



Tribunal de l'aviation civile du Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 1998

Canada

Présentation amélioré des rapports au Parlement

Document pilote

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commenant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le *Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 1998

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° de catalogue BT31-4/33-1998

ISBN 0-660-60698-4



Avant-propos

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

Cette décision découle des engagements pris par le gouvernement d'améliorer l'information fournie au Parlement sur la gestion des dépenses. Cette démarche vise à mieux cibler les résultats, à rendre plus transparente l'information fournie et à moderniser la préparation de cette information.

Cette année, le rapport d'automne sur le rendement comprend 80 rapports ministériels sur le rendement ainsi que le rapport du gouvernement intitulé *Une gestion axée sur les résultats*.

Ce *Rapport ministériel sur le rendement*, qui couvre la période se terminant le 31 mars 1998, porte sur une responsabilisation axée sur les résultats en signalant les réalisations par rapport aux attentes en matière de rendement et aux engagements en matière de résultats énoncés dans la *Partie III du Budget principal des dépenses* ou le projet pilote de *Rapport sur les plans et priorités* pour 1997-1998. Les principaux engagements en matière de résultats pour l'ensemble des ministères et organismes sont aussi inclus dans *Une gestion axée sur les résultats*.

Il faut, dans le contexte d'une 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 soumettre un rapport équilibré sur les réalisations. Gérer en fonction des résultats et en rendre compte nécessitent un travail soutenu dans toute l'administration fédérale.

Le gouvernement continue de perfectionner et de mettre au point tant la gestion que la communication des résultats. Le perfectionnement découle de l'expérience acquise, les utilisateurs fournissant au fur et à mesure des précisions sur leurs besoins en information. Les rapports sur le rendement et leur utilisation continueront de faire l'objet d'un suivi pour s'assurer qu'ils répondent aux besoins actuels et en évolution du Parlement.

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 :

Secteur de la planification, du rendement et des rapports
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

Rapport de rendement

**Pour la
période se terminant
le 31 mars 1998**

Table des matières

Partie I : Le message	2
Partie II : Aperçu du ministère	3
Mandat, vision et mission	3
Énoncé de mission	3
Cadre de fonctionnement	3
Objectifs	4
Priorités stratégiques	4
Défis	4
Facteurs externes qui influent sur le Programme	4
Organisation du ministère	5
Partie III : Rendement du ministère	6
Attentes en matière de rendement	6
Réalizations en matière de rendement	6
Résultats clés des engagements	6
Efficacité	9
Préparation à l'an 2000	12
Partie IV : Rendement financier	13
Sommaire des crédits approuvés	13
Partie V : Autres renseignements	15
A. Rapports prévus par la loi et autres rapports ministériels	15
B. Personnes ressources pour obtenir d'autres renseignements	15
C. Lois appliquées par le Tribunal de l'aviation civile	15

Liste des tableaux

Tableau 1 : Organigramme	5
Tableau 2 : Présentation des renseignements financiers	6
Tableau 3 : Résultats clés des engagements	6
Tableau 4 : État des causes	8
Tableau 5 : Révisions et appels	8
Tableau 6 : Causes réglées sans audience	9
Tableau 7 : Total des dossiers par catégorie	10
Tableau 8 : Révisions et appels entendus	10
Tableau 9 : Coûts moyens pour les révisions et appels	10
Tableau 10 : Révisions et appels tenus au cours des douze derniers exercices	11
Tableau 11 : Total des dossiers enregistrés au Tribunal au cours des douze derniers exercices	11
Tableau 12 : Révisions et appels tenus au cours des quatre derniers exercices	11

Liste des tableaux financiers

Tableau financier 1 : Autorisations pour 1997–1998	13
Tableau financier 2 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles	13
Tableau financier 3 : Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles	14

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*.

Faye Smith
Présidente

Partie II : Aperçu du ministère

Mandat, vision et mission

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

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.

Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre l'imposition d'une peine monétaire, la suspension, l'annulation, ou le refus de renouveler un document d'aviation canadien pour des raisons médicales ou autres. 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.

Énoncé de mission

La mission du Tribunal est de rendre justice et être perçu comme tel dans toutes les révisions et appels et, régler les litiges en accord avec les règles concernant la procédure des affaires portées devant le Tribunal dans toutes causes d'une façon équitable, indépendante et dans un laps de temps raisonnable.

Cadre de fonctionnement

Le Tribunal de l'aviation civile fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Le Tribunal a pour clientèle le milieu de l'aviation et en offrant ses services au public canadien de l'aviation il contribue à un système de mise en application et de délivrance des permis sécuritaire et efficace.

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. Il n'y a aucun chevauchement ou double emploi du rôle du Tribunal avec le rôle de tout autre comité, agence ou commission. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports en ce sens qu'il joue un rôle d'organisme d'arbitrage.

Objectifs

L'objectif du programme est de pourvoir aux titulaires de documents d'aviation canadiens 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 les requêtes des titulaires de documents d'aviation canadiens et tenir des audiences en révision ou en appel par un organisme indépendant.

Défis

Le Tribunal aura la tâche difficile de traiter sa charge de travail pendant l'exercice 1998–1999. Étant donné que les mandats à temps partiel de certains conseillers nommés par le gouverneur en conseil ont pris fin, plusieurs postes de conseillers au sein du Tribunal sont actuellement vacants. Pendant l'exercice 1998–1999, neuf conseillers additionnels parmi les seize conseillers actuels du Tribunal verront leur mandat prendre fin. Le Tribunal fera face à un déficit des ressources pour la formation de ses nouveaux conseillers à l'exercice suivant.

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. À cause de ce volume, 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 Programme est aussi touché par le remaniement de la réglementation aérienne par le ministère, y compris la désignation de plusieurs infractions sous le régime du *Règlement sur les textes désignés* celles-ci ayant été jugées autrefois dans l'organisation judiciaire.

Scène internationale : Pour permettre au Canada de faire face à ses engagements dans le cadre de la mise en application des normes internationales de l'aviation civile, les conseillers du Tribunal de l'aviation civile devront assurer la consistance et l'équité de leurs décisions rendues. Les audiences du Tribunal relatives aux mesures de contrainte visant les transporteurs aériens internationaux relèvent aussi de Transports Canada.

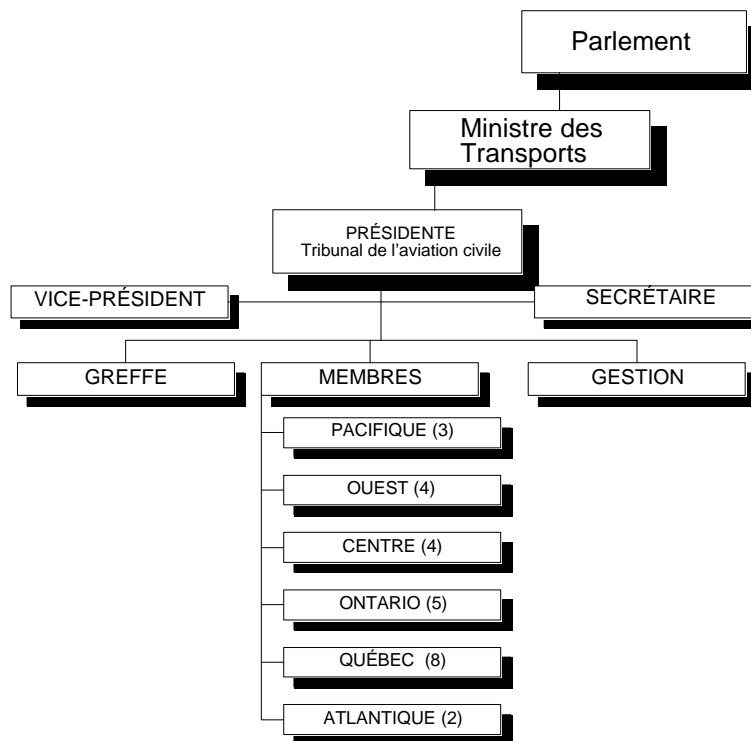
Organisation du ministère

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 en est aussi la première dirigeante. À ce titre, la présidente est responsable pour le contrôle de 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 temps plein. Vingt-six 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.

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. La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent huit équivalents temps plein. Les vingt-six conseillers à temps partiel sont rémunérés pour les journées qu'ils sont en fonction. Ils utilisent deux équivalents temps plein.

Partie III : Rendement du ministère

Attentes en matière de rendement

Le Tribunal a continué de pourvoir un processus permettant la tenue d'audiences en révision ou en appel de façon rapide, équitable et sans formalités. Il a rempli 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 des Transports contre des titulaires de documents d'aviation canadiens en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, ce qui assure un système sécuritaire et efficace au public canadien de l'aviation.

Tableau 2 : Présentation des renseignements financiers

Tribunal de l'aviation civile	
Dépenses prévues	901 000 \$
<i>Autorisations totales</i>	<i>901 000 \$</i>
Dépenses réelles en 1997–1998	900 207 \$

Réalisations en matière de rendement

Dans le Budget des dépenses 1997–1998, le Tribunal prévoyait traiter environ 390 dossiers pour une somme de 901 000 \$ et huit ÉTP. Cela représentait le même niveau que prévu pour l'exercice 1996–1997. Les causes réelles traitées par le Tribunal se chiffraient à 317. Un état détaillé des dossiers répartis par catégorie et région ainsi que les révisions et appels entendus figurent aux tableaux 7 et 8 à la page 10.

Tableau 3 : Résultats clés des engagements

Tribunal de l'aviation civile		
pour fournir aux Canadiens :	qui se manifeste par :	figure dans :
processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre en vertu de la <i>Loi sur l'aéronautique</i>	<ul style="list-style-type: none"> des audiences qui sont tenues rapidement, équitablement et sans formalités 	RRM Partie III p.8 Efficacité Rapport annuel 1997–1998 p.16-19
	<ul style="list-style-type: none"> le règlement des audiences en révision et en appel en accord avec les normes de service et dans un laps de temps raisonnable 	RRM Partie III p.8 Rapport annuel p. 2 Règles du Tribunal de l'aviation civile
	<ul style="list-style-type: none"> des audiences tenues aux termes des règles d'équité et de justice naturelle 	RRM Partie III p.8
	<ul style="list-style-type: none"> la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour rationaliser et accélérer le déroulement des audiences 	RRM Partie III p.8
	<ul style="list-style-type: none"> la qualité et la consistance des décisions rendues 	RRM p.8
	<ul style="list-style-type: none"> le niveau de satisfaction du milieu de l'aviation 	RRM Partie III Réal. de rend. Site Web : http://198.103.98.171 Guide sur les audiences du Tribunal

En 1997–1998 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, ce qui a assuré un système sécuritaire et efficace au public canadien de l’aviation.

En effectuant ses révisions des décisions d’application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports, le programme d’intérêt public que le Tribunal de l’aviation civile pourvoit est particulier dans le secteur de l’aviation civile au Canada. Les audiences du Tribunal sont facilement accessibles aux profanes sans les complications juridiques concomitantes et sans l’accumulation des causes que subissait le système juridique avant la création du Tribunal de l’aviation civile. L’efficacité des opérations du Tribunal peut se traduire en une validation et confirmation visibles du système de sécurité de l’aviation civile au Canada.

De plus, le Tribunal de l’aviation civile pourvoit un processus pouvant rapidement identifier les préoccupations de nature technique ou législative touchant l’aviation, ce qui pourrait mener à des modifications nécessaires à la réglementation aérienne. Tous les Canadiens pourraient bénéficier d’un rehaussement ou du maintien de la sécurité aérienne au Canada.

Au cours de l’exercice 1997–1998, le Tribunal de l’aviation civile a enregistré 151 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
- Examen médical C.C.A.**
- Suspension du C.C.A.
- Amende impayée par le C.C.A.
- Amende impayée par le personnel (sûreté)
- Suspension du transporteur aérien
- Amende impayée par le transporteur aérien
- Amende impayée par le transporteur aérien (sûreté)
- Suspension du M.E.A.*
- Amende impayée par le M.E.A.
- Suspension du certificat de navigabilité
- Amende impayée par le propriétaire d’aéronef

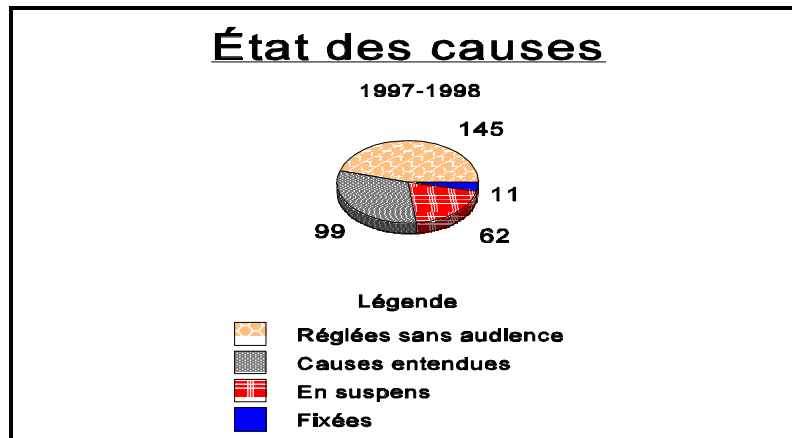
* M.E.A. (mécanicien d’entretien d’aéronef)

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

Aux nouvelles causes enregistrées au cours de cet exercice s’ajoutent 166 causes reportées de l’exercice précédent, pour un total de 317 causes portées devant le Tribunal durant cet exercice, soit 56 causes de moins qu’en 1996–1997.

Les 166 causes reportées de l’exercice 1996–1997 au présent exercice représentent des dossiers dans lesquels des mesures ont été prises. Trente-trois causes avaient été fixées pour l’exercice 1997–1998 et onze causes avaient été entendues et étaient en attente d’une décision à la fin de l’exercice 1996–1997. Les autres causes étaient soit reportées, remises ou ajournées à la demande du titulaire d’un document. Bien que le nombre de causes ait diminué en 1997–1998 par rapport à l’exercice 1996–1997, 99 causes ont été traitées en audience, ce qui représente une augmentation de la charge de travail de 13 % par rapport à l’exercice précédent. Cela a aussi entraîné une augmentation des dépenses.

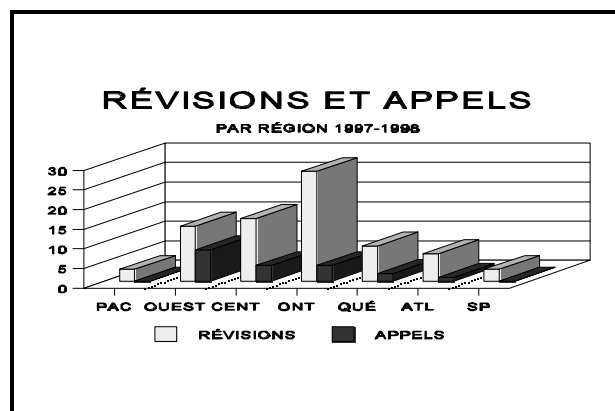
Tableau 4 : État des causes



Dans le tableau 4, les 317 causes traitées par le Tribunal se répartissent comme suit : 145 causes réglées sans audience, 99 causes traitées en audience, dont 13 causes étaient en attente d'une décision à la fin de l'exercice 1997–1998. À la fin de l'exercice de douze mois, 62 causes étaient en première étape, dont 11 causes étaient fixées pour l'exercice 1998–1999.

Quatre-vingt dix-neuf audiences ont été tenues devant le Tribunal, soit 80 révisions de premier niveau ou 81 % et 19 appels de second niveau ou 19 %.

Tableau 5 : Révisions et appels

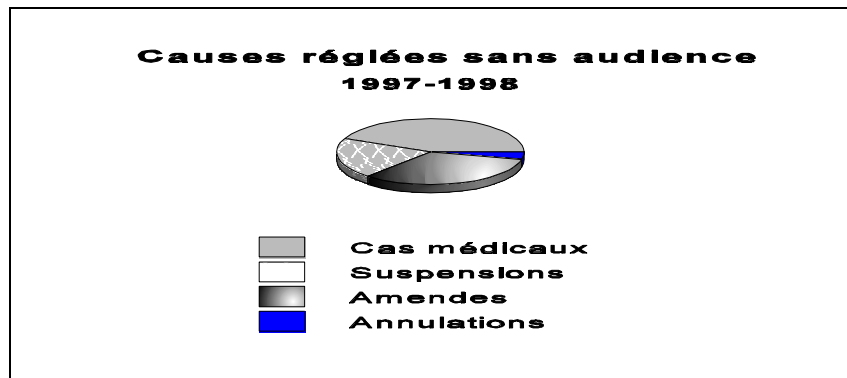


Les cent quarante-cinq causes ont été réglées sans audience pour l'un ou l'autre des motifs suivants :

- 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 145 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 6 à la page 9.

Tableau 6 : Causes réglées sans audience



Le Tribunal encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparissant 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 1997-1998 le Tribunal a convoqué douze 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, ce qui représente un accroissement de l'efficacité depuis 1992-1993 lorsque le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit

rendue après la fin d'une audience se chiffrait en moyenne à 120 pour une révision et 90 pour un appel. Cela permet une conclusion du processus de révision en temps opportun pour les deux parties comparissant devant le Tribunal.

Bien que les indicateurs dans les tableaux 7 et 8 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. Toutefois, les coûts moyens pour les audiences en révision et en appel figurent au tableau 9.

Tableau 7 : Total des dossiers par catégorie

	Pacif.	Ouest	Centre	Ontario	Québec	Atlan.	Siège principal	Total	%
Cas médicaux	19	14	8	64	24	14	0	144	45
Suspensions	3	7	8	16	8	5	6	53	16
Amendes	6	16	28	22	15	16	0	103	33
Annulations	3	5	1	1	8	0	0	18	6
Total	31	42	45	103	55	35	6	317	100
%	10	13	14	34	16	11	1	100	

Tableau 8 : Révisions et appels entendus

	Pacif.	Ouest	Centre	Ont.	Qué.	Atlan.	Siège principal	Total	%
Révisions	3	14	16	28	9	7	3	80	81
Appels	0	8	4	4	2	1	0	19	19
Total	3	22	20	32	11	8	3	99	100

Tableau 9 : Coûts moyens pour les révisions et appels

(\$ dollars)	1997-1998	1996-1997	% Aug / Dim
Révisions	2 843,00 \$	2 810,00 \$	+ 1,5
Appels	6 064,00 \$	5 811,00 \$	+ 5,0
Révisions et appels entendus	99	86	+ 13,2

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. Les coûts moyens fluctuent à chaque exercice puisqu'ils sont déterminés d'après le nombre de révisions.

Les tableaux 10, 11 et 12 démontrent la fluctuation du nombre de révisions et appels tenus au cours des exercices ainsi que le total des dossiers enregistrés au Tribunal.

Tableau 10 : Révisions et appels tenus au cours des douze derniers exercices

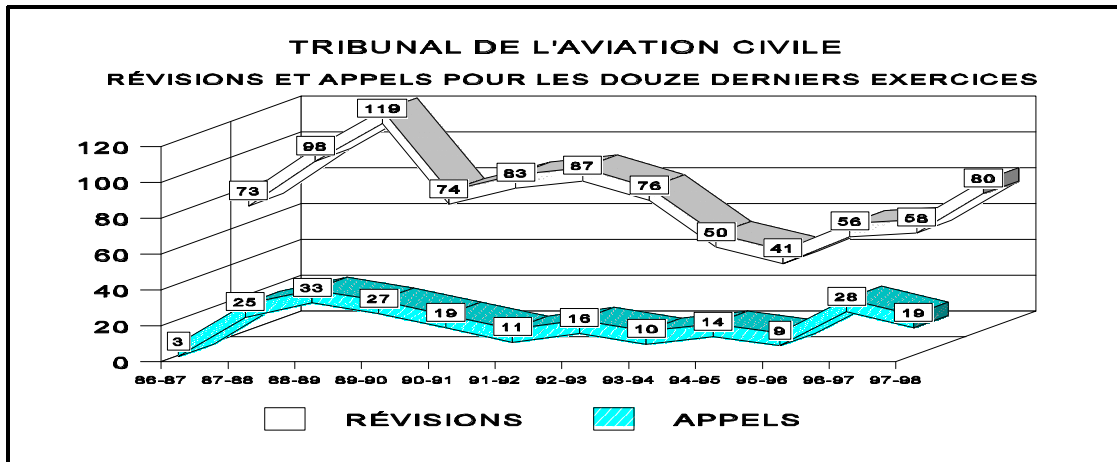


Tableau 11 : Total des dossiers enregistrés au Tribunal au cours des douze derniers exercices

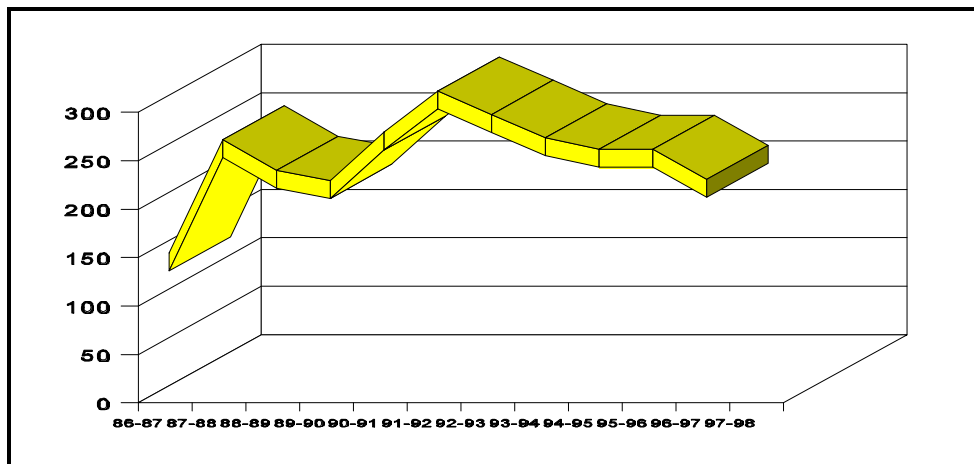


Tableau 12 : Révisions et appels tenus au cours des quatre derniers exercices

	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998
Révisions	46	56	58	80
Appels	15	9	28	19
Total	61	65	86	99
% Augment.	-	6	24	13

Préparation à l'an 2000

En date de juillet 1998, le Tribunal avait terminé l'analyse de son système informatique, tant au niveau de matériel qu'au niveau de logiciel. Le matériel et logiciels informatiques ainsi que tout équipement associé sont vérifiés constamment et des changements et ajouts sont mis en application au besoin.

Le Tribunal n'est aucunement dépendant d'autres systèmes pour effectuer ses opérations quotidiennes. Une analyse de risque visant à déterminer la perte qu'il résulterait d'un sinistre informatique affectant l'ordinateur principal du Tribunal démontre qu'une telle panne aurait pour conséquence de causer des inconvénients pour le personnel, mais qu'elle n'occasionnerait aucune perte de service à la clientèle du Tribunal. Le cas échéant, il y a en place un système auxiliaire pour protéger le matériel du serveur, le câblage, les terminaux, la sauvegarde des données et logiciels, les conseillers en informatique, les fournisseurs de matériel et de logiciels ainsi qu'un système manuel de contrôle.

Toutes préoccupations ont été traitées à ce jour et les plans sont dans la bonne voie. La question devrait être pleinement réglée d'ici la fin de l'exercice 1998–1999.

Partie IV : Rendement financier

Tableau financier 1

Sommaire des crédits approuvés Autorisations pour 1997–1998

Besoins financiers par autorisation (milliers de dollars)

Crédits	1997–1998 Dépenses prévues	1997–1998 Autorisations totales	1997–1998 Réelles	
Tribunal de l'aviation civile				
40	Dépenses du Programme	819,0	832,0	818,2
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	82,0	70,0	82,0
Total	901,0	902,0	900,2	

Tableau financier 2

Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Dépenses prévues contre dépenses réelles par secteur d'activité (en milliers de dollars)

Secteur d'activité	ÉTP	Fonction- ¹ nement	Immobi- lisations	Subven- tions et contribu- tions votées	Total provisoire Dépenses brutes votées	Subven- tions et contribu- tions prévues par la loi	Total Dépenses brutes	Moins : Recettes à valoir sur le crédit	Total Dépenses nettes
Audiences en	8	901,0	—	—	901,0	—	901,0	—	901,0
révision et en appel	8	<i>901,0</i>	—	—	<i>901,0</i>	—	<i>901,0</i>	—	<i>901,0</i>
	8	900,2	—	—	900,2	—	900,2	—	900,2
Total	8	901,0	—	—	901,0	—	901,0	—	901,0
	8	<i>901,0</i>	—	—	<i>901,0</i>	—	<i>901,0</i>	—	<i>901,0</i>
	8	900,2	—	—	900,2	—	900,2	—	900,2
Autres recettes et dépenses									—
Recettes à valoir sur le Trésor									—
Coût des services offerts par d'autres ministères du Programme									161,3
Dépenses totales prévues									1 062,3
Autorisations totales									<i>1 062,3</i>
Dépenses totales réelles									1 061,5

Nota : Les chiffres en caractères normaux correspondent aux dépenses prévues
Les chiffres en caractères italiques correspondent aux autorisations totales
Les chiffres en caractères gras correspondent aux dépenses réelles en 1997–1998

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

Tableau financier 3 : Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

(en milliers de dollars)

Secteur d'activité			1997-1998	1997-1998	
	1995-1996	1996-1997	Dépenses prévues	Autorisations totales	1997-1998 Réelles
Révisions et appels	839,0	848,0	901,0	901,0	900,2
Total	839,0	848,0	901,0	901,0	900,2

Tableau financier 4 : Concordance entre l'ancienne et la nouvelle affectation des ressources ne s'applique pas au Tribunal

Tableau financier 5 : Besoins en ressources par organisation et secteur d'activité ne s'applique pas au Tribunal

Tableau financier 6 : Recettes à valoir sur le crédit ne s'applique pas au Tribunal

Tableau financier 7 : Recettes à valoir sur le Trésor ne s'applique pas au Tribunal

Tableau financier 8 : Paiements législatifs ne s'applique pas au Tribunal

Tableau financier 9 : Paiements de transfert ne s'applique pas au Tribunal

Tableau financier 10 : Dépenses en immobilisations par secteur d'activité ne s'applique pas au Tribunal

Tableau financier 11 : Projets en immobilisations par secteur d'activité ne s'applique pas au Tribunal

Tableau financier 12 : État des grands projets de l'État ne s'applique pas au Tribunal

Tableau financier 13 : Prêts, investissements et avances ne s'applique pas au Tribunal

Tableau financier 14 : Sommaires financiers concernant le fonds renouvelable ne s'applique pas au Tribunal

Tableau financier 15 : Passif éventuel ne s'applique pas au Tribunal

Partie V : Autres renseignements

A. Rapports prévus par la loi et autres rapports ministériels

Budget des dépenses 1997–1998

Rapport annuel 1997–1998

Rapport sur le rendement pour la période se terminant le 31 mars 1997

Guide sur les audiences du Tribunal

B. Personnes ressources pour obtenir d'autres renseignements

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

Site Web sur Internet : <http://198.103.98.171>

Faye Smith – Présidente

Allister Ogilvie – Vice-président

Jean Pierre Thibault – Chef à la haute direction

Marie Desjardins – Adjointe administrative

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)

Monique Godmaire – Greffière adjointe intérimaire

C. Lois appliquées par le Tribunal de l'aviation civile

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