Tribunal de l'aviation civile

Budget des dépenses 2003–2004

Un rapport sur les plans et priorités

Accordé

L'Honorable David Collenette, Député

Table des matières

Section I : Message de la présidente 1

Section II : Raison d'être 3
Survol de la planification (plan stratégique) 3

Section III : Plans et priorités par résultat stratégique 4
Modernisation de la fonction de contrôleur 4
Gouvernement en direct 4
Entente cadre sur l'union sociale (ECUS) 5

Section IV : Organisation 7
4.1 Mandat, rôle et responsabilité 7
4.2 Responsabilisation 8
4.3 Renseignements détaillés sur les secteurs d'activité 8
4.4 Dépenses prévues 9

Section V : Annexes 11
Tableau 5.1 : Coût net du programme pour l'année budgétaire 11

Section VI : Autres renseignements 13

Section I : Message de la présidente

J'ai l'honneur de présenter le Rapport sur les plans et les priorités du Tribunal de l'aviation civile. Ce rapport reflète l'expérience acquise par le Tribunal au cours d'une période de plus de quinze années d'activité.

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 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 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 membres 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.

Les gains importants en efficience ont été réalisés par le fait que le Tribunal et les parties comparaissant 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 comparaissant 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.

En fonction du défi permanent de gérer sa charge de travail accrue, le Tribunal continuera au cours des prochaines années de concentrer ses efforts sur la réalisation de son mandat actuel ainsi que son mandat élargi. En reconnaissance de l'engagement des membres et du personnel face au mandat du Tribunal, je suis confiante que le Tribunal sera en mesure de relever les défis auxquels il sera confronté avec succès.

Faye Smith
Présidente

DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le rapport sur les plans et les priorités de 2003–2004 du Tribunal de l'aviation civile.

Le document a été préparé conformément aux principes de présentation et aux exigences de déclaration énoncées dans les *Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur les plans et les priorités 2003–2004* :

- Il décrit fidèlement les plans et les priorités de l'organisation.
- Les données sur les dépenses prévues qu'il renferme respectent les consignes données dans le budget du ministre des Finances et par le SCT.
- Le document est complet et exact.
- Il se fonde sur de bons systèmes d'information et de gestion ministérielle.
- La structure de rapport sur laquelle s'appuie le présent document a été approuvée par les ministres du Conseil du Trésor et sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.

Nom : _____

Date : _____

Section II : Raison d'être

La mission du Tribunal de l'aviation civile est d'effectuer la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports. L'audience peut être faite à deux niveaux. Malgré l'ajout d'autres modes de transports, la mission demeurera la même.

Survol de la planification (plan stratégique)

Notre organisation est financée au moyen de dépenses de fonctionnement. En supposant que la charge de travail puisse augmenter de jusqu'à 40 %, le Tribunal aura besoin d'un financement additionnel pour soutenir son mandat multimodal. Le défi le plus significatif que le Tribunal aura à surmonter sera sa transformation en un tribunal multimodal des transports. La réorganisation du Tribunal résultera en une augmentation de sa charge de travail globale et exigera une extension de ses capacités dans des nouveaux domaines d'expertise. Il sera nécessaire de nommer d'autres membres, d'embaucher d'autres gens et de donner un complément de formation au personnel actuel.

Section III : Plans et priorités par résultat stratégique

La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* (projet de loi C-34) a reçu la sanction royale le 18 décembre 2001. Ce projet de loi prévoit l'établissement du Tribunal d'appel des transports du Canada qui remplacera le Tribunal de l'aviation civile actuel et élargira ses compétences aux secteurs ferroviaire et maritime. Il est prévu que la législation entrera en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret en conseil en 2003. Le Tribunal de l'aviation civile verra son mandat élargir pour agir à titre d'organisme multimodal de révision relativement à des décisions d'application des règlements et des mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports. C'est donc dire que la charge de travail du Tribunal augmentera davantage au cours des prochaines années, mais le secteur d'activité sera le même. Le siège du Tribunal demeurera au même endroit dans la région de la capitale nationale.

La tenue de colloques annuels par le Tribunal fait en sorte qu'il se compose de membres qualifiés en permettant à ces derniers d'être tenus au courant et de discuter de modifications législatives. L'interaction entre les membres 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. Des représentants du milieu de l'aviation participent à une discussion entre experts.

Le Tribunal continuera de rendre ses décisions rapidement, permettant ainsi 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. En 2001–2002, le nombre de jours écoulés avant qu'une décision ne soit rendue après la fin d'une audience se chiffre en moyenne à quarante-neuf pour une révision et soixante-huit pour un appel. En raison du plus grand nombre d'audiences et à cause du fait que ces dernières étaient plus complexes, les membres ont dû y consacrer du temps supplémentaire.

Modernisation de la fonction de contrôleur

Le Tribunal s'est joint à un groupe de concertation comprenant le Tribunal de la concurrence, la Commission du droit d'auteur et le Tribunal canadien des relations professionnelles artistes-producteurs. L'initiative a pour but d'assurer l'efficacité dans la gestion des ressources et la prise de décisions. Le Plan d'action de la fonction de contrôleur moderne sera effectué en collaboration avec les quatre partenaires du groupe de concertation, mais certains éléments sont propres au Tribunal. La première évaluation des progrès de la fonction de contrôleur moderne sera effectuée en septembre 2003.

Gouvernement en direct

Dans le but de mieux répondre aux attentes de ses clients, le Tribunal cherchera à améliorer la prestation de ses services clés au public et à améliorer l'accessibilité et l'efficacité de ses services en effectuant des modifications importantes de son site Web et par l'intermédiaire de liens Internet.

Entente cadre sur l'union sociale (ECUS)

Le Tribunal de l'aviation civile 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 Canada compte environ 68 000 employés brevetés de l'aviation et environ 35 000 aéronefs immatriculés. À cause de ce volume, le nombre d'infractions à la *Loi sur l'aéronautique* devrait augmenter légèrement ou au moins demeurer stable. Les mesures de contrainte relèvent de Transports Canada mais ont des effets sur le Tribunal. Le Tribunal est aussi touché par le remaniement de la réglementation aérienne par le ministère, y compris la désignation de plusieurs infractions des textes désignés prévus au *Règlement de l'aviation canadien*.

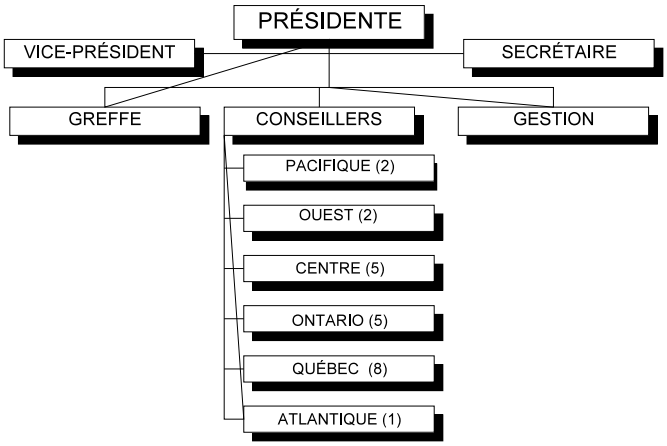
Section IV : Organisation

4.1 Mandat, rôle 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 et en appel à la demande des intéressés relativement à certaines décisions administratives prises par le ministre des Transports.

L'objectif du Tribunal 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. Les décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis du ministre peuvent comprendre l'imposition de peines monétaires ou la suspension, l'annulation ou le refus de renouveler un document d'aviation canadien pour des raisons médicales ou autres. La personne physique ou la personne morale affectée est désignée sous le nom de titulaire d'un document d'aviation canadien.

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.



Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord

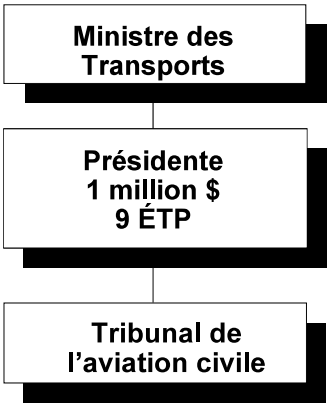
La partie inférieure de l'organigramme indique la répartition par région des membres à temps partiel. Tous les membres se réfèrent à la présidente.

La présidente, le vice-président et le personnel immédiat représentent neuf équivalents temps plein. Vingt-trois membres à temps partiel étaient en fonction à la fin de l'exercice 2001–2002. Répartis dans les diverses régions du Canada, les membres sont nommés par décret en conseil en raison de leurs connaissances et de leur compétence en aéronautique, y compris la médecine aéronautique.

4.2 Responsabilisation

Le Tribunal de l'aviation civile fait rapport au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. La présidente est la première dirigeante du Tribunal; à ce titre, elle en assure la direction et contrôle la gestion de son personnel. Elle est notamment chargée :

- de la répartition du travail entre les membres
- de l'affectation des membres pour connaître des affaires portées devant le Tribunal
- de la présidence des comités
- de la conduite des travaux du Tribunal
- de son administration



4.3 Renseignements détaillés sur les secteurs d'activité

L'objectif du Tribunal de l'aviation civile est d'effectuer la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des Transports à deux niveaux : une révision et un appel.

Description du secteur d'activité

La seule activité du Tribunal de l'aviation civile est de pourvoir un tribunal de l'aviation indépendant permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens d'avoir l'occasion de se faire entendre à une audience. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents 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.

4.4 Dépenses prévues de l'agence

En 2001–2002, le Tribunal avait des dépenses prévues de 1 014 000 $ pour l'exercice 2002–2003. Le Conseil du Trésor a approuvé un montant supplémentaire de 244 000 $ pour l'exercice en cours et pour les exercices ultérieurs en raison des pressions liées à la charge de travail, le besoin de personnel administratif additionnel et l'augmentation des coûts administratifs. Le budget supplémentaire des dépenses a augmenté les autorisations totales à 1 333 500. Avec le financement additionnel, la période de temps écoulée avant qu'une audience en révision ne soit tenue après la réception de la requête atteindra moins de six mois en moyenne.

Le nombre de demandes pour les services du Tribunal a augmenté de façon appréciable. L'augmentation du nombre de causes réglées à la suite d'audiences plus complexes et plus coûteuses a été plutôt marquée au cours de l'an dernier. Les audiences sont plus complexes et les dépenses connexes engagées pour les déplacements et les services professionnels sont plus élevées. Les deux premières colonnes du tableau reflètent la moyenne des coûts des audiences en révision et en appel pour la période en revue.

	Prévu* 2003–2004	**Prévu* 2002–2003**	**Réel 2001–2002**	**Réel 2000–2001**	**Réel 1999–2000**
Révisions	3 227,04 $	3 227,04 $	4 168,34 $	2 535,41 $	2 977,37 $
Appels	5 754,42 $	5 742,42 $	5 234,98 $	4 913,51 $	7 114,77 $
Révisions et appels tenus	**75**	**75**	**67**	**91**	**69**
Dossiers traités	**335**	**335**	**330**	**350**	**325**

* Les deux premières colonnes du tableau reflètent la moyenne des trois derniers exercices.

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 et la traduction. Les causes sont entendues conjointement pour réduire les coûts. Les coûts moyens fluctuent à chaque exercice puisqu'ils sont déterminés d'après le nombre de révisions et la complexité des causes.

Dépenses prévues de l'agence

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2002–2003	**Dépenses prévues 2003–2004**	Dépenses prévues 2004–2005	Dépenses prévues 2005–2006
Tribunal de l'aviation civile				
Budgétaire du Budget principal des dépenses	1 014,0	**1 289,0**	1 289,0	1 289,0
Total du Budget principal des dépenses	1 014,0	**1 289,0**	1 289,0	1 289,0
Rajustements*	319,5	**–**	–	–
Dépenses nettes prévues	1 333,5**	**1 289,0**	1 289,0	1 289,0
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	156,5	**157,5**	158,5	159,5
Coût net de l'agence	1 490,0	**1 446,5**	1 447,5	1 448,5

Équivalents temps plein	9	**9**	9	9

* Les rajustements tiennent compte des approbations qui ont été obtenues depuis le Budget principal des dépenses et doivent comprendre les initiatives du Budget fédéral, le Budget supplémentaire des dépenses, report, etc.

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

Section V : Annexes

Le tableau de planification qui suit s'applique au Tribunal de l'aviation civile :

Tableau 5.1 : Coût net du programme pour l'année budgétaire

(en milliers de dollars)	**Total**
Dépenses nettes prévues (dépenses totales du Budget principal des dépenses plus rajustements conformément au tableau des dépenses prévues)	**1 289,0**
Plus : Services reçus sans frais Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	**1575**
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT (hors les fonds renouvelables)*	**484**
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement des ressources humaines Canada	–
Traitements et dépenses connexes liés aux services juridiques fournis par le ministère de la Justice Canada	–
	2059
Moins : Recettes non disponibles	–
Coût net du programme pour 2003–2004	**1 494,9**

* La différence entre le total du tableau des dépenses prévues à la page 10 et le total du tableau ci-dessus est les contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le SCT au montant de 48 400 $.

Section VI : Autres renseignements

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 Site Web sur l'Internet : http://www.cat-tac.gc.ca Faye Smith – Présidente Allister Ogilvie – Vice-président Marie Desjardins – Chef intérimaire des services 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)	Rapport sur le rendement, le 31 mars 2002 Rapport annuel 2001–2002 Guide sur les audiences du Tribunal

Index

Annexes 11
Autres renseignements 13
Coût net du programme pour l'année budgétaire 11
Déclaration de la direction 2
Dépenses prévues de l'agence 9
Description du secteur d'activité 8
Entente cadre sur l'union sociale (ECUS) 5
Gouvernement en direct 4
Mandat, rôle et responsabilité 7
Message de la présidente 1
Modernisation de la fonction de contrôleur 4
Organisation 7
Plans et priorités par résultat stratégique 4
Raison d'être 3
Références 13
Renseignements détaillés sur les secteurs d'activité 8
Responsabilisation 8
Survol de la planification (plan stratégique) 3