



Tribunal de l'aviation civile du Canada



Pour la période
se terminant
le 31 mars 1997



Présentation améliorée des rapports
au Parlement – Document pilote

Canada

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – 1997

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des

Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

N^o de catalogue BT31-4/33-1997

ISBN 0-660-60319-5



Avant-propos

Le 24 avril 1997, la Chambre des communes a adopté une proposition afin de répartir le document antérieurement désigné comme la *Partie III du Budget des dépenses principal* pour chaque ministère ou organisme en deux documents, soit le *Rapport sur les plans et les priorités* et le *Rapport ministériel sur le rendement*. Elle a également ordonné aux 78 ministères et organismes de présenter ces rapports dans le cadre d'un projet pilote.

Cette décision découle des travaux entrepris par le Secrétariat du Conseil du Trésor et 16 ministères pilotes pour donner suite aux engagements pris par le gouvernement d'améliorer l'information fournie au Parlement sur la gestion des dépenses et de moderniser la préparation de cette information. Ces démarches visant à mieux cibler les résultats et à rendre plus transparente l'information fournie au Parlement s'insère dans une initiative plus vaste intitulée " Repenser le rôle de l'État ".

Ce *Rapport ministériel sur le rendement* répond aux engagements du gouvernement et tient compte des objectifs fixés par le Parlement d'accroître la responsabilisation touchant les résultats. Il couvre la période se terminant le 31 mars 1997 et compare le rendement aux plans présentés par le ministère dans sa *Partie III du Budget des dépenses principal* de 1996-1997.

Gérer en fonction des résultats et en rendre compte nécessiteront un travail soutenu dans toute l'administration fédérale. S'acquitter des diverses exigences que comporte la gestion axée sur les résultats – préciser les résultats de programme prévus, élaborer des indicateurs pertinents pour démontrer le rendement, perfectionner la capacité de générer de l'information et faire rapport sur les réalisations – constitue une composante de base. Les programmes du gouvernement fonctionnent dans des environnements en évolution constante. Étant donné la vogue des partenariats, la prestation de services confiée à des tiers et d'autres alliances, il faudra relever les défis de savoir à qui imputer les responsabilités dans les rapports sur les résultats. Les rapports de rendement et leur préparation doivent faire l'objet de surveillance afin de garantir qu'ils demeurent crédibles et utiles.

Le présent rapport correspond à une étape supplémentaire de ce processus permanent. Le gouvernement entend perfectionner et mettre au point tant la gestion que la communication des résultats. Le perfectionnement découlera de l'expérience acquise au cours des prochaines années et des précisions que les utilisateurs fourniront au fur et à mesure sur leurs besoins en information. Par exemple, la capacité de communiquer les résultats par rapport aux coûts est limitée pour le moment, bien que cet objectif demeure intact.

Ce rapport peut être consulté par voie électronique sur le site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/tb/fkey.html>

Les observations ou les questions peuvent être adressées au gestionnaire du site Internet du SCT ou à l'organisme suivant :

Revue gouvernementale et services de qualité

Secrétariat du Conseil du Trésor

L'Esplanade Laurier

Ottawa (Ontario) Canada

K1A 0R5

Téléphone : (613) 957-7042 - Télécopieur : (613) 957-7044

Tribunal de l'aviation civile du Canada

Rapport de rendement

**Pour la
période se terminant
le 31 mars 1997**

Table des matières

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Partie I : Le message | 1 |
| Partie II : Aperçu du ministère | 2 |
| Mandat, rôles et responsabilités | 2 |
| Objectifs | 2 |
| Priorités stratégiques | 2 |
| Secteur d'activité et de service, organisation du programme | 3 |
| Partie III : Réalisations du ministère | 4 |
| A. Attentes en matière de rendement | 4 |
| Dépenses prévues par rapport aux dépenses réelles | 4 |
| Besoins en ressources par secteur d'activité | 4 |
| Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles pour les révisions et les appels | 4 |
| Résultats clés des engagements | 5 |
| Facteurs externes qui influent sur le Programme | 5 |
| B. Réalisations en matière de rendement | 6 |
| Efficacité | 8 |
| Partie IV : Renseignements supplémentaires | 11 |
| A. Liste des rapports exigés par la loi et des rapports ministériels | 11 |
| B. Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires | 11 |
| C. Tableau financier récapitulatif | 12 |
| Sommaire des crédits approuvés | 12 |
| Lois appliquées par le Tribunal de l'aviation civile | 12 |

Partie I : Le message

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 comparissant 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 comparissant 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.

Plans futurs

La *Loi sur les transports au Canada* a été modifiée et proclamée le 1^{er} 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*.

Le Tribunal continuera d'offrir un système à l'intérieur duquel les audiences peuvent être fixées et menées promptement, équitablement et de façon informelle. Les audiences sont tenues dans les diverses régions du Canada que la présidente du Tribunal estime nécessaires à l'exercice de ses attributions.

Faye Smith
Présidente

Partie II : Aperçu 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^{er} juin 1986.

L'élaboration de la loi faisait suite aux recommandations formulées aux termes de l'enquête sur la sécurité aérienne au Canada menée par Monsieur le juge Charles L. Dubin.

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.

Objectifs

L'objectif du programme 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.

Priorités stratégiques

De traiter en temps opportun les requêtes en révision et en appel provenant du milieu de l'aviation.

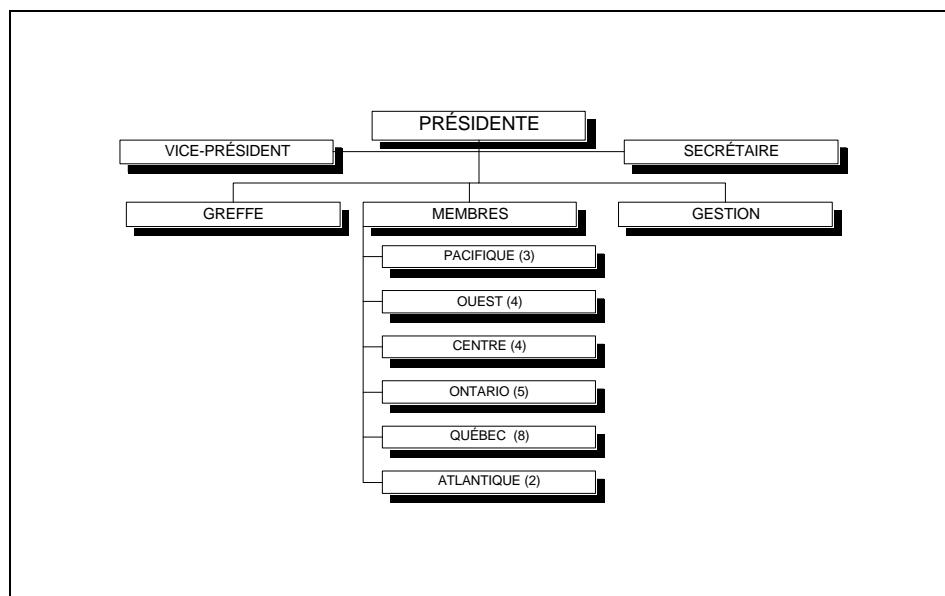
Secteur d'activité et de service , organisation du programme

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.

Le siège du Tribunal se trouve dans la région de la capitale nationale. 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-six conseillers à temps partiel étaient en fonction durant l'exercice 1996–1997. 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.

Tableau 1 : Organigramme



La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des membres à temps partiel. Tous les membres se réfèrent à la présidente. Huit équivalents plein temps sont utilisés par les employés à temps plein permanents, y compris la présidente et le vice-président. Les vingt-six membres à temps partiel utilisent deux équivalents plein temps.

Partie III : Réalisations du ministère

A. Attentes en matière de rendement

Tableaux des dépenses prévues par rapport aux dépenses réelles

Besoins en ressources par secteur d'activité

Tableau 2 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles, 1996-1997, par activité (millions de dollars)

| Activités | ÉTP | Frais de fonctionnement ¹ | Dépenses en capital | Subventions et contributions votées | Sous-total : Dépenses votées brutes | Subventions et contributions législatives | Dépenses brutes totales | Moins : Recettes à valoir sur le crédit | Dépenses nettes totales |
|---------------------------------------------------|-----|--------------------------------------|---------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------|-----------------------------------------|-------------------------|
| Audiences en révision et en appel | 8 | 0,902 | — | — | 0,902 | — | 0,902 | — | 0,902 |
| | 8 | 0,878 | — | — | 0,878 | — | 0,878 | — | 0,878 |
| Totaux | 8 | 0,902 | — | — | 0,902 | — | 0,902 | — | 0,902 |
| | 8 | 0,878 | — | — | 0,878 | — | 0,878 | — | 0,878 |
| Autres recettes et dépenses | | | | | | | | | |
| Recettes à valoir sur le Trésor | | | | | | | | | — |
| Coût des services fournis par d'autres ministères | | | | | | | | | 161,3 |
| Coût net du Programme | | | | | | | | | 1,063 |
| | | | | | | | | | 0,878 |

Nota : Les chiffres ombrés indiquent les dépenses recettes réelles en 1996-1997.

¹ Frais de fonctionnement incluent les cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés.

Tableau 3 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles pour les révisions et les appels (millions de dollars)

| Activités | Réel 1993-1994 | Réel 1994-1995 | Réel 1995-1996 | Total prévu 1996-1997 | Réel 1996-1997 |
|---------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------------|----------------|
| Révisions et appels | 0,809 | 0,932 | 0,839 | 0,902 | 0,878 |
| Total | 0,809 | 0,932 | 0,839 | 0,902 | 0,878 |

Dans le budget des dépenses en 1996–1997, le Tribunal prévoyait traiter environ 400 dossiers pour une somme de 902 000 \$ et huit ÉTP, cela représente une augmentation de 10 dossiers par rapport aux prévisions pour 1995–1996. Le nombre réel de dossiers traités se chiffre à 373. La répartition des dossiers par catégorie et par région ainsi que la répartition des révisions et des appels tenus figurent dans les tableaux 8 et 9 à la page 9.

Tableau 4 : Résultats clés des engagements

| Tribunal de l'aviation civile | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| pour fournir aux Canadiens : | qui se manifeste par : |
| 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"> • un système par lequel les audiences sont tenues rapidement et simplement |
| | <ul style="list-style-type: none"> • 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 |
| | <ul style="list-style-type: none"> • audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle |
| | <ul style="list-style-type: none"> • la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour réduire la durée des audiences |
| | <ul style="list-style-type: none"> • émettre les motifs écrits avec les décisions |
| | <ul style="list-style-type: none"> • la formation des conseillers pour assurer la qualité et la consistance des décisions rendues |

Facteurs externes qui influent sur le Programme

Milieu de l'aviation : Le Canada compte environ 68 000 employés d'aviation brevetés 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.

B. Réalisations en matière de rendement

En 1996–1997 le Tribunal de l’aviation civile a continué de pourvoir au milieu de l’aviation canadien un processus indépendant permettant la révision des décisions d’application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports.

Durant 1996–1997, le Tribunal de l’aviation civile a enregistré 204 nouvelles requêtes en révision et en appel du milieu de l’aviation.

Ces requêtes se répartissent dans les catégories suivantes :

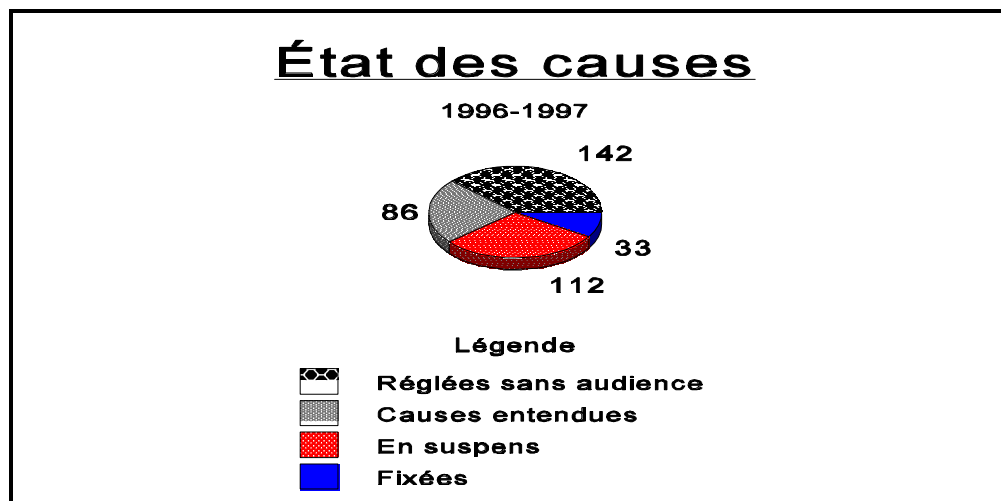
- Examen médical du pilote
- Suspension du pilote
- Amende impayée par le pilote
- Compétence du pilote
- Suspension du M.E.A.*
- Amende impayée par le M.E.A.
- Suspension du certificat de navigabilité
- Amende impayée par le propriétaire d’aéronef
- Suspension du transporteur aérien
- Amende impayée par le transporteur aérien
- Amende impayée par le transporteur aérien (sûreté)
- Examen médical C.C.A.**
- Suspension du C.C.A.
- Amende impayée par le C.C.A.
- Amende impayée par le personnel (sûreté)

* M.E.A. (mécanicien d’entretien d’aéronef)

** C.C.A. (contrôleur de la circulation aérienne)

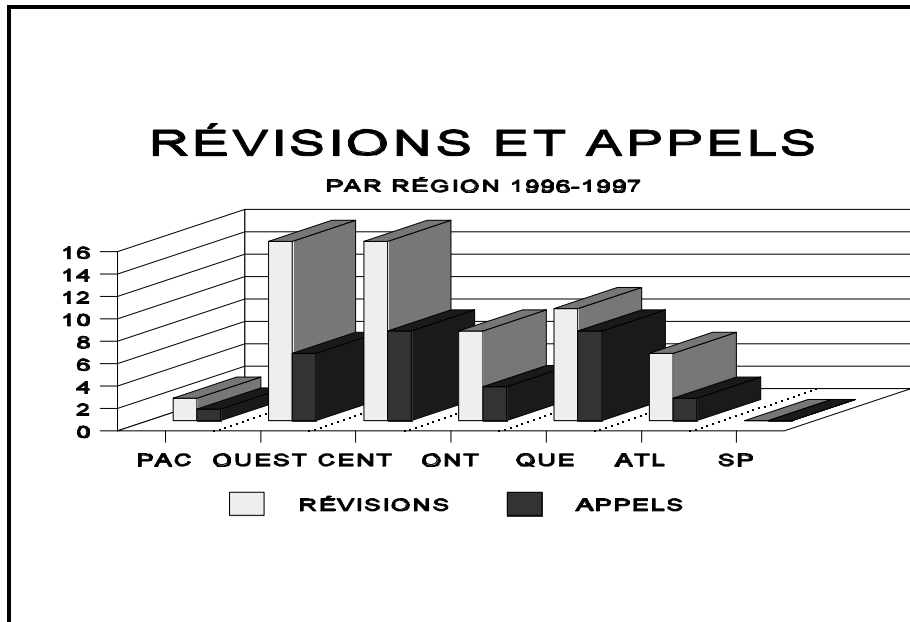
Aux nouvelles causes enregistrées au cours de cet exercice s’ajoutent 169 causes reportées de l’exercice précédent, pour un total de 373 causes portées devant le Tribunal durant cet exercice, soit 17 causes de moins qu’en 1995–1996.

Tableau 5 : État des causes



Dans le tableau 5, les 373 causes traitées par le Tribunal se répartissent comme suit : 142 causes réglées sans audience, 86 causes traitées en audience, dont dix causes étaient en attente d'une décision. À la fin de l'exercice de douze mois, 155 causes étaient en première étape, dont 33 causes étaient fixées pour l'exercice 1997-1998. Quarante-vingt six audiences ont été tenues devant le Tribunal, soit 58 révisions de premier niveau ou 67 % et 28 appels de second niveau ou 33 %. La répartition des audiences par région figure au tableau 6.

Tableau 6 : Révisions et appels



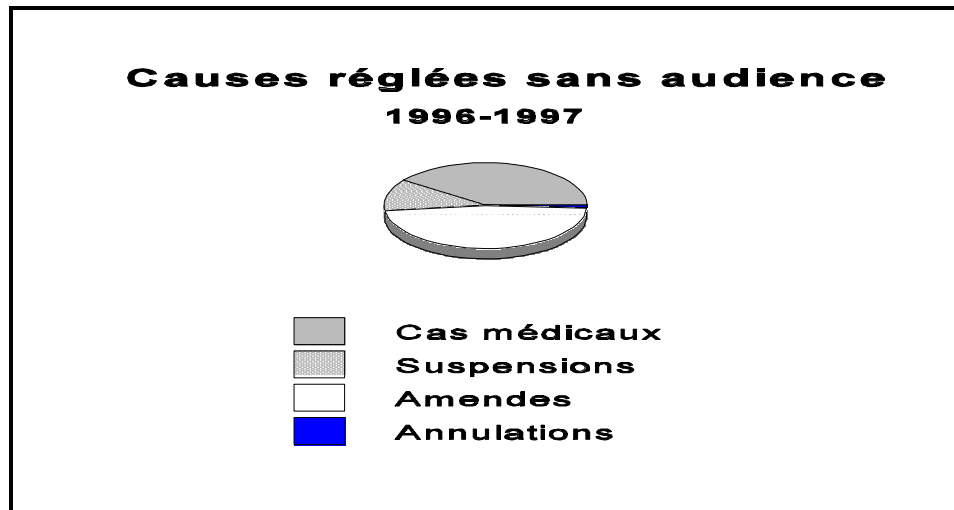
Les cent quarante-deux causes ont été réglées sans audience pour l'un ou l'autre des motifs suivants :

- conférence préparatoire à l'audience;
- le titulaire d'un document a payé l'amende avant l'audience;
- rétablissement de la licence du titulaire d'un document avant l'audience;
- retrait de la requête d'audience par le titulaire d'un document;
- retrait de l'allégation par le ministre;
- entente intervenue entre les parties.

Plusieurs des 142 causes réglées sans la tenue d'une audience avaient été enregistrées auprès du Tribunal mais ont été réglées peu avant la tenue de l'audience, c'est-à-dire que tous les préparatifs de l'audience avaient été complétés. Dans plusieurs cas, le Tribunal a pu aider les parties à arriver à une entente grâce à la tenue de conférences préparatoires à l'audience. Dans d'autres cas, Transports Canada ou le titulaire d'un document ont retiré leur requête.

Les catégories des causes réglées sans audience figurent au tableau 7 à la page 8.

Tableau 7 : Causes réglées sans audience



Le Tribunal encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparaisant devant lui, pour identifier les questions sur lesquelles le Tribunal devra statuer et pour permettre la divulgation de documents et l'échange de ceux-ci. Cela permet de réduire la durée des audiences et d'éviter les ajournements à la dernière minute rendus nécessaires à la suite de divulgations tardives. Au cours de l'exercice 1996-1997 le Tribunal a convoqué six conférences préparatoires à l'audience.

De plus, ces conférences 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.

EFFICACITÉ

L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de permettre aux intéressés du milieu de l'aviation d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un laps de temps raisonnable. Le Tribunal encourage fortement ses conseillers à rendre leurs décisions rapidement. Le Tribunal joint les motifs écrits à ses décisions bien qu'il n'existe aucune exigence à cet effet. 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.

Bien que les indicateurs aux pages 6 à 8 et dans les tableaux ci-dessous sont des chiffres réels, ils ne sont pas suffisants pour déterminer toutes les répercussions financières simplement en prévoyant le nombre de demandes reçues pour chaque genre d'infraction et la façon dont elles seront traitées. Lorsque nous comparons les audiences, il y a des écarts importants dans les ressources dépensées à cause de facteurs incontrôlables comme l'endroit où sont tenues les audiences, le temps qui y a été consacré, les voyages, la rémunération, les interprètes, la préparation, la rédaction des décisions, les coûts relatifs à la sténographie judiciaire, les transcriptions, les installations et le personnel de soutien.

Tableau 8 : Total des dossiers par catégorie

| | Pacif. | Ouest | Centre | Ont. | Qué. | Atlan. | Siège principal | Total | % |
|---------------------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------------|------------|------------|
| Cas médicaux | 19 | 18 | 11 | 68 | 22 | 6 | 0 | 144 | 39 |
| Suspensions | 6 | 15 | 11 | 14 | 12 | 5 | 10 | 73 | 20 |
| Amendes | 3 | 26 | 48 | 28 | 21 | 17 | 0 | 143 | 38 |
| Annulations | 1 | 4 | 0 | 1 | 7 | 0 | 0 | 13 | 3 |
| Total | 29 | 63 | 70 | 111 | 62 | 28 | 10 | 373 | 100 |
| % | 8 | 17 | 19 | 30 | 16 | 7 | 3 | 100 | |

Tableau 9 : Révisions et appels entendus

| | Pacif. | Ouest | Centre | Ont. | Québec | Atlan. | Siège principal | Total | % |
|------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------------|-----------|------------|
| Révisions | 2 | 16 | 16 | 8 | 10 | 6 | 0 | 58 | 67 |
| Appels | 1 | 6 | 8 | 3 | 8 | 2 | 0 | 28 | 33 |
| Total | 3 | 22 | 24 | 11 | 18 | 8 | 0 | 86 | 100 |

Le tableau 10 à la page 10 consiste en un graphique en segments représentant le nombre de révisions et d'appels tenus par exercice au cours des onze dernières années.

Le tableau 11 consiste en un graphique en segments représentant les requêtes déposées auprès du Tribunal par exercice au cours des onze dernières années.

Tableau 10 : Révisions et appels tenus au cours des onze dernières années

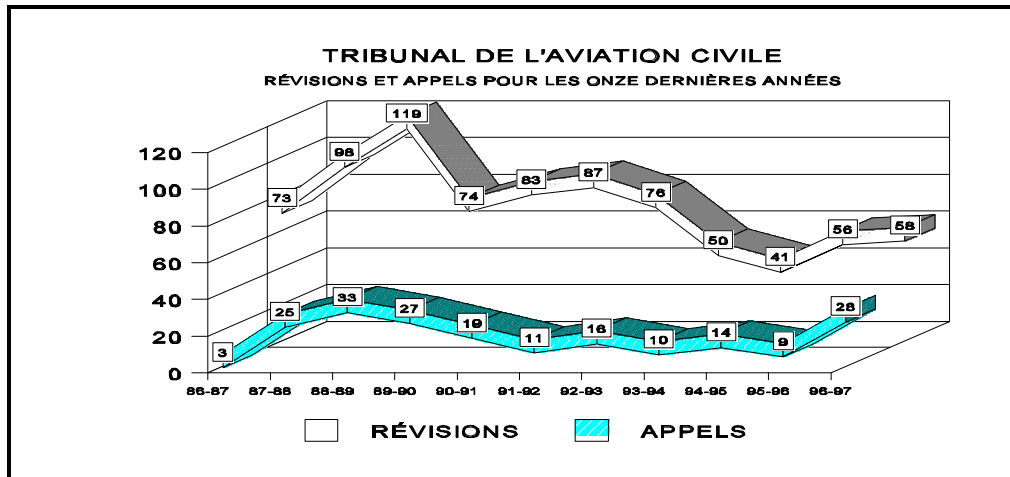
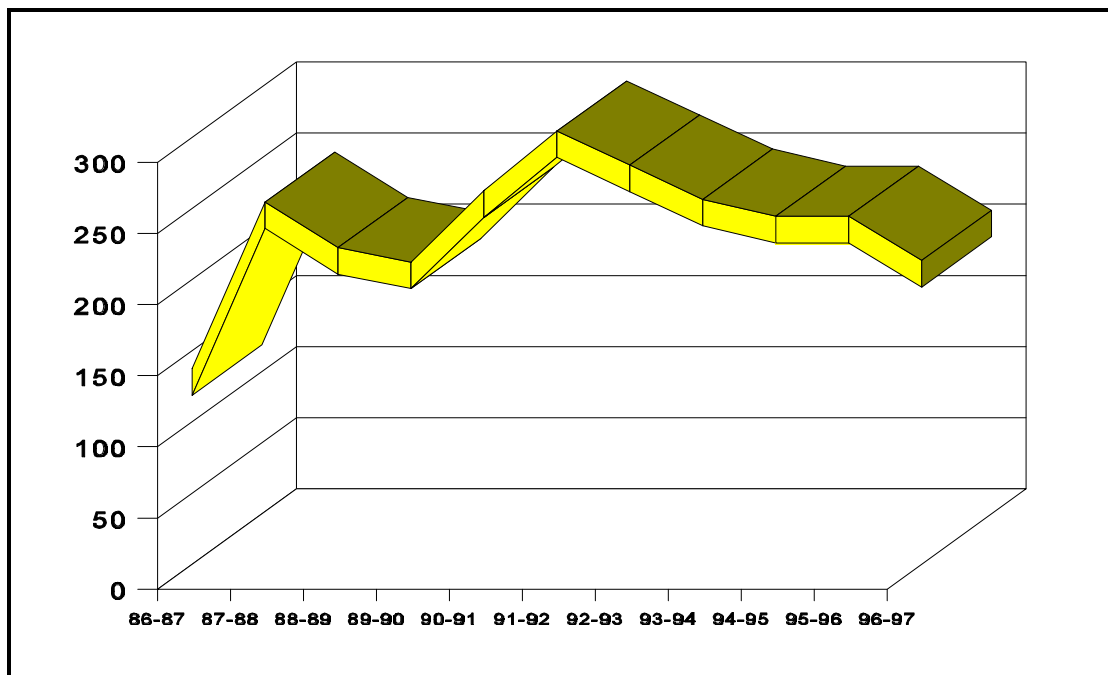


Tableau 11 : Total des dossiers enregistrés au Tribunal au cours des onze dernières années



Partie IV : Renseignements supplémentaires

A. Liste des rapports exigés par la loi et des rapports ministériels

Budget des dépenses 1996-1997
Rapport annuel 1995-1996
Guide sur les audiences du Tribunal

B. Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires

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

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)

C. Tableau financier récapitulatif

Sommaire des crédits approuvés

Autorisations pour 1996–1997 — Partie II du Budget des dépenses

Tableau 12 : Besoins financiers par autorisation (millions de dollars)

| Crédits | (en milliers de dollars) | Budget des dépenses principal 1996–1997 | Réel 1996–1997 |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------|
| | Programme | | |
| Crédit 40 | Dépenses du Programme | 0,8 | 0,7 |
| (S) | Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés | 0,1 | 0,1 |
| Total pour le ministère | | 0,9 | 0,8 |

Loi appliquée par le Tribunal de l'aviation civile

Loi sur l'aéronautique (Projet de loi C-36) le 1^{er} juin 1986