le secteur privé, afin de les aider à livrer concurrence et a réussir à l'échelle internationale.

[*English*]

EDC's products and services, for the most part, fall into the following broad categories of products: Accounts receivable insurance, contract insurance and bonding, political risk insurance, equity and financing, which includes project financing, and aircraft financing.

EDC conducts its operations on a self-sustaining basis, generating sufficient income to protect its assets and to support future business. EDC does not rely on tax revenues or taxpayer dollars to operate, nor does it receive annual appropriations. Rather, it uses the interest and fees it charges borrowers, the premiums it charges on its insurance products, and the interest it earns on its investments to cover operating costs and grow its financial capacity, which in turn enables EDC to support more Canadian exporters and investors.

EDC has recorded a profit in all but one year of its existence. In 2003 EDC extended Can. $51.9 billion in trade finance and risk management services in 173 countries and territories to finance or insure export sales and investments by over 7,000 Canadian exporter companies. The numbers for 2004 are just being tallied now, but are expected to be similar.

EDC has considerable experience in the aerospace sector in a number of countries, ranging from the United States to Argentina to the Maldives. This experience perhaps gives us a fairly unique perspective in Canada as to the merits of the convention and the impact its ratification in Canada and elsewhere would have on lenders in this sector. As mentioned, the corporation is hopeful that Canada's ratification will encourage other countries to do the same.

Ratification by other countries, particularly those whose bankruptcy laws are not sophisticated and whose airlines seek financing from EDC to support the purchase of Canadian aerospace products, will clearly benefit EDC.

[*Translation*]

At present, EDC's aircraft loan and lease financing portfolio is predominantly concentrated in the United States, with certificated carriers in that jurisdiction who are subject to the US Bankruptcy Code. Given the current state of that industry, EDC has gained first-hand experience with the effectiveness of the applicable provisions of that Code, the key provision for aircraft lenders being section 1110.

[*English*]

Fairly similar to that which would happen in Canada, should an airline find itself in an insolvency position, it can seek protection from creditors during a stay period pursuant to chapter 11 of the U.S. Bankruptcy Code. In the absence of a provision such as section 1110, the airline would be entitled to

[*Traduction*]

Les produits et services d'EDC appartiennent principalement aux grandes catégories suivantes : assurance-comptes clients, assurance et cautionnement de contrat, assurance-risques politique, investissement en capital-actions et financement, dont le financement de projets.

EDC exerce ses activités de manière autonome, générant un revenu suffisant pour protéger ses actifs et appuyer sa croissance future. Elle ne dépend pas des recettes fiscales ni des deniers des contribuables pour son fonctionnement et ne reçoit aucun crédit budgétaire. Nous comptons plutôt sur les intérêts et les commissions que nous percevons des emprunteurs, sur les primes que nous exigeons sur nos produits d'assurance ainsi que sur l'intérêt que nous gagnons dans nos investissements pour couvrir nos frais d'exploitation et pour améliorer notre capacité financière, ce qui nous permet d'appuyer un plus grand nombre d'exportateurs et d'investisseurs canadiens.

Depuis sa création, EDC a dégagé un profit tous les ans sauf un. En 2003, EDC a accordé pour 51,9 milliards de dollars canadiens de services de financement du commerce international et de gestion des risques, dans 173 pays et territoires, afin de financer ou d'assurer des ventes à l'exportation ou des investissements à l'étranger de 7 000 sociétés canadiennes. Les données pour 2004 sont en train d'être compilées, mais elles devraient être semblables.

EDC possède une expérience considérable dans le secteur de l'aéronautique dans plusieurs pays, allant des États-Unis à l'Argentine en passant par les Maldives. C'est peut-être cette expérience qui nous donne une perspective assez unique au Canada sur les avantages de la Convention, et l'incidence qu'aurait sa ratification, au Canada et ailleurs, sur les prêteurs de ce secteur. Comme je l'ai indiqué, EDC espère que la ratification de la convention par le Canada encouragera d'autres pays à faire de même.

La ratification par d'autres pays, en particulier ceux dont les lois sur la faillite ne sont pas très développées et dont les transporteurs aériens demandent du financement à EDC pour appuyer l'achat de produits aéronautiques canadiens, sera avantageuse pour EDC.

[*Français*]

À l'heure actuelle, le portefeuille de prêt et de crédit-bail des aéronefs de EDC se concentre principalement aux États-Unis et touche des transporteurs certifiés dans ce pays assujettis au Code sur la faillite des États-Unis. Étant donné l'état actuel de cette industrie, EDC a pu mesurer l'efficacité des dispositions pertinentes de ce code, l'article 1110 étant la principale d'entre elles pour les prêteurs qui financent l'achat d'aéronefs.

[*Traduction*]

Un peu comme c'est le cas au Canada, lorsqu'un transporteur aérien se trouve en situation d'insolvabilité, il peut demander à être protéger de ses créanciers durant une période dite de suspension, conformément au chapitre 11 du Code. En l'absence d'une disposition comme le paragraphe 1110, le

retain possession and use the aircraft, and any other assets it has, without any obligation to make payment to the lenders during the stay period while the airline develops a restructuring proposal.

As a result, the security value of the aircraft is likely to decline during this period of use without payment to the lenders. Unfortunately this means that lenders cannot rely as heavily on the fact that they have good security over the aircraft which can be realized upon in an insolvency situation.

Section 1110 alters all of this for certificated airlines in the U.S. and puts a lender who can rely on this provision in a preferential position. Even during the stay period, if demanded by a creditor, the insolvent airline is required to make an election, after the prescribed 60-day period, to cure the existing defaults and agree to perform all obligations under the applicable agreement going forward, or surrender possession of the aircraft to the lender immediately.

Section 1110 provides clarity, protection and a predictable regime for the creditors of insolvent U.S. airlines and enables lenders to place greater reliance on the fact that they have real security on the aircraft. The provisions of the convention would extend similar benefits to creditors of airlines in those jurisdictions which adopt it. This will be of significant benefit to airline lenders, as many of these countries currently do not have sophisticated bankruptcy regimes, nor does the application of their bankruptcy laws and legal systems offer the same degree of predictability as would come from the convention.

The provisions of the convention will benefit EDC even for aircraft based in the United States, as it will permit the filing of international interests, thereby protecting our position during periods when the subject aircraft are operated outside the United States in another jurisdiction which is covered by the convention. The current Geneva Convention does not provide adequate protection in this matter and also has not been adopted by many jurisdictions.

In addition, the convention deals not only with repossession rights, which is significant, but also with a number of other issues, including the establishment of an international registry, allowing for the registration of ownership interests in aircraft, not just liens, thereby addressing security protection issues and deregistration rights, allowing for powers of attorney to permit the financier to deregister the aircraft without any consent or help from the borrower.

As mentioned, we believe that the adoption of Bill C-4 will serve as a catalyst for other countries that are considering or are in the process of adopting the convention. For the convention to be effective, article 28 requires that eight countries must ratify it. I understand that five have done so, and consequently Canada's implementation through Bill C-4 will reduce the number of other countries required for the treaty to be effective.

transporteur aurait le droit de rester en possession des aéronefs et de tout autre actif, et de les utiliser, sans être tenu de verser des paiements au prêteur durant cette période pendant laquelle il élabore une proposition de restructuration.

Par conséquent, la valeur de garantie de l'aéronef déclinerait probablement durant cette période d'utilisation sans paiement. Malheureusement, cela veut dire que les prêteurs ne sont pas autant assurés de posséder une bonne garantie, qui peut être réalisée en cas d'insolvabilité.

Le paragraphe 1110 modifie tout cela pour les transporteurs aériens « certifiés » et place le prêteur qui peut invoquer cette disposition dans une position prioritaire. Même durant les périodes de suspension, si un créancier le demande, le transporteur insolvable doit faire un choix qui s'applique après la période prescrite de 60 jours. Il doit choisir entre : i) remédier au manquement existant et s'engager à se conformer à l'avenir à toutes les obligations énoncées dans le contrat pertinent; ou ii) restituer immédiatement l'aéronef au prêteur.

Le paragraphe 1110 assure la clarté, la protection et un régime prévisible pour les créanciers de transporteurs aériens américains insolvables et donne aux prêteurs une plus grande assurance de posséder véritablement une garantie sur l'aéronef. Les dispositions de la Convention accorderaient des avantages semblables aux créanciers de transporteurs aériens des pays qui adopteraient la Convention. Ce sera très avantageux pour les prêteurs des transporteurs aériens, car un grand nombre de ces pays ne disposent pas actuellement d'un régime de la faillite développé et l'application de leur loi sur la faillite et de leur système judiciaire n'est pas aussi prévisible.

Les dispositions de la Convention profiteront à EDC même pour les aéronefs basés aux États-Unis, car elles permettront d'inscrire une « garantie internationale », ce qui protégera la position d'EDC lorsque l'aéronef visé est exploité ailleurs qu'aux États-Unis dans un pays visé par la Convention. La Convention de Genève actuelle ne fournit pas une protection suffisante dans ce domaine et n'a pas été adoptée par de nombreux pays.

De plus, la Convention porte non seulement sur les droits de reprise mais aussi sur d'autres aspects comme l'établissement d'un registre international où pourront être inscrites les garanties détenues dans un aéronef, pas seulement les privilèges, ce qui règlera les problèmes de mise en état de droits de radiation de l'immatriculation, grâce à des autorisations qui permettront aux créanciers de radier l'immatriculation de l'aéronef.

Je le répète, nous croyons que l'adoption du projet de loi C-4 par le Canada servira de catalyseur pour d'autres pays qui envisagent d'adopter la Convention ou sont en train de le faire. Pour que la Convention entre en vigueur, l'article 28 exige que huit pays l'aient ratifié. Je crois comprendre que cinq pays l'ont déjà fait — le Panama, l'Éthiopie, le Nigeria, les États-Unis d'Amérique et le Pakistan. Par conséquent, la mise en œuvre au Canada au moyen du projet de loi C-4 réduira le nombre d'autres pays qui devront adopter le traité avant qu'il puisse entrer en vigueur.

The manner of enacting Bill C-4, following alternative A of the convention, will further serve as a benchmark for other countries to refer to and reinforce the approach of adopting alternative A, which is consistent with that of the practice in the United States in that it provides for a fixed 60-day period and provides for less judicial discretion in setting the terms under which the creditor may take repossession of the aircraft, which is critical in countries where the laws are not stable.

Although it is difficult to quantify the extent of the benefit derived from a country's adoption of the convention, as a practical matter it will bring a consistency to repossession requirements in various jurisdictions, which will enhance the predictability and reliability of the process. This improvement will vary, however, from country to country, depending on the present state of judicial remedies and legal systems.

The adoption of the convention in some of these other jurisdictions may also impact credit decisions themselves; whether or not to participate in an aircraft loan or lease financing in any specific jurisdiction. For example, at the present time EDC is considering a transaction where the airline is based in Pakistan, which has acceded to the convention. Consequently the security position of EDC would be enhanced, thereby mitigating some of the risk associated with a transaction in a country such as this, once the convention becomes effective.

While I do not have any substantive comments on the specific wording of the proposed amendments contained in Bill C-4, I would be pleased to respond to any questions you may have. Thank you.

Senator Phalen: Why are changes in the Bankruptcy and Insolvency Act necessary?

Mr. McArdle: Currently the act allows a stay to occur, as would happen in the U.S. without section 1110, and that stay prevents lenders from actually being able to access their aircraft during that stay period, thereby reducing the value of the security.

The proposed amendment to the Bankruptcy and Insolvency Act will allow the election by the debtor as to whether they will keep the aircraft and maintain it and service the debt payments or immediately hand it back. The stay provision would not apply to a debtor in that situation. It gives us a preferential position.

Senator Phalen: Why was it necessary to change Canada's bankruptcy protection legislation to bring it in line with the United States?

Mr. McArdle: Financiers who have done aircraft financing and other security-related deals in the U.S. that can rely on section 1110 have found it very stable and predictable and of value to them, such that they would actually be able to lend to an aircraft company, an airline, that does not have as good a credit rating as would normally be required. If you can rely on the asset and know you can get the asset back and resell it or re-lease it to another operator, you can feel much more comfortable in

L'application du projet de loi C-4 selon la « variante A » de la Convention servira de point de repère pour d'autres pays, ce qui renforcera l'adoption de cette variante, conforme à la pratique aux États-Unis (qui prévoit une période de suspension fixe de 60 jours). Et cela réduit la discrétion judiciaire dans l'établissement des conditions pouvant permettre à un créancier de reprendre possession de l'aéronef.

Bien qu'il soit difficile de déterminer jusqu'à quel point l'adoption de la Convention par un pays sera avantageuse, concrètement, la Convention uniformisera les exigences de plusieurs pays relatives à la reprise de possession, ce qui accroîtra la prévisibilité et la fiabilité du processus. Cette amélioration variera cependant d'un pays à l'autre, selon l'état actuel des recours juridiques et des systèmes judiciaires.

L'adoption de la Convention dans certains de ces pays pourrait également avoir des répercussions sur les décisions de crédit — la décision de participer ou non au financement d'un aéronef au moyen d'un prêt ou d'un crédit-bail dans un pays donné. EDC envisage actuellement une transaction avec un transporteur aérien établi au Pakistan qui a adopté la Convention. Par conséquent, la position de garantie d'EDC sera améliorée, ce qui atténuera certains des risques liés à une transaction dans un pays de ce genre lorsque la Convention entrera en vigueur.

Je n'ai pas d'observation importante à faire sur le libellé des modifications proposées dans le projet de loi C-4, mais je serai heureux de répondre à vos questions. Merci.

Le sénateur Phalen : Pourquoi les modifications à la Loi sur la faillite et l'insolvabilité sont-elles nécessaires?

M. McArdle : Actuellement, la loi permet un sursis, comme cela se produirait aux États-Unis s'il n'y avait pas le paragraphe 1110, et ce sursis empêcherait les prêteurs d'accéder à l'aéronef durant la période du sursis, ce qui réduirait la valeur de la garantie.

La modification proposée à la Loi sur la faillite et l'insolvabilité permettra à l'emprunteur de choisir s'il désire conserver l'aéronef et le conserver et s'acquitter des paiements de la dette ou de le rendre immédiatement. La disposition de sursis ne s'appliquerait pas à l'emprunteur dans une telle situation. Cela nous donnerait une position privilégiée.

Le sénateur Phalen : Pourquoi était-il nécessaire de modifier la loi de la protection de la Loi sur les faillites pour nous aligner avec les États-Unis?

M. McArdle : Les financiers qui ont fait du financement des aéronefs et d'autres financements liés à des garanties aux États-Unis et qui utilisaient le paragraphe 1110 ont trouvé qu'il était très stable et prévisible et important pour eux, car il leur permet de prêter à une compagnie aérienne qui n'a pas une bonne cote de crédit, contrairement à ce qu'il est nécessaire habituellement. Si l'on peut prendre comme garantie le bien et que l'on sait que l'on peut récupérer ce bien et le revendre ou le prêter à une autre

entering into the transaction. If you just had to rely on the credit of the airline, it is a much different story; it is basically unsecured lending.

Many of the airlines today would not be able to get any financing in the U.S.

Senator Phalen: How would the convention assist Third World countries and Canadian companies doing business in these countries?

Mr. McArdle: It would assist the Third World countries mainly because their bankruptcy laws now are unsophisticated and unstable. When you are lending into that country, trying to take security on an asset is very unpredictable and very little reliance is placed on the value of that security. In effect you are lending unsecured, so it often takes a government guarantee from that developing country to actually entice a lender to enter into that market. If this convention is adopted by that country, lenders would feel more comfortable that their asset is protected and accessible.

As for exporters, right now it is very difficult for exporters to find a buyer who can actually afford to buy aircraft, unless they are government related or have some other parent company that is out of that country and can support them, and a guarantee would be required.

For example, in the Pakistan situation right now, the only way to do it would be to have a government guarantee in that deal. If there was actual security over the aircraft, we may be able to support Bombardier's sale through security and accept the operator's risk, knowing we can get the aircraft out.

Senator Forrestall: I do not know why we are dealing with something like this. This belongs with a bunch of lawyers.

I am curious about the impact. As someone who has used aircraft to secure loans, I know some of the problems. I am curious as to whether or not the universality of the complete coverage of this process, whether or not it has the approbation of the Province of Quebec, for example. Would Quebec willingly give up jurisdiction?

Mr. McArdle: The way that I understand the convention, each country which adopts it then has to deal with whether or not the federal entity or provincial or state entity has the right to pass legislation on security interests. In Canada, for the most part, that is delegated to the provinces.

While Canada would adopt it and create an international registry, the provinces would have to, in effect, also pass the necessary laws to put into place the proper statutes and provisions that would mirror the convention. In Ontario we have the Personal Property Security Act, which does not have any type of protection or preferential treatment of lenders that would happen if this convention was adopted by Canada, and Ontario altered its laws to enable it to be put into place for that province.

compagnie, c'est beaucoup plus facile de faire une transaction. S'il faut se fier uniquement sur le crédit d'une compagnie aérienne, c'est une autre histoire; il s'agit d'un prêt non garanti.

Aujourd'hui, un bon nombre de compagnies aériennes ne pourraient obtenir du financement aux États-Unis sans cette disposition.

Le sénateur Phalen : De quelle manière la Convention aiderait-elle les pays en développement et les compagnies canadiennes à faire des affaires dans ces pays?

M. McArdle : La Convention aiderait les pays en développement pour la principale raison que les lois sur la faillite de ces pays ne sont pas bien faites et ne sont pas stables. Lorsque vous faites un prêt à une compagnie dans ces pays, il est difficile de prendre une garantie sur un bien et même de se fier à la valeur de cette garantie. En réalité, vous faites un prêt non garanti, alors il faut souvent une garantie du gouvernement de ce pays en développement pour qu'un prêteur conclue un marché. Si la Convention était adoptée par ce pays, les prêteurs se sentiraient plus à l'aise, car les biens seraient protégés et accessibles.

En ce qui concerne les exportateurs, il est très difficile actuellement pour un exportateur de trouver un acheteur qui peut se permettre d'acheter un aéronef, à moins que cet acheteur soit lié avec le gouvernement ou possède une société-mère située à l'extérieur du pays et qui peut le soutenir, et dans ce cas, il faudrait tout de même une garantie.

Par exemple, si l'on prend la situation actuelle au Pakistan, la seule manière de conclure un marché est que le gouvernement garantisse ce marché. Si un aéronef était donné en garantie, nous pourrions peut-être soutenir la vente de Bombardier grâce à des garanties et accepter le risque que prend la compagnie, en sachant que nous pourrions récupérer l'aéronef.

Le sénateur Forrestall : Je ne sais pas pourquoi nous sommes chargés d'étudier quelque chose comme cela. Cela devrait être fait par des avocats.

Je suis curieux de savoir quel serait l'impact. Étant donné que j'ai déjà utilisé un aéronef pour garantir des prêts, je suis au courant de certains problèmes. J'aimerais savoir s'il y a une couverture complète et universelle et, par exemple, si le Québec approuve cela. Est-ce que le Québec serait prêt à laisser tomber sa compétence?

M. McArdle : D'après ce que je comprends de la Convention, chaque pays qui l'adopte doit ensuite conclure des marchés avec l'organisme fédéral, la province ou l'État, c'est-à-dire l'entité qui a le droit d'adopter des lois sur les garanties. Au Canada, ce droit revient en grande partie aux provinces.

Si le Canada adopte la Convention et crée un registre international, les provinces devront alors adopter les lois nécessaires pour mettre en place les lois et les dispositions qui refléteraient la Convention. En Ontario, il y a la Loi sur les sûretés mobilières, qui ne prévoit aucune protection ou de traitement préférentiel pour les prêteurs, comme cela se produirait si la Convention était adoptée par le Canada et si l'Ontario modifiait ses lois pour permettre son application dans la province.

There has to be a matching between the provinces and the federal laws to really make this work in Canada, throughout Canada.

Senator Forrestall: Can we explore a little further just where we stand with the various provinces?

Mr. McArdle: I am not aware of the situation, other than just a small amount. I believe that Ontario and Nova Scotia have indicated they are in the process of passing the necessary changes, but the other provinces are not yet at that stage. I understand there has been a significant amount of consultation with them and their support is apparently behind this change.

Senator Nolin: I have a correction. I am sure as a lawyer you would like to correct your information that the province does not have a delegated authority to legislate on securities, but it is an autonomous and fundamental jurisdiction that they have.

Mr. McArdle: Yes, thank you for allowing me to correct that error. It was evenly split at Confederation.

Senator Nolin: The federal authority also has the power to legislate in the purview of their jurisdiction.

Mr. McArdle: Yes, thank you.

Senator Forrestall: It seems the direction that we are going is that the government does not need to get too deeply involved in this process. What makes that a good thing?

I am thinking specifically of Air Canada or should we ever get back into the airplane business again, closing a door, for example, might make life difficult down the road.

Mr. McArdle: I understand there will be a representative from Air Canada appearing later in the session. From our perspective, as a financier looking at Canada, we do not do much in Canada obviously being Export Development Canada, but if I were a U.S. lender and wanted to lend to Air Canada, the adoption of this convention and the necessary laws with it would allow the lenders to feel much more comfortable that they have valuable security in the assets in the aircraft that Air Canada has. If Air Canada or any other airline in Canada were to be in an insolvency position again, the lenders would be much more comfortable dealing with the airline.

This time, when Air Canada went into CCAA, the court has much discretion as to how to proceed through that restructuring. Lenders were subject to the stay that the court was able to impose on them and so had to work differently than they would have in, say, the United States.

Senator Forrestall: Will this have a tendency to open up the national markets? Will this make it easier for foreign lenders to involve themselves? Is there any suggestion of impairment of ownership?

Pour que ça fonctionne bien à l'échelle du Canada, il faudra harmoniser les lois provinciales et fédérales.

Le sénateur Forrestall : Est-ce qu'on pourrait voir un peu plus en détail où nous en sommes avec les provinces?

M. McArdle : Je ne suis pas très au courant de la situation. Je crois que l'Ontario et la Nouvelle-Écosse ont dit qu'elles étaient en train d'effectuer les changements nécessaires, mais les autres provinces n'en sont pas encore là. Il y a eu énormément de consultations avec elles, et leur appui est apparemment ce qui a motivé ce changement.

Le sénateur Nolin : J'aimerais corriger un détail et, comme vous êtes avocat, je suis sûr que vous voudrez rectifier l'information que vous avez donnée selon laquelle les provinces n'ont pas de pouvoirs délégués leur permettant de légiférer en matière de garanties, mais qu'elles ont des pouvoirs autonomes et fondamentaux.

M. McArdle : Oui, merci de me l'avoir fait remarquer. Ces pouvoirs ont été répartis à parts égales au moment de la Confédération.

Le sénateur Nolin : Le fédéral a aussi le pouvoir de légiférer sur ce qui relève de leur compétence.

M. McArdle : Oui, merci.

Le sénateur Forrestall : D'après ce qu'on peut voir, le gouvernement n'a pas besoin de s'impliquer de trop près dans ce dossier. Mais en quoi est-ce une bonne chose?

Je pense en particulier à Air Canada; si nous devions réinvestir un jour dans le secteur de l'aviation, le fait de fermer des portes, par exemple, pourrait finir par compliquer les choses.

M. McArdle : Je sais qu'un représentant d'Air Canada comparaîtra plus tard au cours de la session. De notre point de vue, pour un financier qui songe à investir au Canada, chose que nous ne faisons pas beaucoup, justement parce que nous sommes d'Exportation et développement Canada, mais si nous étions un prêteur américain et que nous voulions financer Air Canada, l'adoption de cette Convention et des lois qui en découlent nous permettrait d'être beaucoup plus à l'aise puisque nous aurions davantage confiance dans les biens aéronautiques d'Air Canada. Si Air Canada ou toute autre compagnie aérienne canadienne devait se trouver encore une fois en situation d'insolvabilité, les prêteurs se sentiraient beaucoup plus à l'aise avec la compagnie aérienne concernée.

Cette fois, lorsque Air Canada s'est mise sous la protection de la LACC, la cour disposait d'une grande latitude pour déterminer comment effectuer la restructuration. Les prêteurs étaient assujettis au sursis éventuel imposé par le tribunal et devaient donc agir différemment de ce qu'ils auraient fait, par exemple, s'ils avaient été aux États-Unis.

Le sénateur Forrestall : Est-ce que ceci aura tendance à favoriser l'ouverture des marchés nationaux? Cela facilitera-t-il les investissements étrangers? Cela peut-il avoir une incidence sur les droits de propriété?

Mr. McArdle: In terms of ownership of the aircraft or ownership of the airlines themselves?

Senator Forrestall: Let us speak to the debt.

Mr. McArdle: The real benefits to airlines out of Canada are that they will find lenders more willing to lend money in countries that right now it is very difficult to get financing in. In countries that do not have a very strong regime, the only airlines that can actually borrow without the support of the government are very strong airlines. Cathay Pacific and Lufthansa are two very strong airlines that are weathering the storm.

In smaller markets and smaller countries, it is difficult to start competition and to lower the costs to users, as well as encourage the purchase of Canadian and other aircraft unless the buyers can actually access financing.

This will, I believe, provide more opportunities for financing to them so they will be able to acquire newer aircraft, less pollution associated with them, and be more cost efficient, and so forth.

Senator Forrestall: I wish to return to my first question. Is there somebody here from the government?

Will someone make absolutely certain that we have the consent of the provinces in this respect? Otherwise, I could see people requiring funding caught with unnecessary or undue delay. As you know, like everything else, time is of the essence when we are talking about this kind of financing.

Mr. McArdle: That is correct. If we can merge the laws of the provinces with the changes that are being proposed to the federal statutes here that would make it a lot easier.

Senator Forrestall: Is anybody working on it?

Mr. McArdle: I understand that is happening. EDC is not involved in that process.

Senator Forrestall: Who is driving that bus?

Mr. McArdle: I am not sure who is sponsoring this proposed bill through Parliament, but in reading some of the debates it is clear that there are several discussions occurring with the provinces and that is an absolute critical need, a necessity.

The Deputy Chairman: We will have the minister and the departmental officials here tomorrow.

Senator Forrestall: Is the Export Development Corporation fully satisfied that this is a step in the right direction, that we are going where we should have gone 15 or 20 years ago?

Mr. McArdle: Yes, I can fully support that statement. It is a step in the right direction and will enable financing in Canada to be much easier in regard to aircraft. As we have mentioned for EDC, this will encourage other countries who look to Canada and the United States as sophisticated security regimes and bankruptcy regimes as a step in the right direction and a model for them to adopt.

M. McArdle : Faites-vous référence aux aéronefs ou aux compagnies aériennes?

Le sénateur Forrestall : Parlons de la dette.

M. McArdle : Un des avantages réels qui profiterait aux compagnies aériennes étrangères est que les bailleurs de fonds seraient plus enclins à prêter de l'argent dans des pays où, en ce moment, il est difficile d'obtenir du financement. Dans les pays où les régimes ne sont pas très solides, les seules compagnies aériennes qui peuvent emprunter sans un appui gouvernemental sont des compagnies aux reins très solides. La Cathay Pacific et la Lufthansa en sont deux exemples.

Dans les marchés et les pays plus petits, il est difficile de faire jouer la concurrence et d'offrir aux utilisateurs des prix plus bas, et c'est un défi de taille que d'encourager l'achat d'aéronefs, canadiens ou pas, à moins que les acheteurs puissent vraiment obtenir du financement.

Je crois qu'un accès plus facile au financement encouragerait l'achat de nouveaux appareils qui seraient, entre autres, moins polluants et plus économiques.

Le sénateur Forrestall : Je voudrais revenir à ma première question. Est-ce que quelqu'un, ici, représente le gouvernement?

Quelqu'un va-t-il s'assurer que nous aurons le consentement des provinces à cet égard? Si ce n'est pas le cas, ceux qui ont besoin de financement pourraient être ralentis par des retards inutiles et indus. Comme vous le savez — et c'est vrai pour tout — le temps presse lorsqu'il est question de ce genre de financement.

M. McArdle : En effet, si nous pouvions harmoniser les lois provinciales en fonction des modifications proposées aux lois fédérales, ce serait beaucoup plus facile.

Le sénateur Forrestall : Est-ce que quelqu'un travaille là-dessus?

M. McArdle : Je crois que oui, mais EDC ne prend pas part au processus.

Le sénateur Forrestall : Qui est-ce alors?

M. McArdle : Je ne suis pas certain de qui parraine le projet de loi au Parlement, mais j'ai lu certains débats, et il est évident que plusieurs discussions sont en cours avec les provinces, ce qui est une nécessité absolue.

Le vice-président : Nous recevrons le ministre et de hauts fonctionnaires demain.

Le sénateur Forrestall : Exportation et développement Canada est-elle parfaitement convaincue que c'est un pas dans la bonne direction, que nous nous rendrons où nous aurions déjà dû être il y a de cela 15 ou 20 ans?

M. McArdle : Oui, absolument. Le financement des aéronefs au Canada sera beaucoup plus facile à obtenir. Comme on l'a mentionné, EDC croit que ces mesures inciteront les autres pays à voir les régimes sur les garanties et les faillites appliqués au Canada et aux États-Unis comme des régimes perfectionnés, à les juger d'un bon œil et à les prendre pour modèles.

Senator Massicotte: The fact of the international agreement makes it more comfortable for many of us, given it represents all of the stakeholders' interests.

How does it work? My impression of the airline industries in North America is that they are extremely heavily leveraged already. That is why the bankruptcy rate is so high. I did not realize there was any problem with financing. How do we finance aircraft today and why do we need to change it?

Mr. McArdle: Traditionally, in the United States and Canada, financing is done on a tax-efficient basis. They do it through what is called "leveraged leases." A company that has a significant amount of profit puts some money into a special purpose vehicle, maybe 25 per cent of the purchase price. Often a group of lenders will provide the remaining part of the cost of the aircraft. That special purpose entity will actually acquire the aircraft from the manufacturer, if it is an RJ from Bombardier, and pay 100 per cent of the purchase price. The special purpose entity will then lease the aircraft on a full net-net-net lease to Air Canada, for example, or in the U.S. to United Airlines or Delta. That airline will operate, maintain, insure and do everything on a net-net basis with money flowing to the lenders and the equity receiving capital cost allowance depreciation and also some cash at the end of the lease.

It is done on the basis that the operator, Air Canada, gets to claim it as an expense and the equity gets to claim it as a capital asset and depreciate it. The lenders put their money into the structure and receive security over the aircraft and the lease payments.

That is the typical fashion. It can also be done in the standard outright purchase with a mortgage over the aircraft, just like if you were buying your house and mortgaging your house. The lender would then have a mortgage on the house that if you defaulted on your payment they could seize the mortgage.

Senator Massicotte: You say it is a tax shelter. Where is the tax shelter element in it?

Mr. McArdle: The tax efficient basis arises from the profitable entity that is the equity. It can write off the capital cost allowance from its profits and not pay as much tax. That is usually done in the U.S. The operator gets to claim it as an expense.

Senator Massicotte: This is pretty standard, why is it considered tax efficient?

Mr. McArdle: It lowers the ultimate cost to the operator because the equity can depreciate the aircraft and thereby save tax. They will allow their money to be used in the structure without requiring interest on that amount of money versus if the airline had to borrow all 100 per cent of the price, they would end up paying interest on all of it.

Senator Massicotte: They could get CCAA.

Mr. McArdle: Yes they would, but generally airlines are not profitable enough to actually benefit much from the depreciation.

Le sénateur Massicotte : Un accord international rendra les choses plus faciles pour beaucoup d'entre nous parce qu'il représente les intérêts de tous les intervenants.

Mais comment cela fonctionne-t-il? À mon avis, l'industrie du transport aérien en Amérique du Nord est déjà très lourdement endettée, ce qui explique que les taux de faillite soient aussi élevés. Je n'étais pas conscient des problèmes en matière de financement. Comment finance-t-on l'achat d'appareils aujourd'hui et pourquoi faut-il modifier le processus actuel?

M. McArdle : Depuis toujours, aux États-Unis et au Canada, le financement est accordé de façon efficiente sur le plan fiscal, sous forme de « contrats de location adossée ». Les compagnies qui réalisent des profits importants placent des fonds dans une entité ad hoc, soit peut-être l'équivalent de 25 p. 100 du prix d'achat d'un appareil. Souvent, c'est un groupe de prêteurs qui finance le reste. Cette entité ad hoc achètera l'aéronef au constructeur, si c'est un RJ de Bombardier, et paiera 100 p. 100 du prix d'achat. Elle le louera ensuite à Air Canada, par exemple, à United Airlines ou à Delta, aux États-Unis, qui signeront un bail à loyer hypernet. Cette compagine aérienne sera exploitée entretenue, assurée, et cetera, en vertu d'un bail à loyer supernet, les prêteurs seront payés et les déductions pour amortissement iront au propriétaire, tout comme un certain montant d'argent à l'échéance du bail.

Selon ce principe, Air Canada considèrera cela comme une dépense et le propriétaire comme une immobilisation qu'il pourra amortir. Les prêteurs investissent et reçoivent des garanties sur l'aéronef et sur les paiements de location.

C'est généralement la façon de faire, mais on peut aussi procéder par achat ferme avec prêt hypothécaire sur l'aéronef, exactement comme lorsqu'on achète une maison et qu'on l'hypothèque. En cas de défaut de paiement, le prêteur pourrait saisir la maison.

Le sénateur Massicotte : Vous dites que c'est un abri fiscal, mais je ne vois pas en quoi.

M. McArdle : C'est parce que c'est efficient sur le plan fiscal. Vous pouvez soustraire les déductions pour amortissement des profits et payer moins d'impôts. C'est généralement ce qu'ils font aux États-Unis : l'exploitant déclare cela dans ses dépenses.

Le sénateur Massicotte : C'est plutôt courant, en quoi est-ce efficient sur le plan fiscal?

M. McArdle : En fin de compte, ça coûte moins cher à l'exploitant parce qu'on peut déprécier la valeur de l'aéronef et économiser sur les taxes. Cela permet à la compagnie aérienne d'utiliser l'argent sans payer d'intérêts dessus, ce qu'elle ne pourrait pas faire si elle devait emprunter la totalité de la somme correspondant au prix d'achat de l'appareil.

Le sénateur Massicotte : Elles pourraient se mettre sous la protection de la LACC.

M. McArdle : En effet, mais en général, les compagnies aériennes ne sont pas suffisamment rentables pour vraiment profiter de la dépréciation.

Senator Massicotte: In both cases they are highly levered. In other words, there is a lender which provides for 75 per cent to 85 per cent of the aircraft purchase price. What is the security?

Mr. McArdle: It is security over the aircraft itself and the engines, the type of equipment that is covered by the convention as well as the lease receivables and the lease itself. You can then feel comfortable that you can actually receive the cash directly from the operator and it does not have to flow through any other entity.

Senator Massicotte: The reason for these proposed amendments is that the security conditions today are not adequate. If they are not adequate they are getting a lot of money for security that is not very good.

Mr. McArdle: The convention, if adopted in Canada, would change two things. For an aircraft to be secured in Canada, you have to actually register it in every province in which the aircraft will arrive. This situation is unlike the procedure in the U.S. where a central registry is used. The second change is the preferential treatment if the operator ends up in an insolvent position.

As was seen in Air Canada and the same in the U.S., the airline wants to restructure. Currently, the Bankruptcy Act is set up to allow a restructuring period and all the lenders and all the secured parties are held at bay. They are forced into a stay position where they cannot seize their assets and cannot recover and realize on them, release them to someone else, or sell them.

During those periods the airlines are cash strapped so they do not maintain the aircraft as well. They do not pay any debt service at all, so you are unable to access your asset that you have looked at as your piece of cake that you can take back, and you are not getting paid for it. Often, especially in third world countries, the maintenance is not as strict as in Canada and the U.S., and therefore the sort of quality of your asset depreciates through time.

Lenders in those situations want to have the right to either get the aircraft back right away because that is what they have lent on the basis of, or force the operator to say, "I will maintain it and pay and not be able to benefit from the stay period." That is the situation in the U.S. now, and it has allowed a lot more airlines to receive financing even though they are in an insolvent position. There are many airlines in Chapter 11 protection and still acquiring aircraft and receiving financing.

Senator Massicotte: These amendments make it such that even if there is a stay under CCAA, they will have to meet the rental payments in a typical situation and maintain the aircraft.

Mr. McArdle: Yes, or hand it back to the creditor.

Senator Massicotte: Does it give special favour to the airline creditors as compared to many other assets?

Le sénateur Massicotte : Dans les deux cas, elles ont un facteur d'endettement très élevé. Autrement dit, le prêteur finance de 75 à 85 p. 100 du prix d'achat de l'aéronef. Sur quoi porte la garantie?

M. McArdle : Elle s'applique à l'aéronef lui-même, aux moteurs, au matériel d'équipement couvert par la Convention ainsi qu'aux créances de crédit-bail et au contrat de location. Les créanciers sont assurés de recevoir l'argent directement de l'exploitant sans qu'il passe par qui que ce soit d'autre.

Le sénateur Massicotte : Si on propose ces modifications, c'est parce que les garanties actuelles ne sont pas adéquates. Du coup, les gens font beaucoup d'argent, mais les garanties ne sont pas optimales.

M. McArdle : Si le Canada adopte la Convention, deux choses changeront. Premièrement, pour qu'un aéronef bénéficie de garanties au Canada, il devra être inscrit dans chacune des provinces où il atterrira. Aux États-Unis, ils utilisent plutôt un registre central. Deuxièmement, les bailleurs de fonds seraient favorisés advenant le cas où les exploitants se retrouveraient en situation d'insolvabilité.

Comme on l'a vu avec Air Canada et aux États-Unis, certaines compagnies aériennes veulent se restructurer. Actuellement, la Loi sur la faillite leur accorde une période de restructuration pendant laquelle tous les prêteurs et les parties garanties doivent se tenir à l'écart. Ils sont tenus de respecter la période de sursis et ne peuvent saisir le bien, recouvrer les capitaux investis ou en disposer, ni céder le bien ou encore le vendre à quelqu'un d'autre.

Pendant ce temps, les transporteurs aériens sont à court d'argent et sont donc incapables d'entretenir leurs appareils comme en temps normal. Ils ne donnent pas non plus un sou aux créanciers, lesquels n'ont plus accès au bien et ne peuvent récupérer leur part du gâteau. Souvent, en particulier dans les pays en développement, l'entretien des appareils n'est pas réglementé aussi sévèrement qu'au Canada et aux États-Unis; du coup, la qualité des biens s'en trouve diminuée à la longue.

Dans ces cas, les prêteurs veulent soit récupérer l'appareil immédiatement, soit obliger l'exploitant à assurer la maintenance de l'avion et à ne pas profiter de la période de sursis. C'est la façon de faire aux États-Unis actuellement, et cela a permis à beaucoup plus de compagnies aériennes d'obtenir du financement, même si elles sont insolvables. Ainsi, même si elles sont sous la protection du chapitre 11, plusieurs compagnies aériennes continuent d'acheter des appareils et d'obtenir du financement.

Le sénateur Massicotte : Ave ces modifications, les compagnies seraient tenues de payer la location comme en temps normal et d'entretenir les appareils, en dépit du sursis accordé en vertu de la LACC.

M. McArdle : Oui, ou elles pourraient choisir de restituer l'appareil au créancier.

Le sénateur Massicotte : Les créanciers de la compagnie sont-ils avantagés par rapport aux autres prêteurs?

Mr. McArdle: Yes, it actually does put them ahead, not in terms of payment so much as in terms of being able to access the aircraft. Let us assume we have an aircraft that United Airlines has leased and we have security over it. They go into Chapter 11. We say to them, "Either pay us or hand it back." Somebody who has security over the trucks they own or other equipment they have, does not have the same benefit of being able to say, "Pay me or hand it back." They would be subject to the stay.

Senator Massicotte: Say they have 15 aircraft, can they say, "Take back five and I will keep on paying ten," or is it all or nothing?

Mr. McArdle: Yes, they can do that.

Senator Massicotte: This is a lot like real estate, which I have a bit of experience on from a creditor sense. I am surprised that in the real estate sector if you do CCAA, if you want to occupy X square feet you have to make rental payments on what you occupy. Precedents are set; you are not allowed to give it back. Why would we need a special provision in this act to treat it differently?

Mr. McArdle: Aircraft are so expensive that they are treated as a separate asset in and of themselves. They have a long life so people want to be able to feel that their security can be accessed if necessary. The aircraft can be taken back. Also, the maintenance aspect is very critical. If you do not maintain the aircraft, it can be incredibly expensive to bring back up to a level that you can sell or lease the aircraft to someone else. This happens very quickly; there is a lot of maintenance on aircraft that we do not see, we just get on and they work. There is a very regular cycle of repair.

Senator Massicotte: The same concern applies if your building is destroyed; manufacturers have the same CCAA issues.

Mr. McArdle: I agree with that. Aircraft are seen as a unique asset and in order to finance them you want to be able to stay with them and feel that if necessary, you have the leverage to say, "Pay me, or give me the aircraft back and I will get my money from it that way." This is partially because the aircraft industry is very cyclical and throughout the 15-20 years life of a loan on an aircraft, the airline will often go through two troughs and two peaks.

Senator Massicotte: What you are saying is we will now have one international registry system and we will not have to register for each province and because of the fact that the right of possession upon default is much more severe than it is currently, you think that will allow greater certainty, therefore allowing greater financing, more competition and the consumer will benefit. Is that the theory?

Mr. McArdle: Yes, in Canada, and other places in the world.

M. McArdle : Oui, ils le sont. Peut-être pas nécessairement en termes de paiement, mais plutôt du fait qu'ils ont accès à l'appareil. Prenons l'exemple d'un appareil qui aurait été loué à United Airlines et sur lequel nous aurions des garanties. La compagnie se met sous la protection du chapitre 11. On lui dit : « Soit vous nous payez, soit vous nous rendez l'appareil. » Le créancier qui a des garanties sur ses camions ou sur tout autre équipement ne pourrait pas en faire autant. Il serait assujetti à la période de sursis.

Le sénateur Massicotte : Et si elle possède 15 appareils, peut-elle dire : « Reprenez-en cinq et je continuerai à payer pour les dix autres », ou est-ce vraiment tout ou rien?

M. McArdle : Oui, elles le peuvent.

Le sénateur Massicotte : C'est très semblable à l'immobilier, domaine dans lequel j'ai un peu d'expérience comme créancier. Je suis surpris que dans le secteur immobilier, dans les cas où l'on a fait appel à la LACC, si on veut occuper un espace de X pieds carrés, on doit verser un loyer. Les précédents sont établis; on ne peut pas faire marche arrière. Pourquoi aurions-nous besoin d'une disposition spéciale dans cette loi pour traiter différemment les aéronefs?

M. McArdle : Les aéronefs sont si coûteux qu'on les considère comme des biens en soi. Puisque ces appareils ont une longue durée de vie, les créanciers veulent s'assurer qu'ils pourront se prévaloir de leurs garanties si nécessaire. On peut saisir un aéronef. Aussi, la question de la maintenance est très importante. Si l'appareil n'est pas bien entretenu, il peut être incroyablement dispendieux de le remettre dans un état où il sera possible de le vendre ou de le louer à quelqu'un d'autre. Il s'agit d'un processus très rapide; un aéronef exige beaucoup d'entretien dont nous n'avons pas idée comme passager car tout ce qui nous intéresse, c'est que l'avion fonctionne. Il y a un cycle très régulier de réparations.

Le sénateur Massicotte : C'est pareil lorsqu'un immeuble est endommagé; les constructeurs ont les mêmes problèmes à l'égard de la LACC que les propriétaires.

M. McArdle : Je suis d'accord avec vous. Un aéronef est perçu comme un bien en soi; avant de financer l'achat d'un de ces appareils, on veut s'assurer d'y avoir accès et savoir que si cela devient nécessaire on pourra dire : « Payez-moi ou rendez-moi l'aéronef pour que je puisse récupérer mon argent. » Cela s'explique en partie par la nature très cyclique de l'industrie aéronautique : pendant les 15 à 20 années que dure un prêt pour un aéronef, une compagnie aérienne vivra souvent deux périodes creuses et deux périodes de pointe.

Le sénateur Massicotte : Vous êtes en train de dire que nous aurons maintenant un système d'enregistrement international, qu'il n'y aura plus de registres provinciaux et que, parce que le droit sur le bien en cas de défaut de paiement sera beaucoup plus limité qu'il ne l'est présentement, cela donnera plus de garanties, permettra d'accroître le financement et la concurrence, tout cela au bénéfice du consommateur. Est-ce bien ce que vous pensez?

M. McArdle : Oui, au Canada et ailleurs dans le monde.

Senator Massicotte: When you finance an aircraft that is Canadian based and it lands in another country which law applies, the law of the country which did the financing on it or where the aircraft is currently situated

Mr. McArdle: EDC would not be looking to finance aircraft based in Canada, but we would let us say in France or the U.S. Pick the U.S. for example, where predominantly we have most of our loans right now. If that aircraft was to land in another country, if it had adopted the convention we would be very comfortable allowing it to land.

Senator Massicotte: If it does not?

Mr. McArdle: If it did not, we may limit the right of the operator taking it to that country. We may prevent them from doing that.

The Deputy Chairman: You cannot fly your building to another country either.

Senator Nolin: In Quebec it is called le registre de la publicité des droits, for a very specific reason. It is to advertise the rights of whoever has the rights to an asset.

How is it going to work if there is only one registry and how will creditors have access to that information?

What about reregistration; the various assets that are already registered?

I would like you to walk us through a seizure. How will it work? Who will do it? How will the money be distributed? Who will have access to the distribution, and all the other legalities?

Mr. McArdle: As I say, we rarely finance in Canada. However, I was a lawyer in Toronto for a number of years before and did do financing that way. So I will try to help.

In connection with the first question, the searching capacity, the international registry would be accessible to anyone who wants to pay the small fee. It is computer based, and probably on-line. People would be able to access the search capacity and pay the fee. You would basically put in various parameters. If you knew the name of the owner, you would put the name of the owner; you would put the serial number of the aircraft; you could put the operator's name. That would show you whether or not this aircraft has any liens on it, and confirm the ownership of the aircraft. This is a new aspect that is not possible at the present time.

The international registry is set up such that if a mistake was made, if they were negligent in providing the advice and somebody relied on it, the creditor who did the search could actually claim compensation back from the international registry; there is an assurance fund. People can rely on the fact that this search is truthful and accurate, and if it turns out to have been wrong, they are not the ones who suffer. The fund actually will pay them.

Le sénateur Massicotte : Lorsqu'on finance l'achat d'un appareil canadien et que celui-ci atterrit dans un autre pays, quelles lois s'appliquent, celles du pays qui a financé l'appareil ou celles du pays où se trouve l'aéronef?

M. McArdle : EDC ne financerait pas l'achat d'aéronefs au Canada, mais elle pourrait le faire en France ou aux États-Unis. Prenons les États-Unis pour exemple, puisque c'est dans ce pays que sont concentrés la plupart de nos prêts actuellement. Si un aéronef devait atterrir dans un autre pays ayant adopté la Convention, il n'y aurait aucun problème.

Le sénateur Massicotte : Et dans le cas contraire?

M. McArdle : Si le pays ne l'a pas signée, nous pourrions limiter le droit de l'exploitant à y atterrir. Nous pourrions même l'en empêcher.

Le vice-président : De la même façon que vous ne pouvez pas déménager votre immeuble dans un autre pays.

Le sénateur Nolin : Au Québec, on appelle cela le registre de la publicité des droits, et ce, pour une raison très précise. En effet, c'est pour publier les droits que quiconque a sur un bien.

Comment cela fonctionnera-t-il s'il n'y a plus qu'un registre, comment les créanciers auront-ils accès à cette information?

Qu'en est-il de la réimmatriculation, des nombreux biens qui ont déjà été enregistrés?

J'aimerais que vous nous expliquiez comment se fera une saisie. Comment s'y prendra-t-on? Qui s'en chargera? Comment l'argent sera-t-il réparti? Qui aura accès à l'information relative à la répartition et quelles sont les autres considérations juridiques?

M. McArdle : Comme je l'ai dit, nous finançons rarement l'achat d'appareils au Canada. Cependant, j'ai été avocat à Toronto pendant plusieurs années durant lesquelles je me suis occupé de financements de ce genre. J'essayerai donc de vous aider.

En ce qui a trait à votre première question, qui portait sur l'accès à l'information, sachez que quiconque aura payé des frais minimes pourra consulter le registre international. Ce dernier sera informatisé et probablement disponible dans Internet. On aura la possibilité d'utiliser un moteur de recherche, moyennant le paiement de frais. Il suffira d'entrer différents paramètres pour interroger la base : le nom du propriétaire, le numéro de série de l'aéronef ou le nom de l'exploitant. On saura alors si quelqu'un détient des privilèges sur l'appareil et qui en est le propriétaire. Cette recherche est impossible à faire en ce moment.

Le registre international a été conçu de telle façon que si une erreur était commise — si, par négligence, une information donnée était fausse —, le créancier qui fait la recherche pourrait réclamer une indemnisation au registre international; il existe un fonds d'assurance. Les gens peuvent s'attendre à obtenir des renseignements véridiques et exacts; toutefois, si jamais l'information fournie se révélait fausse, les utilisateurs n'en subiraient pas les conséquences. En fait, le fonds les dédommagerait.

It is a system of great certainty, and it is set up to be easily accessible. Similar to the central registry that we have in Ontario for personal property, you can do that either online or in several government offices no matter where it is registered. If somebody is in Sudbury, they can search it in Ontario. It is the same thing, only more global.

In connection with the re-registration, in the past it required the owner or operator to participate in both de-registration and re-registration of an aircraft. So, out of their certificate, if you want to call it that, and then into your own or into a body that can actually fly the aircraft for the lender.

With the new system there can be powers of attorney that are signed up ahead of time by the owner and operator that tells the world that you have given your power of attorney to deregister this aircraft to the lenders. The lenders will be able to take this step, if they repossess the aircraft, without needing any help from the borrowers.

That is one of the real difficulties that occurred in the past. We had a situation in Argentina where we participated in a purchase and lease of an RJ. The laws and court system were such that we were concerned we would not be able to repossess it, because if the borrower wanted to fight, they would continue fighting. The only way we did that deal is we had two and one-half years of repossession insurance and a six-month back-up from the manufacturer. We anticipated it would take three years to repossess this because we could not deregister on our own. We had to get help from the borrower or the courts forcing them. This would make it easier to deregister if you had a borrower/operator that was reluctant to assist.

Senator Nolin: The rights would be registered all over the world, but let us narrow that down to Canada and the 10 provinces. If it is deregistered will it be sent to Ireland because that will be the only place in the world where it will be registered?

Mr. McArdle: I have not checked it as well in Canada because, as I say, we do not do a lot here. I understand that there can be a mirror of it in the country. I am not certain of that, but if I was searching I would go to the Irish company, as you say, that has won the bid and search at that place.

Senator Nolin: We can ask that question of Air Canada, but you can see the problem in court if there are two registrations.

Mr. McArdle: Yes and there would have to be a mirror. It is not intended to be overlapping or different. The way it is set up, the international registry would set up an override.

C'est un registre d'une grande fiabilité et conçu pour être facile à consulter. Comme dans le cas du registre central que nous avons en Ontario pour les biens personnels, on peut l'interroger en ligne ou dans plusieurs bureaux du gouvernement, peu importe où les biens ont été immatriculés. Si quelqu'un habite à Sudbury, on peut chercher des informations concernant ses biens partout en Ontario. Il s'agit ici de la même chose, mais à l'échelle mondiale.

Pour ce qui est de la réimmatriculation, par le passé, il fallait l'intervention du propriétaire ou de l'exploitant pour radier et réimmatriculer l'appareil. Autrement dit, il fallait radier l'aéronef du certificat, si on peut s'exprimer ainsi, et l'inscrire ensuite sur celui du nouveau propriétaire ou de la compagnie qui le fait voler pour le prêteur.

Grâce au nouveau système, le propriétaire et l'exploitant pourront signer des autorisations à l'avance indiquant au monde entier que les prêteurs acquièrent les droits de radiation de l'immatriculation d'un aéronef. Les créanciers pourront alors agir, s'ils veulent reprendre possession de l'aéronef, sans avoir besoin de l'aide des emprunteurs.

Voilà une question qui a causé de grandes difficultés dans le passé. EDC a participé à l'achat et à la location d'un RJ en Argentine. À cause des lois et du système judiciaire de ce pays, nous étions inquiets de ne pouvoir reprendre possession de l'appareil parce que si l'emprunteur voulait se battre, rien ne l'en empêchait. Une assurance de deux ans et demi sur les droits de reprise et une garantie de six mois du constructeur nous ont permis de parvenir à une entente. Nous avions prévu que le processus de repossession prendrait trois ans puisque nous ne pouvions retirer nous-mêmes l'appareil du registre. Nous devions obtenir la coopération de l'emprunteur ou une ordonnance de la cour. Le nouveau système proposé facilitera la radiation lorsque l'emprunteur-exploitant refuse de collaborer.

Le sénateur Nolin : Les droits seront enregistrés à l'échelle mondiale, mais concentrons-nous sur le Canada et ses 10 provinces. Si un appareil est retiré du registre, sera-t-il envoyé en Irlande puisque ce sera désormais le seul endroit au monde où il sera toujours immatriculé?

M. McArdle : Je n'ai pas étudié aussi en profondeur le processus au Canada puisque, comme je l'ai dit, ce n'est pas quelque chose que nous faisons couramment. D'après ce que j'ai compris, il pourrait y avoir une copie identique du registre dans le pays. Je n'en suis pas certain, mais si je cherchais l'appareil auquel vous faites allusion, je m'adresserais à la compagnie irlandaise qui a remporté l'appel d'offres.

Le sénateur Nolin : On peut se poser la question pour Air Canada, mais s'il y a deux immatriculations, il se pourrait que cela finisse devant les tribunaux.

M. McArdle : Oui, il devrait y avoir une copie. Les registres ne doivent pas se chevaucher ni être différents. Le registre international doit primer sur tous les autres.

Senator Nolin: We can say that in the treaty, but there will need to be a law, for instance, in the province of Ontario, to ratify that law. If there is no such tool, no matter the length and volume of the treaty, the law in the Ontario will say the Ontario registry will be the registry.

Mr. McArdle: That is my understanding. Each province that has the right to regulate and legislate on personal property, which an aircraft is, would have to make their laws consistent with it, for priority.

Senator Nolin: My third question deals with the process of redistribution when a seizure occurs.

Mr. McArdle: Typically the aircraft would be mortgaged or secured by the lender and the lender would have prevented any other party from also having a security interest in that aircraft. If there is a group of lenders who have lent with respect to one aircraft, they would be a pool. Generally, all other creditors of the airline could not have secured any interest in that particular aircraft. If they tried, it would be a default in the loan agreement or in the asset.

Senator Nolin: So there is no distribution.

Mr. McArdle: There is no distribution. I understand that there is the possibility in the convention that countries are permitted to specify certain super priority rights, such as landing rights in the airports. Right now they can seize an aircraft and demand payment and refuse to release the aircraft until their landing fees have been paid.

The theory of the convention is that the registration of a security interest would override all of those other lien rights except airport landing rights or whatever.

Senator Nolin: I assume that would include taxes?

Mr. McArdle: Taxes, exactly.

Senator Nolin: We already have that in the civil code in Ontario. If you do not pay your taxes, the ranking is affected.

Mr. McArdle: Exactly. It is possible for Canada to continue to keep that super priority for certain items if they want to. The convention encourages the fact that those would be eliminated as well so that lenders can feel truly comfortable. Lenders already take that into account and monitor very closely the tax payments of the operators and owners, as well as the landing fees, insurance payments, things like that, to make sure there are no super priorities.

The Deputy Chairman: If you were lending to companies of equal risk in two countries, one which had ratified the protocol, and one which had not, how much of a difference would it make in interest rates and other fees to the country that had ratified the protocol?

Mr. McArdle: We have not yet faced that situation so we have not had to make that determination. The availability of security is a factor that is taken into account in both the credit decision and

Le sénateur Nolin : Cela peut être mentionné dans la Convention, mais nous aurons toujours besoin d'une nouvelle mesure législative, notamment en Ontario, pour ratifier la loi dont nous discutons. Sans un instrument de ce genre, peu importe la longueur et l'ampleur de la Convention, la loi de l'Ontario continuera de stipuler que le registre ontarien est le bon.

M. McArdle : C'est ce que je crois comprendre. Chaque province qui a le pouvoir de prendre des règlements et de légiférer en matière de biens personnels — et les aéronefs en sont — devra prendre des dispositions en conséquence.

Le sénateur Nolin : Ma troisième question porte sur le processus de redistribution lors d'une saisie.

M. McArdle : Normalement, le prêteur aura hypothéqué ou assuré l'aéronef et il aura empêché toute autre partie d'avoir une garantie sur cet appareil. Un groupe de prêteurs qui finance un appareil en particulier formera un pool. En général, tous les autres créanciers de la compagnie aérienne n'auront pu prendre de garantie sur le même aéronef. S'ils essayaient, ce serait à cause d'une erreur du contrat de prêt ou concernant les droits sur le bien.

Le sénateur Nolin : Donc, il n'y a pas de répartition.

M. McArdle : Non, il n'y en a pas. Je crois comprendre qu'il est possible, selon la Convention, que des pays spécifient certains droits de priorité absolue, comme les droits d'atterrissage des aéroports. Actuellement, ceux-ci peuvent saisir un aéronef, exiger le paiement des droits d'atterrissage et refuser de rendre l'appareil jusqu'à ce qu'ils aient été payés.

Le principe de la Convention veut que l'immatriculation d'une garantie ait préséance sur tous les autres privilèges, à l'exception des droits d'atterrissage des aéroports et autres.

Le sénateur Nolin : Je présume que cela inclut les taxes?

M. McArdle : Oui, exactement.

Le sénateur Nolin : Nous avons déjà cette disposition dans le Code civil de l'Ontario. Quand on ne paie pas les taxes, cela a un effet sur le classement.

M. McArdle : Tout à fait. Le Canada peut conserver cette superpriorité pour certains éléments s'il le veut, même si la Convention encourage plutôt l'élimination de ces priorités afin que les prêteurs se sentent plus à l'aise. De toute façon, ces derniers en tiennent déjà compte et surveillent de très près le paiement des taxes des exploitants et des propriétaires, tout comme celui des droits d'atterrissage, des assurances et autres choses du genre, pour s'assurer qu'il n'y ait pas de superpriorités qui s'appliquent.

Le vice-président : Si vous prêtez à deux compagnies qui présentent le même niveau de risque dans deux pays — un qui a ratifié le Protocole et l'autre pas —, jusqu'à quel point le pays qui a signé le Protocole verra une différence dans les taux d'intérêt et autres frais?

M. McArdle : Puisque nous n'avons pas encore vécu cette situation, nous ne l'avons pas évaluée. La disponibilité d'une garantie est un facteur dont on tient compte lorsqu'on décide de

the pricing. As of yet, we have not determined whether or not we would be able to make any kind of broad statement in that regard.

We look at each deal on an one-of basis and take all factors into account in determining the pricing, unlike EX-Im Bank which has offered an across-the-board rate reduction and exposure fee reduction if a country has adopted the convention. We look at each deal on a particular basis.

I see it enabling lenders to actually make a loan into a country, not so much reduce the fees, but opening up the availability of the financing into the countries. Right now, there are many countries that no one would finance into without a government guarantee.

The Deputy Chairman: This has been a big selling point to the government. This would be of benefit and would be cheaper for countries that had ratified the agreement. It would be cheaper for countries with equal standing to other countries. There would be some kind of financial benefit. Where would they be getting this information from? It is obviously not from you.

Mr. McArdle: Not from us that I understand. Possibly they looked at what EX-IM has done. It makes some intuitive sense in the scenario that you have indicated. If all else was equal and you were able to get security over the aircraft in a country that was subject to the convention versus everything else being equal in a country that had not adopted the convention, I would be surprised if it did not impact the pricing. I cannot say how much. It is difficult to have a situation where it is identical to all other factors. The airlines are unequal, at best, in terms of their strength and financial viability. It would be difficult to assess it in that situation, but it makes complete intuitive sense if you were to have everything else equal.

The Deputy Chairman: Alberta and Quebec are the two provinces, one would think, especially Quebec which would have self-interest in passing equivalent or parallel legislation. Yet, there does not seem to be a lot of movement by the provinces that we have heard of today. What is holding it up?

Mr. McArdle: This convention has taken a long time to come to fruition, not totally unlike other conventions of this type. It has lost a little momentum from the initial euphoria that we can put a convention in place that will have an international registry and make life a lot easier because it has taken some time to come to a point where it is now being ratified by countries.

There is a significant impact to manufacturers such as Bombardier particularly, because basically their market is exports, and for each country that would adopt this, it would be more likely that financing could be obtained for those sales.

This is less of a concern for Alberta and Quebec with Air Canada and WestJet, et cetera. As you mentioned earlier, in Canada there really has not been a large problem for financing because our bankruptcy laws are not horrible. There is a stay provision and people had to live with that through the Air Canada situation, but it ended up working out. In other countries,

financer ou non un projet et qu'on établit le prix. Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas déterminé si nous serons en mesure de fixer une règle générale en la matière.

Nous étudions chaque entente au cas par cas et tenons compte de tous les facteurs pour déterminer le prix, contrairement à l'Ex-Im Bank, qui offre une réduction générale de sa commission d'encours aux pays ayant ratifié la Convention. Nous examinons donc chaque entente séparément.

Je vois cela comme une façon de permettre aux créanciers d'accorder des prêts dans certains pays et pas vraiment de réduire les coûts, mais d'accroître les possibilités de financement. En ce moment, il y a de nombreux pays dans lesquels personne ne veut accorder de financement sans une garantie du gouvernement.

Le vice-président : C'était un des arguments principaux présentés au gouvernement. Ce serait un avantage et cela coûterait moins cher aux pays signataires. Il y aurait une sorte d'avantage financier. D'où cela viendrait-il? Certainement pas de vous.

M. McArdle : Cela ne vient pas de nous. Ils ont peut-être vu ce qu'avait fait Ex-Im Bank. Cela aurait du sens dans le scénario que vous avez présenté. Si, toutes choses étant égales par ailleurs, on pouvait obtenir des garanties sur un aéronef dans un pays assujetti à la Convention, et faire une comparaison avec un pays qui n'aurait pas adhéré à la Convention, je serais surpris de voir qu'il n'y a aucune incidence sur les prix. Je ne saurais vous dire dans quelle mesure. Il est difficile de se trouver dans une situation où tous les facteurs sont identiques. Les compagnies aériennes sont pour le moins inégales sur le plan de leur force et de leur viabilité financière. Il serait délicat de les évaluer dans cette situation, mais cela aurait beaucoup de sens si tout le reste était pareil.

Le vice-président : On pourrait penser que l'Alberta et le Québec seraient les deux provinces les plus intéressées à adhérer à cette Convention, particulièrement le Québec qui aurait un intérêt à adopter une loi équivalente ou parallèle à la Convention. Pourtant, autant que nous sachions, les provinces ne semblent pas avoir vraiment réagi. Que se passe-t-il?

M. McArdle : La Convention a pris beaucoup de temps avant de se concrétiser, tout comme d'autres conventions du genre. Certes, l'euphorie du début, de pouvoir mettre en oeuvre une convention prévoyant l'ouverture d'un registre international et facilitant beaucoup la vie, n'est plus aussi vive parce que la Convention a mis un certain temps avant d'être ratifiée par divers pays.

Il y a des répercussions significatives pour des constructeurs comme Bombardier dont le marché est essentiellement à l'exportation. En outre, les pays signataires de la Convention sont davantage susceptibles d'obtenir du financement.

Cela ne préoccupe pas beaucoup l'Alberta et le Québec avec Air Canada, WestJet, et cetera. Comme vous l'avez mentionné précédemment, au Canada, le financement ne pose pas vraiment problème parce que nos lois sur les faillites sont généralement bonnes. Il y avait un sursis avec lequel les gens ont dû composer pendant la crise chez Air Canada, mais celle-ci s'est finalement

it is much less certain and much less predictable. The introduction of this convention in those countries would be a huge step forward.

The Deputy Chairman: On the briefing we received, there is only the United States, Canada, Ethiopia, Nigeria, Pakistan and Panama, in the process. Is this normal? Great Britain, France, Japan, Spain, the rest of the civilized world, so to speak, is not involved. Will this take a long time?

Mr. McArdle: Unfortunately, traditionally they have taken a long time to get widespread adoption, and in some instances, the interest has fallen away before there has been widespread adoption. That has been an unfortunate circumstance for financing in this area in particular. Sometimes the benefits are marginal.

In Britain, let us say, British Airways can get financing partially on its financial strength but also because the security regime and the bankruptcy regime in Britain is pretty stable and it is relatively predictable. It is not as predictable and not as favourable for lenders as the U.S., but it is okay.

In addition, in France, Airbus gets a lot of financing support, so it is not really impacting sales of Airbus aircraft because they get a lot of government support in any event.

The real benefits to those countries are not as critical as for some of the Third World countries that have adopted it already and are hoping that this will open the doors to some financing in their countries.

We are hoping Canada does it to show, as the U.S. did, that this is a good move, something countries should do to encourage others and act as a catalyst.

Senator Nolin: Is it the intent of the committee to hear from provincial representatives to understand their analysis of this subject?

The Deputy Chairman: We have not been approached by them.

Senator Nolin: Maybe it would be a good idea to hear from them. The federal step is an important one but it is not the only one. I think provincial representatives should at least be asked if they want to express their understanding and the way they see their responsibilities in this matter.

Senator Massicotte: It is noted in here that the government will not implement this act until a certain number of provinces approve.

The Deputy Chairman: That is correct.

Mr. David Shapiro, Vice-President and General Counsel, Air Canada: I am grateful for the opportunity to express the support for this admittedly low profile initiative, but an extremely critical one to the aviation community in general.

résorbée. Dans d'autres pays, l'incertitude et l'imprévisibilité sont plus grandes. L'adoption de la Convention par ces pays serait un grand pas en avant.

Le vice-président : Dans les notes d'information que nous avons reçues, on indique que les seuls pays engagés dans le processus sont les États-Unis, le Canada, l'Éthiopie, le Nigeria, le Pakistan et le Panama. Est-ce normal? La Grande-Bretagne, la France, le Japon, l'Espagne et le reste du monde civilisé, pour ainsi dire, ne participent pas au processus. Combien de temps cela prendra-t-il avant que ces pays n'adhèrent à la Convention?

M. McArdle : Malheureusement, les conventions prennent habituellement beaucoup de temps avant d'être adoptées de façon unanime et, dans certains cas, l'intérêt qu'elles suscitent diminue avant que leur adoption ne soit généralisée. Cette situation s'est avérée fâcheuse pour le financement, en particulier. Parfois, les profits sont marginaux.

En Grande-Bretagne, British Airways peut avoir du financement en partie grâce à sa force financière et aussi parce que les régimes de sécurité et de faillite de ce pays sont assez stables et relativement prévisibles. Ils ne sont pas aussi prévisibles ni aussi favorables aux prêteurs que ceux des États-Unis, mais ça va.

De plus, en France, Airbus reçoit beaucoup d'appui financier, alors cela n'affecte pas vraiment les ventes d'appareils parce que le constructeur obtient beaucoup d'aide du gouvernement quoi qu'il arrive.

Les profits réels enregistrés par ces pays ne sont pas aussi déterminants que pour des pays du tiers monde qui ont déjà adopté la Convention et qui espèrent que celle-ci ouvrira la voie au financement dans leur pays.

Nous espérons que le Canada agira comme catalyseur, à l'instar des États-Unis, pour que les autres pays se rendent compte qu'il s'agit de la voie à suivre.

Le sénateur Nolin : Le comité a-t-il l'intention d'entendre les représentants provinciaux pour comprendre leur analyse du sujet?

Le vice-président : Personne ne nous en a parlé.

Le sénateur Nolin : Il serait peut-être bon d'entendre ce qu'ils ont à dire. L'initiative fédérale est une chose importante, mais ce n'est pas la seule. Je crois que l'on devrait au moins demander aux représentants provinciaux s'ils veulent nous faire part de la façon dont ils comprennent les choses et dont ils conçoivent leurs responsabilités dans cette affaire.

Le sénateur Massicotte : Il est noté ici que le gouvernement n'appliquera pas cette loi tant qu'un certain nombre de provinces ne l'auront pas approuvée.

Le vice-président : C'est bien cela.

M. David Shapiro, vice-président et conseiller juridique général, Air Canada : Je vous suis reconnaissant de l'occasion qui m'est ainsi donnée de témoigner tout mon soutien pour un dossier qui, sous des apparences neutres, n'en reste pas moins crucial, du moins pour le monde de l'aviation.

I will limit my objective to describing why, from an airline perspective; an airline would strongly support the initiative and explain what is most innovative and valuable and the benefits we expect to be derived from the convention.

Je me limiterai à expliquer sur quoi repose essentiellement, en tant que société aérienne, notre appui soutenu à ce projet, en quoi il s'agit d'une initiative des plus innovatrices et prometteuses et, enfin, je vous parlerai des avantages d'adhérer à cette Convention.

The implementation of the proposed Convention on International Interests in Mobile Equipment, and I will refer to that as the convention, and the protocol to the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment, which I will call the protocol, as provided in Bill C-4 represents what I would think is a very rare if not a unique occasion. I cannot imagine that one would often deal with a legislative initiative that has only winners and no identifiable losers. There is virtually stakeholder unanimity in its support for this initiative among financiers, lessors, manufacturers, and airlines themselves, and ultimately the flying public would stand to benefit.

La mise en oeuvre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, que j'appellerai la Convention, et le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, que j'appellerai le Protocole, dont fait l'objet le projet de loi C-4, constitue, selon moi, une initiative très rare, sinon unique. Cela ne doit pas arriver souvent, à mon avis, que l'on adopte une mesure législative qui ne ferait que des gagnants et pas de perdants connus. Les bailleurs de fonds, les locateurs d'avions, les avionneurs, les compagnies aériennes et le grand public y trouveraient leur compte.

The proposed initiative is comprised of meaningful but virtually cost-free measures that can be taken by government to assist an industry. There are virtually no costs involved in implementing this to the governments and it assists, as I said, the entire industry as a whole.

L'initiative renferme des mesures significatives pour venir en aide à l'industrie tout entière, et il n'en coûtera pratiquement rien au gouvernement de la mettre en œuvre.

At the same time, this very initiative redresses a structural imbalance in the international sphere by promoting a level playing field. The convention could accomplish all those things simply by implementation of proposed Bill C-4.

Par ailleurs, cette initiative permettra de corriger le déséquilibre structurel sur la scène internationale tout en égalisant les règles de jeu. La Convention pourrait atteindre tous ces objectifs si nous adoptions le projet de loi C-4.

Some of the benefits expected to be derived by the proposed convention would benefit airlines in other jurisdictions more than those in Canada only because certain of the principles implemented by the convention already exist in Canadian law, relating to certain remedies, including enforceability of security interest remedies and registry systems.

Quelques-uns des avantages qui devraient découler de la Convention proposée pourraient profiter davantage aux compagnies aériennes étrangères que canadiennes, seulement parce que certains principes enchâssés dans la Convention existent déjà dans le droit canadien, notamment en ce qui a trait aux voies de recours, comme la force exécutoire du recours de la sûreté et le régime d'enregistrement.

There are, however, still major objectives and values to be achieved by implementing the proposed convention in Canada, even from the airline perspective. One is the simplification of transaction management and reduction in transaction costs relating to aircraft leasing and financing. The core and principal objective is to expand opportunities for expanded access to new sources of financing, ultimately reducing financing costs for every airline. Therefore, they would reduce costs directly and indirectly, which is obviously a core focus of airlines in this extremely competitive environment.

Il y a, toutefois, encore des objectifs majeurs à atteindre et des valeurs à appliquer en mettant la Convention en vigueur au Canada, même du point de vue des compagnies aériennes. Un de ces objectifs est la simplification de la gestion des transactions financières et la réduction des frais qui découlent de la location et de l'achat d'aéronefs. Le but principal et fondamental est d'élargir l'accès à de nouvelles sources de financement afin de faire baisser les coûts pour toutes les compagnies aériennes. Ainsi, celles-ci réduiraient directement et indirectement leurs coûts, ce qui est évidemment une priorité pour elles dans le climat d'extrême concurrence que nous connaissons actuellement.

To elaborate, we know that aircraft are high-value objects. Therefore, they are often acquired through complex leasing and financing transactions. At the core they involve the same basic requirement as security of a home; a mortgage, and the lenders obviously need protection from a failure to pay.

Vu le prix élevé des aéronefs, leur acquisition se fait souvent dans le cadre d'opérations de location ou de financement d'une grande complexité. Essentiellement, l'acquisition d'aéronefs exige des garanties semblables à celles d'une hypothèque pour une maison. De plus, les bailleurs de fonds cherchent évidemment à se prémunir contre les défauts de paiement.

Unlike a house transaction, where it is clear where the house is and what law governs the mortgage, an aircraft can move, and that fact has raised a great many concerns to lawyers. An inordinate amount of time and money has been spent debating the jurisdiction in which the mortgage should be registered; the implications for the validity of that mortgage; how the mortgage

Contrairement à une opération hypothécaire sur un immeuble, où l'emplacement de celui-ci et la loi qui régit l'hypothèque sont clairs, l'aéronef, lui, est mobile, ce qui donne beaucoup de fil à retordre aux avocats. On a consacré énormément de temps et d'argent à débattre du territoire de compétence où enregistrer l'hypothèque, des incidences de la localisation sur la validité de

should be recognized in other jurisdictions; the enforceability of that mortgage, and the remedies. I can attest to the amount of time and money that goes into what for a house transaction is a very basic consideration, and taken for granted.

The transactions often involve elaborate legal opinions that have to be developed by lawyers. They are legitimately needed but they add no value to the transaction. The regime envisaged by the convention and the protocol would ultimately simplify this important element of the transaction by creating one single international registry and would clarify many of these questions that are often debated. It would create a context within which certain documents could be moved to a common platform, ultimately reducing uncertainty, and much of the academic debate that surrounds these issues. It would further reduce the costs associated with the issue.

These factors alone may not have been sufficient to garner the support of some of the airlines and perhaps not Air Canada, but that is an important objective that will be achieved. The core objective to be achieved is really the expanded opportunities for access to debt capital markets.

The passage of proposed Bill C-4, without more in any other jurisdiction within Canada, would assist in expanding the access to new sources of financing. It would do that by facilitating access to debt capital markets, where funding is provided by institutional and individual investors rather than banks, and where the cost of borrowing is markedly lower.

I do we not want to go into the technicalities about how this is achieved unless anyone requests an explanation, but for these purposes the proposed legislation would remove from the discretion of the court the ability to determine whether and within what time frame creditors may repossess their aircraft. That very fact itself, in the event of a default under whatever financing arrangements there are, is what allows for this benefit of accessing debt capital markets.

The creditors' rights, therefore, become very predictable and allow certain types of public market transactions, for example, something called "enhanced equipment trust certificates" in the United States or in other jurisdictions, because it provides this degree of certainty required to assure the creditors, the ultimate holders who are collecting the interest payments, how long it will take them to get their security back and how much is required to fund that in the event of a default.

Without this second benefit, it is unlikely that the convention would have garnered the same degree of support. It provides an extremely important alternative to bank debt, which has become more scarce in this environment and more expensive over the last number of years during this instability that has plagued the industry. It also deals with the shortfall between internal funds and external financing. Debt capital markets open up a large pool of investors and enhances liquidity, which favourably affects pricing.

l'hypothèque et sur la capacité de la faire respecter. Je peux dire que tout le temps et l'argent consacrés à une opération hypothécaire sont pris pour acquis; c'est tout à fait normal.

Ces opérations donnent lieu souvent à des avis juridiques sur ces questions qui, tout en étant nécessaires, n'ajoutent rien. Le régime préconisé par la Convention et le Protocole aurait l'avantage de simplifier, finalement, cet élément important de la gestion des opérations financières en instituant un seul registre international et en clarifiant des questions fréquemment sujettes à débat. De plus, il créerait un contexte au sein duquel il serait possible d'uniformiser, jusqu'à un certain point, les questions de documentation et de procédure tout en éliminant les incertitudes, ce qui limiterait les analyses purement théoriques et réduirait les coûts.

À eux seuls, ces facteurs n'étaient peut-être pas suffisants pour recevoir le soutien de quelques compagnies aériennes, dont Air Canada, mais il s'agit d'un objectif important à atteindre. Le principal but visé est en réalité d'accroître les possibilités d'accès aux marchés de capitaux d'emprunt.

L'adoption du projet de loi C-4, à elle seule, permettrait d'ouvrir plus largement les portes sur de nouvelles sources de financement en facilitant l'accès aux marchés de capitaux d'emprunt alimentés par des investisseurs institutionnels et des particuliers. Qui plus est, sur ces marchés, les coûts d'emprunt sont sensiblement plus bas que ceux des banques.

Je ne voudrais pas entrer dans les détails sur la façon d'atteindre cet objectif, à moins que quelqu'un veuille des explications, mais cette mesure législative retirerait au tribunal le pouvoir discrétionnaire de déterminer si et quand les créanciers peuvent reprendre possession de l'aéronef. En cas de défaut de paiement, peu importe les modalités de financement, c'est ce qui permet d'accéder à des marchés de capitaux d'emprunt.

Ainsi, les droits des créanciers deviennent très prévisibles et permettent certains types de transactions de marché public, comme l'émission de « enhanced equipment trust certificates » aux États-Unis ou dans d'autres pays. Cela permet aux créanciers, qui sont les détenteurs finaux qui perçoivent des intérêts, de savoir dans combien de temps ils pourront ravoir leur garantie et, en cas de non-remboursement, quel montant il faudra débourser.

Sans ce deuxième avantage, la Convention n'aurait probablement pas recueilli autant d'appui. En effet, les marchés de financement par emprunt sont une solution de rechange très importante aux emprunts bancaires, qui se sont faits plus rares et plus onéreux ces dernières années, compte tenu du climat d'instabilité qui a secoué le secteur de l'aviation et vu l'écart entre les fonds propres et le financement externe. En accédant aux marchés des capitaux d'emprunt, on accède aussi à un vaste bassin d'investisseurs, sans compter qu'on accroît ses liquidités, ce qui a une incidence favorable sur les prix.

That type of access to debt capital markets would allow Canadian airlines to compete with U.S. airlines that have access to this most efficient, least expensive source of funding. This of course would ultimately reduce costs and contribute to the stability and the profitability of airlines.

L'accès au financement par emprunt permettrait aux compagnies aériennes canadiennes de rivaliser avec les compagnies aériennes américaines qui, elles, ont accès aux sources de financement les plus efficaces et les plus économiques. Finalement, cela entraînerait une réduction des coûts et contribuerait à la stabilité et à la rentabilité des compagnies aériennes.

I would not suggest that this is a panacea to all of the ills and challenges confronting the industry, but the proposed Bill C-4 will unquestionably address an element and assist in making additional sources of financing available, and reducing the pressure on governments to provide government funds as a source of funding.

Je ne voudrais certes pas laisser entendre que le projet de loi C-4 est un remède à tous les maux et qu'il permettra de résoudre tous les problèmes de l'industrie, mais il n'en reste pas moins qu'il apporte un élément de réponse valable et qu'il sera utile pour trouver des sources de financement supplémentaires et réduire la pression exercée sur les gouvernements pour qu'ils accordent des subventions aux compagnies aériennes.

Senator Mercer: You mentioned that a debt capital market with a large pool of investors enhances liquidity which favourably affects pricing. That leads to the obvious question: Can consumers expect to see lower airfares as a result?

Le sénateur Mercer : Vous avez mentionné qu'on aurait ainsi un meilleur accès aux liquidités sur les marchés de capitaux d'emprunt où il y a un grand pool d'investisseurs, et que cela aurait une incidence favorable sur les prix. Alors, une question me brûle les lèvres : les consommateurs peuvent-ils s'attendre à une baisse du prix des billets d'avion?

Mr. Shapiro: That is a viable possibility. As the cost structure is reduced, and as a market dictates lower and lower costs for the flying public lower prices certainly become possible. I certainly am not involved in the pricing and yield management side of airlines, but given that the pricing and costs go down with the competitive forces driving prices down, one would expect that that could ultimately be a result.

M. Shapiro : Pourquoi pas. Si on réduit la structure des coûts et si le marché dicte des coûts toujours plus bas, il est possible que cela ait une incidence sur le prix des billets d'avion. Je ne sais rien de la tarification ni de la gestion du rendement des compagnies aériennes, mais comme les tarifs et les coûts baissent sous l'effet de la concurrence, on pourrait s'attendre à un résultat du genre.

Senator Mercer: I should remind you, some of us will be here for a long time and those comments have been recorded. We may read them back to you in the future.

Le sénateur Mercer : Sachez que plusieurs d'entre nous sont ici pour longtemps et que vos propos ont été enregistrés. Il se peut que nous vous les rappelions un jour.

Senator Nolin: We like the formula.

Le sénateur Nolin : Nous aimons cette formule.

Senator Mercer: I am here for the next 18 years. I will remember.

Le sénateur Mercer : Je suis ici pour les 18 prochaines années. Je m'en souviendrai.

Do you have any examples of where this legislation would have been of help to Air Canada in the past situations that could have been avoided, or opportunities that were missed because the legislation was not in place?

Pourriez-vous nous dire en quoi ce projet de loi aurait pu empêcher Air Canada de se retrouver dans certaines situations fâcheuses, ou nous parler des occasions que nous avons ratées parce que cette mesure législative n'était pas en vigueur?

Mr. Shapiro: Prior to the last couple of years, Air Canada has made some of the most innovative financing transactions, one might say. There was too much financing leverage going on. We have not had any secured asset public market transactions. The price that we had to pay and the margins that had to be paid to banks and the tightening of that market were certainly felt over the last number of years. Whether we would have been in a position to rectify that by accessing them is probably beyond the area of my expertise and would require an investment banker's expert opinion. However, the avenue would exist which might help reduce the cost, which I expect our CFO and others would have had a serious look at.

M. Shapiro : On pourrait dire qu'il y a quelques années, Air Canada a fait des opérations de financement très innovatrices. Mais l'endettement était très élevé. Nous n'avions pas fait d'opérations sur des biens garantis sur les marchés publics. Les prix que nous avons dû payer, les sommes que nous avons dû verser aux banques et le resserrement du marché se sont fait sentir au cours des dernières années. Je ne saurais vous dire si nous aurions pu être en mesure de remédier à la situation en agissant différemment, cela dépasse mon expertise, seul un courtier en valeurs mobilières pourrait nous le dire. Toutefois, il doit y avoir moyen de réduire les coûts et j'imagine que notre directeur des finances, entre autres, a étudié de près la question.

Senator Nolin: In regard to provincial influence or position on that treaty, what is your reading of what will happen in the various provincial capitals legislatively speaking?

Le sénateur Nolin : En ce qui concerne l'influence ou la position des provinces dans le cadre de ce traité, que croyez-vous qu'il arrivera dans les diverses capitales provinciales du point de vue législatif?

Mr. Shapiro: I am probably not the best placed person to give the most accurate status update, but I should mention again that the core benefit of this convention is not dependent on implementation at the provincial level. Provincial participation in this is ultimately important, but not for the core benefit that I was ascribing in terms of access to public markets.

Senator Nolin: I understand that, but my question is more of a technical question. We want that treaty to be implemented properly. I think the word "properly" is the key word. If we want it to be done properly, we need the cooperation of provincial legislators. The previous witness was not competent or competent enough to answer that question. That is why I am asking you.

Mr. Shapiro: I am probably not much more competent. I have heard of advances made in two important provinces. I am not familiar with the current status.

Senator Nolin: Which provinces?

Mr. Shapiro: I believe it is Ontario and British Columbia, but I do not know of any progress made in Quebec. Again, this is only speculation. I am not probably much better placed than your previous witness.

Senator Nolin: The previous witness said that they would probably have a mirror registry. Actually, in Canada we have at least 11 registries. What will happen in court if there are two registries applicable to one piece of equipment? Who will win? What are the laws that will govern?

Mr. Shapiro: You are absolutely correct. It is no different than saying we currently have 10, which one governs. There are rules that determine which of the ten govern. For any province that signs on to this, those same rules would apply to dictate which one of the 10 govern, but this one will replace the one in that provincial jurisdiction which has adopted this convention.

Senator Nolin: We agree that a provincial law is needed to say that?

Mr. Shapiro: Ultimately, that would be agreed, that is clear.

Senator Massicotte: We all have the same objective; how do we benefit the consumer with the increased competition? I would have thought Air Canada would have said there is enough competition, given your experience in the last couple of years. How will it help?

I gather from my understanding of the proposed legislation it will allow easier registration and interest and it will clarify the application of CCAA upon this hold period that the judge may impose. Explain to me from that point.

How do you see more competitive financing? I understand it is been developed internationally, the way aircraft has been financed by way of basically task-efficient corporate structures and

M. Shapiro : Je ne suis probablement pas la personne la mieux placée pour donner le report de situation le plus exact, mais je dirais encore une fois que l'avantage de base de cette convention ne dépend pas de la mise en application au palier provincial. La participation provinciale dans ce système est importante en bout de ligne, mais non pour l'avantage de base que je décrivais en termes d'accès aux marchés publics.

Le sénateur Nolin : Je comprends cela, mais ma question est davantage de nature technique. Nous voulons que ce traité soit mis en œuvre de manière appropriée. Je pense que le mot « appropriée » est le mot clé. Si nous voulons que cela soit fait de manière appropriée, nous avons besoin de la collaboration des législateurs provinciaux. Le témoin précédent n'était pas compétent ou assez compétent pour répondre à cette question. C'est pourquoi je vous la pose à vous.

M. Shapiro : Je ne suis probablement pas plus compétent que lui. J'ai entendu dire que des progrès ont été faits dans deux provinces importantes. Je ne suis pas au courant de la situation actuelle.

Le sénateur Nolin : Quelles provinces?

M. Shapiro : Je crois qu'il s'agit de l'Ontario et de la Colombie-Britannique, mais je ne sais pas si des progrès ont été faits au Québec. Encore une fois, ce ne sont que des spéculations. Je ne suis probablement pas dans une meilleure position que votre témoin précédent.

Le sénateur Nolin : Le témoin précédent a dit que les provinces devront probablement avoir un registre miroir. Actuellement, nous avons au moins 11 registres au Canada. Qu'arrivera-t-il devant les tribunaux si deux registres sont applicables à une pièce d'équipement? Qui gagnera? Quelles seront les lois qui primeront?

M. Shapiro : Vous avez absolument raison. Ce n'est pas différent que de dire que nous avons actuellement 10 registres, lequel prime. Il y a des règles qui déterminent lequel des 10 l'emporte. Pour toute province qui ratifie cette convention, les mêmes règles s'appliqueraient pour dicter lequel parmi les 10 prime, mais ce registre remplacera celui qu'il y a dans la province qui a adopté cette convention.

Le sénateur Nolin : Nous sommes d'accord pour dire qu'une loi provinciale est nécessaire pour le dire?

M. Shapiro : En bout de ligne, c'est clair qu'on s'entendrait.

Le sénateur Massicotte : Nous avons tous le même objectif; comment faisons-nous profiter le consommateur de la concurrence accrue? J'aurais cru qu'Air Canada aurait dit qu'il y a suffisamment de concurrence, étant donné votre expérience des quelque dernières années. Comment cela aidera-t-il?

D'après la connaissance que j'aie de la législation proposée, je crois comprendre qu'elle permettra un enregistrement et des garanties plus faciles et qu'elle clarifiera l'application de la LACC concernant cette période de suspension que le juge peut imposer. Veuillez m'expliquer les choses à partir de ce point.

Comment voyez-vous un financement plus concurrentiel? Je crois comprendre qu'on est en train de l'élaborer à l'échelle internationale, la façon dont les aéronefs ont été financés par le

whereby the aircraft is leased. It is my understanding that the financing in North America, excluding maybe Mexico, is extremely competitive and highly leveraged already.

Please take me to the point where the financing will become more competitive and less expensive and become of benefit to the consumer.

Mr. Shapiro: The U.S. airlines have not taken an active part in supporting the convention because they already benefit from the lowest source of financing. That would work to make this same source of financing available to their competitors so they have no interest in forcefully pushing this convention. Other interest groups in the United States have pushed for the convention.

Here in Canada we have had to rely on international banking syndicates to provide virtually all of the funding. In order for Air Canada or any domestic airline to acquire an aircraft through one of these transactions, they need to turn to an international banking syndicate, or one of the lessors that have huge pools of aircraft available for leasing. Over the last number of years the pricing has gotten tighter; as the risk of default increases, so does the instability in the industry.

This proposed legislation will open up a whole new source of funding, and the public, the investors, the institutional investors, the pension funds, and individuals will see an increase in liquidity and a whole other source of capital become available to them. That capital is currently just simply either unavailable or available on very complicated terms that virtually price it almost back to where it would be if it would be from a banking syndicate.

Senator Massicotte: What is the current form of legislation that prohibits that form of financing?

Why do not you go to the United States and get the financing?

Mr. Shapiro: The situation that any airline in Canada would face in the event of default, or ultimately on a CCAA-like filing or a bankruptcy filing, is that under the CCAA the presiding judge has the ability to determine when the stay ends. The judge has the right to say, "Even though the airline is not paying, you cannot have your aircraft back now." There is a lot of history to show that he would not say that if you do not continue paying during the CCAA. Ultimately it comes down to a legal opinion that needs to be rendered by a Canadian lawyer to a credit-rating agency, to assure that credit-rating agency, who rates these

biais fondamentalement de structures de l'entreprise axées sur les tâches et par lesquelles les aéronefs seront loués. Je crois savoir que le financement en Amérique du Nord, à l'exclusion peut-être du Mexique, est extrêmement concurrentiel et caractérisé déjà par un fort degré d'endettement.

Veuillez s'il vous plaît expliquer comment le financement deviendra plus compétitif et moins coûteux et un avantage pour le consommateur.

M. Shapiro : Les compagnies aériennes américaines n'ont pas appuyé activement la convention parce qu'elles profitent déjà de la source de financement la moins coûteuse. Cette convention aurait pour effet de rendre cette même source de financement accessible à leurs concurrents, alors elles n'ont aucun intérêt à exercer de fortes pressions pour l'adoption de cette convention. D'autres groupes d'intérêt aux États-Unis ont exercé des pressions en faveur de la convention.

Ici, au Canada, nous avons dû dépendre des consortiums bancaires internationaux pour assurer virtuellement la totalité du financement. Pour qu'Air Canada ou n'importe quelle compagnie aérienne nationale puisse faire l'acquisition d'un aéronef par le biais de l'une de ces transactions, ces dernières doivent se tourner vers un consortium bancaire international ou vers un des locateurs qui dispose de vastes parcs d'aéronefs disponibles pour la location. Au cours des dernières années, l'établissement des prix est devenu plus serré; au fur et à mesure qu'augmente le risque de défaut de paiement, l'instabilité de l'industrie augmente elle aussi.

La législation proposée donnera accès à une toute nouvelle source de financement et le public, les investisseurs, les investisseurs institutionnels, les caisses de retraite et les particuliers verront une augmentation dans les liquidités et une toute nouvelle source de capitaux leur sera accessible. À l'heure actuelle, ce capital est tout simplement non accessible ou accessible dans des conditions très complexes qui font en sorte que le prix est virtuellement aussi élevé que si on faisait affaire avec un consortium bancaire.

Le sénateur Massicotte : Quelle est la législation actuelle qui interdit cette forme de financement?

Pourquoi n'allez-vous pas aux États-Unis pour obtenir ce financement?

M. Shapiro : La situation à laquelle devrait faire face n'importe quelle compagnie aérienne au Canada dans l'éventualité où elle se trouverait en défaut de paiement, ou ultimement, lorsqu'elle demande une protection contre ses créanciers en vertu de la LACC ou la protection contre les faillites, c'est qu'en vertu de la LACC, le juge a la capacité de déterminer quand prendra fin la période de suspension. Le juge a le droit de dire : « Même si la compagnie aérienne ne paie pas, vous ne pouvez reprendre possession de votre aéronef ». Il y a beaucoup d'antécédents qui montrent que les juges ne diraient pas cela si vous ne continuez pas

public-market transactions, that within X number of days you are entitled to get your aircraft back. That allows the economics to be structured in such a way as to provide a liquid facility.

de payer durant la procédure liée à la LACC. En fin de compte, cela se résume à une opinion juridique qui doit être rendue par un avocat canadien à une agence de notation, pour rassurer cette dernière, qui donne une cote à ces transactions sur le marché public, que dans un délai de X jours vous avez le droit de reprendre possession de votre aéronef. Cela permet de structurer les éléments économiques de manière à fournir des liquidités.

Senator Massicotte: Did Justice Farley preside in your case?

Le sénateur Massicotte : Est-ce que le juge Farley a présidé dans votre cas?

Mr. Shapiro: Correct.

M. Shapiro : C'est exact.

Senator Massicotte: As I understand it, it is the practice in Canada that during CCAA rental payments are continued to be made. You are obligated to make rental payments during that period of time. Given it is not a law but rather in practice, it lacks certainty which impedes or prejudices creditors, and therefore it affects the competitiveness of your financing.

Le sénateur Massicotte : D'après ce que je peux comprendre, c'est la pratique au Canada que durant les procédures en vertu de la LACC, les paiements de location se poursuivent. Vous êtes obligés de faire les paiements de location durant cette période de temps. Étant donné qu'il ne s'agit pas d'une loi, mais d'une pratique, l'élément certitude fait défaut, ce qui gêne les créanciers ou leur nuit, et par conséquent, cela influe sur la compétitivité de votre financement.

Mr. Shapiro: I think that is a very good summary of what I am saying. The only modification being that it is hard to determine precisely the practice and the number of days as well. If there were clear practice to say, in every case it has been roughly 90 days, then that might serve as a similar purpose, but the practice differs from case to case and judge to judge.

M. Shapiro : Je pense qu'il s'agit d'un très bon résumé de ce que je dis, la seule modification étant qu'il est difficile de déterminer précisément la pratique et le nombre de jours. S'il y avait une pratique claire disant que dans tous les cas, il s'agirait à peu près d'une période de 90 jours, cela pourrait sans doute aboutir à un résultat semblable, mais la pratique diffère d'un cas à l'autre et d'un juge à l'autre.

Senator Massicotte: There is precedent in Canada that rent payments must continue to be made during that period.

Le sénateur Massicotte : Il y a un précédent au Canada que les paiements de location doivent se poursuivre durant cette période.

Mr. Shapiro: Again, it depends on the type of transaction. For operating leases the answer is yes, for capital leases the answer is more likely no. That has not been fully decided by the courts in the situation of Canadian Airlines when it was under CCAA, or in the situation of Air Canada when it was under CCAA.

M. Shapiro : Encore une fois, cela dépend du type de transaction. Pour les contrats de location-exploitation, la réponse est oui, pour les contrats de location-acquisition, la réponse est plus vraisemblablement non. Cette question n'a pas encore été entièrement tranchée par les tribunaux dans la situation des Lignes aériennes Canadien International lorsque cette dernière a demandé la protection contre ses créanciers en vertu de la LACC, ni dans celle d'Air Canada, lorsqu'elle a fait la même chose.

Senator Massicotte: Which one is more common; capital leases or operating leases?

Le sénateur Massicotte : Parmi les contrats de location-acquisition et de location-exploitation, lequel est le plus courant?

Mr. Shapiro: The capital lease is the one which one would more arguably say does not have to be paid, it does not have to be brought whole to continue holding on to the aircraft.

M. Shapiro : Le contrat de location-acquisition est celui dont on pourrait soutenir qu'il n'a pas besoin d'être payé; il n'est pas nécessaire de faire le paiement complet pour rester en possession de l'appareil.

Senator Massicotte: Let me give this observation from the real estate side. We have the problem in the real estate sector whereby the issue of paying rent during a period of stay is present only by judge, there is no law, yet it has not inhibited it at all in the last several years. They have mortgage pools, mortgage-backed securities in a very liquid international sense. I hope you are right that this will help, but I am not sure this is the issue that will change why you are not doing security-backed financing in Canada.

Le sénateur Massicotte : Laissez-moi vous donner une observation tirée du secteur de l'immobilier. Dans ce secteur, nous avons un problème par lequel la question de payer le loyer durant une période de suspension est uniquement le fait des juges; il n'y a pas de loi, mais pourtant cela n'a pas empêché cela au cours des dernières années. Ils ont des blocs de créances hypothécaires. Ils ont des titres adossés à des créances immobilières sous une forme très liquide au niveau international. J'espère que vous avez raison de dire que cela aidera, mais je ne suis pas certain que c'est là l'élément qui changera quelque chose à la question de savoir pourquoi vous ne faites pas de financement adossé sur des garanties au Canada.

Mr. Shapiro: We are probably beyond my expertise. I am not in a position to be critical from a professional perspective, but there have been numerous studies done by economists and investment analysts to point to this very factor as to what has prevented the ability for airlines and jurisdictions without this sort of provision from accessing those funds.

M. Shapiro : Vous avez probablement dépassé mon degré d'expertise. Je ne suis pas dans une position pour être critique d'un point de vue professionnel, mais de nombreuses études réalisées par des économistes et des analystes en placement démontrent que c'est ce facteur qui a empêché les compagnies aériennes dans les entités administratives qui n'ont pas ce genre de dispositions d'avoir accès à ces fonds.

Senator Massicotte: Why do you not get financing in the United States if that is the case?

Le sénateur Massicotte : Pourquoi n'allez-vous pas chercher du financement aux États-Unis, si c'est le cas?

Mr. Shapiro: The bankruptcy of a Canadian airline would still be governed primarily by the primary jurisdiction, so they would look to the Canadian laws.

M. Shapiro : La faillite d'une compagnie aérienne canadienne restera assujettie principalement à l'autorité de l'entité administrative première; alors, ce seront les lois canadiennes qui s'appliqueront.

The Deputy Chairman: Would other airlines also benefit, no matter where they are in the world? Would they be putting pressure on their government or lobbying in some way to have this protocol passed by their own legislature or enlightened despot or whoever it may be?

Le vice-président : Est-ce que d'autres compagnies aériennes en profiteraient, peu importe dans quel pays elles se trouvent? Est-ce qu'elles exerceraient des pressions sur leur gouvernement ou entreprendraient des démarches quelconque pour faire en sorte que ce protocole soit ratifié par leur propre gouvernement ou leur despote éclairé ou quels que soient leurs dirigeants?

Mr. Shapiro: I would expect that to be the case. Again, I cannot report on the actual status. Others are better placed to do that. I would expect, from what I have seen throughout the development of the convention that was a case.

M. Shapiro : Je pense que ce serait le cas. Encore une fois, je ne peux faire un rapport de la situation actuelle. D'autres sont mieux placés que moi pour le faire. Je penserais, d'après ce que j'ai vu au cours de l'élaboration de la convention, que ce serait le cas.

I must be frank; there was a concern among the airlines that instituting a provision that said that you get your aircraft back unless the fault has been remedied within 60 days has been a concern to some airlines and other jurisdictions, labelling that provision as "to pro-creditor." Frankly, that is folly. That is planning for reorganization and restructuring rather than planning to stay out of reorganization and restructuring. Some airlines have been concerned by that. Yet, there has been a ground swell of support and other airlines stand to benefit more than Canadian airlines where the legal regime is quite developed. Aside from this one point, there are certainly other countries where the principles of asset-backed financing generally have not been recognized and this convention would achieve that for them. They stand to benefit even more.

Je dois être franc; il y avait des inquiétudes au sein des compagnies aériennes face à l'adoption d'une disposition disant que vous pouvez reprendre possession de votre appareil à moins que la situation ait été corrigée dans un délai de 60 jours, cette disposition étant qualifiée de « trop favorable aux créanciers ». Franchement, c'est ridicule. Il s'agit de planifier la réorganisation et la restructuration plutôt que de planifier pour ne pas avoir à entreprendre une réorganisation et une restructuration. Certaines compagnies aériennes ont été préoccupées par cela. Pourtant, il y a eu un appui massif et d'autres compagnies aériennes auront beaucoup plus à gagner que les compagnies aériennes canadiennes où le régime juridique est assez élaboré. À part ce point particulier, il y a certainement d'autres pays où les principes du financement garanti par des actifs ne sont pas généralement reconnus et cette convention fera ce travail pour eux. Ils pourront en profiter encore davantage.

Senator Mercer: Six countries have signed this convention and protocol. Some of them are airline giants such as Kenya, Panama, Ethiopia and Nigeria. I am concerned that we are passing legislation, signing conventions and protocols and we will find ourselves off in a corner where the United States and Canada have said this is a good thing to do. The important players in the international airline industry are not at the table: The Germans, French, Dutch, Israelis, Brazil and Australia. These are countries that have larger airlines that do a lot of business with aircraft manufacturers.

Le sénateur Mercer : Six pays ont signé cette convention et ce protocole. Certains sont des géants de l'industrie aérienne comme le Kenya, Panama, l'Éthiopie et le Nigeria. Je suis inquiet que nous soyons en train d'adopter une législation, de signer des conventions et des protocoles et que nous nous retrouvions isolés dans un coin parce que les États-Unis et le Canada ont dit que c'était une bonne chose à faire. Les acteurs importants dans l'industrie du transport aérien international ne sont pas présents à la table : les Allemands, les Français, les Hollandais, les Israéliens, les Brésiliens et les Australiens. Ce sont là des pays qui ont des compagnies aériennes de taille et qui brassent beaucoup d'affaires avec les fabricants d'avion.

I wonder why we do some of these things when you look at the list of countries that have signed. Of the six, only three, the United States, Canada and perhaps Pakistan, have airlines of any consequence.

Je me demande pourquoi nous faisons certaines de ces choses lorsque nous regardons la liste des pays signataires. Des six, seulement trois, les États-Unis, le Canada et peut-être le Pakistan, ont des lignes aériennes d'une certaine importance.

Mr. Shapiro: I am not sure if the honourable senator is saying there are six countries that have implemented or six countries that have ratified the convention.

Senator Mercer: There are six that have ratified the convention. What happens if nobody else ratifies the convention?

Have we just wasted the time of the House of Commons and the Senate; your time, our time?

The Deputy Chairman: Just so it is clear, 28 countries have signed.

Senator Mercer: Ratification is different, I understand that.

Senator Massicotte: How many countries are required to sign on in order for the convention to become effective?

The Deputy Chairman: Eight.

Senator Mercer: If two more do not sign it, we have wasted all our time.

The Deputy Chairman: That is right. The European countries have promised to sign.

Mr. Shapiro: The expectation is that there will be a number of others who sign on. Like the previous question in terms of status within the provincial capitals, I am probably not the best placed witness to report on international developments.

The murmurings I have heard are that there is a high degree of expectation that this will go ahead and the requisite number of countries will ratify. As that happens, my projection would be that there will be a slight snowball effect.

As soon as the convention does come into effect, while the benefits of the single registry would not be achieved, what I call the core benefit of access to capital markets would become available.

Senator Forrestall: Did Canada or any Canadian interest bid on this piece of business?

Mr. Shapiro: My understanding is that we certainly would have.

Senator Forrestall: Did they?

Mr. Shapiro: We would have, yes.

Senator Forrestall: What a business. There are billions and billions of dollars and all you have to do is find some way to let 1 per cent stick to your fingers. Those Irish are on top of us all the time, are they not?

The Deputy Chairman: I asked the EDC whether there would be a saving that they would charge less of an interest rate or fewer fees if they were lending to two airline companies of equal or close

M. Shapiro : Je ne suis pas certain si l'honorable sénateur dit qu'il y a six pays qui ont mis en œuvre ou six pays qui ont ratifié la convention.

Le sénateur Mercer : Il y a six pays qui ont ratifié la convention. Qu'arrivera-t-il si personne d'autres ne ratifie la convention?

Est-ce que la seule chose que nous aurons faite, c'est de gaspiller le temps de la Chambre des communes et du Sénat; mon temps et votre temps?

Le vice-président : Juste pour que les choses soient claires, 28 pays ont signé.

Le sénateur Mercer : La ratification est différente, je comprends cela.

Le sénateur Massicotte : Combien de pays doivent signer pour que la convention entre en vigueur?

Le vice-président : Huit.

Le sénateur Mercer : Si deux autres pays ne signent pas, nous aurons tous perdu notre temps.

Le vice-président : C'est exact. Les pays européens ont promis de signer.

M. Shapiro : On s'attend à ce qu'un certain nombre d'autres pays signent. Comme pour la question précédente concernant la situation au sein des capitales provinciales, je ne suis probablement pas le témoin le mieux placé pour faire un rapport sur les développements internationaux.

La rumeur que j'ai entendue, c'est que l'on a très confiance que cette question ira de l'avant et que le nombre nécessaire de pays ratifiera la convention. Je pense qu'il y aura alors un petit effet de boule de neige.

Dès que la convention entrera en vigueur, même si les avantages d'un registre unique ne se seront pas matérialisés, ce que j'appelle l'avantage de base qu'est l'accès aux marchés des capitaux deviendra possible.

Le sénateur Forrestall : Est-ce que le Canada ou des intérêts canadiens quelconques ont fait des soumissions dans ce genre d'entreprise?

M. Shapiro : D'après ce que je crois comprendre, nous l'aurions certainement fait.

Le sénateur Forrestall : L'ont-ils fait?

M. Shapiro : Nous l'aurions fait, oui.

Le sénateur Forrestall : Quelle entreprise. Il y a des milliards et des milliards de dollars et tout ce que vous avez à faire, c'est de trouver une façon d'aller chercher 1 p. 100. Ces Irlandais sont toujours un pas en avant de nous, n'est-ce pas?

Le vice-président : J'ai demandé à EDC s'il y aurait une économie, si elle exigerait un taux d'intérêt inférieur ou des droits moins élevés si elle prêtait à deux compagnies aériennes dont la

to equal credit rating and one country had implemented the legislation apart from one that had not. The witness was not able to say that there would be fewer charges.

From a purchaser's point of view, you being the consumer, will it make a difference with Boeing in the United States and Airbus in Europe and if their countries had signed on to their financial institutions, do you think you will pick up a point or two on the interest rate or save money on certain fees?

Will that be helpful to you when you are purchasing or leasing?

Mr. Shapiro: Who will ultimately derive the benefit? Will it be the flying public? Will it get held at the airline level? Will it not get passed on to the airline level? Part of the answer to that question depends on airline's country of origin. The greater degree the difference is between the existing legal regime and the legal regime that would be implemented by the convention, the greater the pricing difference.

In Canada, we have the benefit of a very developed legal regime. I expect the pricing increment to be much less for the benefit of Canadian airlines. That is for like transactions, putting aside what I again consider the core benefit, which is access to a whole different type of transaction. There would be some scraping over that benefit.

I would expect that the legal certainty increased by this convention would benefit the financier-provider, the guarantors in the case of an EDC or an EX-Im Bank. Much depends on where the airline is situated and it would be less in the case of a Canadian domestic airline than some others. However, the core benefit would still be there which allows access to these debt capital markets.

The Deputy Chairman: The Canadian Bar Association sent a couple of amendments. They always send amendments. I will forward those to you and if you could please respond to the committee by letter, we will be asking them questions on these amendments and it would be nice to have your perspective.

Mr. Shapiro: Thank you, Mr. Chair, I will certainly do that.

The committee adjourned.

cote de crédit est égale ou semblable, une située dans un pays qui a mis en application cette législation et l'autre qui ne l'a pas fait. Le témoin n'a pas été en mesure de dire qu'il y aurait des droits moins élevés.

Du point de vue de l'acheteur, vous en tant que consommateur, y aura-t-il une différence entre Boeing aux États-Unis et Airbus en Europe et si leur pays avait signé une entente avec leurs établissements financiers; pensez-vous que vous auriez gagné un point ou deux sur le taux d'intérêt ou économisé de l'argent sur certains frais?

Est-ce que cela vous serait utile lorsque vous achetez ou louez?

M. Shapiro : En bout de ligne, qui en profitera? Est-ce que ce sera le public qui voyage en avion? Est-ce que l'avantage sera gardé au niveau de la compagnie aérienne? Est-ce qu'il sera refilé au niveau de la compagnie aérienne? Une partie de la réponse à cette question dépend du pays d'origine de la compagnie aérienne. Plus grande est la différence entre le régime juridique existant et le régime juridique qui entrerait en vigueur en vertu de la convention, plus grande sera la différence dans l'établissement des prix.

Au Canada, nous avons l'avantage d'avoir un régime juridique très élaboré. Je m'attends à ce que l'augmentation dans l'établissement des prix soit beaucoup moins à l'avantage des compagnies aériennes canadiennes. C'est-à-dire pour les transactions, en mettant de côté ce que je considère encore une fois comme l'avantage de base, qui est l'accès à un type entièrement différent de transaction. Il y aura certaines des retombées positives.

Je m'attends à ce que la certitude juridique plus grande apportée par cette convention profitera aux financiers, aux garants dans le cas d'EDC ou d'une banque EX-Im. Beaucoup dépend de l'endroit où est basé la compagnie aérienne et ce serait moins dans le cas d'une compagnie aérienne canadienne nationale que pour certaines autres. Toutefois, l'avantage de base serait toujours là, l'accès à ces marchés de capitaux d'emprunt.

Le vice-président : L'Association du Barreau canadien a envoyé quelques amendements. Elle envoie toujours des amendements. Je vais vous les transmettre et nous vous demanderions de bien vouloir répondre au comité par écrit; nous allons leur poser des questions sur ces amendements et il serait bien que nous ayons votre point de vue.

M. Shapiro : Merci, monsieur le président, je n'y manquerai pas.

La séance est levée.

OTTAWA, Wednesday, February 9, 2005

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-4, to implement the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment, met this day at 6:17 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Joan Fraser (*Chairman*) in the Chair.

OTTAWA, le mercredi 9 février 2005

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-4, Loi de mise en œuvre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur les matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, se réunit ce jour à 18 h 17 pour examiner le projet de loi.

Le sénateur Joan Fraser (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, the committee is resuming its study of Bill C-4, to implement the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment.

[*Translation*]

Yesterday, we heard from representatives of Air Canada and from Export Development Canada. Today, it is our great pleasure to welcome the Minister of Transport, Mr. Jean Lapierre. This is the first time the minister is appearing before the committee, and I am sure that you will join me in wishing him a warm welcome. The minister is accompanied by Ms. Nada Vrany, who is Director, International Air Policy, Transport Canada, by Mr. Gilles Lauzon, General Counsel, International Aviation Law Secretariat, Justice Canada, and by Ms. Mireille-France Blanchard, Senior Legal Policy Analyst, Corporate and Insolvency Law Policy, Industry Canada.

The Honourable Jean C. Lapierre, P.C., M.P., Minister of Transport: I would like to thank you for giving me this opportunity to address the committee on Bill C-4, but before getting into the substance of the bill, given that this is my first visit to the committee, I would like to briefly outline my priorities as the new Minister of Transport. I would first of all like to stress that the efficiency of our transportation system is absolutely key to Canada's competitive economy. Transportation users look to the federal government for leadership. Since I assume the federal portfolio of transport minister, I have focused on three key issues I consider fundamental to the future of our transportation system, beginning with promoting security and safety in our transportation system.

Security is a new component, and in this area, Transport Canada has an enviable reputation around the world. But in terms of security, since the events of September 11, a whole new aspect of our mandate has arisen. This is therefore my number one priority.

My second priority is to enhance trade corridors and improve strategic infrastructure. I refer to trade corridors, because if we increase security, there is always a risk that we will create delays at the same time that will impede mobility. In this regard, if we increase the number of trade corridors — and we know that our neighbours to the south represent the lion's share of our international trade — we increase security measures but we jeopardize our trade. This is not an improvement. Finally, we want to encourage transportation, but we want it to be sustainable.

[*Traduction*]

La présidente : Honorables sénateurs, nous reprenons l'étude du projet de loi C-4, Loi de mise en œuvre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur les matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.

[*Français*]

Hier, nous avons entendu des représentants d'Air Canada et d'Exportation et développement Canada. Aujourd'hui, nous avons le très grand plaisir d'accueillir le ministre des Transports, M. Jean Lapierre. C'est la première fois que le ministre comparaît devant ce comité, et je suis certaine que vous allez vous joindre à moi pour lui souhaiter la plus cordiale bienvenue. Le ministre est accompagné de Mme Nada Vrany, qui est directrice de la politique aérienne internationale à Transport Canada, de M. Gilles Lauzon, avocat général au Secrétariat pour le droit aérien international, à Justice Canada, et de Mme Mireille-France Blanchard, analyste principale de la politique juridique, Politique du droit corporatif et de l'insolvabilité à Industrie Canada.

L'honorable Jean C. Lapierre, C.P., député, ministre des Transports : Je vous remercie de m'offrir l'occasion de vous entretenir sur le projet de loi C-4, mais avant d'entrer dans le vif du sujet, étant donné que c'est ma première visite devant ce comité, j'aimerais vous présenter mes priorités à titre de nouveau ministre des Transports. Je tiens d'abord à préciser que l'efficacité de notre réseau de transport est absolument capitale pour la compétitivité du Canada sur le plan économique. Les utilisateurs de réseaux de transport s'attendent à ce que le gouvernement fédéral fasse preuve de leadership sur ce plan. Depuis ma nomination en tant que ministre des Transports, je me suis concentré sur trois questions que je considère fondamentales pour l'avenir de notre réseau de transport dont en premier lieu, promouvoir la sécurité et la sûreté de notre réseau de transport.

La sûreté est un nouvel élément, car en termes de sécurité, Transports Canada a une réputation enviable à travers le monde, mais en termes de sûreté, depuis les événements du 11 septembre, c'est une toute nouvelle facette de notre mandat qui apparaît. C'est donc pour moi la priorité numéro un.

La priorité numéro deux veut qu'on améliore les corridors commerciaux et notre infrastructure stratégique. Je parle de corridors commerciaux, parce que si on augmente la sûreté, le danger est qu'en même temps on provoque des délais qui mettent en péril la mobilité. En ce sens, si on augmente le nombre de nos corridors commerciaux — on sait que nos voisins du Sud représentent une grande partie de notre commerce international —, on augmente les mesures de sécurité et on met en péril notre commerce. Ce qui n'est pas mieux. Finalement, on veut encourager le transport, mais on veut qu'il soit durable.

[*English*]

Safety has always been our top priority, but over the last few years, security has emerged as a critically important factor in the success of our transportation system. In today's environment of heightened security and awareness of potential threats, transportation security is paramount. You cannot think about transport without thinking about security, but security has to go hand in hand with efficiency. Our vigilance in the way we manage our transportation system must be coupled with common sense.

Therefore, my second priority is to ensure that borders do not become barriers. The challenge is to find ways to provide a transport system that is as safe and secure as possible. At the same time, we must respect the need for the efficient flow of goods and people within our country and across our borders.

More than $1.5 billion worth of trade crosses the Canada-U.S. border every day. The lion's share of that trade — more than 60 per cent — is currently moved by truck. This is why it is imperative that our trade corridors work smoothly. However, the combination of growing trade and new security measures has led to increased border congestion. Transport Canada remains committed to developing and implementing initiatives to improve the secure and efficient flow of traffic along key trade corridors.

My third priority is to promote sustainable transportation. We need to find ways to get the economic benefits of an efficient, accessible and secure transportation system for Canada while reducing the adverse environmental effects of transportation activities and infrastructure.

[*Translation*]

We know that transport is responsible for 25 per cent of pollutant emissions.

[*English*]

Our sustainable development strategy addresses a wide range of environmental issues, from climate change to clean air and water and managing our contaminated sites. We have many new programs in place to reduce emissions, to promote better transportation planning and to advance the development of new technologies.

These three priorities reflect my efforts to help build a safe, globally competitive and sustainable transportation system for Canada and Canadians. I am sure we will have many more opportunities to discuss the considerable activities and issues in Canada's transportation system, but today I would like to talk about Bill C-4.

[*Traduction*]

La sécurité a toujours été notre première priorité. Et, depuis ces dernières années, les considérations rattachées à la sûreté se sont avérées absolument essentielles au bon fonctionnement de notre réseau de transport. Dans le climat actuel de renforcement de la sûreté et de sensibilisation aux menaces potentielles, la sûreté des transports est capitale. Mais nous ne pouvons pas nous contenter d'assurer la sûreté de notre réseau de transport, il faut aussi en assurer l'efficacité. L'attention que nous portons à la gestion de notre réseau de transport doit être dictée par le bon sens.

Par conséquent, ma deuxième priorité consiste à éviter que notre frontière ne devienne un obstacle. Aussi, nous devons trouver des moyens d'assurer la sécurité et la sûreté de notre réseau de transport, tout en assurant le mouvement efficace des personnes et des marchandises au pays et à la frontière.

Plus de 1,5 milliard de dollars d'échanges commerciaux franchissent chaque jour la frontière canado-américaine. La majeure partie de ces échanges, soit plus de 60 p. 100, est acheminée par camion. C'est pourquoi il est impératif d'assurer le fonctionnement efficace de nos corridors commerciaux. Or, l'augmentation de nos échanges commerciaux jumelée aux nouvelles mesures de sûreté a entraîné des problèmes grandissants de congestion à la frontière. Aussi, Transports Canada est déterminé à mettre en place des initiatives destinées à permettre le mouvement sûr et efficace de la circulation le long de nos principaux corridors commerciaux.

Ma troisième priorité consiste à promouvoir le transport durable. Le défi consiste à trouver des moyens de tirer parti des avantages économiques d'un réseau canadien de transport efficace, accessible et sûr, tout en réduisant les effets néfastes des activités et de l'infrastructure de transport sur l'environnement.

[*Français*]

On sait que le transport compte pour 25 p. 100 des émanations nocives.

[*Traduction*]

Notre stratégie de développement durable traite d'une multitude de questions environnementales allant des changements climatiques à l'assainissement de l'air et de l'eau, en passant par la gestion de nos sites contaminés. Plusieurs nouveaux programmes sont en place pour réduire les émissions, favoriser une planification améliorée des transports et encourager le développement de nouvelles technologies.

Ces trois priorités sont à l'image des efforts que je déploie pour mettre en place, pour le Canada et les Canadiens, un réseau de transport sécuritaire et durable, un réseau qui nous permettra d'être compétitifs sur la plan mondial. Je suis persuadé que nous aurons souvent l'occasion de discuter des activités et des enjeux majeurs qui caractérisent notre réseau de transport. Mais pour l'instant, permettez-moi de vous parler du projet de loi C-4.

[*Translation*]

It is my privilege to speak to you today about Bill C-4, which, despite its technical nature, is an important bill insofar as it will bring about reduced financing costs for Canadian airlines and offer better protection for lenders and aircraft manufacturers supporting aircraft purchase initiatives. This is not the type of bill that is usually greeted with great enthusiasm, but it is key as it will create a more level playing field with United States competitors for our Canadian airlines when they move to refinance or expand their fleets. The U.S. industry already benefits from lower financing rates as a result of provisions in the US Bankruptcy Code that increase creditor certainty.

These are simple and valuable goals. In the time I have with you today, I intend to describe the process that lies ahead of us to make these positive changes, and to elaborate on why this legislation will lead to positive developments for our airlines and travellers.

Passage of this bill would move Canada one step closer toward ratification of the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment.

[*English*]

Also referred to as the Cape Town convention and protocol, these treaties will promote the use of modern commercial finance rules that, for the most part, are already in place in Canada for international transactions involving aircraft and aircraft engines as high-value mobile equipment.

The convention and protocol represent a significant advance in international aviation financing that is of vital importance to Canadian aviation, and aerospace interests particularly, given the challenges faced by the industry today.

As you may be aware, the International Air Transport Association has reported that since September 11, 2001, the aviation industry worldwide has sustained losses of more than U.S. $35 billion. The Canadian airline industry was not immune to these staggering losses. Many in the industry were burdened by such events as the SARS outbreak, the war in Iraq, fears of terrorism and record-high aviation fuel prices. The industry continues to reiterate the need to cut costs in order to remain competitive. Furthermore, stakeholders have been calling on the government to do its part to assist the industry.

I believe that this initiative takes an important step toward giving the industry some assistance in its effort to streamline costs.

[*Français*]

Je suis heureux de vous entretenir de ce projet de loi C-4 qui, malgré sa nature vraiment technique, revêt une grande importance dans la mesure où il amènera une réduction des coûts pour les compagnies aériennes canadiennes et offrira une meilleure protection aux prêteurs et avionneurs qui appuient les opérations d'achat d'aéronefs. Ce n'est pas le genre de projet de loi qui attire des applaudissements, mais c'est essentiel puisque cela uniformisera les règles du jeu avec les concurrents des États-Unis lorsque les compagnies canadiennes procéderont au refinancement ou à l'élargissement de leur parc d'aéronefs. L'industrie américaine profite déjà de taux de financement moins élevés grâce aux dispositions du US Bankruptcy Code qui augmente la certitude des créanciers.

Les objectifs visés sont simples et valables. Je compte utiliser le temps dont je dispose aujourd'hui pour décrire le processus que nous devrons suivre pour apporter ces changements positifs et expliquer en quoi ce projet de loi se révèle avantageux tant pour nos transporteurs aériens que pour les voyageurs.

L'adoption de ce projet de loi permettra au Canada de franchir une nouvelle étape dans sa démarche pour ratifier la convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.

[*Traduction*]

Ces traités, aussi appelés la convention et le protocole du Cap, auront pour effet de promouvoir l'application des règles modernes du financement commercial, lesquelles, pour la plupart, sont déjà en vigueur au Canada, pour les transactions internationales visant les équipements mobiles de grande valeur, comme les aéronefs et les moteurs d'avion.

La convention et le protocole représentent une amélioration marquée du financement dans le domaine de l'aviation internationale, d'importance vitale pour les intérêts aéronautiques et aérospatiaux du Canada, particulièrement si l'on tient compte des difficultés auxquelles l'industrie est confrontée aujourd'hui.

Comme vous le savez peut-être, l'Association du transport aérien international signale que depuis le 11 septembre 2001, l'industrie aéronautique a subi des pertes de plus de 35 milliards de dollars US à l'échelle mondiale, et l'industrie canadienne du transport aérien n'a pas été épargnée par ces pertes importantes. Nombre de secteurs de l'industrie ont eu à composer avec des événements comme l'épidémie du SRAS, la guerre en Irak, les menaces terroristes et les niveaux record du prix du carburant d'aviation. L'industrie continue d'insister sur la nécessité de réduire ses coûts si elle veut demeurer compétitive. En outre, les intervenants ont prié le gouvernement de faire sa part pour venir en aide à l'industrie.

Selon moi, cette initiative marque une étape importante pour aider l'industrie à rationaliser ses coûts.

[*Translation*]

The convention and protocol, once fully implemented, will help facilitate the modernization of the airline fleets around the world and will extend modern commercial finance rules to international transactions involving air frames, aircraft engines, and helicopters. The economic benefits of implementing these treaties will have a global reach. Airlines in less developed countries will also be able to modernize their fleets by accessing asset-based financing where it would not otherwise be available and by accessing aircraft financing at reduced financing rates, in cases where financing could be available.

Airline travel will be safer and cleaner as newer, more efficient aircraft replace those currently in use. Furthermore, it is expected that there will be increased exports for countries with aircraft manufacturing industries, including Canada, as aircraft orders increase.

The convention and aircraft protocol were negotiated under the joint auspices of ICAO and UNIDROIT, the International Institute for the Unification of Private Law. This is an organization that studies the needs and methods for harmonizing and coordinating private state law and to prepare for the eventual passing by various states of rules of private law.

For its part, the ICAO is a Montreal-based United Nations agency specializing in the technical and economic regulation of civil law.

[*English*]

The convention and protocol were concluded in November 2001 at Cape Town, South Africa, and to date have been signed by 28 states. Canada became a signatory on March 31, 2004. It is useful to remember at this point that for international conventions of this type, signatures are akin to declarations of intent. The legally binding step occurs when the signature is formally ratified by the state.

The convention came into force on April 1, 2004, when it was ratified by the requisite three states. However, the convention will have no practical effect until the aircraft protocol comes into effect. In accordance with its terms, the protocol will come into effect when eight states ratify it. Currently, five countries, including the United States, have ratified the convention and protocol.

The convention is designed so that it can apply to a number of classes of high-value mobile equipment. Through adoption of an equipment-specific protocol, the only protocol adopted so far is the aircraft protocol, which applies to airframes — meaning aircraft bodies — aircraft engines and helicopters that exceed a minimum size or power threshold.

[*Français*]

Lorsqu'ils seront pleinement en vigueur, la convention et le protocole contribueront à la modernisation des parcs d'aéronefs des transporteurs du monde entier et vont élargir l'application des règles modernes du financement commercial pour qu'elles visent les transactions internationales comprenant les cellules, les moteurs d'avion et les hélicoptères. Les avantages économiques de la mise en œuvre de ces traités auront vraiment une portée mondiale. Les transporteurs aériens dans les pays moins développés pourront également moderniser leur parc d'aéronefs dans la mesure où ils auront accès à un financement reposant sur l'actif qu'ils n'auraient pu obtenir autrement et en ayant accès à un financement pour l'acquisition d'aéronefs à des taux de financement réduits là où du financement est disponible.

Le transport par avion sera donc par le fait même plus sécuritaire et moins polluant grâce à l'utilisation d'aéronefs plus modernes. En outre, on s'attend à ce qu'il y ait une augmentation des exportations pour les pays qui jouent un rôle important dans l'industrie aéronautique comme le fait le Canada au fur et à mesure que les commandes d'aéronefs augmenteront.

La convention et le protocole aéronautique se sont déroulés sous les auspices concertés de l'OACI et d'UNIDROIT, l'Institut international pour l'unification du droit privé. C'est une organisation qui étudie les moyens d'harmoniser et de coordonner le droit privé d'État et de préparer graduellement l'adoption par divers États de règles de droit privé.

Pour sa part, l'OACI dont le siège social est à Montréal, est un organisme des Nations Unies spécialisé dans la réglementation technique et économique de l' aviation civile.

[*Traduction*]

La convention et le protocole ont été conclus en novembre 2001 au Cap, en Afrique du Sud, et ont été signés jusqu'à ce jour par 28 États. Le Canada est devenu signataire le 31 mars 2004. Il est bon de rappeler ici que dans le cas de conventions internationales de ce genre, les signatures ont l'effet de déclaration d'intention. La force exécutoire s'applique lorsque la signature est officiellement ratifiée par l'État.

La convention est entrée en vigueur le 1er avril 2004, lorsqu'elle a été ratifiée par les trois États requis. Cela dit, la convention n'aura aucun effet pratique jusqu'à ce que le protocole aéronautique entre en vigueur. Conformément à ses modalités, le protocole entrera en vigueur lorsqu'il sera ratifié par huit États. À l'heure actuelle, cinq pays, dont les États-Unis, ont ratifié la convention et le protocole.

La convention a été conçue pour s'appliquer à toute catégorie d'équipement mobile de grande valeur par l'adoption d'un protocole propre à l'équipement. Le seul protocole de ce genre adopté jusqu'à présent est le protocole aéronautique, qui s'applique aux cellules, soit le fuselage de l'aéronef, aux moteurs d'avion et aux hélicoptères au-delà d'un certain seuil sur le plan de la taille ou de la puissance.

The underlying principle of the convention and protocol is that if the risk that financiers incur in extending credit is reduced, the financing cost to the debtor will also be reduced. Currently, financiers of high-value mobile equipment rely primarily on the laws of the state specified in their agreements to govern recovery of payment and/or the underlying assets in the event of a default.

Le fondement même de la convention et du protocole est qu'une réduction du risque pour les bailleurs de fonds lorsqu'ils accordent un crédit entraîne une réduction des coûts du financement par l'emprunteur. Actuellement, ceux qui accordent un financement reposant sur l'actif pour l'acquisition d'équipements mobiles de grande valeur sont tributaires des lois des États précisés dans leurs ententes visant à gérer le recouvrement du paiement et/ou de l'actif sous-jacent en cas de défaut de paiement.

This arrangement is not without risks for the financiers, since national laws differ in how they recognize security interests and the choice of applicable law.

Ces ententes ne sont pas sans risque pour ceux qui accordent un financement puisque les lois nationales diffèrent quant à leur façon de reconnaître les garanties et au choix du droit qui s'applique.

[*Translation*]

In many states, the risk is significant because laws either do not protect lenders in the event of default and insolvency or are highly unpredictable.

[*Français*]

Dans nombre d'États, le facteur de risque est significatif du fait que les lois nationales ne protègent pas les bailleurs de fonds en cas de défaut de paiement et d'insolvabilité et/ou sont très imprévisibles.

For aircraft, this uncertainty is compounded by the fact that aircraft by their very nature move from one jurisdiction to another.

Dans le cas des aéronefs, leurs mouvements faciles par nature entre pays, ne sont pas sans ajouter à cette incertitude en raison du fait que les aéronefs se déplacent d'un État à un autre.

Therefore, it is nearly impossible for a financier to know with certainty the location of an aircraft on the date of default or insolvency, and the rules that will apply. This uncertainty increases the cost of aircraft financing and is reflected in the interest rate charged to the debtor by the financier.

Ainsi, un bailleur de fonds ne peut pratiquement pas savoir où se trouve un aéronef le jour où survient un défaut de paiement ou une insolvabilité et les règles qui s'appliquent. C'est cette incertitude qui augmente le coût du financement de l'acquisition d'aéronefs, comme en fait foi le taux d'intérêt qui est imposé à l'emprunteur par le bailleur de fonds.

Adoption of the convention and protocol will increase certainty by providing financiers with the number of default remedies regarding aircraft financed by debtors situated in those states that have ratified the international instruments.

L'adoption de la convention et du protocole augmentera le degré de certitude en fournissant au bailleur de fonds un certain nombre de recours pour tout aéronef dont l'acquisition est financée par les emprunteurs qui se trouvent dans les États qu'ils auront ratifiés.

These include the right, if there is a default, to take possession or control of the asset, to sell or grant a lease in the asset, to collect or receive income or profits arising from the management or use of the asset, and to procure de-registration of the aircraft and the export and physical transfer of aircraft objects.

En cas de défaut de paiement, cela comprend entre autres le droit de prendre possession du contrôle ou du bien, de vendre ou de donner à bail dans le bien, de percevoir ou toucher les revenus aux bénéfices afférents à la gestion ou à l'utilisation du bien, et de faire radier l'immatriculation de l'aéronef et exporter et transférer physiquement les biens aéronautiques.

The availability of some of these rights will depend on the declarations a state files when it deposits its instruments of ratification. The end result of providing greater certainty, clarity and confidence for asset-based transactions is expected to include increases in flows of capital, at a lower cost to the borrower, with the resulting business opportunities for manufacturers.

L'attribution de certains de ces droits est tributaire des déclarations faites par un pays lorsqu'il dépose ses instruments de ratification. On s'attend qu'en fournissant plus de certitude, de clarté et de confiance lors du financement qui repose sur l'actif, une augmentation des flux de capitaux à un coût moindre pour l'emprunteur, avec de nouvelles possibilités d'affaires pour les avionneurs, devrait en résulter.

As a general matter, the convention adopts asset-based financing practices that are already in practice in Canada. In other words, few legislative changes are required for Canadians to benefit from this regime as it applies to taking of security interests in mobile aircraft equipment.

Règle générale, la convention adopte les pratiques de financement reposant sur l'actif qui sont déjà utilisées au Canada. En d'autres mots, peu de modifications législatives sont requises pour permettre aux Canadiens de profiter de ce régime en ce qui a trait aux fins d'obtenir des garanties pour l'équipement mobile aéronautique.

[*English*]

Nonetheless, in order to implement some of the provisions of the convention and protocol in Canada, certain amendments are required to federal legislation. More specifically, amendments are required to the Bank Act, the Bankruptcy and Insolvency Act, the Companies' Creditor Arrangement Act and the Winding-Up and Restructuring Act. The amendments to the Bank Act will remove any suggestion of conflict between the rules of the convention and protocol and certain Bank Act financing rules that are not customarily employed in aircraft financing.

The adoption of amendments to Canada's insolvency legislation to introduce rules mandated by the protocol will help level the playing field for our domestic airlines and aircraft manufacturers whose competitors in the United States already benefit from comparable provisions designed to increase certainty for creditors.

Creditors' certainty will be further enhanced through the creation of an international registry for recording rights in aircraft equipment. Creditors and purchasers will establish the priority of their interest by filing a notice of those interests in the international registry. Once an interest has been filed and become searchable in the registry, the purchaser's and the creditor's interest will have priority over unregistered interests and all subsequently registered interests.

The international registry will be accessible by Internet 24 hours a day, 7 days a week, from anywhere in the world. Fees will be collected for filing a notice of an interest or prospective interest, for searching the database, and for other services connected to use of the registry.

[*Translation*]

ICAO is expected to provide ongoing oversight of the International Registry as its Supervisory Authority. This will work to ensure the integrity of the Registry and a reasonable fee structure.

The effect of implementing Bill C-4 and the convention and protocol will be to reduce creditors' uncertainty, and thereby reduce the interest rate they charge to account for their risk. The increased certainty provided by the convention and protocol will be particularly beneficial for developing nations, since their airlines generally pay higher interest rates and enjoy the least favourable terms.

Furthermore, it is expected that Canadian airlines and aircraft manufacturers stand to benefit from the increased certainty that is provided by this international legal regime and subsequently will be able to reduce their costs. The convention and protocol are strongly supported by the Canadian aircraft manufacturing industry, the airlines, and by the financial community.

[*Traduction*]

Néanmoins, pour que certaines dispositions de la convention et du protocole puissent être mises en œuvre au Canada, certaines modifications devront être apportées à la législation fédérale. Plus précisément, des modifications devront être apportées à la Loi sur les banques, la Loi sur la faillite et l'insolvabilité, la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies et la Loi sur les liquidations et les restructurations. Les modifications à la Loi sur les banques enlèveront toute possibilité de conflit entre les règles de la convention et du protocole et certaines règles financières de la Loi sur les banques qui ne s'appliquent pas habituellement au financement des aéronefs.

L'adoption de modifications à la loi canadienne sur l'insolvabilité, dans le but d'inclure les règles imposées par le protocole, contribuera à uniformiser les règles du jeu pour nos transporteurs aériens nationaux et nos avionneurs, alors que les concurrents américains profitent déjà de dispositions semblables conçues pour augmenter la certitude des créanciers.

La création d'un registre international pour enregistrer les droits sur l'équipement aéronautique aidera aussi à augmenter le degré de certitude des créanciers. La priorité sera établie lorsque les créanciers et les acheteurs déposeront un avis de leur garantie dans le registre international. Lorsqu'une garantie aura été déposée et deviendra consultable dans le registre, l'acheteur et le créancier auront une priorité sur les garanties non enregistrées ainsi que sur toutes les garanties subséquentes qui seront enregistrées.

Le registre international sera accessible par Internet des quatre coins de la planète, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Des droits seront perçus pour le dépôt d'un avis d'une garantie ou d'une garantie future pour effectuer une recherche dans la base de données et pour bénéficier d'autres services liés à l'utilisation du registre.

[*Français*]

On s'attend à ce que l'OACI assure la surveillance continue du registre international, en tant qu'autorité de surveillance, avec le but visé de garantir l'intégrité du registre et un barème de redevance raisonnable.

Le résultat de mettre œuvre le projet de loi C-4 et la convention et le protocole sera de réduire l'incertitude des créanciers, ce qui permettra de diminuer le taux d'intérêt qu'ils doivent demander pour tenir compte de leur risque. L'augmentation de la certitude offerte par la convention et le protocole favorisera particulièrement les économies au niveau du développement pour lequel les compagnies aériennes doivent souvent assumer des taux d'intérêt élevés tout en bénéficiant de modalités moins favorables.

D'autre part, les transporteurs aériens et avionneurs canadiens devraient profiter également de la plus grande certitude offerte par ce régime juridique international et, de ce fait, être en mesure de réduire leurs coûts. La convention et le protocole ont l'appui de l'industrie aéronautique, de compagnies aériennes et de la collectivité financière du Canada.

Stakeholders have voiced their support for the convention and protocol, and continue to collaborate in efforts to support the development of the legislation to gain the greatest benefit for Canada's economy. As I have said before, this convention and protocol will also require provincial support before the federal government decides to ratify them. Some complementing provincial implementation legislation will be required before the convention and protocol can take effect in respect of Canada. Both Ontario and Nova Scotia have passed legislation to implement the convention and protocol.

[*English*]

In response to comments made by Senator Tkachuk during his second reading address, I would like to note that while no other province or territory has pertinent legislation on its legislative calendar, it should be expected that other provinces with aviation interests will pass similar legislation in due course. It is also important to note that provinces implementing the convention and protocol will have to file declarations for those matters that fall within their jurisdiction.

In conclusion, honourable senators, I wish to recall that Canada played a leadership role in the development of the convention and protocol because stakeholders supported the objective of these instruments. Since the protocol is not yet in force and the international registry is not yet operational, Canada continues to actively engage the international community to ensure that the best interests of Canadians will be served. The passage of Bill C-4 will speed the entry into force of these agreements and accelerate the realization of benefits to our economy, the developing world, and the safety and security of international aviation.

I will be pleased to answer any questions you may have.

[*Translation*]

The Chair: Thank you very much, Minister. Regarding the comments you made at the beginning of your presentation, you must know that there are other Senate committees which will no doubt be interested in the priorities you have described, including the ad hoc committee which is considering Bill C-36, that I am somewhat happy to be sitting on.

[*English*]

Senator Tkachuk: On parallel legislation in the provinces, considering that Quebec would have a fairly strong self-interest in passing this proposed legislation if it is as good as you say it is — and I think it is — have they given an indication that they will have it on the legislative timetable in the near future? Is there a problem of jurisdiction?

Mr. Lapierre: I have not seen any problem of jurisdiction. Perhaps Mr. Lauzon can speak to that.

Les intervenants ont appuyé la convention et le protocole et continuent de prendre part à des efforts visant à soutenir l'élaboration de la législation qui sera la plus avantageuse pour l'économie canadienne. Comme je l'ai déjà dit, la convention et le protocole devront aussi recevoir l'appui provincial avant que le gouvernement fédéral décide de les ratifier. Certaines lois de mise en œuvre provinciales complémentaires devront être adoptées avant que la convention et le protocole puissent entrer en vigueur pour ce qui est du Canada. L'Ontario et la Nouvelle-Écosse ont déjà adopté des lois pour la mise en œuvre de la convention et du protocole.

[*Traduction*]

En réponse aux observations du sénateur Tkachuk dans son discours en deuxième lecture, j'aimerais souligner que bien qu'aucune autre province ou aucun autre territoire n'ait actuellement de loi pertinente à son calendrier des travaux législatifs, il est prévu que les autres provinces ayant des intérêts dans le secteur économique passeront à l'action en temps opportun. Il faut également souligner que les provinces qui mettent en œuvre la convention et le protocole devront déposer des déclarations dans les domaines qui relèvent de leur compétence.

En conclusion, mesdames et messieurs les sénateurs, je tiens à mentionner que le Canada a joué un rôle de chef de file dans l'élaboration de la convention et du protocole parce que les intervenants ont appuyé les objectifs de ces instruments. Puisque le protocole n'est pas encore en vigueur et que le registre international n'est pas encore ouvert, le Canada s'emploie activement à inciter la communauté internationale à veiller à ce que les intérêts des Canadiens soient pris en compte. L'adoption du projet de loi C-4 aura pour effet d'accélérer l'entrée en vigueur de ces ententes et l'apport des bienfaits économiques pour notre économie, les pays en développement et la sécurité et la sûreté de l'aviation internationale.

Si vous avez des questions, je serai heureux d'y répondre.

[*Français*]

La présidente : Merci beaucoup, monsieur le ministre. Au sujet des remarques que vous avez faites au début de votre présentation, vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a d'autres comités du Sénat qui seront sans doute très intéressés aussi par les priorités que vous avez décrites, dont le comité spécial qui est à étudier le projet de loi C-36, où j'ai le bonheur mitigé de participer.

[*Traduction*]

Le sénateur Tkachuk : En ce qui concerne une législation parallèle dans les provinces, considérant qu'il est nettement dans l'intérêt du Québec d'adopter ce projet de loi, s'il est aussi bon que vous le dites — et je crois qu'il l'est —, le Québec a-t-il indiqué que le texte figurera à son calendrier de travaux législatifs prochainement? Y a-t-il un problème de compétence?

M. Lapierre : Je n'ai vu aucun problème de compétence. M. Lauzon pourra peut-être vous en parler.

Mr. Gilles Lauzon, General Counsel, International Aviation Law Secretariat, Justice Canada: We have not been made aware of any particular jurisdictional problem with Quebec. We have worked hand in glove with Quebec in the negotiation of this convention, as we did with all the provinces. Part of the negotiation team was made up of Quebec lawyers; one in particular, Michel Deschamps, with McCarthy's, was designated by the Government of Quebec to participate in the negotiations. There have been ongoing consultations in every phase of the negotiation process. There has been a series of meetings that have lead to the development of this convention. For each one we consulted the provinces, including Quebec, and whenever they came back to us with comments, those comments were part of the instructions to the Canadian delegation, things to obtain at the next meeting.

Quebec has been heavily engaged in the process. As I said, their man is part of the negotiating team. They even went so far as to have a second individual on the negotiating team, in the person of Madame Suzanne Potvin-Plamondon, who is the head of the Quebec personal property registry. She was an expert in the field. She has recently set up the new Quebec registry under the new Quebec Civil Code, and she was able to help us a great deal. This registry has been set up along lines that are very familiar to Quebecers who are working in this area.

This convention, as far as we can see, meets the needs of Quebec. Why Quebec has not taken the same steps as Ontario and actually enacted a piece of legislation is really a matter on which I cannot speculate.

Mr. Lapierre: I will undertake to raise it with Premier Charest at the first occasion, and the occasions occur very often. I will raise it with him because obviously it would be useful.

Senator Tkachuk: Say hello for me.

Mr. Lapierre: I will. Good, old friends.

Senator Tkachuk: I will ask another, more general policy question. Who is overseeing the implementation? In other words, we are the fifth, or there are five countries who have implemented it, and there are 20-some that have signed on to it. Is there a place to find out where everybody is? In other words, does it look like other countries will be coming on, or will we be sitting there all alone with the other four? What is happening with the rest of the world, so to speak?

Mr. Lauzon: What is happening with the rest of the world is we are not all alone out there by ourselves, because we have the United States there. That is our main trading partner, and certainly it counts for a very large part of the world aviation industry. We are certainly not out there on a limb alone. The Americans would be on board with us if we joined in.

You are probably curious as to what is happening in Europe. The information that we have is that Europe is becoming like Canada. It has sort of a central Parliament, and it has state Parliaments. The jurisdiction is divided. Right now, our impression from conversations with different European countries is that they are waiting for Brussels to move and to

M. Gilles Lauzon, avocat général, Secrétariat pour le droit aérien international, Justice Canada : On ne nous a informés d'aucun problème de compétence particulier avec le Québec. Nous avons travaillé main dans la main avec le Québec pendant la négociation de cette convention, comme avec toutes les provinces. L'équipe de négociation était composée en partie d'avocats du Québec; un en particulier, Me Michel Deschamps, de McCarthy's, a été désigné par le gouvernement du Québec pour participer aux négociations. Les consultations ont eu lieu tout au long des négociations. Il y a eu une série de réunions qui ont mené à l'élaboration de la convention. Dans chaque cas, nous avons consulté les provinces, dont le Québec, et chaque qu'elle nous faisait des observations, celles-ci ont été intégrées aux instructions données à la délégation du Canada, les choses à obtenir pour la prochaine réunion.

Le Québec a été très présent dans le processus. Comme je l'ai dit, son représentant fait partie de l'équipe de négociation. La province a même désigné une deuxième personne à l'équipe de négociation, Mme Suzanne Potvin-Plamondon, directrice du Registre des droits personnels et réels mobiliers du Québec. Elle est experte dans le domaine. Elle vient de créer ce nouveau registre en vertu du nouveau Code civil québécois et elle nous a beaucoup aidés. Ce registre a été conçu selon un modèle que les Québécois qui travaillent dans ce domaine connaissent très bien.

Autant que nous puissions voir, la convention répond aux besoins du Québec. Pourquoi le Québec n'a-t-il pas pris les mêmes mesures que l'Ontario et adopté une loi est une question à laquelle je ne peux pas répondre.

M. Lapierre : Je m'engage à la soulever auprès du premier ministre Charest à la première occasion, et les occasions se présentent souvent. Je lui en parlerai parce qu'il est évident que cela serait utile.

Le sénateur Tkachuk : Dites-lui bonjour de ma part.

M. Lapierre : Oui. De bons vieux amis.

Le sénateur Tkachuk : Je vais poser une autre question de nature plus générale. Qui s'occupe de la mise en œuvre? Autrement dit, nous sommes les cinquièmes, ou il y a cinq pays qui l'ont mise en œuvre, et il y en a une vingtaine qui l'ont signée. Peut-on savoir quelque part quelle est la position de chacun? Autrement dit, est-ce qu'il semble que les pays vont y adhérer ou serons-nous les seuls avec les quatre autres? Autrement dit, que fait le reste du monde?

M. Lauzon : Nous ne sommes pas tous seuls dans notre coin parce que les États-Unis sont dans notre camp. C'est notre principal partenaire commercial et il représente une très large part du secteur mondial de l'aviation. Nous ne sommes pas tous seuls dans notre coin. Les Américains seront à nos côtés si nous y adhérons.

Vous êtes sans doute curieux de savoir ce qui se passe en Europe. D'après nos renseignements, l'Europe est en train de se transformer, car elle a un Parlement central de même que des Parlements d'État, un peu comme au Canada. Il y a donc plus d'un palier de compétences. D'après les conversations que nous avons eues avec les représentants de divers pays européens, nous

adopt certain necessary implementing legislation. In particular, this refers to the rules in the convention on jurisdiction, which Brussels is having some hard time getting its mind around. I am sure that with time they will come along to it. This Brussels connection in Europe, at least according to the information we have, seems to be slowing down the process.

We know that there are other countries, mainly Third World countries, who are thinking of coming on board. That is not totally unexpected, because while Canada and the United States are showing an example by coming on board, it is not in Canada and the United States that the big changes to legislation will occur. The Third World countries have rather, how shall I say, developing legislation. They do not have the legislation to accommodate creditors.

Senator Tkachuk: The real law is still getting there.

Mr. Lauzon: Yes. This will point the way in the right direction. They see that there is a financial carrot there to amend their law and to make it more creditor-friendly. They are the ones who are coming on board.

If you were to read the message that President Bush sent to the U.S. Senate when he asked the Senate's advice and consent for ratification, because that is the process in that country, you will find that the list of benefits is mostly geared towards the outside in the sense that it will make the world a better place to do business in. That is the thrust of his message. It is not that this will create some sort of upheaval in U.S. law. It is simply that this will make a better place for U.S. business.

Senator Tkachuk: I will have one more question on bankruptcy. Let us say some of the Europeans countries do sign. The effect of this legislation is to move the creditor up. When we talked with EDC, we talked about the asset of the airplane and the financing, and it allowed them to retrieve that airplane quickly and to either release it or resell it. That is okay if there is a big liability sitting on that airplane, but what if there is a low liability sitting on that airplane and the plane has a high asset value? Let us say British Airways goes broke and the plane is in Toronto. I would think that as soon as they know that plane has a high asset value because there is not a lot owing on it, there will be a whole bunch of lawyers and court injunctions and everything by workers and all the other creditors to grab that airline and to prevent this protocol from taking effect, because it is worth a lot now. I am sure you have thought about all this, but I would like to know how this will work. It will be a big scramble.

Ms. Mireille-France Blanchard, Senior Legal Policy Analyst, Corporate and Insolvency Law Policy, Industry Canada: The reality is that when this bill is actually adopted, that 60-day stay period, which is a fixed stay period, basically gives the creditor a hammer. After that 60 days, no matter what, the creditor has the power to go and repossess the aircraft unless the debtor cures all

avons l'impression que l'on attend là-bas que Bruxelles bouge pour adopter les lois de mise en œuvre qui sont nécessaires. Je pense notamment aux règles sur les compétences qui se trouvent dans la convention et que Bruxelles a du mal à définir. Je suis sûr qu'on y parviendra avec le temps. Mais d'après l'information que nous avons, c'est cette filière bruxelloise qui semble ralentir le tout.

Nous savons que d'autres pays, et particulièrement ceux du tiers monde, songent à emboîter le pas eux aussi. C'est tout à fait inattendu, car même si le Canada et les États-Unis montrent l'exemple en adoptant des lois de mise en œuvre, ce n'est pas dans ces deux pays que les changements seront les plus importants. Ce sera plutôt dans les pays du tiers monde qui, comment dire, ont un certain retard législatif à rattraper, puisqu'ils n'ont pas de lois protégeant les créanciers.

Le sénateur Tkachuk : On a beaucoup de chemin législatif à faire là-bas.

M. Lauzon : En effet. Mais la convention montre la voie à ces pays qui constatent qu'elle joue le rôle d'incitatif financier les encourageant à modifier leurs lois pour qu'elles protègent mieux les créanciers. Ce sont eux qui veulent emboîter le pas.

Le président Bush a dû envoyer au Sénat américain un message pour lui demander conseil et appui pour la ratification, comme cela se fait là-bas. Or, la lecture du message présidentiel révèle que la liste des avantages visent surtout l'étranger, afin qu'il soit plus facile de faire des affaires à l'extérieur des États-Unis. Le message ne vise donc pas à renverser complètement la législation américaine, mais plutôt à faire du reste du monde un endroit plus convivial pour les gens d'affaires américains.

Le sénateur Tkachuk : J'ai une autre question au sujet des faillites. Supposons que certains pays adhèrent à la convention. Ce projet de loi-ci a pour effet de rehausser le statut du créancier. Dans nos contacts avec EDC, nous avons abordé la question des actifs que représentaient les aéronefs et leur financement, et le projet de loi devait leur permettre de récupérer rapidement l'aéronef, soit pour le revendre, soit pour le libérer. Cela se comprend si l'avion constitue une dette importante, mais qu'arrive-t-il si c'est le contraire, c'est-à-dire si l'avion constitue un actif important et qu'il n'y a presque plus de dettes? Supposons que la British Airways fasse faillite et qu'un de ses avions soit atterri à Toronto. J'imagine que dès que l'on constatera que la valeur de l'actif est imposante parce que l'avion n'est presque plus grevé d'endettement, les avocats, employés et tous les autres créanciers interviendront pour faire appliquer des injonctions afin de mettre la main sur la compagnie aérienne et empêcher que ce protocole n'entre en vigueur. Tout cela parce que l'avion a une valeur d'actif intéressante. J'imagine que vous avez réfléchi à cela, mais j'aimerais savoir comment cela se passera. Ce sera une situation fébrile.

Mme Mireille-France Blanchard, analyste principale de la politique juridique, Politique du droit corporatif et de l'insolvabilité, Industrie Canada : Il faut comprendre qu'une fois le projet de loi adopté, la période de sursis de 60 jours, qui est fixe, donne aux créanciers une arme. Mais après cette période de sursis de 60 jours, peu importe ce qui arrive, le créancier aura le pouvoir

the defaults that he has under the contract and also agrees to continue the payments in the future. There would be no litigation, because the creditor has that automatic power to do that.

We do have examples of the system already in place in the U.S. As you probably know, the U.S. bankruptcy code has provisions that are very similar to what we are looking at adopting here through Bill C-4.

Senator Tkachuk: I did not know, but thanks.

Ms. Blanchard: What happens in practice is that it could be an emergency filing under Chapter 11, where the debtor on a weekend says, "I absolutely need to have that stay so my creditors cannot act against me, and so I absolutely need to file now," and then all creditors are stayed, including aircraft lessors, but only for that 60 day stay period.

What will happen in practice is that since the debtor company knows that the creditor will be able to come and repossess the aircraft, which in the case of an airline company the major part of the assets are the aircraft and the aircraft equipment, then the debtor will be basically forced to negotiate with its creditors a lot earlier on in the process.

In the States, as I said, we have examples of that. We are not aware that there have been any other cases that have resulted in any other conclusion. What happens is that the debtor negotiates with the creditor for some sort of arrangement. The creditor never actually went and repossessed the aircraft. The debtor was able to negotiate a better term. All of the creditors that we are aware of in the U.S. were able to receive full payment under their loan, but it took longer.

With the Air Canada case, there was a CCAA filing that lasted a year and a half and the creditors were not paid for a very long period, I think it was over nine months, the debtor company was able to take advantage of that situation and not deal with its creditors. With this system, it would have to deal with its creditors a lot sooner.

Senator Phalen: Thank you, minister. I would like to ask a few questions around the registry. I would first like to ask which of the provinces are the stakeholder provinces.

Mr. Lauzon: I am not sure I understand the question. Which of the provinces are the stakeholder provinces?

Senator Phalen: Which provinces would have the most interest? Quebec for sure, because of Bombardier. What other provinces would be involved in that?

Mr. Lauzon: I think the main aviation provinces would be the provinces that have the greater interest in this entire convention, not just in the registry. You are talking basically in terms of

d'intervenir et de récupérer l'avion, à moins que le débiteur ne corrige toutes les inexécutions dans le contrat et n'accepte de continuer à faire les versements. Cela ne donnera lieu à aucune procédure judiciaire, étant donné que le créancier aurait le pouvoir automatique d'agir ainsi.

Le système qui existe déjà aux États-unis nous a déjà donné des exemples. Vous savez sans doute que le Code de la faillite des États-unis a des dispositions qui ressemblent de très près à ce que nous cherchons à adopter dans le projet de loi.

Le sénateur Tkachuk : Je l'ignorais, merci.

Mme Blanchard : Ce qui se passe en réalité, c'est qu'il peut y avoir une demande présentée d'urgence en vertu du chapitre 11 et qui permet au débiteur de dire, même un dimanche, « Il faut absolument m'accorder ce sursis afin que mes créanciers ne puissent rien faire à mon encontre, et il faut donc absolument que je fasse ma demande immédiatement », de sorte que tous les créanciers se trouvent sur la touche, y compris ceux qui ont loué les avions, mais uniquement pour la période réglementaire de 60 jours.

Ce qui se produira en pratique, c'est que comme la compagnie débitrice sait que son créancier va pouvoir faire saisir l'appareil, et dans le cas d'une compagnie aérienne, l'avion et le matériel connexes représentent son principal actif, le débiteur se trouve littéralement contraint de négocier avec ses créanciers beaucoup plus tôt pendant le processus.

Comme je l'ai déjà dit, on en a vu de exemples aux États-Unis. À notre connaissance, il n'y a pas eu d'autres dossiers ayant abouti à d'autres issues. Ce qui se passe, c'est que le débiteur négocie un arrangement quelconque avec son créancier. Mais jamais le créancier n'a été jusqu'à reprendre possession d'un avion. Le débiteur a toujours pu négocier de meilleures conditions. À notre connaissance, tous les créanciers aux États-Unis ont pu être intégralement payés aux termes du contrat de prêt, mais il leur a fallu plus longtemps.

Dans le cas d'Air Canada, il y a eu une demande aux termes de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies qui a duré un an et demi, et les créanciers n'ont pas été payés avant très longtemps, plus de six mois je crois, de sorte que la compagnie débitrice a pu profiter de la situation et éviter d'avoir à affronter ses créanciers. Avec ce système, elle aurait dû le faire beaucoup plus rapidement.

Le sénateur Phalen : Merci, monsieur le ministre. J'aimerais poser quelques questions au sujet du registre, mais d'abord je voudrais vous demander quelles sont les provinces qui ont un intérêt en cause.

M. Lauzon : Je ne suis pas certain de bien comprendre la question. Quelles sont les provinces qui ont un intérêt en cause?

Le sénateur Phalen : Quelles sont les provinces qui auraient surtout un intérêt dans ce dossier? Le Québec assurément, à cause de Bombardier. Y en a-t-il d'autres?

M. Lauzon : Je pense que les provinces qui ont une industrie aéronautique sont celles qui devraient le plus s'intéresser à toute cette convention, et pas uniquement au registre. On parle

Ontario. You are talking in terms of Quebec. Obviously Nova Scotia thinks it has, and it is the headquarters of an airline. Of course you have Alberta with WestJet. We understand also that British Columbia is also indicating some interest in going ahead with this. To our knowledge, those are the main provinces.

Senator Phalen: In respect to the registry, my understanding is at this point all the provinces have a right to register. Is that correct?

Mr. Lauzon: The right to register is not in a province. The right to register is in the individual who holds the mortgage.

Senator Phalen: Does the province not have legislation in place that allows for that?

Mr. Lauzon: It is the debtor that is important, so if the debtor is situated in Quebec and Quebec has passed the proposed legislation, people there will be able to have access to the registry.

Senator Phalen: That is the international registry?

Mr. Lauzon: The international registry. On the other hand, people in a province that has decided not to participate will not have access to the international registry. They will continue to register in their local provincial registry.

Senator Phalen: That is the answer to my question. Can we have multiple registries?

Mr. Lauzon: We can. It is not the objective, but it is possible.

Senator Phalen: In respect of the international registry, what happens when there are multiple security interests in a single piece of equipment?

Mr. Lauzon: In the case of a bankruptcy, the priority among those multiple security interests will be according to the time of registration. The first one registered will be the first one to be paid from the value of the asset.

Senator Phalen: This relates to the minister's speech and to a statement made here yesterday by Jim McArdle. I would like to read this to you to remind you what was in the minister's speech. When Bill C-4 was introduced in the House of Commons, the speech stated that:

> New rules will reduce the risk associated with financing and provide greater certainty to creditors and aircraft manufacturers. This will lead to larger amounts of credit being made available to airlines at lower cost and, further, consumers will also benefit through increased airline service and/or lower fares.

Yesterday, Mr. Jim McArdle, of Export Development Canada, testified that:

> ...unlike Ex-Im which has offered an across-the-board rate reduction and exposure fee reduction in a country that has adopted the convention.

essentiellement ici de l'Ontario. On parle aussi du Québec. Manifestement, la Nouvelle-Écosse estime avoir également un intérêt dans ce dossier puisqu'une compagnie aérienne y a son siège. Il y a aussi bien entendu l'Alberta avec WestJet. Nous savons aussi que la Colombie-Britannique a également dit vouloir que le dossier progresse. À notre connaissance, ce sont ces provinces-là.

Le sénateur Phalen : Pour revenir au registre, je crois savoir qu'à l'heure actuelle, toutes les provinces ont le droit de s'enregistrer. Est-ce que je me trompe?

M. Lauzon : Ce n'est pas la province, qui a le droit de s'enregistrer. Le droit d'enregistrement appartient au créancier hypothécaire.

Le sénateur Phalen : N'y a-t-il pas des lois provinciales qui permettent ce genre de choses?

M. Lauzon : C'est le débiteur qui est important, de sorte que si le débiteur est au Québec et si le Québec a adopté la loi proposée, les gens pourront consulter le registre.

Le sénateur Phalen : Le registre international, voulez-vous dire?

M. Lauzon : C'est cela. Par contre, les gens d'une province qui aurait décidé de ne pas participer n'auront pas accès au registre international. Ils continueront à s'inscrire dans leur registre provincial.

Le sénateur Phalen : C'est cela que je voulais savoir. Peut-il y avoir plusieurs registres?

M. Lauzon : Tout à fait. Ce n'est pas le but, mais c'est une possibilité.

Le sénateur Phalen : Toujours en ce qui concerne le registre international, que se passe-t-il lorsqu'un matériel quelconque a servi à garantir plusieurs créances?

M. Lauzon : En cas de faillite, la priorité entre ces créanciers multiples ira à celui qui s'est enregistré le premier. C'est lui qui sera le premier à être payé s'il y a liquidation de l'actif.

Le sénateur Phalen : Cela concerne le discours du ministre et une déclaration que nous a faite hier Jim McArdle. J'aimerais vous lire ces citations pour vous remémorer ce que contenait le discours du ministre. Lorsque le projet de loi C-4 a été déposé à la Chambre des communes le ministre a dit :

> Ces nouvelles règles réduiront les risques associés au financement et assureront une plus grande confiance des créanciers et des manufacturiers d'aéronefs. Ceci fera en sorte qu'il y aura un crédit plus important qui sera disponible pour les compagnies aériennes à un coût moindre et, par contrecoup, les consommateurs bénéficieront aussi de services accrus des compagnies aériennes et/ou de tarifs moins élevés.

Hier, M. Jim McArdle, d'Exportation et développement Canada, nous a dit :

> [...] contrairement à Ex-Im qui a offert une réduction générale des taux et une réduction de la commission d'encours dans un pays qui a adopté la convention.

We have not gotten to that stage yet. He further said that:

> As of yet, we have not determined whether or not we would be able to make any kind of broad statement in that regard.

Can you comment on the difference between what was said in the House of Commons regarding the lower lending rate resulting from this proposed legislation and what Mr. McArdle said yesterday?

Mr. Lauzon: They were talking about slightly different things. When the minister spoke, my understanding is that he was talking about the general principle. If you reduce the creditors' risks, then the cost of credit goes down for the debtor. That is what he just said in his presentation now. That is a given fact.

Studies have demonstrated that. We have been asked to indicate some of those studies and we have made them available to you. They demonstrate this quite clearly.

I may be wrong, but I think the witness yesterday was thinking in terms of a precise assessment of how much. He has not been able to determine it as of yet. I can understand Mr. McArdle's position because they have a different approach from their competitor, Ex-Im Bank. Ex-Im Bank was able to make calculations and offer people up to a one-third reduction in the exposure fee if they came from countries that have ratified the convention. Mr. McArdle's organization is not in a position to make that precise a calculation. The way they do business is different. Given experience, the way I understood it, he was suggesting that in time they would have a precise view of the matter.

Senator Phalen: I wanted that point cleared up because that was one of the selling points of this whole measure for me.

The Chairman: No one will hold you to this, but would it be your estimate that the reduction in Canada could be as much in percentage terms as it has been in the United States, on average and over time?

Mr. Lauzon: I am not an expert on these matters and it would be pure speculation on my part. However, if you institute rules that are the same in Canada as in the United States, you should normally anticipate comparable results.

Senator Merchant: Welcome, minister, and the rest of you.

This is a very technical file. I do not pretend to exactly understand all the implications, but I understand that the ratification of the convention and the protocol will simplify matters. Contrary to what Senator Tkachuk said, I read somewhere yesterday that this would actually involve fewer lawyers. Right now, you have a lot of lawyers involved in these kinds of transactions. This was supposed to simplify it.

Senator Tkachuk: I will believe it when I see it.

Senator Merchant: I am not a lawyer, but I am related to many lawyers, so I speak on their behalf.

Nous n'en sommes pas encore là. Il a ajouté :

> Nous ne savons pas encore si nous serons en mesure de faire une déclaration sur cette question.

Pouvez-vous nous justifier la différence entre ce qui a été dit à la Chambre des communes à propos de cette réduction des taux d'intérêt débiteur devant résulter de cette mesure législative et ce que M. McArdle nous a dit hier?

M. Lauzon : Il parlait de choses légèrement différentes. Dans son discours, sauf erreur de ma part, le ministre évoquait un principe général. Quand les risques pour les créanciers sont réduits, le coût du crédit diminue pour l'emprunteur. C'est ce qu'il vient de vous dire dans sa déclaration d'aujourd'hui. C'est une évidence.

Les études le démontrent. Vous nous avez demandé de citer des exemples d'études de ce genre et nous les avons réunies pour vous. Elles sont à votre disposition et leur démonstration est tout à fait claire.

Je peux me tromper, mais je crois que votre témoin d'hier pensait plus en termes d'évaluation précise. Il n'a pu encore faire ce calcul. Je peux comprendre la position de M. McArdle parce que leur approche vis-à-vis de leur concurrent, la banque Ex-Im, est différente. Cette banque a pu faire les calculs et offrir une réduction d'un tiers de la commission d'encours pour les pays ayant ratifié la convention. Les services de M. McArdle ne peuvent pas faire un calcul aussi précis. EDC fonctionne différemment. Si j'ai bien compris, il vous a dit qu'avec le temps il finirait par avoir une idée plus précise.

Le sénateur Phalen : Je tenais à ce que ce point soit clarifié car c'est un des arguments en faveur de cette mesure.

La présidente : Personne ne vous le tiendra pour dit, mais estimez-vous possible que la réduction au Canada en pourcentage soit équivalente à celle aux États-Unis, en moyenne et à terme?

M. Lauzon : Ce n'est pas ma spécialité et ce serait pure spéculation de ma part. Cependant, si vous instaurez des règles identiques au Canada et aux États-Unis, il serait normal d'attendre des résultats comparables.

Le sénateur Merchant : Bonjour, monsieur le ministre, mesdames et messieurs.

C'est un dossier très technique. Je ne prétends pas en comprendre exactement toutes les implications, mais, sauf erreur, la ratification de cette convention et de ce protocole simplifiera les choses. Contrairement à ce qu'a dit le sénateur Tkachuk, j'ai lu quelque part hier que cela réduirait en fait le nombre d'avocats. Actuellement, il y a beaucoup d'avocats qui sont mêlés à ces transactions. Cette initiative est censée simplifier les choses.

Le sénateur Tkachuk : Je le croirai quand je le verrai.

Le sénateur Merchant : Je ne suis pas juriste, mais il y a beaucoup d'avocats dans ma famille et je suis leur porte-parole.

Minister, I would like to use the letter that was sent to our chair by the CBA. While they support the ratification of the convention and the protocol, they raised four issues. You probably have them in front of you. I can read them to you if you do not. You know them.

How are you dealing with those four issues?

Mr. Lapierre: As a lawyer myself, I have a bit of a conflict of interest here. We hope that this will make things simpler. The whole purpose of the exercise is to create more security. On the details of the CBA submission, lawyers want lawyers to talk, so I will hand that question to somebody who practices law or knows about it more than I do.

Ms. Blanchard: Industry Canada has been in contact with representatives of the CBA for many weeks now. We are well aware of the issues raised in the paper. We have been studying these recommendations and discussing them with the CBA in consultation with insolvency law experts as well as aircraft financing specialists.

Our view is that these recommendations are not essential to the implementation of the convention and protocol in Canada. The CBA made nine recommendations. I do not know if you have it in front of you, but on page 20 they enumerate nine recommendations. Recommendations 6 to 8, which deal with declarations that Canada may make before ratification of the convention or protocol, will be dealt with, as I understand from Justice, later on in the process when Canada is getting ready to ratify.

Recommendations 4 and 5 deal with terminology issues that are more technical in nature. Therefore, they are not essential at this time.

Recommendations 1 to 3 deal with provisions that are not addressed in Bill C-4 and, therefore, raise policy issues that go beyond the scope and purpose of the bill. In this regard, we note that the CBA's last recommendation suggests that these issues be considered in the context of further amendments to the BIA and CCAA. We will continue to discuss these recommendations with the CBA in the context of our ongoing insolvency law reform process.

Industry Canada is presently involved in a broad reform process of Canada's insolvency legislation — the BIA, or Bankrupt Insolvency Act, and the CCAA — following the tabling of a report by the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce in 2003. We are looking at them and will be addressing them in that context, as required.

Senator Merchant: This letter was written on February 7, which is just a couple of days ago. Are these still the issues that they are concerned about and on which you have not been able to come to an agreement with them? I will put to you the four issues that they outlined.

Monsieur le ministre, j'aimerais citer la lettre qui a été envoyée à notre présidente par l'ABC. Bien que le Barreau approuve la ratification de la convention et du protocole, il pose quatre questions. Vous les avez probablement en main. Je peux vous les lire si vous ne les avez pas. Vous les connaissez.

Qu'avez-vous l'intention de faire à propos de ces quatre questions?

M. Lapierre : Avocat moi-même, je suis un peu en conflit d'intérêts. Nous espérons que cette ratification simplifiera les choses. Tout cet exercice a pour but de créer plus de sécurité. Pour ce qui est de la lettre du Barreau, les avocats ne discutent qu'entre eux, je vais donc demander à quelqu'un qui pratique le droit ou qui en sait plus que moi de vous répondre.

Mme Blanchard : Industrie Canada est en contact avec des représentants du Barreau depuis déjà plusieurs semaines. Les questions posées dans cette lettre ne nous surprennent pas. Nous étudions ces recommandations et nous en discutons avec le Barreau en consultation avec des spécialistes de l'insolvabilité ainsi que des spécialistes du financement de matériel aéronautique.

Nous estimons que ces recommandations ne sont pas essentielles à l'application de la convention et du protocole au Canada. Le Barreau a fait neuf recommandations. Je ne sais si vous avez ce document mais il se trouve à la page 20. Les recommandations 6 à 8 qui traitent des déclarations faites par le Canada avant la ratification de la convention ou du protocole, seront prises en compte, d'après ce que nous disent les gens du ministère de la Justice, plus tard lorsque le Canada sera prêt à ratifier.

Les recommandations 4 et 5 portent sur des questions de terminologie de nature plus technique. Par conséquent, elles ne sont pas essentielles pour le moment.

Les recommandations 1 à 3 concernent des dispositions qui n'apparaissent pas dans le projet de loi C-4 et par conséquent soulèvent des questions de politique débordant la portée et les intentions du projet de loi. À cet égard, nous notons que la dernière recommandation du Barreau suggère que ces questions soient examinées dans le contexte de modifications corrélatives à la LFI et à la LACC. Nous continuerons à discuter de ces recommandations avec le Barreau dans le contexte de la réforme de la Loi sur la faillite et l'insolvabilité.

Industrie Canada participe actuellement à un large exercice de réforme de la législation canadienne en matière d'insolvabilité — la LFI, la Loi sur la faillite et l'insolvabilité, et la LACC —, conséquence du dépôt d'un rapport du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce de 2003. Nous étudions ces recommandations et nous les considérerons dans ce contexte, si nécessaire.

Le sénateur Merchant : Cette lettre a été écrite le 7 février, c'est-à-dire il y a un ou deux jours. Est-ce que ce sont toujours ces mêmes questions qui les inquiètent et à propos desquelles vous n'avez pu vous mettre d'accord avec le Barreau? Permettez-moi de vous citer ces quatre questions.

The first question was whether the proposed amendments to the Bankruptcy and Insolvency Act and the Companies' Creditors Arrangement Act are effective in implementing the policy objective.

The second was the impact of the proposed amendments to the BIA and CCAA on the affected stakeholders; third, the impact of certain declarations that Canada may make under the convention and protocol on insolvency law and practice in Canada; and fourth, whether amendments to the Canadian insolvency regime ought to take place outside of the ongoing insolvency reform process. Those are the four that they have sent to us.

I was wondering, are you still —

Ms. Blanchard: I believe so. I was given the CBA's submission yesterday morning by someone who was present at the hearing.

The Chairman: Do you have a copy of their letter to this committee?

Ms. Blanchard: No. I have the submission and not the letter.

The Chairman: The letter lists on page 2 the actual formal recommendations, and on page 1 lists those four points to which Senator Merchant refers for general consideration.

Ms. Blanchard: Actually, I did not have that letter. Comparing the document that I received yesterday with the documents that we have been sharing with the CBA for the past few weeks, it is the same recommendations as you have on page 2 of the letter, the page with the bullets. That is to what I was referring. Yes, it seems to be the same issues.

Senator Merchant: You have some issues that are not resolved yet, and are you working on them?

Ms. Blanchard: That is right. We would address those in the context of our insolvency reform process, as the CBA has recommended.

Senator Merchant: Thank you.

The Chairman: For the record, I should probably say that representatives of the CBA were invited to appear as witnesses before this committee and it was their choice to send a written submission but not appear in person.

Senator Tkachuk: If amendments are made to this bill later in the process, do the provinces then have to pass further legislation to take into account those changes?

Ms. Blanchard: No. We are still working on discussing possible drafting instructions with the CBA. The way that we are looking at this now is that those changes would not affect what is currently contained in Bill C-4. They would relate to other provisions in the BIA and CCAA, basically to help this process, but those provisions are not dealt with in Bill C-4. I hope that is clear.

La première demande si les modifications proposées à la Loi sur la faillite et l'insolvabilité et la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies sont assez efficaces pour permettre la réalisation de l'objectif visé.

La deuxième concerne l'incidence des modifications proposées à la LFI et la LACC sur les parties concernées, la troisième, l'incidence de certaines déclarations auxquelles le Canada est habilité en vertu de la convention et du protocole sur le droit et la pratique de l'insolvabilité au Canada; et la quatrième, si les modifications au régime canadien de l'insolvabilité devraient s'inscrire à l'extérieur du processus de réforme continuelle du régime de l'insolvabilité. Ce sont les quatre questions qu'ils nous ont adressées.

Je me demandais si vous continuiez...

Mme Blanchard : Oui, je crois. Une personne présente à l'audience d'hier m'a donné le mémoire du Barreau canadien.

La présidente : Avez-vous une copie de la lettre qu'ils nous ont envoyée?

Mme Blanchard : Non. J'ai leur mémoire mais pas la lettre.

La présidente : À la deuxième page de cette lettre figurent les recommandations de l'ABC et à la page 1 ces quatre points dont vient de vous parler le sénateur Merchant.

Mme Blanchard : Je n'avais pas cette lettre. Si je compare le document que j'ai reçu hier avec ceux que nous consultons avec l'ABC depuis quelques semaines, ce sont les mêmes recommandations que celles qui se trouvent à la deuxième page de cette lettre. C'est à elles que je faisais référence. Oui, il semble que ce sont les mêmes.

Le sénateur Merchant : Il reste des points qui ne sont pas encore résolus et sur lesquels vous continuez à travailler?

Mme Blanchard : Exactement. Nous les examinerons dans le contexte de notre exercice de réforme de la Loi sur l'insolvabilité comme l'a recommandé l'Association du Barreau canadien.

Le sénateur Merchant : Merci.

La présidente : Aux fins de clarification, je devrais probablement ajouter que nous avons invité l'Association du Barreau canadien à comparaître comme témoin devant notre comité mais elle a choisi de nous envoyer une déposition écrite plutôt que d'apparaître en personne.

Le sénateur Tkachuk : Si des modifications sont apportées ultérieurement à ce projet de loi, les provinces devront-elles adopter des mesures législatives complémentaires pour les prendre en compte?

Mme Blanchard : Non. Nous continuons à travailler sur plusieurs scénarios possibles de rédaction avec l'ABC. Pour l'instant nous estimons que ces modifications n'auront pas d'incidences sur le contenu actuel du projet de loi C-4. Elles concerneront d'autres dispositions de la LFI et de la LACC, dans le but, pour l'essentiel, de faciliter la procédure, mais ces dispositions ne concernent pas le projet de loi C-4. J'espère que c'est clair.

Senator Eyton: Thank you, minister and colleagues, for appearing tonight. I am sorry I missed your preliminary comments because you were reviewing a portfolio that is regarded as one of the most key and challenging portfolios in the country, and I wish you luck in dealing with all of the problems that you will face.

My questions are relatively simple, although my head is awhirl thinking of the permutations that can apply to this bill as it is.

I would like to ask about the registry. First, has a registry system under the protocol been developed and is it ready to be implemented? We know there have been registry systems that did not work well. This is an international one that brings into effect all of the complexities of laws from other countries and other players. Is it up and running, and how will it be accessible?

Mr. Lauzon: That is a very good question. Is it up and running? I think the answer is no, not yet. Is it getting ready to be up and running? The answer would certainly be yes.

We are getting to the final stages. There have been a series of meetings in Brussels and Montreal on this subject. Final regulations that meet Canada's concerns have been adopted for the operation of the registry. A company has been identified through a selection process to operate the international registry. It is a company called Aviareto Inc., of Ireland, which has links to, and therefore knows, the aviation world.

There are still some matters to be sorted out in relation to that registry but the concept is very much on track. It is not operational. There is a plan to make it operational, at least for trials, within the next few months.

Senator Eyton: I take it that we either have the software for this complex registry system or you are confident that it will be developed in time.

Mr. Lauzon: This company had already developed prototype software before it made the bid, so the software is developed. It is now being refined and fine-tuned. In fact, I believe the company has a plan to get certain people to start registering now, even though the convention is not in force, just to gain some experience and try to weed out some problems.

Senator Eyton: I would have thought that was vital. If it does not work, you have nothing.

Mr. Lauzon: Exactly. We think it is vital, too. It is important because these are very high-value transactions. It has to be right.

Senator Eyton: You alluded to an Irish company that had some experience in this area. Perhaps the suggestion is that that is why it was selected. I would have thought it important to get the right company in the right locale with the right connections, and I am talking about the Internet. I assume these are Internet-based registrations.

Le sénateur Eyton : Merci, monsieur le ministre, mesdames et messieurs, d'être venus nous voir ce soir. Je suis désolé d'avoir raté votre déclaration liminaire car vous avez la charge d'un portefeuille qui est considéré comme un des plus importants et des plus difficiles du pays et je vous souhaite tout le succès possible pour régler tous ces problèmes.

Mes questions sont relativement simples bien que la tête me tourne en pensant aux multiples permutations d'application de ce projet de loi.

J'aimerais vous parler du registre. Pour commencer, un système de registre pour le protocole a-t-il été développé et est-il prêt à être mis en place? Nous savons qu'il y a des systèmes de registre qui n'ont pas donné les résultats escomptés. C'est un registre international qui rassemble les dispositions juridiques complexes de toute une série de pays. Est-il en place et comment y aura-t-on accès?

M. Lauzon : Excellente question. Est-il en place? Je crois que non, pas encore. Est-ce qu'il sera bientôt en place? Je crois que oui, certainement.

Nous approchons de la phase finale. Il y a une série de réunions à Bruxelles et à Montréal sur cette question. Les règles de fonctionnement du registre qui répondent aux attentes du Canada ont été adoptées. Une compagnie, après sélection, a été désignée pour gérer ce registre international. C'est la compagnie Aviareto Inc., compagnie irlandaise qui a des liens avec le monde de l'aviation, et par conséquent le connaît, qui a été désignée.

Il y a encore des questions à régler concernant ce registre mais le concept lui-même est en très bonne voie. Il n'est pas encore opérationnel. L'intention est de le rendre opérationnel, tout du moins à titre d'essai, au cours des prochains mois.

Le sénateur Eyton : Je suppose que nous avons le logiciel pour ce système de registre complexe ou que tout du moins vous êtes certain qu'il sera prêt à temps.

M. Lauzon : Cette compagnie avait déjà mis au point un prototype de logiciel avant de faire son offre, en conséquence le logiciel est prêt. Les derniers petits détails sont en train d'être réglés. En fait, je crois que cette compagnie a déjà prévu de commencer les enregistrements même si la convention n'est pas encore en vigueur simplement pour acquérir un peu d'expérience et essayer d'éliminer certains problèmes.

Le sénateur Eyton : Pour moi, c'est indispensable. Si ce registre ne marche pas, rien ne marchera.

M. Lauzon : Exactement. Nous pensons également que c'est indispensable. C'est indispensable à cause de l'importance des transactions. Nous n'avons pas droit à l'erreur.

Le sénateur Eyton : Vous avez dit que cette compagnie irlandaise avait déjà une certaine expérience dans ce domaine. C'est peut-être la raison pour laquelle elle a été choisie. Pour moi il importe de choisir la bonne compagnie, le bon endroit avec les bons branchements, ici je pense en termes d'Internet. Je suppose que ces enregistrements se feront par Internet.

Mr. Lauzon: That is correct. These are definitely Internet-based registrations. The registry will be operational 24 hours a day, 7 days a week, because of the different time zones around the world.

It has to be perfect. We are watching it closely.

Canada is part of a small number of countries that are overseeing this process. We are doing our best to ensure that it is top-notch, simply because of the value of the transactions and because this is the first registry for rights of this nature in the world.

You said that you presumed the company was accepted because of its experience in the aviation world. That was a factor. This is a company specially incorporated to operate the registry, but it is controlled by an organization called SITA that dates back to the early 1950s, and basically, its job was communications between airlines. The airlines had this network of communications for billings as well as reservations.

Senator Eyton: Was it a competitive selection process?

Mr. Lauzon: It was a competitive selection process. There were four competitors. If are you interested, I can give you their names.

Aviareto Inc. was certainly one of them. There was a Spanish government agency called Registradores de España. There was a Singapore company called Crimson Logic and a Canadian company called CSRS, Canadian Securities Registration Systems, from Burnaby, British Columbia.

Senator Eyton: And we did not win.

Mr. Lauzon: We did not win. We should have but we did not.

Senator Eyton: This is just curiosity, but there has been much discussion about financing of airplanes, and how the financing package is sometimes used for a competitive edge.

There is some mystery attached to the form of the subsidy or support. Might this registry system be extensive enough that it could provide details that would create greater transparency in financing of aircraft?

Mr. Lapierre: That would be helpful because we could see how creative some countries are.

Senator Eyton: How much information would be contained in the registry?

Mr. Lauzon: Very little, because of its international nature. You would have the name of the debtor, the name of the creditor and the nature of the transaction and very little else. The idea is to put everybody on notice that there have been transactions. It is not like a land titles registry, especially the old type of land titles

M. Lauzon : C'est exact. Il s'agit effectivement de s'enregistrer par Internet. Le registre sera fonctionnel 24 heures par jour et sept jours par semaine en raison des fuseaux horaires.

Le système doit être parfait et nous suivons cela de près.

Le Canada fait partie d'un petit groupe de pays qui supervisent le processus. Nous faisons de notre mieux pour que cela soit absolument parfait, ne serait-ce qu'à cause de l'importance de ces transactions et aussi parce qu'il s'agit du premier registre de droits de ce genre à exister dans le monde.

Vous avez dit supposer que la compagnie a été choisie à cause de son expérience dans le monde de l'aviation. Cela a été un facteur. Il s'agit d'une compagnie qui a été expressément constituée pour administrer le régime, mais elle est par contre placée sous le contrôle de la SITA, un organisme qui a été créé au début des années 50 essentiellement pour assurer les communications entre les différentes compagnies aériennes. Les compagnies aériennes avaient donc ce réseau qui leur permettait de communiquer entre elles pour effectuer les facturations et les réservations.

Le sénateur Eyton : Le processus de sélection a-t-il respecté les principes de la concurrence?

M. Lauzon : Tout à fait. Il y avait quatre compagnies en lice et, si cela vous intéresse, je peux vous donner leurs noms.

Il y avait entre autres Aviareto Inc. Il y avait aussi un organisme du secteur public espagnol du nom de Registradores de España. Il y avait une compagnie de Singapour du nom de Crimson Logic et une compagnie canadienne, CSRS ou Canadian Securities Registration Systems, de Burbany en Colombie-Britannique.

Le sénateur Eyton : Et nous n'avons pas eu le contrat.

M. Lauzon : Nous n'avons pas eu le contrat. Nous aurions dû l'avoir, mais nous ne l'avons pas eu.

Le sénateur Eyton : Simple curiosité de ma part, mais il n'empêche qu'il y a eu beaucoup de discussions au sujet du financement des avions de ligne et du fait aussi que parfois, les plans de financement offerts représentent un avantage concurrentiel.

La forme que revêtent les subventions ou les aides financières demeure nimbée de mystère. Ce système d'enregistrement pourrait-il être suffisamment complet pour donner le niveau de détail nécessaire à une meilleure transparence du système de financement des achats d'avions de ligne?

M. Lapierre : Cela serait effectivement utile puisque ainsi, nous pourrions mieux voir à quel point certains pays font preuve d'ingéniosité.

Le sénateur Eyton : Quel genre d'information trouverait-on dans ce registre?

M. Lauzon : Très peu, puisqu'il s'agit d'un registre international. Il y aurait le nom du débiteur, le nom du créancier, la nature de la transaction et ce serait à peu près tout. L'idée est ici de faire savoir à tout un chacun qu'il y a eu des transactions. Cela ne ressemblerait pas à un registre foncier,

registry, where you record the documents. The Americans have that system now, where you record the documents and the government analyzes them. It is a slow, antiquated system.

surtout un registre foncier comme il en existait auparavant, où tous les documents sont enregistrés. Les Américains ont déjà ce système qui fait que tous les documents doivent être enregistrés pour permettre au gouvernement de les analyser. C'est un système très lent et dépassé.

This new system is based on Canadian models, Personal Property Security Act models and the Quebec Civil Code. It is strictly bare-bones information so that you know that there is a transaction and you see the parties to get the details. This is very user friendly when you consider it has to be used in jurisdictions all over the world with all sorts of legal systems and you do not want to have to get involved in analyzing any particular transaction.

Ce nouveau système est calqué sur des modèles canadiens comme la Loi sur les sûretés mobilières ou encore le Code civil du Québec. Le registre contient le strict minimum d'information qui vous permet de savoir qu'il y a une transaction, après quoi il faut s'adresser aux parties prenantes pour avoir plus de détails. C'est un système qui est aussi très convivial si l'on songe qu'il doit pouvoir servir dans tous les pays du monde qui ont toutes sortes de systèmes juridiques différents et qu'on ne veut pas devoir commencer à analyser en détail telle ou telle transaction.

Senator Eyton: My last point is really one of wonderment. You have 28 countries that are now subject to the protocol or have accepted the protocol, which leaves another 150 that have not. What are the ambitions in terms of coverage? I see 28 and then another 150, and then I look at the sub-states, for example, provinces with their own provincial legislation that does not quite fit. I want to note here and put on the record that airplanes fly. They can go somewhere else. I look at that and say, "Boy, that is a challenge for lawyers, pilots, financiers and everybody." I am surprised that at this stage it seems like a marketing ploy, whereby financiers say, "Oh, that is worth a point or a point and a half less."

Le sénateur Eyton : Ma dernière intervention est simplement un signe d'émerveillement de ma part. Actuellement, 28 pays sont déjà assujettis au protocole ou ont accepté celui-ci, de sorte qu'il en reste encore 150 qui n'y ont pas souscrit. Qu'est-ce qu'on compte pouvoir atteindre comme chiffre? Je compare 28 à 150, et puis je pense aux créatures subnationales comme les provinces qui ont leurs propres lois, des lois qui s'intègrent mal à tout cela. Ce que je voulais dire, pour mémoire, c'est que les avions volent. Les avions peuvent aller ailleurs. Je vois cela et je me dis : « Bon sens, voilà tout un problème pour les avocats, les pilotes, les banquiers et tout le reste. » Je m'étonne que cela ressemble un peu actuellement à un genre d'outil de marketing qui permette aux banquiers de dire : « Oh, mais cela vaut un point ou un points et demi de moins. »

Mr. Lauzon: What is worth a point and a half less is not just the registry, there are other things involved. As far as the registry is concerned, to concentrate on that issue, eight states ratifying this convention will put that registry into effect. The long-term objective is to get everybody on board so that you are very sure of what is going on in the world. You know what rights are registered on a piece of equipment.

M. Lauzon : Ce qui vaut un point et demi de moins, ce n'est pas simplement le registre, il y a bien d'autres éléments en cause. En ce qui concerne le registre, pour parler précisément de cela, il suffit que huit États ratifient la convention pour que le registre soit mis en œuvre. À long terme, l'objectif consiste à rallier tout le monde afin qu'on puisse savoir avec certitude ce qui se passe partout. On saura à ce moment-là quelles sont les garanties qui frappent tel ou tel type de matériel.

I have been made aware of something recently. The people who do aviation financing are rather clever. They will make it a term of a contract that the transaction should appear on the registry, whether it is a convention transaction or not. Of course, you will say, "Okay, it will appear on the registry, but it will not enjoy the benefits of the convention." That does not seem to faze them. The important thing is to have a tool whereby they can find almost everything that is on an aircraft. Whether it can be enforced or not, they think that this is a gold mine.

J'ai appris quelque chose tout récemment. Dans le secteur de l'aviation, les financiers sont très malins. Ils vont insister pour que le contrat mentionne que la transaction devrait être inscrite au registre, qu'il s'agisse ou non d'une transaction couverte par la convention. Bien sûr, on pourra toujours dire : « D'accord, c'est inscrit au registre, mais cela ne tombera sous le coup de la convention. » Mais cela ne semble pas les décourager. L'important ici, c'est d'avoir un outil qui leur permet de découvrir à peu près tout sur ce qui concerne l'avion. Que cela soit ou non exécutable, peu importe, ils estiment que c'est une mine d'or.

Through a contractual system, the big lenders of the world intend to ensure that almost everything appears there, whether or not it enjoys the benefits of the convention, just so they have a record. That seems to make them feel comfortable.

Un système contractuel fait que les grands organismes prêteurs du monde entier veulent faire en sorte qu'à peu près tout ce qui est pertinent y figure, peu importe que cela tombe sous le coup de la convention, il s'agit simplement pour eux d'avoir une trace écrite. Cela semble les mettre très à l'aise.

Senator Trenholme Counsell: I know very little about this, so I do not have a lot to ask. I am learning a lot.

Le sénateur Trenholme Counsell : Je ne connais pas grand-chose dans ce domaine, et je n'ai donc guère de questions à poser. J'apprends beaucoup par contre.

I have been listening, and from the little that I have been reading in the newspapers and paying attention when people discuss some of the aviation issues, it seems that Brazil is a big player. I have not heard Brazil mentioned tonight or seen it in any of the lists.

[*Translation*]

Is there a problem with Brazil?

[*English*]

Mr. Lauzon: I wish I knew the answer to that question. I can tell you from what I have seen, the Brazilians have been active participants in the negotiations. Whenever there were subgroups that took part in setting the regulations for the international registry, they were there. They had delegations of three people, which was more than Canada had for those small meetings. They were present throughout the negotiation process.

This is what we know of Brazil. We know that with Embraer, they should be very interested in this, in promoting ratification of this convention and in showing some sort of example and ratifying it themselves. I imagine that Brazil is one of the countries that could benefit from implementing some of the principles in this convention.

Whether or not this is before the Brazilian Parliament right now I cannot say. I do not know.

Senator Trenholme Counsell: For information's sake, are they the third or fourth largest player in the world in the aviation industry, in the manufacturing industry?

Mr. Lauzon: In the manufacturing industry they come after Canada. They would be number four.

Senator Trenholme Counsell: This is what we are talking about. They are actually behind Canada, not ahead?

Mr. Lauzon: Unless the figures have changed recently. My impression was the big four were Boeing, Airbus — and I think Airbus has slipped ahead of Boeing — and then comes Bombardier and Embraer right afterwards, but they are very important players.

Senator Trenholme Counsell: There is really no information on what is happening vis-à-vis this convention in Brazil.

Mr. Lauzon: That is correct.

Senator Trenholme Counsell: I need some clarification. We need a laugh every day and we know what we laughed about yesterday. Are you talking about seizing an entire aircraft or certain pieces of equipment on the aircraft when debtors are in default?

Ms. Blanchard: I think it would depend on the case. If the creditor has a security on the whole package, then the creditor would basically seize the aircraft. If the creditor has security on parts of the aircraft, in theory, the creditor would have the power to seize those. That returns to my earlier point, that in reality, the

J'ai bien écouté et, d'après le peu de choses que j'ai pu lire dans les journaux et ce que j'ai pu entendre lors de discussions sur les questions aéronautiques, j'ai formé l'impression que le Brésil était un joueur de premier plan. Je n'ai pas entendu parler du Brésil ce soir, et je n'ai vu le nom de ce pays nulle part dans les listes.

[*Français*]

Y a-t-il un problème avec le Brésil?

[*Traduction*]

M. Lauzon : J'aurais bien voulu pouvoir répondre à cette question. Ce que je peux vous dire d'après ce que j'ai pu voir, c'est que les Brésiliens ont participé de très près aux négociations. Chaque fois qu'il y avait un sous-groupe qui intervenait pour établir une réglementation concernant le registre international, ils étaient là. Ils avaient sur place des délégations de trois personnes, bien plus que le Canada n'a envoyées à ces petites réunions. Ils étaient présents d'un bout à l'autre des négociations.

Voici ce que nous savons du Brésil. Nous savons qu'avec Embraer, les Brésiliens doivent tout naturellement s'intéresser à ce genre de chose, et qu'ils militent pour la ratification de la convention et qu'ils montrent un peu l'exemple en la ratifiant eux-mêmes. J'imagine que le Brésil est au nombre des pays qui pourraient profiter de la mise en œuvre de certains des principes inscrits dans la convention.

Par contre, je ne saurais vous dire si le Parlement brésilien est déjà saisi de la chose, je n'en sais rien.

Le sénateur Trenholme Counsell : Pour mon édification personnelle, le Brésil est-il le troisième ou le quatrième plus grand producteur d'avions au monde?

M. Lauzon : Il se situe immédiatement après le Canada, au quatrième rang donc.

Le sénateur Trenholme-Counsell : C'est précisément de cela que nous parlons. Le Brésil suit le Canada, il ne le précède pas?

M. Lauzon : À moins que la situation ait changé récemment. Personnellement, j'avais l'impression que les quatre grands étaient Boeing, Airbus — je pense même qu'Airbus vient de doubler Boeing — et ensuite on trouve Bombardier et Embraer qui sont néanmoins des avionneurs de grande envergure.

Le sénateur Trenholme Counsell : Mais on ne sait pas vraiment ce qui se passe du point de vue de la convention au Brésil.

M. Lauzon : En effet.

Le sénateur Trenholme Counsell : J'aimerais avoir quelques éclaircissements. Vous savez, il est important de pouvoir rire une fois chaque jour, et nous savons qui nous a fait rire hier. Lorsqu'un débiteur est en défaut, est-ce qu'on saisit tout l'avion ou simplement certains matériels qui se trouvent à son bord, est-ce de cela que vous parlez?

Mme Blanchard : Cela dépend. Si le créancier a pris l'avion en garantie, à ce moment-là il fera saisir l'appareil. S'il a pris en garantie certaines parties de l'avion, en théorie il aurait également le pouvoir de faire saisir ces éléments-là. Cela me ramène à ce que je disais un peu plus tôt, c'est-à-dire qu'en réalité, cette arme dont

fact that the creditor has a hammer is probably a big incentive for the debtor to negotiate. The debtor wants to keep the aircraft, to keep the company functioning, and the creditor does not want to seize the aircraft. In reality, he will not want to keep the aircraft. That situation could change, but most of Air Canada's fleet is old, and for the moment, they do not have a very high resale value. It would mostly be a factor in the negotiating process between the debtor and the creditor.

Senator Trenholme Counsell: I thought it was somewhat comical, if I was reading it correctly. If you do not make the payments on your car, they do not take the seats or the CD player or whatever, they seize the car. I was trying to determine what they took. Seriously, if one reads this correctly, do they take the plane or do they take off the door or the seats? It says "mobile aircraft equipment." Why does it not say "aircraft?"

Mr. Lapierre: When they talk about a piece of equipment, it refers to the entire aircraft. It is not piece by piece.

Senator Trenholme Counsell: I just wondered. I do not think it is totally clear.

Mr. Lapierre: You can fly a piece of equipment without any problem.

Senator Trenholme Counsell: You passed the test, minister, thank you.

[*Translation*]

Senator Chaput: I want to make sure I understand you correctly. Canada is becoming the 28th country or state to sign the Convention on International Interests in Mobile Equipment. The goals, from what you have said and what we have read, are very commendable. There would be certainty for creditors and lessors. There would even be positive outcomes for airlines and consumers, because we are dealing with the issue of competitiveness and the economy. All of these things are very positive.

The Canadian government introduces its bill. The bill is passed and we deal with the provinces. If the provinces decided not to pass implementation legislation, would the stakeholders still be able to benefit from some advantages resulting from the convention?

Mr. Lauzon: The answer is yes, in theory, they would still be entitled to some advantages. A state or a province that has not signed, or anyone, can look into the registry and have access to information within it for a fee. In that regard, there would be an advantage. The provinces or states having signed the convention will have access to all the advantages.

To give you some context, this convention includes a special feature negotiated by Canada: it does not have to be implemented by the entire country. A convention can be implemented for part of the country in the case of a federation like Canada. Canada therefore ratifies the convention for three or four specific

dispose le créancier va probablement inciter beaucoup le débiteur à négocier avec lui. Le débiteur veut pouvoir garder son avion, il veut que sa compagnie puisse continuer à fonctionner, et il ne veut donc pas que son avion soit saisi. Or, en réalité, il ne tient pas à garder son avion. La situation pourrait changer, mais la plus grande partie de la flotte d'Air Canada est assez ancienne et la valeur de revente de ces appareils n'est donc pas très élevée. Ce serait donc essentiellement un facteur dans le processus de négociation entre le débiteur et le créancier.

Le sénateur Trenholme Counsell : Si j'ai bien interprété la chose, je trouvais cela un peu comique. Si vous ne payez pas les mensualités de votre voiture, on ne va pas venir vous saisir les sièges ou le lecteur de disque compact, on saisit la voiture purement et simplement. Je voulais simplement savoir ce qu'ils allaient prendre. Soyons sérieux, si on interprète cela correctement, est-ce qu'ils vont saisir l'avion ou se contenter d'une porte ou de quelques sièges? On parle ici de « matériels d'équipement mobiles ». Pourquoi ne pas parler simplement d'un avion?

M. Lapierre : Lorsqu'on parle d'un matériel d'équipement, il s'agit de l'avion tout entier, et pas d'un morceau.

Le sénateur Trenholme Counsell : Je me posais simplement la question. Je ne pense pas que cela soit totalement clair.

M. Lapierre : On peut absolument sans problème faire voler un matériel d'équipement.

Le sénateur Trenholme Counsell : Vous avez passé l'épreuve haut la main, monsieur le ministre, je vous remercie.

[*Français*]

Le sénateur Chaput : Je veux m'assurer de bien comprendre votre propos. Le Canada devient le 28e pays ou État à signer la Convention relative aux garanties internationales. Les objectifs visés, d'après ce que vous dites et ce qu'on a lu, sont très louables. On parle de garanties pour les créanciers et les bailleurs de fonds. On parle même de choses positives pour les compagnies aériennes et les consommateurs, puisqu'on touche l'aspect de la compétitivité et de l'économie. Tous ces éléments sont très positifs.

Le gouvernement canadien présente son projet de loi. Le projet de loi est adopté et on fait affaires avec les provinces. Si les provinces n'adoptaient pas de loi de mise en œuvre, est-ce que les parties prenantes auraient encore droit à certains bénéfices provenant de la convention?

M. Lauzon : La réponse est oui, en théorie, ils auraient encore droit à certains bénéfices. Un État ou une province n'ayant pas signé, ou n'importe qui, peut fouiller dans le registre et avoir accès à l'information qu'il contient à condition de payer la somme exigée. En ce sens, il y aurait un bénéfice. L'ensemble des bénéfices appartiendra aux provinces ou États qui ont signé la convention.

Simplement pour mettre les choses en contexte, cette convention a une particularité qui a été négociée par le Canada, elle n'a pas besoin d'être mise en vigueur par la totalité d'un pays. On peut mettre en vigueur une convention pour une partie d'un pays lorsqu'il s'agit d'une fédération comme le Canada. Le

provinces. This is why provincial implementation legislation is important. It determines in which regions of the country the convention will apply.

Mr. Lapierre: In practice, it is rare for provinces to be able to do something for their industry for free. I do not see why anyone would be opposed. It is only a matter of finding time in the House. It is not the type of bill which elicits great controversy. As you will have noted, there have been very few editorials on this subject. A stakeholder such as Bombardier would probably be the first to put pressure on the government of Quebec to solicit its support and have the convention adopted. It is the type of legislation which harms no one and is good for all.

Senator Chaput: Does this bill have any negative points? We talked about the bill's strengths, but what are the possible challenges or problems the bill poses?

Mr. Lapierre: People who do not pay their debts are the negative aspect.

Senator Chaput: Is it possible that this international registry might eventually be adopted throughout the world, regardless of whether or not a country has ratified the convention?

Mr. Lapierre: In my opinion, this instrument will be useful for everyone. As a universally available tool, everyone will want to consult it, particularly those who work in the field. For now, we will not necessarily see the systematic application of the tool, because I assume that the players are not everywhere.

Mr. Lauzon: Indeed, the players are not everywhere. Some countries have no interest whatsoever in this type of instrument because they are too small to have a large number of airlines. Generally speaking, the goal is to cover the entire world, especially third world countries that need to carry out reforms to their system and their civil rights in their dealings with creditors. Bear in mind that in such a case, the field of aviation is limited. Let us hope that changes will be made soon to cover other fields. This convention will be beneficial for the economies of small developing countries.

Once the aviation sector realizes the benefits of such a system, which treats creditors decently and is good for the economy, this type of system may spread like wild fire.

The Chairman: I am not a lawyer, as you will be able to tell from my next question. Under the heading "Interpretation" in clause 2, subsection (3), the bill reads as follows:

> In interpreting the Convention and the Aircraft Protocol:

Canada ratifie donc la convention pour les trois ou quatre provinces que l'on nomme. Pour cette raison, les lois provinciales de mise en œuvre sont importantes. Elles vont déterminer dans quelle région du Canada la convention va s'appliquer.

M. Lapierre : En pratique, il est rare que les provinces puissent être en mesure de faire quelque chose pour leur industrie sans qu'il ne leur en coûte quoi ce soit. Je ne vois donc pas de raison pour une opposition. Il s'agit tout simplement de trouver du temps à la Chambre. Ce n'est pas le genre de projet de loi qui suscite une grande controverse. Comme vous l'aurez constaté, on a vu très peu d'éditoriaux à ce sujet. Une partie intéressée comme Bombardier serait sans doute la première à exercer des pressions auprès du gouvernement du Québec pour solliciter son appui afin que la convention soit adoptée. C'est le genre de loi qui ne fait de mal à personne et qui, au contraire, profite à tous.

Le sénateur Chaput : Cette loi comporte-t-elle des aspects négatifs? On parle des aspects positifs de la loi, mais quels pourraient être les défis ou la problématique?

M. Lapierre : Les personnes qui ne paient pas leurs dettes sont l'aspect négatif.

Le sénateur Chaput : Est-il possible, éventuellement, que ce registre international en devienne un qui s'imposerait partout dans le monde, peu importe que les pays l'aient ratifié ou non?

M. Lapierre : À mon avis, cet instrument sera utile pour tous. Étant un outil universellement disponible, tout le monde voudra le consulter, et plus particulièrement les gens qui travaillent dans le domaine. Maintenant, l'application systématique ne se fera pas nécessairement, car je présume qu'on ne retrouve pas des joueurs partout.

M. Lauzon : Effectivement, on ne retrouve pas des joueurs partout. Certains pays n'ont aucun d'intérêt dans ce genre d'instrument, car ils sont trop petits pour avoir une grande quantité de lignes aériennes. Généralement, l'objectif est de couvrir le monde entier et surtout les pays du tiers monde qui ont besoin de réformes dans leur système et leurs droits civils en ce qui concerne les relations avec les créanciers. Il ne faut pas oublier que dans le cas échéant, le domaine de l'aviation est restreint. Espérons que les changements apportés couvriront bientôt d'autres domaines. Cette convention aura des effets positifs pour les économies de ces petits pays en voie de développement.

Une fois que le secteur de l'aviation auront réalisé les bénéfices d'un tel régime qui traite les créanciers de façon décente et qui profite à l'économie, on verra peut-être le même genre de régime s'étendre comme une tache d'huile.

La présidente : Je ne suis pas avocate, ce qui deviendra très évident lorsque vous aurez entendu ma question. Sous la rubrique « Définitions et interprétation » à l'article 2, paragraphe (3) du projet de loi, on parle d'interprétation.

> Peuvent servir à l'interprétation de la Convention et du Protocole aéronautique :

(a) the Official Commentary on the Convention on [...] as approved for distribution by the Governing Council of the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT);

[*English*]

I do not know enough about the UNIDROIT to be entirely certain about the implications of this, but it seems to me that when we are handing over the interpretation of our law to a commentary — not the text of a treaty, a commentary — drawn up by somebody else, it is a rather open-ended arrangement. Are we likely to face changing commentaries? I want to understand how the system works. I do not remember ever seeing such a provision in a bill before us.

Mr. Lauzon: This is what it looks like; it is a document. It is a finite document and nobody will modify it. UNIDROIT has produced it, so it exists in both English and French. This was an official commentary by Sir Roy Goode, CBE, QC, Professor Emeritus of Law at Oxford University.

I think you have all noticed that this convention and this protocol are very technical and difficult to understand. It was felt it was appropriate to develop a commentary to help people understand how the different clauses were developed and what they were intended to mean.

Professor Goode was what is called the "rapporteur" for UNIDROIT. He prepared a report that led to the development of the convention. He was also the chairman of a series of drafting committees that elaborated on this. At the conference they empowered him to develop a commentary. Professor Goode developed this commentary, which runs to 200 or 300 pages, and circulated it to certain states, including Canada, so that we could review it and determine if we were comfortable with what he was saying. In turn, I circulated the document to all the people who had been members of the Canadian delegation over the years to ensure that this was a faithful reproduction of what was said and what was intended.

That is how this document developed. That is how this document was finally approved and formally circulated by UNIDROIT.

The Chairman: Are we quite sure it is a one-off deal? This is not like *Beauchesne's*, which changes from edition to edition? That is what I had in my mind. That is not likely to occur.

Mr. Lauzon: No, it is a one-off document. It is here for good. The law says that we may refer to it to help us understand the convention. If it was decided that it had become out of date, then I suppose people would stop referring to it. However, our view is that this is a one-off document. It was produced by a very eminent jurist from Oxford. There is a consensus that this is a valid document to help us interpret the convention.

a) le Commentaire officiel sur la Convention [...] dans sa version approuvée pour distribution par le Conseil de Direction de l'institut international pour l'unification du droit privé (d'UNIDROIT);

[*Traduction*]

Je ne connais pas suffisamment UNIDROIT pour être tout à fait certaine des tenants et des aboutissants de la chose, mais il me semble que lorsque nous laissons un commentaire interpréter notre loi — pas le texte d'un traité, un simple commentaire — un commentaire venant de quelqu'un d'autre, c'est un peu unilatéral, non? Est-ce que ces commentaires risquent de changer? Je voudrais parvenir à comprendre comment le système fonctionne. Je ne me souviens pas avoir jamais vu une disposition comme celle-là dans un texte de loi qui nous était soumis.

M. Lauzon : C'est à ça que cela ressemble. C'est un document. C'est un document bien circonscrit auquel personne ne changera un iota. C'est UNIDROIT qui l'a produit, et il existe donc en anglais et en français. Il s'agit d'un commentaire officiel de Sir Roy Goode, CBE, QC, professeur émérite de droit à l'Université d'Oxford.

Vous avez je crois tous constaté que la convention et le protocole sont à la fois très techniques et fort difficiles à comprendre. On a jugé qu'il serait bon qu'ils soient assortis d'un commentaire qui permettrait aux gens de comprendre comment on en est arrivé à ces dispositions et qu'est-ce que celles-ci sont censées signifier.

M. Goode a agi comme ce qu'on pourrait appeler un rapporteur pour UNIDROIT. Il a composé un rapport qui a servi de préalable à l'élaboration de la convention. C'est également lui qui a présidé une série de comités de rédaction qui ont travaillé là-dessus. Lors de la conférence, on l'a chargé de composer un commentaire. Ce qu'il a fait, il a composé ce commentaire de 200 ou 300 pages qui a été ensuite communiqué à certains, dont le Canada, afin que ceux-ci en prennent connaissance et déterminent s'ils se sentaient à l'aise avec son texte. À mon tour, j'ai transmis ce document à tous ceux qui avaient fait partie de la délégation canadienne afin d'avoir la certitude que ce texte reproduisait fidèlement ce qui avait été dit, mais également les intentions initiales.

Voilà comment ce document a été élaboré. Voilà comment ce document a été au bout du compte approuvé, puis officiellement distribué par UNIDROIT.

La présidente : Sommes-nous bien certains que ce texte ne changera jamais? Ce n'est pas comme *Beauchesne*, dont le texte change avec chaque nouvelle édition? C'est à cela que je pensais. C'est peu vraisemblable.

M. Lauzon : Non, ce document est la référence et c'est la seule. La loi dit qu'on peut y faire référence pour mieux comprendre la convention. Si on vient à décider un jour que ce texte est dépassé, j'imagine qu'on arrêterait d'y faire référence. Par contre, pour nous ce texte est une référence unique. Il a été composé par un éminent juriste d'Oxford. Tout le monde s'accorde à dire que c'est un document utile pour l'interprétation de la convention.

Senator Tkachuk: I wanted to follow up on what we had talked about earlier when I was asking questions. We ended up with Brussels, I think it was, and the European Union. The signatories from Europe signed on as individual nations. Is Ireland a signatory?

Mr. Lauzon: No.

Senator Tkachuk: That is odd. Mr. Lauzon, you said there is some difficulty because of the slowness of the European Union. Even though they have all signed on individually, will the implementation require passage in their individual Parliaments plus Brussels? That could be our in grandchildren's time if we are counting on Brussels to do this. Does it require both?

Mr. Lauzon: Yes, Senator Tkachuk. That is the reality of Europe today. Do not forget, the signature does not really bind you in international law. It is not a contract. It is a declaration of intent. Those countries went into this thinking this is a good convention, so they signed it. Now they have to go back and get their local Parliaments and the Parliament in Brussels to adopt it. It may take some time.

Senator Tkachuk: That should not stop a good idea.

Senator Eyton: My question is really an expression of regret. Given that Montreal is now the host city of the International Air Transportation Association, it represents the world in the airline business. Montreal also has the happy circumstance of having an independent and good judiciary who are familiar with both common law and civil law. We have somehow missed a tremendous opportunity. It would have been well located in Montreal, close to headquarters, in a sense, of the industry and those special skills. I do regret it. Minister, I do not know whether you have any comment to make.

Mr. Lapierre: I share your sentiment. Obviously, Montreal would have been a good place for it. I do not think there were even any Montreal companies in the bidding, were there?

Mr. Lauzon: There was a B.C. company that was planning on setting up the registry in Montreal. The company is a good one. They operate the registry for the Bank of Canada, so they had excellent credentials. They also operate services for the different registries across the provinces for personal property security. This company was willing to set it up in Montreal to be close to IATA, but that is not the way things panned out.

Senator Eyton: That is too bad.

Senator Tkachuk: I hope it was not the influence of the European Union.

Mr. Lauzon: I do not think it was the Europeans.

Le sénateur Tkachuk : Je voudrais revenir sur ce dont nous parlions lorsque j'avais posé mes premières questions. Nous avions terminé en parlant de Bruxelles, je pense, du moins, et de l'Union européenne. En Europe, les États signataires ont signé la convention à titre individuel. L'Irlande a-t-elle signé?

M. Lauzon : Non.

Le sénateur Tkachuk : C'est étrange. Vous avez dit, monsieur Lauzon, que la lenteur affichée par l'Union européenne rendait les choses un peu difficiles. Même si tous les États membres ont signé à titre individuel, la mise en œuvre exigera-t-elle l'adoption de ce texte par chacun des parlements nationaux, mais également par Bruxelles? S'il faut attendre Bruxelles, cela ne se concrétisera probablement pas avant que nos petits-enfants soient grands. Faut-il donc les deux?

M. Lauzon : Oui, sénateur Tkachuk. C'est la réalité européenne. N'oubliez pas non plus qu'en droit international, une signature n'est pas nécessairement exécutoire. Ce n'est pas un contrat, ce n'est qu'une déclaration d'intention. Les pays se sont dit que c'était une bonne convention et ils l'ont donc signée. Maintenant, il faut qu'ils en saisissent leurs Parlements respectifs ainsi que le Parlement de Bruxelles pour l'y faire adopter. Cela prendra sans doute un peu de temps.

Le sénateur Tkachuk : Cela ne devrait pas avoir pour effet de bloquer une bonne idée.

Le sénateur Eyton : En fait, ma question était plutôt un signe de regret. Montréal est le siège de l'Association internationale du transport aérien, et elle représente donc le monde entier dans secteur du transport aérien. Montréal a également la bonne fortune d'avoir une excellente magistrature qui est également indépendante et qui connaît à la fois la common law et le droit civil. Nous semblons un peu avoir raté une occasion en or. Cet organisme se serait fort bien trouvé à Montréal, à proximité immédiate, pourrait-on dire, du siège de l'industrie et de toutes ces compétences particulières. Je le déplore. Monsieur le ministre, vous avez peut-être un sentiment à exprimer à ce sujet.

M. Lapierre : Le même que le vôtre. C'est vrai, Montréal aurait été un excellent siège. Je pense qu'aucune compagnie montréalaise ne s'était portée candidate, est-ce que je me trompe?

M. Lauzon : Il y avait cette compagnie de Colombie-Britannique qui voulait le registre et avait l'intention de l'installer à Montréal. C'est une bonne compagnie. Elle administre le registre pour la Banque du Canada, et ses références sont donc excellentes. Elle administre également plusieurs registres provinciaux de sûreté immobilière. Elle était toute prête à installer le registre à Montréal pour être proche de l'IATA, mais le sort en a décidé autrement.

Le sénateur Eyton : C'est tout à fait dommage.

Le sénateur Tkachuk : J'espère que cela n'a pas été le produit de l'influence de l'Union européenne.

M. Lauzon : Je ne pense pas que les Européens y aient été pour quoi que ce soit.

Senator Phalen: Senator Tkachuk was talking about how many states were necessary to implement this. I want to know how many provinces are necessary. Would the stakeholder provinces be sufficient to pass this proposed legislation in Canada?

Mr. Lauzon: This would be speculation on my part. I do not know. This is a matter which will be determined by cabinet. It stands to reason that if you have the provinces that have a real interest in the matter on board, then that is your list. I cannot pre-judge what cabinet might decide in that respect.

Mr. Lapierre: I must say that I have not had any representation from any province objecting to this. It has been pretty quiet on that front. Obviously, the interested provinces will go ahead. After that, I am sure we will be able to make the recommendations.

[*Translation*]

The Chairman: I would like to sincerely thank tonight's witnesses. Your respective testimonies were extremely useful. We are sorry for having kept you a little longer than we had anticipated.

[*English*]

Mr. Lapierre: I will have to come back soon because I have a few pieces of proposed legislation that I will want to share with you — The Air Canada Public Participation Act, the Canada Transportation Act, the Canada Airports Act and a few others. We will see each other often, I hope.

The Chairman: We also have communications to worry about on this committee. Do not swamp us with just transportation issues.

Senators, our next meeting will be on Tuesday, February 15, in this room at 9:30 a.m. An opportunity has been extended to the provincial governments to appear on this bill at that time. If they choose not to do so, we shall proceed directly to a clause-by-clause consideration of the bill. The committee will proceed after that in camera to consider business related to its study of the Canada news media.

The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, February 15, 2005

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-4, to implement the Convention on International Interests in Mobile Equipment and the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment, met this day at 9:37 a.m. to give clause-by-clause consideration to the bill.

Senator Joan Fraser (*Chairman*) in the chair.

Le sénateur Phalen : Le sénateur Tkachuk a évoqué la question du nombre d'États qui doivent ratifier la convention pour qu'elle puisse entrer en vigueur. J'aimerais quant à moi savoir combien de provinces doivent se rallier. Suffirait-il que les provinces qui ont un intérêt direct s'y rallient pour que la loi puisse être adoptée au Canada?

M. Lauzon : Ce serait pure conjecture de ma part. Je n'en sais rien. Cette question appartient au conseil des ministres. On pourrait effectivement soutenir que si les provinces qui ont un intérêt immédiat sont d'accord, la liste est complète. Par contre, je ne peux préjuger de ce que le conseil des ministres pourrait décider à cet égard.

M. Lapierre : Il faut que je vous dise qu'aucune province ne m'a signalé une objection quelconque. La situation a été fort calme sur ce front. Il est certain que les provinces intéressées vont donner le feu vert. Après cela, je suis certain que nous allons pouvoir faire les recommandations nécessaires.

[*Français*]

La présidente : Je tiens à remercier infiniment nos témoins de ce soir. Vos témoignages ont été extrêmement utiles. Nous regrettons de vous avoir gardé un peu plus longtemps que prévu.

[*Traduction*]

M. Lapierre : Je vais devoir comparaître à nouveau très bientôt devant vous parce que j'ai quelques textes de loi en préparation que je voudrais vous soumettre — la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, la Loi sur les aéroports du Canada et quelques autres encore. J'espère que nous allons nous voir souvent.

La présidente : Nous avons également la question des communications dont le comité doit se soucier. Ne nous inondez pas de choses qui concernent uniquement les transports.

Honorables sénateurs, nous tiendrons notre prochaine réunion ici même à 9 h 30 le mardi 15 février. Nous avons offert aux gouvernements provinciaux de venir nous présenter leurs instances sur ce projet de loi. S'ils déclinent, nous passerons donc à cette occasion directement à l'examen article par article de ce texte de loi. Lorsque ce sera fait, nous prononcerons le huis clos pour parler de notre étude des médias canadiens.

La séance est levée.

OTTAWA, le mardi 15 février 2005

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 37, dans le but de procéder à l'étude article par article du projet de loi C-4, Loi de mise en œuvre de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles.

Le sénateur Joan Fraser (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, this session of the Standing Senate Committee on Transport and Communications is now in session.

Before we get to clause-by-clause consideration of Bill C-4, I would draw to your attention some of the correspondence we have received. You will recall that there was discussion in at least one of the meetings last week about the provincial government's role in connection with this bill. We wrote to all the provincial and territorial governments asking if they would like to appear today and if they had any input for us.

Three of those governments responded. The Government of Saskatchewan says that it supports the bill and that it is their intention to pass parallel legislation in an upcoming session of the Saskatchewan legislative assembly. The Government of New Brunswick thanked us for the invitation but said that they were not going to appear before us or provide written comments. Silence, then, is consent.

[*Translation*]

The Government of Quebec, which was closely involved in the negotiation of these instruments, informed us that the Minister would be unable to appear. They will be sending us their written comments on the proposed legislation and on the odds of adopting legislation that could apply in Quebec. They also advised us that we should contact the Minister of Justice and that the motion before the National Assembly should come under the authority of the Minister of International Relations. That is strictly an internal Quebec government matter. However, they have not voiced any objections to the wording of the bill as such.

[*English*]

Finally, we also heard from the Aerospace Industries Association of Canada, which urges us to support speedy passage of Bill C-4 in order to assist the industry, and from Air Canada, which says, in reference to the submissions made by the Canadian Bar Association, that it is not disagreeing with the Canadian Bar Association submissions but that it would be entirely appropriate to address those suggestions in the context of the ongoing reform of the bankruptcy and insolvency law.

I would also draw to your attention the research paper prepared by Allison Padova. We had among our documents last week an intensely technical economic paper on the financial benefits likely to ensue from this bill. Ms. Padova has translated it into English for us. It makes very interesting and intelligible reading.

Does anyone have any questions?

Senator Tkachuk: I do not. I have no comments.

[*Traduction*]

La présidente : Honorable sénateurs, je déclare la séance ouverte.

Avant de procéder à l'étude article par article du projet de loi C-4, je désire attirer votre attention sur certaines pièces de correspondance que nous avons reçues. Si vous vous souvenez bien, la semaine dernière, nous avons discuté, à tout le moins au cours de l'une de nos réunions, du rôle que jouent les gouvernements provinciaux relativement à ce projet de loi. Nous avons écrit à tous les gouvernements provinciaux et territoriaux dans le but de leur demander s'ils souhaitaient comparaître devant le comité aujourd'hui pour discuter de la question.

Trois gouvernements ont répondu. Le gouvernement de la Saskatchewan est en faveur du projet de loi et compte faire adopter prochainement une loi parallèle par l'assemblée législative de la Saskatchewan. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick nous a remerciés de l'invitation, mais a déclaré qu'il n'avait pas l'intention de rencontrer le comité ou de lui soumettre des commentaires par écrit. Son silence veut donc dire qu'il appuie le projet de loi.

[*Français*]

Le gouvernement du Québec, qui a été intimement impliqué dans la négociation de ces instruments, nous a dit que le ministre ne pouvait pas comparaître. Ils nous enverront par écrit leurs observations sur le projet de loi et sur les possibilités de faire approuver une législation qui permettrait son application au Québec. Ils nous ont signalé que nous devions communiquer avec le ministre de la Justice et que la motion devant l'Assemblée nationale devrait relever des compétences de la ministre des Relations internationales. Il s'agit donc d'une complication interne au gouvernement du Québec, mais ils ne nous signalent aucune objection quant au projet de loi tel qu'il est libellé.

[*Traduction*]

Enfin, l'Association des industries aérospatiales du Canada nous encourage à adopter rapidement le projet de loi C-4 dans le but d'aider l'industrie. Air Canada, bien qu'elle ne soit pas en désaccord avec l'Association du Barreau canadien, laisse entendre qu'il serait tout à fait indiqué d'examiner les propositions formulées par le Barreau dans le contexte de la réforme de la Loi sur la faillite et l'insolvabilité.

Je désire également attirer votre attention sur le document de recherche qu'a préparé Allison Padova. Nous avons reçu, la semaine dernière, un document très technique sur les retombées financières qui découleraient de ce projet de loi. Mme Padova a traduit le document en anglais. Le contenu est clair et fort intéressant.

Avez-vous des questions?

Le sénateur Tkachuk : Non. Je n'ai pas de commentaires à faire.

The Chairman: In that case, it is agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-4?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall clause 1, which contains the short title, stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Senators, would you like me to group together clauses 2 to 19? We can vote on them individually, or group them.

Hon. Senators: Let us group them.

The Chairman: Shall clauses 2 to 19 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall schedules 1, 2 and 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall clause 1, which contains the short title, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall the bill carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill to the Senate without amendment?

Hon. Senators: Agreed.

The Chairman: Thank you very much.

The committee continued in camera.

La présidente : Alors, plaît-il au comité de procéder à l'étude article par article du projet de loi C-4?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'étude du titre est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'étude de l'article 1, le titre abrégé, est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

La présidente : Sénateurs, acceptez-vous que l'on regroupe les articles 2 à 19? Nous pouvons les mettre aux voix séparément, ou les regrouper.

Des voix : Regroupons-les.

La présidente : Les articles 2 à 29 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

La présidente : Les annexes 1, 2 et 3 sont-elles adoptées?

Des voix : D'accord.

La présidente :L'article 1, le titre abrégé, est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Le projet de loi est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Dois-je faire rapport du projet de loi au Sénat, sans proposition d'amendement?

Des voix : D'accord.

La présidente : Merci beaucoup.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Poste-payé
Lettermail Poste-lettre
1782711
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

Wednesday, February 9, 2005

The Honourable Jean C. Lapierre, P.C., M.P., Minister of Transport.

COMPARAÎT

Le mercredi 9 février 2005

L'honorable Jean C. Lapierre, C.P., député, ministre des Transports.

WITNESSES

Tuesday, February 8, 2005

Export Development Canada:

Jim McArdle, General Counsel.

Air Canada:

David Shapiro, Vice-President and General Counsel.

Wednesday, February 9, 2005

Transport Canada:

Nada Vrany, Director, International Air Policy.

Justice Canada:

Gilles Lauzon, General Counsel, International Aviation Law Secretariat.

Industry Canada:

Mireille-France Blanchard, Senior Legal Policy Analyst, Corporate and Insolvency Law Policy.

TÉMOINS

Le mardi 8 février 2005

Exportation et développement Canada :

Jim McArdle, chef des services juridiques.

Air Canada :

David Shapiro, vice-président et conseiller juridique général.

Le mercredi 9 février 2005

Transports Canada :

Nada Vrany, directrice de la politique aérienne internationale.

Justice Canada :

Gilles Lauzon, avocat général, Secrétariat pour le droit aérien international.

Industrie Canada :

Mireille-France Blanchard, analyste principale de la politique juridique, Politique du droit corporatif et de l'insolvabilité.

Available from:
PWGSC – Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Also available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Disponible auprès des:
TPGSC – Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Aussi disponible sur internet: http://www.parl.gc.ca