

Tribunal de l'aviation civile

1999-2000

Budget des dépenses

Un rapport sur les plans et les priorités

Accordé

L'Honorable David Collenette, Député

Table des matières

Section I : Messages	2
A. Message de la présidente	2
B. Déclaration de la direction	3
Section II : Vue d'ensemble de l'agence	4
A. Mandat, rôles et responsabilités	4
B. Objectif	4
C. Contexte opérationnel	4
D. Plan de dépenses	5
Section III : Plans, priorités et stratégies et résultats escomptés	6
A. Résumé des plans, priorités, stratégies clés et des résultats escomptés	6
B. Plans des programmes et des secteurs d'activités	7
C. Rapports consolidés	7
Initiatives législatives et réglementaires	7
Stratégies de développement durable	7
Initiatives portant sur l'an 2000	8
Section IV: Renseignements supplémentaires	9
Tableau 1 : Autorisations des dépenser – Résumé de l'agence, Partie II du Budget des Dépenses	10
Tableau 2.1 : Structure organisationnelle	10
Tableau 2.2 : Équivalents temps plein (ÉTP) prévus par programme et secteur d'activité	11
Tableau 3 : Sommaire des articles courants de dépenses	12
Tableau 4 : Ressources du programme par programme et secteur d'activité pour l'année budgétaire	13
Tableau 5 : Coût net du programme pour l'année budgétaire	14
Tableau 6 : Liste des lois et des règlements	14
Tableau 7 : Références	15
Index	16

Section I : Messages

B. 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 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.

Faye Smith
Présidente

B. Déclaration de la direction

DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Un rapport sur les plans et les priorités 1999–2000

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités de 1999–2000 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, de rapport et de responsabilisation (SPRR) 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 de l'agence

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.

A. Mandat, rôles et responsabilité

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.

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 physiques 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 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.

C. Contexte opérationnel

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.

4 (Tribunal de l'aviation civile)

D. Plan de dépenses

Tribunal de l'aviation civile

	Prévision des dépenses	Dépenses prévues	Dépenses prévues	Dépenses prévues
(en milliers de dollars)	1998–1999*	1999–2000	2000–2001	2001–2002
Dépenses brutes de programme :	989,7	972,0	962,0	962,0
Dépenses nettes de programme	989,7	972,0	962,0	962,0
<i>Plus</i> : Coût des services fournis par d'autres ministères et organismes	166,0	137,0	137,0	137,0
Coût net de l'agence	1 155,7	1 109,0	1 099,0	1 099,0

* Ce montant reflète les prévisions les plus justes du total des dépenses prévues à la fin de l'exercice courant.

Section III : Plans, priorités et stratégies et résultats escomptés

A. Résumé des plans, priorités, stratégies clés et des résultats escomptés

Tribunal de l'aviation civile	
pour fournir aux Canadiens :	qui se manifeste par :
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
	<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
	<ul style="list-style-type: none"> des 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 rationaliser et accélérer le déroulement des audiences
	<ul style="list-style-type: none"> la qualité et la consistance des décisions rendues
	<ul style="list-style-type: none"> le niveau de satisfaction du milieu de l'aviation
	<ul style="list-style-type: none"> la formation des conseillers pour assurer la qualité et la consistance des décisions rendues

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 prendre 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 comparissant 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. Tous les nouveaux conseillers suivent une formation interne donnée par le Tribunal.

6 (Tribunal de l'aviation civile)

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.

B. Plans des programmes et des secteurs d'activités

Tribunal de l'aviation civile

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 1998-1999	Dépenses Prévues 1999-2000	Dépenses Prévues 2000-2001	Dépenses Prévues 2001-2002
Dépenses brutes :	989,7	972,0	962,0	962,0
<i>Moins</i> : Recettes à valoir sur le crédit	000,0	000,0	000,0	000,0
<i>Moins</i> : recettes portées au Trésor	000,0	000,0	000,0	000,0
Coût net	989,7	972,0	962,0	962,0

C. Rapports consolidés

Initiatives législatives et réglementaires

Les mesures de contrainte relèvent de Transports Canada mais ont des effets sur le Programme. 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. Le programme est aussi touché par le remaniement de la réglementation aérienne par le ministère.

Stratégies de développement durable

Assurer au milieu de l'aviation une révision indépendante des décisions de mise en application et de délivrance de permis prises par le ministre des Transports en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* en vue :

- d'assurer un système dans lequel on peut tenir les audiences de façon expéditive et sans formalités
- d'examiner comment les requêtes sont reçues et documentées

- de réduire le temps de réponse pour procéder à des demandes de révision et d'appel venant du milieu de l'aviation
- de promouvoir et d'utiliser les conférences préparatoires à l'audience en vue de réduire la durée des audiences et les coûts

(Plans, priorités et stratégie et résultants escomptés) 7

- joindre des motifs écrits à toutes les décisions
- de rassembler une équipe de conseillers formés afin d'assurer la qualité et la cohérence de la prise de décisions
- de combler le retard relatif au nombre de causes qu'on reporte normalement à l'exercice suivant
- d'assurer la mise à jour des dossiers des causes
- de fournir le plus haut niveau de compétence

Initiatives portant sur l'an 2000

Le Tribunal a commencé à travailler sur l'enjeu de l'an 2000 au début de 1997 en analysant tout son système informatisé, matériel et logiciels. On a discuté des résultats avec les conseillers en informatique de l'extérieur du Tribunal. On a mis à niveau et configuré le matériel informatique en utilisant le plus possible les employés du Tribunal afin de réduire les coûts. Il a été plus compliqué d'apporter les modifications aux logiciels dans le cadre de l'enjeu de l'an 2000 pour ce qui est du système de repérage de la gestion des causes et du système de contrôle de la correspondance. Les modifications et les derniers changements de codage ont été mis en oeuvre à la fin décembre 1998.

On a aussi examiné les programmes relatifs aux finances, à la gestion du matériel, à la passation de marchés et à la gestion immobilière ainsi que les logiciels d'archives de données; certains d'entre eux seront modifiés et mis à niveau selon la norme Y2K. Le système de réseau a été mis à l'essai à la fin de 1998.

Le Tribunal ne dépend d'aucun autre système pour ses activités quotidiennes. Selon une analyse de risque, si le système informatique du Tribunal tombait en panne, le personnel en serait sérieusement dérangé mais le service aux clients n'en souffrirait pas. Si un tel événement devait se produire, il y a en place un système de secours qui couvre :

- le matériel, le câblage et les postes du serveur
- la copie de secours de toutes les données et de tous les logiciels
- les consultants
- les fournisseurs de matériel et de logiciels
- le système et les contrôles manuels

On a choisi de ne pas emprunter des fonds au Conseil du Trésor avec entente de remboursement, car le Tribunal ne pouvait se permettre d'être dans une situation où il devrait rembourser le prêt. La mise à jour du système informatique du Tribunal a été accomplie grâce à la réaffectation de montants affectés interrompus. La maintenance régulière des ordinateurs représente un coût annuel approximatif de 7 000 \$.

8 (Tribunal de l'aviation civile)

Section IV: Renseignements supplémentaires

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Tableau 1 : Autorisations de dépenser - Résumé de l'agence, Partie II du Budget des Dépenses

Renseignements sur le personnel

Tableau 2.1 : Structure organisationnelle et présentation des dépenses prévues par programme et secteur d'activité

Tableau 2.2 : Équivalents temps plein (ÉTP) prévus par programme et secteur d'activité

Autres renseignements financiers

Tableau 3 : Dépenses prévues par programme et secteur d'activité

Tableau 4 : Ressources du programme par programme et secteur d'activité pour l'année budgétaire

Tableau 5 : Coût net du programme pour l'année budgétaire

Autres informations

Tableau 6 : Liste des lois et règlements

Tableau 7 : Références

Index (alphabétique)

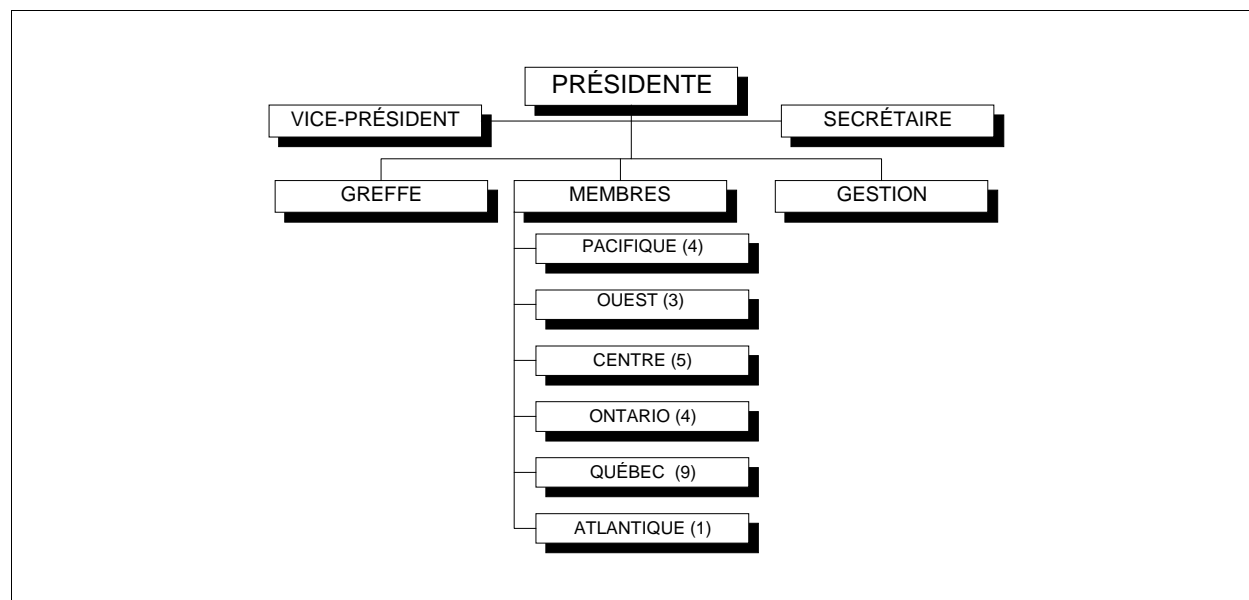
Tableau 1 : Autorisations de dépenser – Résumé de l’agence, Partie II du Budget des Dépenses

Tribunal de l’aviation civile

Crédit (en milliers de dollars)		Budget principal des dépenses 1999-2000	Budget principal des dépenses 1998-1999
Tribunal de l’aviation civile			
35	Dépenses du Programme	874,0	819,0
(L)	Contributions aux régimes d’avantages sociaux des employés	98,0	101,0
	Total du Programme	972,0	920,0

Renseignements sur le personnel

Tableau 2.1: 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 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 1998–1999.

10 (Tribunal de l'aviation civile)

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

Tableau 2.2 : Équivalents temps plein (ÉTP) prévus par programme et secteur d'activité

Tribunal de l'aviation civile	Prévision 1998–1999	Prévu 1999–2000	Prévu 2000–2001	Prévu 2001–2002
Audiences en révision et appel	8	8	8	8
Total du Programme	8	8	8	8

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 dans un contexte quasi-judiciaire.

Autres renseignements financiers**Tableau 3 : Sommaire des articles courants de dépenses**

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 1998-1999	Dépenses prévues 1999-2000	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002
Personnel				
Traitements et salaires du personnel	514,8	492,0	492,0	492,0
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	107,9	98,0	98,0	98,0
	622,7	590,0	590,0	590,0
Biens et services				
Transport et communications	82,0	104,0	99,0	99,0
Information	3,0	3,0	3,0	3,0
Services professionnels et spécialisés	248,0	241,0	236,0	236,0
Locations	9,0	9,0	9,0	9,0
Achats de services de réparation et d'entretien	4,0	4,0	4,0	4,0
Services publics, matériaux et approvisionnements	21,0	21,0	21,0	21,0
	367,0	382,0	372,0	372,0
Total du Programme	989,7	972,0	962,0	962,0
Total	989,7	972,0	962,0	962,0

12 (Tribunal de l'aviation civile)

Tableau 4 : Ressources du programme par programme et secteur d'activité pour l'année budgétaire

(en milliers de dollars)	Budgetaire					Non-Budgetaire		Moins : Recettes à valoir sur le crédit	Dépenses nettes prévues
	ÉTP	Fonctionnement	Immobilisations	Paiement de transfert	Dépenses prévues	Plus : PIAs	Dépense brutes prévues		
Tribunal de l'aviation civile									
Audiences en révision et en appel	8	874,0	—	—	874,0	—	874,0	—	874,0
*Total	8	874,0	—	—	874,0	—	874,0	—	874,0

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

Tableau 5 : Coût net du programme pour l'année budgétaire

	Tribunal de l'aviation civile
(en milliers de dollars)	Total
Dépenses brutes prévues	972,0
Plus :	
<i>Services reçus sans frais</i>	
Installations fournies par TPSGC	133,7
Cotisations visant la part des employés des primes d'assurance et les coûts payés par le SCT	19,6
Contributions au régime d'invalidité des employés fournie par Ressources humaines Canada	-
Traitements et coûts connexes des services juridiques fournis par Justice Canada	-
Coût total du Programme	1 125,3
Moins :	
Recettes à valoir sur le crédit	-
Recettes à valoir sur le Trésor	-
Coût net estimatif du Programme en 1999-2000	1 125,3

Autres informations**Tableau 6 : Liste des lois et des règlements****Lois et règlements en vigueur**

<i>Loi sur l'aéronautique</i>	(L.R., ch. A-2), modifié
<i>Règles du Tribunal de l'aviation civile</i>	(DORS/93-346), modifié

Tableau 7 : Références

Tribunal de l'aviation civile	
<p>333, avenue Laurier Ouest pièce 1201 Ottawa (Ontario) K1A 0N5</p> <p>Téléphone : (613) 990-6906 Télécopieur : (613) 990-9153 Courrier électronique : cattac@smtp.gc.ca Site Web sur l'Internet : http://198.103.98.171</p> <p>Faye Smith – Présidente Allister Ogilvie – Vice-président Monique Godmaire – Secrétaire Jean Pierre Thibault – Chef des services à la haute direction Mary Cannon – Greffière intérimaire (régions de l'Ontario, des Prairie et du Nord et du Pacifique) Susanne Forgues – Greffière intérimaire (siège principal et régions de l'Atlantique et du Québec) Marie Desjardins – Adjointe administrative</p>	<p>Rapport sur le rendement 1998–1999 Rapport annuel 1997–1998 Guide sur les audiences du Tribunal</p>

Index

Autorisations de dépenser — Résumé de l'agence, Partie II du Budget des Dépenses	10
Autres informations	14
Autres renseignements financiers	12
Contexte opérationnel	4
Coût net du programme pour l'année budgétaire	14
Déclaration de la direction	3
Équivalents temps plein (ÉTP) prévus par programme et secteur d'activité	11
Index	16
Initiatives législatives et réglementaires	7
Initiatives portant sur l'an 2000	8
Liste des lois et des règlements	14
Mandat, rôles et responsabilité	4
Message de la présidente	2
Messages	2
Objectif	4
Plan de dépenses	5
Plans des programmes et des secteurs d'activités	7
Plans, priorités et stratégies et résultats escomptés	6
Rapports consolidés	7
Références	15
Renseignements supplémentaires	9
Renseignements sur le personnel	10
Ressources du programme par programme et secteur d'activité pour l'année budgétaire	13
Résultats escomptés	6
Sommaire des articles courants de dépenses	12
Sommaire des priorités et résultats escomptés	6
Stratégies de développement durable	7
Structure organisationnelle	10
Vue d'ensemble de l'agence	4

16 (Tribunal de l'aviation civile)