

# **Tribunal de l'aviation civile**

## **Budget principal des dépenses 1998–1999**

**Un rapport sur les plans  
et les priorités**

**Approuvé**

---

**L' Honorable David Collette, député**

## Table de matières

<b>Section I : Message</b> .....	2
Message de la présidente .....	2
Déclaration de la direction .....	3
<b>Section II : Vue d'ensemble du ministère</b> .....	4
A. Mandat, rôles et responsabilités .....	4
B. Objectif .....	4
C. Structure administrative .....	4
D. Plans de dépenses .....	5
<b>Section III : Plans, priorités et stratégies</b> .....	6
A. Résumé des plans, priorités et stratégies .....	6
B. Dépenses prévues .....	6
C. Facteurs externes influant sur le programme .....	7
D. Résultats escomptés .....	7
<b>Section IV : Renseignements supplémentaires</b> .....	8
Tableau 1 : Autorisations de dépenser (Extrait du tableau du sommaire du portefeuille de la Partie II et rapprochement avec le document sur les détails des dépenses du programme) .....	8
Tableau 2 : Structure organisationnelle .....	8
Tableau 2.1 : Équivalents temps plein (ÉTP) prévus pour le programme et le secteur d'activité .....	9
Tableau 2.2 : Détails des besoins en ÉTP .....	9
Tableau 3 : Articles courants de dépenses pour le programme .....	10
Tableau 4 : Ressources du programme pour le secteur d'activité pour l'exercice du Budget des dépenses .....	11
Tableau 5 : Coût net du programme pour 1998–1999 .....	11
Tableau 6 : Liste des lois et règlements .....	12
Tableau 7 : Références .....	12
<b>Index</b> .....	13

## Section I : Message

### Message de la présidente

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi-judiciaire indépendant ayant des connaissances spécialisées en aéronautique. Il est indispensable à l'application de la loi au Canada en matière de la sécurité aérienne, de la navigabilité, et des mesures de sûreté en aviation au Canada. Le Tribunal remplit le rôle primordial de pourvoir un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre contre des titulaires de documents d'aviation canadiens en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le Tribunal exerce ses fonctions ouvertement et de façon équitable aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Il statue sur des questions qui produisent des effets importants sur les moyens de subsistance et sur les opérations du milieu de l'aviation. Étant donné sa structure et le processus par lequel il tient ses audiences, le Tribunal est facilement accessible aux intéressés de ce milieu.

Les connaissances et la compétence des conseillers du Tribunal font ressortir leur indépendance par le fait qu'ils sont en mesure d'évaluer la validité des raisons pour lesquelles il est nécessaire d'appliquer la loi. Leurs connaissances et leur compétence ont aussi pour effet d'accroître la confiance que Transports Canada et les titulaires de documents placent dans les décisions du Tribunal.

Il est important de noter les gains en efficacité réalisés par le fait que le Tribunal et les parties comparaisant devant lui ont pu s'adapter au régime de mise en application des mesures de sécurité aérienne élaboré dans la *Loi sur l'aéronautique*, dans sa version amendée proclamée en 1986. Les parties comparaisant devant le Tribunal, y compris Transports Canada et les organisations représentant des titulaires de documents d'aviation canadiens, ont acquis de l'expérience et font preuve de discernement, ce qui a contribué fortement à rendre le processus de tenue d'audiences plus efficace, à obtenir des résultats équitables suite aux procédures et à assurer une légitimité du processus de mise en application dans l'ensemble. Cela s'applique dans tous les types d'audiences.

La présidente,

Faye Smith

**DÉCLARATION DE LA DIRECTION**  
*Un rapport sur les plans et les priorités 1998–1999*

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités de 1998–1999 du Tribunal de l’aviation civile.

---

À ma connaissance, les renseignements :

- Décrivent fidèlement les mandat, plans, priorités, stratégies et résultats clés escomptés de l’organisation.
- Sont conformes aux principes de divulgation de l’information énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur les plans et les priorités*.
- Sont complets et exacts.
- Sont fondés sur de bons systèmes d’information et de gestion sous-jacents.
- Je suis satisfait des méthodes et procédures d’assurance de la qualité qui ont été utilisées pour produire le RPP.

Les ministres du Conseil du Trésor ont approuvé la structure de planification et de rapport sur laquelle s’appuie le document et qui sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.

---

Nom : \_\_\_\_\_

Date : \_\_\_\_\_

## **Section II : Vue d'ensemble du ministère**

Le Tribunal de l'aviation civile est un organisme quasi-judiciaire établi conformément aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, dans sa version modifiée (Projet de loi C-36), qui a reçu la sanction royale le 28 juin 1985 et a été proclamée par décret en conseil le 1<sup>er</sup> juin 1986.

### **A. Mandat, rôles et responsabilités**

Le mandat du Tribunal de l'aviation civile est énoncé à la Partie IV de la Loi modifiant la *Loi sur l'aéronautique*. Le mandat principal du Tribunal est de tenir des audiences en révision ou en appel relativement à certaines décisions administratives prises par le ministre des Transports.

Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre la suspension, l'annulation, ou le refus de renouveler un document d'aviation canadien, ou l'imposition d'une peine monétaire. Les personnes ou les personnes morales affectées sont désignées sous le nom de titulaire d'un document d'aviation canadien.

La révision de ces décisions peut être faite à deux niveaux : une révision ou un appel. Les audiences sont tenues rapidement et simplement aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision, ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

### **B. Objectif**

L'objectif du Tribunal de l'aviation civile est de pourvoir au milieu de l'aviation un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports.

### **C. Structure administrative**

Le siège du Tribunal se trouve dans la région de la capitale.

La présidente du Tribunal de l'aviation civile en est aussi la première dirigeante. À ce titre, la présidente contrôle la gestion et assure la direction des travaux nécessaires à l'exercice des attributions du Tribunal.

La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent huit équivalents plein temps.

Vingt-cinq conseillers à temps partiel étaient en fonction durant l'exercice 1997–1998. Répartis dans les diverses régions du Canada, les conseillers sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur compétence en aéronautique, y compris la médecine aéronautique.

## D. Plan de dépenses

### Tribunal de l'aviation civile

<i>(en milliers de dollars)</i>	Prévision des dépenses 1997–1998	<b>Dépenses prévues 1998–1999</b>	Dépenses Prévues 1999–2000	Dépenses Prévues 2000–2001
Dépenses brutes de programme	901,0	<b>920,0</b>	920,0	920,0
Dépenses nettes de programme	901,0	<b>920,0</b>	920,0	920,0
Coût des services fournis par d'autres ministères	161,3	<b>166,0</b>	166,0	166,0
Coût net du programme	1 062,3	<b>1 086,0</b>	1 086,0	1 086,0

## Section III : Plans, priorités et stratégies

### A. Résumé des plans, priorités et stratégies

<b>Tribunal de l'aviation civile</b>	
<b>(PLAN) prévoit offrir aux Canadiens :</b>	<b>(STRATÉGIES) instaurées au moyen de :</b>
révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports aux termes de la <i>Loi sur l'aéronautique</i> par un organisme indépendant	<ul style="list-style-type: none"> <li>un système par lequel les audiences sont tenues rapidement et simplement</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>la tenue des audiences en révision et en appel en réponse aux requêtes provenant du milieu de l'aviation dans un délai de 60 à 90 jours à partir du dépôt de la requête pour toutes les causes d'ici 1998</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour réduire la durée des audiences</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>émettre les motifs écrits avec les décisions</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>la formation des conseillers pour assurer la qualité et la consistance des décisions rendues</li> </ul>

### B. Dépenses prévues

#### Tribunal de l'aviation civile

<i>(en milliers de dollars)</i>	Prévision des Dépenses 1997–1998	<b>Dépenses prévues 1998–1999</b>	Dépenses prévues 1999–2000	Dépenses prévues 2000–2001
Dépenses brutes	901,0	<b>920,0</b>	920,0	920,0
Moins : Recettes à valoir sur le crédit	000,0	<b>000,0</b>	000,0	000,0
Moins : Recettes portées au Trésor	000,0	<b>000,0</b>	000,0	000,0
<b>Total du programme</b>	901,0	<b>920,0</b>	920,0	920,0

## C. Facteurs externes influant sur le programme

**Milieu de l'aviation :** Le Canada compte environ 75 766 employés d'aviation breveté, cela représente une augmentation de 8% par rapport à 1996-1997 et environ 30 000 aéronefs immatriculés. Étant donné que ce volume augmente continuellement, le nombre d'infractions à la *Loi sur l'aéronautique* devrait augmenter légèrement ou demeurer stable.

**Ministère :** Le personnel de l'application des règlements et de la délivrance des licences de Transports Canada peut, sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique*, suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document d'aviation canadien ou imposer une amende. Les mesures de contrainte relèvent de Transports Canada mais ont des effets sur le programme. Le remaniement de la réglementation par Transports Canada a aussi des effets sur le programme.

La *Loi sur les transports au Canada* a été modifiée et proclamée le 1er juillet 1996. La réglementation non encore en vigueur aura comme effet d'étendre le mandat du Tribunal de l'aviation civile pour inclure des causes relativement à ce domaine dans le *Règlement sur les textes désignés*.

## D. Résultats escomptés

À rendre les décisions rapidement, cela permet à Transports Canada et à tout titulaire d'un document d'aviation canadien de mieux comprendre l'issue de l'affaire et, le cas échéant, de pouvoir faire une décision en connaissance de cause quant à l'exercice de leur droit d'appel. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à trente-quatre pour une révision et quarante-huit pour un appel. Cela permet une conclusion du processus de révision en temps opportun pour les deux parties comparaisant devant le Tribunal.

La tenue de colloques annuels par le Tribunal fait en sorte qu'il se compose de conseillers qualifiés en permettant à ces derniers d'être tenus au courant et de discuter de modifications législatives. L'interaction entre les conseillers ainsi que les séances de jeux de rôles auxquelles ils participent leur permettent de prendre des décisions de façon consistante et de rédiger des décisions de qualité.

Les conférences préparatoires aux audiences ont permis au Tribunal de régler de façon particulièrement efficace les suspensions et les annulations de licences imposées pour des raisons médicales sans que la tenue d'une audience ait été nécessaire. Au lieu de fixer des dates d'audiences de façon arbitraire, le personnel du Tribunal consulte les parties pour fixer des dates et des lieux mutuellement convenus. Cela permet d'éviter d'engager des dépenses découlant des annulations de réservations de salles d'audiences et de préparatifs de voyage lorsque la demande d'ajournement est faite pour modifier une date d'audience imposée.

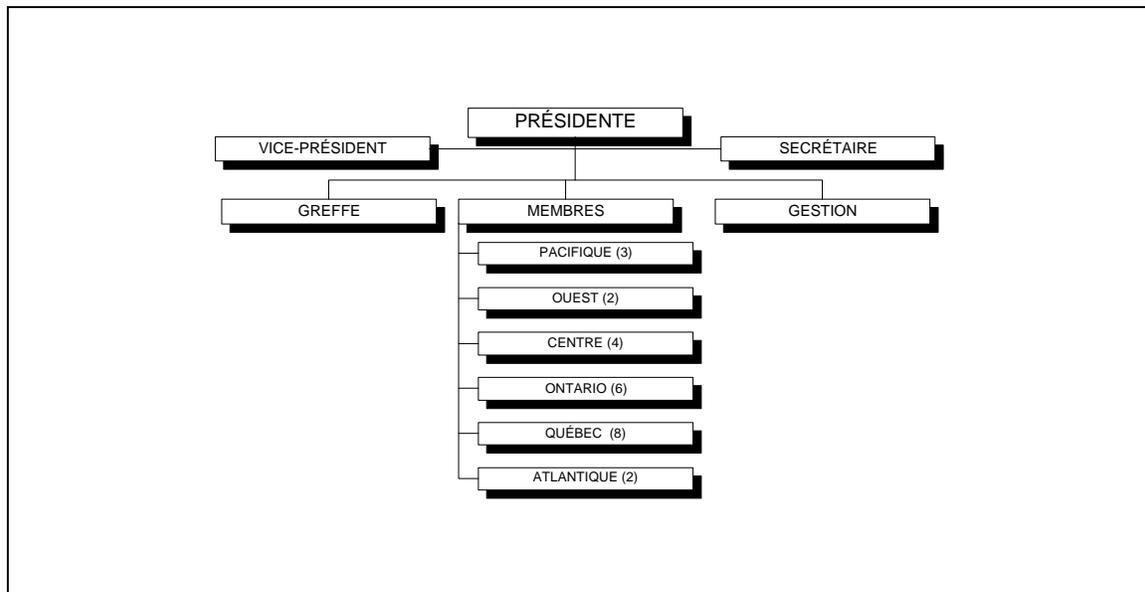
## Section IV : Renseignements supplémentaires

### Tribunal de l'aviation civile

**Tableau 1 : Autorisations de dépenser – Résumé de l'agence, Partie II du Budget principal des dépenses**

Crédit	(en milliers de dollars)	Budget principal des dépenses 1998-1999	Budget principal des dépenses 1997-1998
	<b>Tribunal de l'aviation civile</b>		
40	Dépenses de fonctionnement	<b>819,0</b>	819,0
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	<b>101,0</b>	82,0
	<b>Total du programme</b>	<b>920,0</b>	901,0

**Tableau 2 : Structure organisationnelle**



La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des membres à temps partiel. Tous les membres se réfèrent à la présidente.

La seule activité du Tribunal de l'aviation civile est de tenir des audiences en révision ou en appel. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle.

**Tableau 2.1 : Équivalents temps plein (ÉTP) prévus pour le programme et le secteur d'activité**

	Prévision 1997–1998	<b>Prévu</b> <b>1998–1999</b>	Prévu 1999–2000	Prévu 2000–2001
<b>Tribunal de l'aviation civile</b>				
Audiences en révision et appel	8	<b>8</b>	8	8
Total du programme	8	<b>8</b>	8	8

**Tableau 2.2 : Détails des besoins en ÉTP**

<i>(en milliers de dollars)</i>	Prévision 1997–1998	<b>Prévu</b> <b>1998–1999</b>	Prévu 1999–2000	Prévu 2000–2001
<b>Échelle de salaires</b>				
<30 000				
30 000–40 000	2	<b>2</b>	2	2
40 000–50 000	3	<b>3</b>	3	1
50 000–60 000	1	<b>1</b>	1	3
60 000–70 000	–	–	–	–
70 000–80 000	–	–	–	–
>80 000	2	<b>2</b>	2	2
Total	8	<b>8</b>	8	8

**Tableau 3 : Articles courants de dépenses**

<i>(en milliers de dollars)</i>	Prévision des dépenses 1997–1998	<b>Dépenses prévues 1998–1999</b>	Dépenses prévues 1999–2000	Dépenses prévues 2000–2001
<b>Personnel</b>				
Traitements et salaires	482,0	<b>482,0</b>	482,0	482,0
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	82,0	<b>101,0</b>	101,0	101,0
	564,0	<b>583,0</b>	583,0	583,0
<b>Biens et Services</b>				
Transport et communications	82,0	<b>83,0</b>	83,0	83,0
Information	3,0	<b>3,0</b>	3,0	3,0
Services professionnels et spéciaux	218,0	<b>218,0</b>	218,0	218,0
Locations	9,0	<b>9,0</b>	9,0	9,0
Achats de services de réparation et d'entretien	4,0	<b>4,0</b>	4,0	4,0
Services publics, fournitures et approvisionnements	21,0	<b>21,0</b>	21,0	21,0
Dépenses en capital secondaires	–	–	–	–
	337,0	<b>337,0</b>	337,0	337,0
Total des dépenses de fonctionnement	901,0	<b>920,0</b>	920,0	920,0
<b>Total</b>	901,0	<b>920,0</b>	920,0	920,0

**Tableau 4 : Ressources du programme pour le secteur d'activité pour l'exercice du Budget principal des dépenses**

	ÉTP	Budgétaires					Moins :		
		Fonctionnement	Immobilisations	Subventions et contributions	Brutes-crédit	Postes législatifs*	Dépenses brutes prévues	Recettes à valoir sur le crédit	Dépenses nettes prévues
Audiences en révision et appel	8	819,0	—	—	819,0	—	819,0	—	819,0
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>819,0</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>819,0</b>	<b>—</b>	<b>819,0</b>	<b>—</b>	<b>819,0</b>

\* Ne comprennent pas les postes non budgétaires ni les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés.

**Tableau 5 : Coût net du programme pour 1998–1999**

(en milliers de dollars)	Tribunal de l'aviation civile
Dépenses brutes prévues	920,0
Plus :	
<i>Installations fournies sans frais par le ministère</i>	
Installations fournies par TPSGC	134,0
Cotisations visant la part des employés des primes d'assurance et les coûts payés par le SCT	32,0
Contributions au régime d'invalidité des employé fournie par Ressources humaines Canada	—
Traitements et coûts connexes des services juridiques fournis par Justice Canada	—
	<b>166,0</b>
Coût total du programme	1 086,0
Moins :	
Recettes à valoir sur le crédit	—
Recettes à valoir sur le Trésor	—
Coût net du programme	1 086,0
Coût net estimatif du programme en 1997–1998	1 062,3

## **Autres informations**

### **Tableau 6 : Liste des lois et règlements**

*Loi sur l'aéronautique (Projet de loi C-36) le 1<sup>er</sup> juin 1986*

### **Tableau 7 : Références**

Tribunal de l'aviation civile  
333, avenue Laurier Ouest  
pièce 1201  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5

Téléphone : (613) 990-6906  
Télécopieur : (613) 990-9153  
Courrier électronique : [cattac@smtp.gc.ca](mailto:cattac@smtp.gc.ca)  
Site Web sur l'Internet : <http://198.103.98.171>

Faye Smith – Présidente  
Allister Ogilvie – Vice-président  
Monique Godmaire – Secrétaire  
Jean Pierre Thibault – Chef à la haute direction  
Mary Cannon – Greffière intérimaire (régions de l'Ontario, des Prairies et du Nord et du Pacifique)  
Susanne Forgues – Greffière intérimaire (siège principal et régions de l'Atlantique et du Québec)  
Marie Desjardins – Greffière adjointe (intérimaire)

### **Rapports de l'agence**

Rapport sur le rendement pour la période se terminant le 31 mars 1997  
Budget principal des dépenses 1997–1998  
Rapport annuel 1996–1997  
Guide sur les audiences du Tribunal

## Index

Article courants de dépenses pour le programme . . . . .	10
Autorisations de dépenser ( Extrait du tableau du sommaire du portefeuille de la Partie et rapprochement avec le document sur les détails des dépenses du programme . . . . .	8
Coût net du programme pour 1998-1999 . . . . .	11
Déclaration de la direction . . . . .	3
Dépenses prévues . . . . .	6
Détail des besoins en ÉTP . . . . .	9
Équivalents temps plein ( ÉTP) prévus pour le programme et le secteur d'activité . . . . .	9
Facteurs externes influant sur le programme . . . . .	7
Liste des lois et règlements . . . . .	12
Mandat, rôles et responsabilités . . . . .	4
Message de la présidente . . . . .	2
Milieu de l'aviation . . . . .	7
Ministère . . . . .	7
Objectif . . . . .	4
Plans de dépenses . . . . .	5
Plans, priorités et stratégies . . . . .	6
Rapports de l'agence . . . . .	12
Renseignements supplémentaires . . . . .	8
Ressources du programme pour le secteur d'activité pour l'exercice du Budget principal des dépenses . . . . .	11
Références . . . . .	12
Résultats escomptés . . . . .	7
Résumé des plans, priorités et stratégies . . . . .	6
Structure administrative . . . . .	4
Structure organisationnelle . . . . .	8
Vue d'ensemble du ministère . . . . .	4