



Tribunal de l'aviation civile du Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 1999

Canada

Présentation améliorée 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 — 1999

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 BT31-4/33-1999

ISBN 0-660-61045-0



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 82 rapports ministériels sur le rendement ainsi que le rapport du gouvernement intitulé *Une gestion axée sur les résultats* – Volume 1 et 2.

Ce *Rapport ministériel sur le rendement*, qui couvre la période se terminant le 31 mars 1999, 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 le projet pilote de *Rapport sur les plans et priorités* pour 1998-1999. Les principaux engagements en matière de résultats pour l'ensemble des ministères et organismes sont aussi inclus dans *Une gestion axée sur les résultats* - Volume 2.

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 1999

L'Honorable David Collenette, député

Table des matières

Partie I : Message	3
Partie II : Aperçu du ministère	5
Mandat, mission et vision	5
Cadre de fonctionnement	5
Objectifs	5
Priorités stratégiques	6
Défis	6
Organisation du ministère	6
Partie III : Rendement du ministère	9
Attentes en matière de rendement	9
Réalizations en matière de rendement	9
Présentation des renseignements financiers	9
Résultats clés des engagements	12
Efficacité	13
Partie IV : Groupement des rapports	17
État de préparation à l'an 2000	17
Partie V : Rendement financier	19
Aperçu du rendement financier	19
Tableaux financiers récapitulatifs	19
Partie VI : Autres renseignements	21
A. Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires	21
B. Lois appliquées par le Tribunal de l'aviation civile	21
C. Rapports annuels prévus par la loi et autres rapports ministériels	21

Liste des tableaux

Tableau 1 : Organigramme	7
Tableau 2 : Renseignements financiers	9
Tableau 3 : État des causes	10
Tableau 4 : Révisions et appels	10
Tableau 5 : Causes réglées sans audience	11
Tableau 6 : Résultats clés des engagements	12
Tableau 7 : Total des dossiers par catégorie	14
Tableau 8 : Révisions et appels réglés à la suite d'une audience	14
Tableau 9 : Coûts moyens pour les révisions et appels	14
Tableau 10 : Total des dossiers enregistrés au cours des 13 dernières années	15
Tableau 11 : Révisions et appels tenus au cours des 13 dernières années	15
Tableau 12 : Révisions et appels tenus au cours des 5 dernières années	16

Liste des tableaux financiers

Tableau financier 1 : Autorisations pour 1998–1999	19
Tableau financier 2 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles	20
Tableau financier 3 : Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles	20

Partie I : 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 et de délivrance des permis prises par le ministre contre des titulaires de documents d'aviation canadiens en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*.

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

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

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

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, mission et vision

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 et un appel. Les audiences sont tenues rapidement et sans formalités 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.

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 de l'aviation civile* 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 1999–2000. Étant donné les changements dans sa composition à la fin de l'exercice 1998–1999 et au cours de 1999–2000, le Tribunal devra former ses nouveaux conseillers et offrir des cours de perfectionnement à ses conseillers courants.

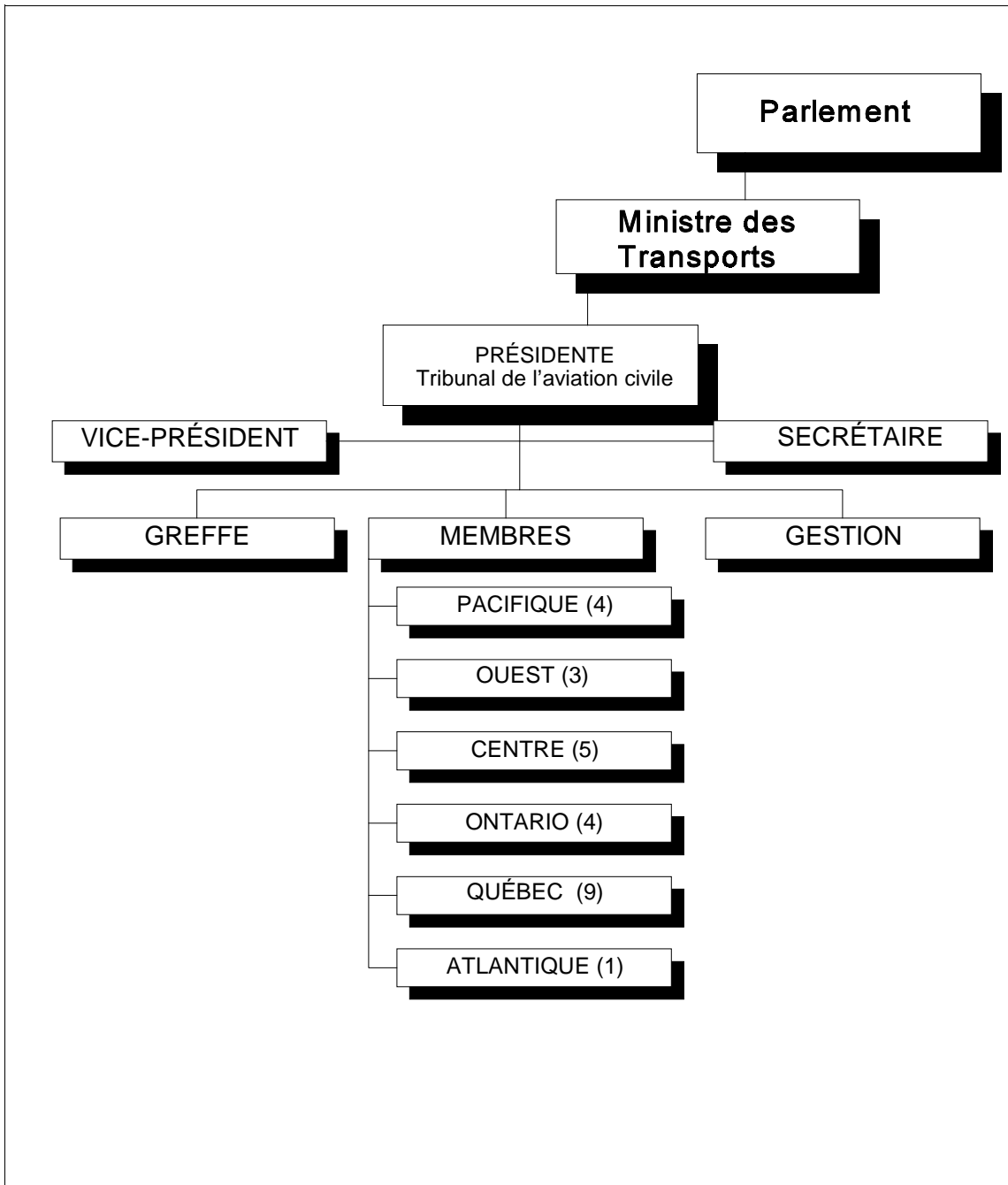
Organisation du ministère

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 1998–1999. 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.

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

Tableau 1 : Organigramme



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.

Réalisations en matière de rendement

Au cours de l'exercice 1998–1999, le Tribunal prévoyait traiter environ 317 dossiers pour une somme de 920 000 \$ et huit ÉTP. Cela représentait le même niveau que prévu pour l'exercice 1997–1998. Les causes réelles traitées par le Tribunal se chiffraient à 294. Un état détaillé des dossiers répartis par catégorie et par région ainsi que les révisions et appels entendus au cours des cinq dernières années figurent aux tableaux 7, 8 et 12 aux pages 14 et 16.

Présentation des renseignements financiers

Tableau 2 : Renseignements financiers

Tribunal de l'aviation civile	
Dépenses prévues	920 000 \$
<i>Autorisations totales</i>	982 796 \$
Dépenses réelles	913 144 \$

Les écarts entre les autorisations totales et les dépenses réelles pour l'exercice 1998–1999 peuvent être expliqués par les retards dans les nominations de conseillers à temps partiel. Le Tribunal s'attendait à ce qu'au moins neuf conseillers soient nommés aux fins de remplacer les conseillers à temps partiel nommés par le gouverneur en conseil ayant vu leur mandat prendre fin. Les ressources financières devaient être utilisées pour la formation des nouveaux conseillers.

En 1998–1999 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 et de délivrance des licences prises par le ministre des Transports, ce qui a assuré un système sécuritaire et efficace au public canadien de l'aviation.

Bien que le nombre de causes ait diminué de 23 par rapport à l'exercice 1997–1998, le Tribunal de l'aviation civile a enregistré 207 nouvelles requêtes en révision et en appel du milieu de l'aviation. Cela représente une augmentation de la charge de travail de 27 %, soit 56 nouvelles causes par rapport à l'exercice 1997–1998. La diminution du nombre total des causes est due principalement au traitement efficace des causes rapportées de l'exercice précédent.

Ces requêtes se répartissent dans les catégories suivantes :

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

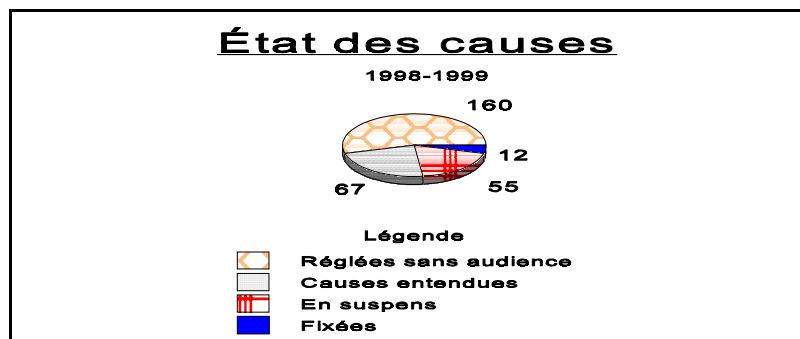
* M.E.A. (mécanicien d'entretien d'aéronef)

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

Aux nouvelles causes enregistrées au cours de cet exercice s'ajoutent 87 causes reportées de l'exercice précédent, pour un total de 294 causes portées devant le Tribunal durant cet exercice, soit 23 causes de moins qu'en 1997–1998.

Les 87 causes reportées de l'exercice 1997–1998 au présent exercice représentent des dossiers dans lesquels des mesures ont été prises.

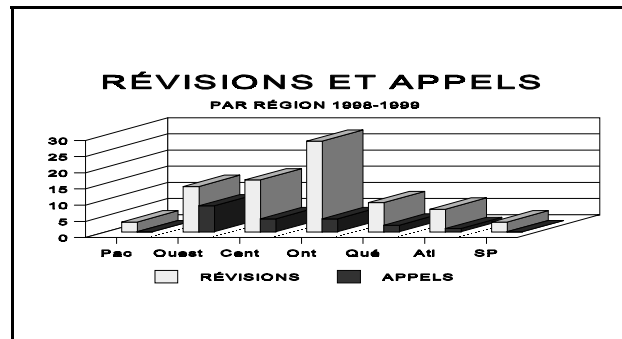
Tableau 3 : État des causes



Dans le tableau 3, les 294 causes traitées par le Tribunal se répartissent comme suit : 160 causes réglées sans audience, 67 causes traitées en audience, dont 8 causes étaient en attente d'une décision à la fin de l'exercice 1998–1999. À la fin de l'exercice de douze mois, 55 causes étaient en première étape, dont 12 causes étaient fixées pour l'exercice 1999–2000.

Soixante-sept audiences ont été tenues devant le Tribunal, soit 54 révisions de premier niveau ou 81 % et 13 appels de second niveau ou 19 %.

Tableau 4 : Révisions et appels

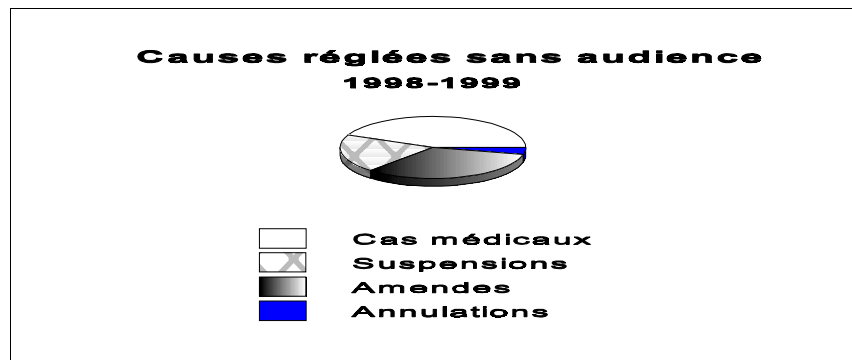


Les 160 causes ont été réglées sans audience pour l'un ou l'autre des motifs suivants :

- 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 160 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 5 ci-dessous.

Tableau 5 : 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.

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.

Tableau 6 : 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.13. Efficacité
	<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.13. Rapport annuel p.19. 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 II p.5.
	<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.12.
	<ul style="list-style-type: none"> la qualité et la consistance des décisions rendues 	RRM p.5.
	<ul style="list-style-type: none"> le niveau de satisfaction du milieu de l'aviation 	RRM Partie III Réal. de rend. Site Web : www.cat-tac.gc.ca Guide sur les audiences du Tribunal

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 34 pour une révision et 48 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.

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 et du maintien de la sécurité aérienne au Canada.

Bien que les indicateurs dans les tableaux 7 et 8 soient 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 à la page 14.

Tableau 7 : Total des dossiers par catégorie

	Pacif.	Ouest	Centre	Ont.	Qué.	Atlan.	SP	Total	%
Cas médicaux	12	8	11	32	26	14	0	103	35
Suspensions	2	7	6	10	5	5	2	37	13
Amendes	11	24	29	17	42	13	1	137	47
Annulations	0	1	1	0	5	0	0	7	2
CCP	3	0	0	6	0	0	1	10	3
Total	28	40	47	65	78	32	4	294	100
%	10	14	16	22	26	11	1	100	

Tableau 8 : Révisions et appels réglés à la suite d'une audience

	Pacif.	Ouest	Centre	Ont.	Qué.	Atlan.	SP	Total	%
Révisions	5	5	10	6	21	7	0	54	81
Appels	0	3	4	1	4	1	0	13	19
Total	5	8	14	7	25	8	0	67	100

Tableau 9 : Coûts moyens pour les révisions et appels

<i>(\$ dollars)</i>	1998–1999	1997–1998	1996–1997
Révisions	2 588,00 \$	2 843,00 \$	2 810,00 \$
Appels	5 740,00 \$	6 064,00 \$	5 811,00 \$
Révisions et appels entendus	67	99	86

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 aux pages 15 et 16 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 : Total des dossiers enregistrés au cours des 13 dernières années

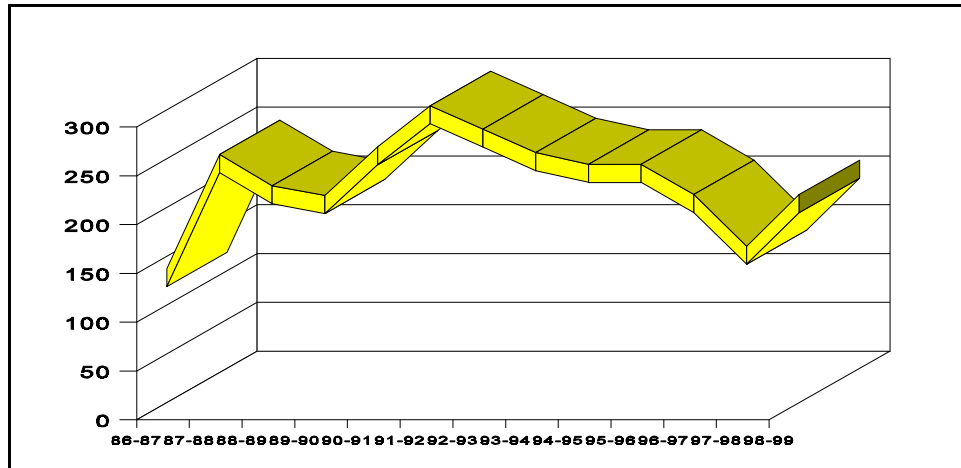
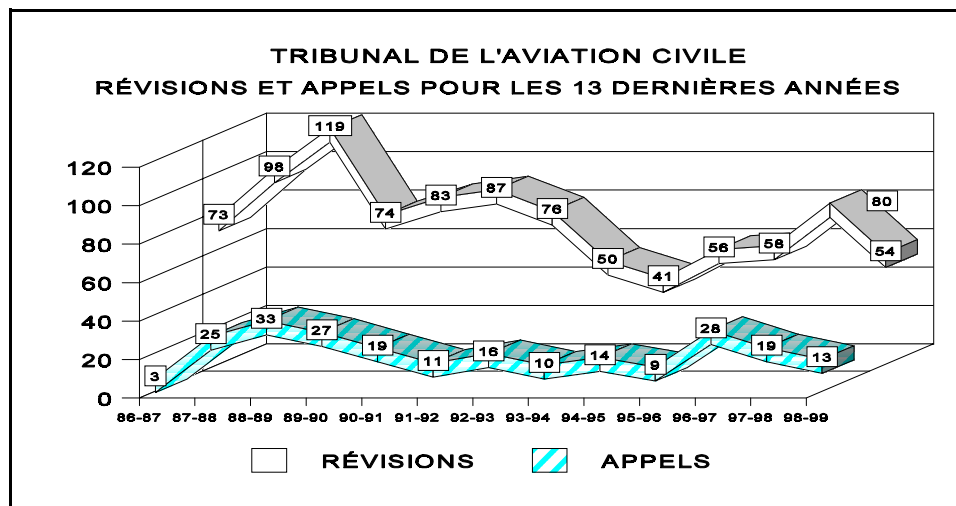


Tableau 11 : Révisions et appels tenus au cours des 13 dernières années



Bien que le nombre de causes ait diminué en 1998–1999 par rapport à l’exercice 1997–1998, les nouvelles causes enregistrées en 1998–1999 représentent une augmentation de la charge de travail de 27 % par rapport à l’exercice 1997–1998.

Tableau 12 : Révisions et appels tenus au cours des cinq dernières années

	1994–1995	1995–1996	1996–1997	1997–1998	1998–1999
Révisions	46	56	58	80	54
Appels	15	9	28	19	13
Total	61	65	86	99	67
% Augment./Dimin.	–	6	24	13	-32

Facteurs externes qui influent sur le Programme

Milieu de l’aviation : Le Canada compte environ 73 000 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.

Partie IV : Groupement des rapports

État de préparation à l'an 2000

Le Tribunal a commencé à travailler sur l'enjeu de l'an 2000 (Y2K) au début de 1997 en analysant tout son système informatisé, matériel et logiciels. On a mis à niveau et configuré le matériel informatique en utilisant le plus possible les employés du Tribunal afin de réduire les coûts.

Les modifications ont été apportées 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. Le système a été mis à l'essai final par des conseillers en informatique pour le Tribunal en mi-mars 1999.

On a aussi mis à niveau 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; ils ont été mis à l'essai et ont été jugés conformes à la norme Y2K. Vers la fin de mars le système de réseau a été mis à l'essai et a été jugé conforme à l'égard des dates critiques.

En date de juillet 1999 le Tribunal avait terminé l'analyse, la mise à niveau et les essais de tout son système informatisé, matériel et logiciels. Le Tribunal assurera une surveillance continue de son système informatisé, y compris tout système associé, afin d'y apporter des modifications ou des ajouts au besoin.

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

La conservation des données à l'extérieur permettrait un service à la clientèle continu dans le cas où les locaux du Tribunal s'avéreraient inaccessibles.

Tous les domaines de préoccupation ont été examinés et d'après nous le Tribunal de l'aviation civile est prêt pour le passage au 1^{er} janvier 2000.

Partie V : Rendement financier

Aperçu du rendement financier

Le Tribunal avait des dépenses prévues de 920 000 \$. Durant l'année, le budget des dépenses supplémentaires a augmenté les autorisations totales à 982 796 \$. Les dépenses réelles étaient de 913 144 \$. L'augmentation était due aux conventions collectives récemment signées et à la formation anticipée des nouveaux conseillers à temps partiel devant être nommés. Les coûts pour le personnel représentaient 60 % des dépenses réelles, les biens et services représentant 40 %. Les écarts entre les autorisations totales et les dépenses réelles peuvent être expliqués par les retards dans les nominations de conseillers à temps partiel tel que le démontre le tableau 2 à la page 9.

Les nominations ont été effectuées à la fin de l'exercice 1998–1999 et au début de 1999–2000. Cela a résulté en une sous utilisation des ressources aux fins de la formation et la rémunération.

Tableaux financiers récapitulatifs

Les tableaux financiers suivants s'appliquent au Tribunal de l'aviation civile :

Tableau financier 1 : Sommaire des crédits approuvés

Tableau financier 2 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

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

Tableau financier 1

Sommaire des crédits approuvés

Autorisations pour 1998–1999

Besoins financiers par autorisation (en milliers de dollars)

Crédits	1998–1999			
	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	
Tribunal de l'aviation civile				
40	Dépenses du Programme	819,0	881,7	812,1
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	101,0	101,0	101,0
Total		920,0	982,7	913,1

Tableau financier 2

Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Secteur d'activité	1998–1999		
	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
ÉTP	8	8	7
Fonctionnement	920,0	982,7	913,1
Total provisoire des dépenses brutes votées	920,0	982,7	913,1
Subventions et contributions législatives	—	—	—
Total des dépenses brutes	920,0	982,7	913,1
Moins :			
Recettes affectées aux dépenses	—	—	—
Total des dépenses nettes	920,0	982,7	913,1
Autres recettes et dépenses			
Coût des services offerts par d'autres ministères	159,5	159,5	159,5
Coût net du Programme	1 079,5	1 142,2	1 072,6

Tableau financier 3

Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles (en milliers de dollars)

	Dépenses réelles 1996–1997	Dépenses réelles 1997–1998	1998–1999		
			Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Tribunal de l'aviation civile	878	900,2	920	982,7	913,1
Total	878	900,2	920	982,7	913,1

Partie VI : Autres renseignements

A. 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
Site Web sur Internet : www.cat-fac.gc.ca

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 du Québec et de l'Atlantique)
Monique Godmaire – Greffière adjointe intérimaire

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

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

C. Rapports annuels prévus par la loi et autres rapports ministériels

Budget des dépenses 1998–1999
Rapport annuel 1998–1999
Rapport sur le rendement pour la période se terminant le 31 mars 1998
Guide sur les audiences du Tribunal

Index

Aperçu du ministère	5
Aperçu du rendement financier	19
Attentes en matière de rendement	9
Autorisations pour 1998–1999	19
Autres renseignements	21
Besoins financiers par autorisation	19
Cadre de fonctionnement	5
Causes réglées sans audience	11
Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles	20
Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses	20
Coûts moyens pour les révisions et appels	14
Défis	6
Dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles	20
Efficacité	13
État de préparation à l'an 2000	17
État des causes	10
Facteurs externes qui influent sur le Programme	16
Groupement des rapports	17
Lois appliquées par le Tribunal de l'aviation civile	21
Mandat	5
Message	3
Milieu de l'aviation	16
Ministère	16
Mission	5
Objectifs	6
Organigramme	7
Organisation du ministère	6
Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires	21
Plans futurs	3
Présentation des renseignements financiers	9
Priorités stratégiques	6
Rapports annuels prévus par la loi et autres rapports ministériels	21
Réalisations en matière de rendement	9
Rendement du ministère	9
Rendement financier	19
Renseignements financiers	9
Résultats clés des engagements	12
Révisions et appels	11
Révisions et appels réglés à la suite d'une audience	14
Révisions et appels tenus au cours des 13 dernières années	15
Révisions et appels tenus au cours des 5 dernières années	16
Scène internationale	16
Sommaire des crédits approuvés	19
Tableaux financiers récapitulatifs	19
Total des dossiers enregistrés au cours des 13 dernières années	15
Total des dossiers par catégorie	14
Vision	5