



Tribunal de l'aviation civile du Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2000

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 — 2000

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 BT31-4/33-2000

ISBN 0-660-61427-8



Avant-propos

Le 24 avril 1997, la Chambre des communes a adopté une motion afin de répartir, dans le cadre d'un projet pilote, 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* déposé au printemps et le *Rapport ministériel sur le rendement* déposé à l'automne.

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, la série de rapports sur le rendement d'automne comprend 83 rapports ministériels sur le rendement ainsi que le rapport annuel du Président intitulé *Une gestion axée sur les résultats – 2000*.

Ce *Rapport ministériel sur le rendement*, qui couvre la période se terminant le 31 mars 2000, 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 *Rapport sur les plans et priorités* pour 1999-00 déposé au Parlement au printemps de 1999.

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 les systèmes de gestion ainsi que le cadre de gestion sur le rendement. 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/rma/dpr/dprf.asp>

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) 957-7167
Télécopieur : (613) 957-7044

Tribunal de l'aviation civile

Rapport de rendement

Pour la période se terminant le 31 mars 2000

L'Honorable David M. Collenette, c.p., député

Table des Matières

Partie I : Message	3
Plans futurs	3
Partie II : Rendement du ministère	5
Contexte socio-économique.....	5
Objectif.....	5
Priorités stratégiques.....	5
Partenaires principaux en matière de prestation des services.....	5
Facteurs socio-économiques	5
Attentes en matière de rendement et tableau des principaux engagements en matière de résultats	6
Réalizations en matière de rendements	6
Présentation de l'information financière	10
Autres points à noter sur le rendement	11
Les propriétés pangouvernementales	11
Initiative d'amélioration du service.....	11
Partie III : Groupement des rapports	13
Initiatives de réglementation.....	13
Partie IV : Rendement financier	15
Partie V : Aperçu du ministère	17
Mandat, vision et mission	17
Cadre de fonctionnement.....	17
Partie VI : Renseignements supplémentaires	19
Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires.....	19
Lois appliquées et règlements connexes	19
Rapports annuels prévus par la loi et autres rapports ministériels	19
Annexe A	20
Index	21

Liste des tableaux

Tableau 1 : Total des dossiers par catégories	7
Tableau 2 : Révisions et appels réglés à la suite d'une audience	8
Tableau 3 : Révisions et appels tenus au cours des cinq dernières années	8
Tableau 4 : Renseignements financiers	10
Tableau 5 : Coûts moyens pour les révisions et appels	10
Tableau 6 : Organigramme.....	18

Liste des tableaux financiers

Tableau financier 1 – Sommaire des crédits approuvés	15
Tableau financier 2 – Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles	16
Tableau financier 3 – Comparaison historique des dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles.....	16

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 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

Le *Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)* est en vigueur depuis le 11 juin 1999. Le Tribunal de l'aviation civile agira également 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 le mandat du Tribunal élargira davantage au cours des prochaines années.

Faye Smith
Présidente

PARTIE II : RENDEMENT DU MINISTÈRE

Contexte socio-économique

Objectif

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. Les audiences sont tenues rapidement et simplement aux termes des règles d'équité et de justice naturelle. Le Tribunal offre ses services dans les deux langues officielles du Canada. Il est aussi itinérant en ce sens qu'il peut tenir ses audiences partout au Canada selon les besoins des parties.

Partenaires principaux en matière de prestation des services

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.

Facteurs socio-économiques

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. 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 au moins demeurer stable. Le personnel de l'application des règlements et de la délivrance des permis 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.

Attentes en matière de rendement et tableau des principaux engagements en matière de résultats

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 II p.9.
	<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 II p.9. Rapport annuel p.15. 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.9.
	<ul style="list-style-type: none"> la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour rationaliser et accélérer le déroulement des audiences 	RRM Partie II p.9.
	<ul style="list-style-type: none"> la qualité et la consistance des décisions rendues 	RRM Partie II p.9.
	<ul style="list-style-type: none"> le niveau de satisfaction du milieu de l'aviation 	RRM Partie II Réal. de rend. Site Web : www.cat-tac.gc.ca Guide sur les audiences du Tribunal

Réalisations en matière de rendements

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. 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. Au cours de l'exercice 1999-2000, le Tribunal prévoyait traiter environ 317 dossiers pour

une somme de **972 000 \$** 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 **325**. 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 1 à 3 aux pages 7 et 8.

Durant l'exercice de 12 mois, le Tribunal de l'aviation civile a enregistré **237** nouvelles requêtes en révision et **13** requêtes en appel du milieu de l'aviation. Cela représente une augmentation de **43** nouveaux dossiers enregistrés par rapport à l'exercice 1998-1999. Aux nouvelles causes enregistrées au cours de cet exercice s'ajoutent **75** causes reportées de l'exercice précédent, pour un total de **325** causes portées devant le Tribunal durant cet exercice, soit **31** dossiers de plus qu'en 1998-1999.

Les **325** causes traitées par le Tribunal se répartissent comme suit : **8** causes en attente d'une décision ont été reportées de l'exercice 1998-1999, et au cours de l'exercice 1999-2000, **158** causes ont été réglées sans audience et **69** causes ont été réglées à la suite d'une audience, dont **16** causes sont en attente d'une décision. À la fin de l'exercice 1999-2000, **59** causes étaient en suspens et **31** causes étaient fixées pour l'exercice 2000-2001.

Plusieurs des **158** 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 par le greffe. Dans plusieurs cas, les parties sont arrivées à une entente. Dans d'autres cas, Transports Canada ou le titulaire d'un document ont retiré leur requête. Parmi les **158** causes réglées sans audience, **26** d'entre-elles avaient été fixées et annulées. Soixante-neuf audiences ont été tenues devant le Tribunal, soit **61** révisions de premier niveau et **8** appels de second niveau.

Tableau 1 : Total des dossiers par catégories

*Catégorie	Pacif.	Ouest	Centre	Ont.	Qué.	Atlan.	SP	Total	%
Cas médicaux	11	11	8	20	24	11	0	85	26
Suspensions	8	3	6	16	17	3	1	54	17
Amendes	12	40	41	28	50	7	1	179	55
Annulations	0	0	0	2	5	0	0	7	2
Total	31	54	55	66	96	21	2	325	100
%	10	17	17	20	30	6	0	100	

* Voir l'Annexe A pour plus d'information au sujet des catégories

** Comprend une cause reçue de l'Office des transports du Canada

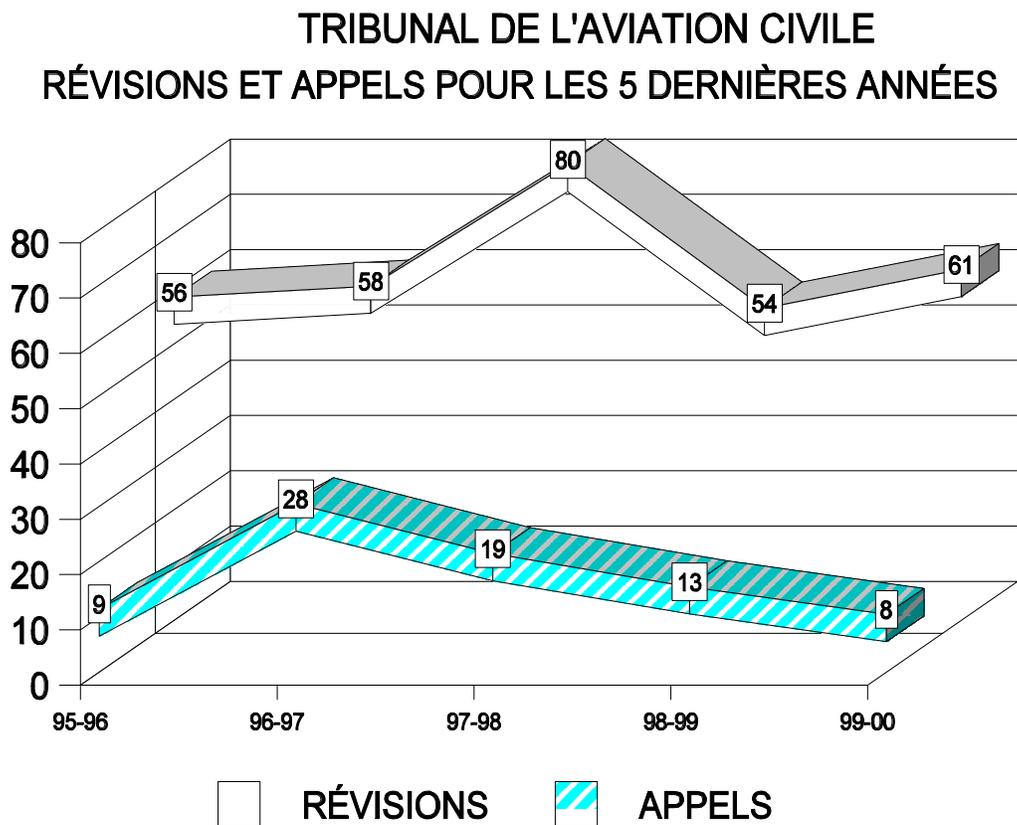
Nota : Les régions du Centre et de l'Ouest sont représentées par la Région des Prairies et du Nord.

Bien que les indicateurs dans les tableaux 1 et 2 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 estimatifs moyens pour les audiences en révision et en appel figurent au tableau 5 à la page 10.

Tableau 2 : Révisions et appels réglés à la suite d'une audience

Niveau des audiences	Pacif.	Ouest	Centre	Ont.	Qué.	Atlan.	SP	Total	%
Révisions	7	9	12	11	17	4	1	61	88
Appels	1	1	1	1	3	1	0	8	12
Total	8	10	13	12	20	5	1	69	100

Tableau 3 : Révisions et appels tenus au cours des cinq dernières années



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. 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.

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 réglementaire 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 46 pour une révision et 50 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 comparaisant devant le Tribunal.

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.

Le Tribunal encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparaisant devant lui, pour identifier les questions sur lesquelles le Tribunal devra statuer et pour permettre la divulgation de documents et l'échange de ceux-ci. Cela permet de réduire la durée des audiences et d'éviter les ajournements à la dernière minute rendus nécessaires à la suite de divulgations tardives. 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. Le personnel du Tribunal consulte les parties autant que possible pour fixer des dates d'audiences mutuellement convenues, permettant ainsi d'éviter d'ajourner les audiences inutilement.

Le succès du Tribunal des 14 dernières années repose sur l'importance accordée à la formation et au développement de ses conseillers à temps partiel et de son personnel. Une part importante du budget du Tribunal est consacrée à la formation. Le soin apporté à la conception des programmes de formation et des colloques se reflète sur la qualité des audiences tenues partout au pays et sur les décisions rendues par les conseillers du Tribunal.

Présentation de l'information financière

Le Tribunal avait des dépenses prévues de 972 000 \$. Durant l'année, le budget des dépenses supplémentaires a augmenté les autorisations totales à 1 039 527 \$. Les dépenses réelles étaient de 992 001 \$. Les coûts pour le personnel représentaient 60 % des dépenses réelles, les biens et services représentant 40 %.

Tableau 4 : Renseignements financiers

Tribunal de l'aviation civile	
Dépenses prévues	972 000 \$
<i>Autorisations totales</i>	<i>1 039 527 \$</i>
Dépenses réelles	992 001 \$

Les écarts entre les autorisations totales et les dépenses réelles pour l'exercice 1999–2000 sont attribuables à une augmentation du nombre d'audiences dans le dernier trimestre de l'exercice, soit une moyenne de 5,5 audiences par mois. Dans le dernier trimestre, la moyenne a été de 8 audiences par mois. Au cours du dernier mois, le Tribunal a entendu neuf révisions et un appel, deux des audiences en révision ayant duré plus d'une journée. Les coûts pour la rédaction de 16 décisions seront reportés au budget de l'exercice suivant.

Tableau 5 : Coûts moyens pour les révisions et appels

<i>(Dollars)</i>	1999–2000	1998–1999	1997–1998
Révisions	2 977,37 \$	2 588,00 \$	2 843,00 \$
Appels	7 114,77 \$	5 740,00 \$	6 064,00 \$
Révisions et appels entendus	69	67	99

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, la traduction et le personnel de soutien. Les coûts moyens fluctuent à chaque exercice puisqu'ils sont déterminés d'après le nombre de révisions et la complexité des causes.

Autres points à noter sur le rendement

Les propriétés pangouvernementales

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.

Initiative d'amélioration du service

Le Tribunal de l'aviation civile a tenu une séance de formation d'une durée de deux jours à Ottawa (Ontario) les 4 et 5 novembre 1999. Les participants se sont rencontrés pour discuter et partager leurs idées et expériences relativement aux affaires du Tribunal. Des représentants de la Canadian Owners and Pilots Association, de la Airline Pilots Association, de l'Association du transport aérien du Canada, de l'Association québécoise des transporteurs aériens, de l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, de l'Association des pilotes d'Air Canada et de Transports Canada ont participé à une discussion entre experts. Toute recommandation portée à l'attention de la présidente est signalée au Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) en vue d'examiner le besoin d'apporter des modifications à la réglementation.

PARTIE III : GROUPEMENT DES RAPPORTS

Initiatives de réglementation

Le Tribunal soumettra au Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne comme sujet de discussion la révocation de l'article 35 de la *Loi sur l'aéronautique*. Il paraît qu'un projet de loi a été préparé en vue d'élargir le mandat du Tribunal de l'aviation civile pour que ce dernier agisse à titre de Tribunal multimodal. Advenant qu'on décide d'éliminer le rapport annuel, il serait probablement jugé opportun d'apporter la modification à ce moment-là. Par conséquent, il est vraisemblable que le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne reportera la modification proposée de l'article 35 au moment donné.

PARTIE IV : RENDEMENT FINANCIER

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

1. Sommaire des crédits approuvés	Obligatoire
2. Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles	Obligatoire
3. Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles	Obligatoire

Tableau financier 1 – Sommaire des crédits approuvés

Besoins financiers par autorisation (en milliers de dollars)				
Vote		1999-2000		
		Dépenses Prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
	Tribunal de l'aviation civile			
40	Dépenses de fonctionnement	874,0	941,5	894,0
(S)	Contributions aux régimes D'avantages sociaux des employés	98,0	98,0	98,0
	Total pour l'agence	972,0	1 039,5	992,0

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

Dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles (milliers de dollars)			
Secteurs d'activité	1999–2000		
	Dépenses prévues	Autorisations	Dépenses réelles
ÉTP	88	9	
Fonctionnement	972,0	1 039,5	992,0
Subventions et contributions	—	—	
Total des dépenses brutes	972,0	1 039,5	992,0
Moins:			
Recette disponibles*	—	—	
Total des dépenses brutes	972,0	1 039,5	992,0
Autres recettes et dépenses	—	—	
Recettes non-disponibles**	—	—	
Coût des services offerts par d'autres ministères	158,2	158,2	158,2
Coût net du programme	1 130,2	1 197,7	1 150,2

Tableau financier 3 – Comparaison historique des dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles

Comparaison historique des dépenses prévues par aux dépenses réelles (milliers de dollars)

Secteur d'activité	1999–2000				
	Dépenses réelles 1997–1998	Dépenses réelles 1998–1999	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
Tribunal de l'aviation	900,2	913,1	972,0	1 039,5	992,0
Total	900,2	913,2	972,0	1 039,5	992,0

PARTIE V : 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.

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.

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.

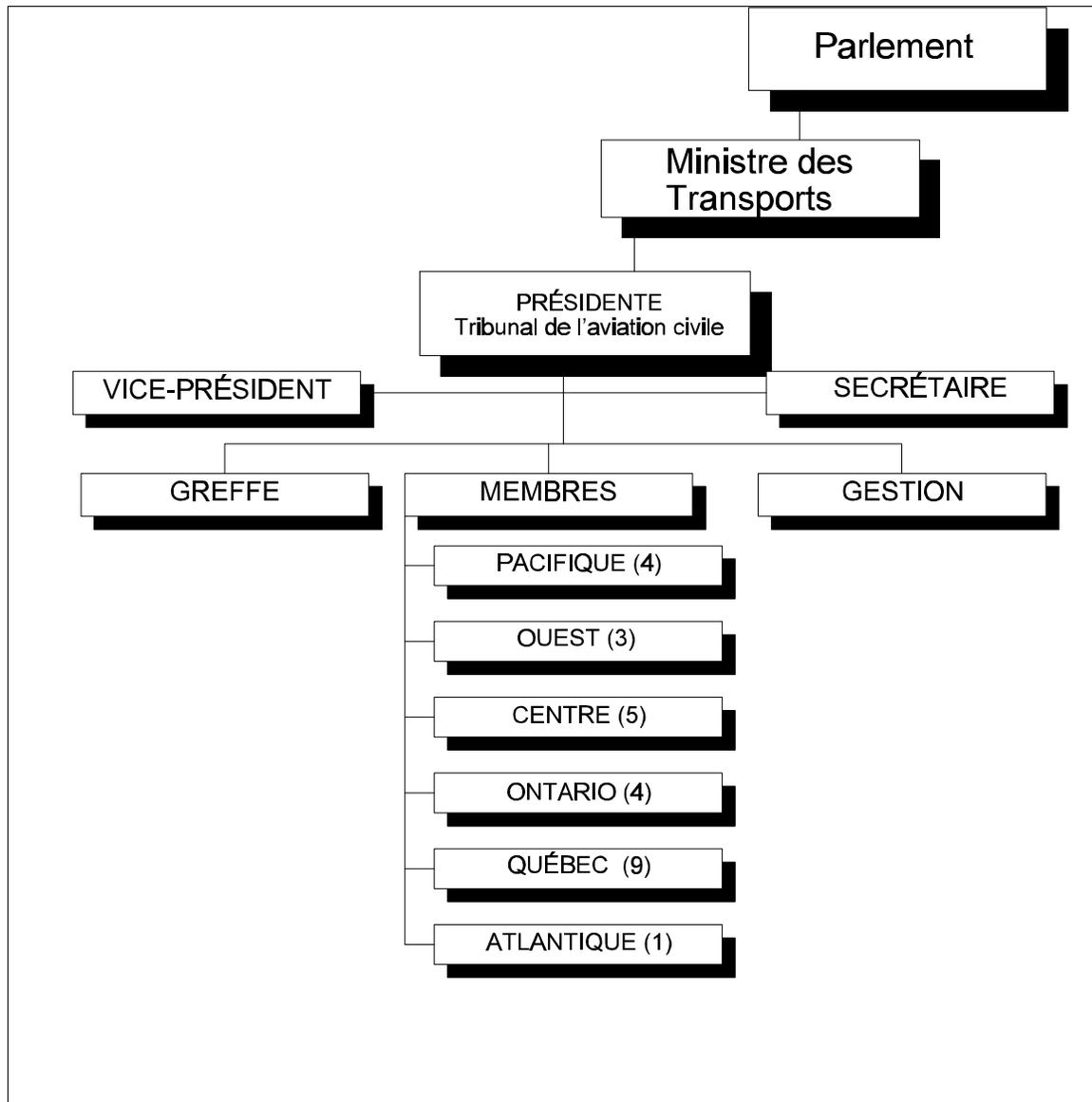
Cadre de fonctionnement

Le Tribunal de l'aviation civile n'a qu'un secteur d'activité, soit de tenir des audiences en révision et en appel. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de documents d'aviation canadiens de s'assurer d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle.

Le siège du Tribunal se trouve dans la région de la capitale nationale. La présidente du Tribunal de l'aviation civile en est aussi la première dirigeante. 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 1999–2000. 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. Les conseillers à temps partiel sont rémunérés pour les journées qu'ils sont en fonction. Ils utilisent deux équivalents temps plein.

Tableau 6 : Organigramme



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

PARTIE VI : RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

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-tac.gc.ca

Faye Smith – Présidente
Allister Ogilvie – Vice-président
Marie Desjardins – Chef à la haute direction intérimaire
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)

Lois appliquées et règlements connexes

Lois et règlement connexes appliqués par le Tribunal de l'aviation civile Le ministre des Transports assume l'entière responsabilité de l'application des lois suivantes et des règlements connexes devant le Parlement	
<i>Loi sur l'aéronautique</i>	(L.R., ch. A-2) modifié
<i>Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)</i>	(DOR/99-244) 11 juin 1999
<i>Règles du Tribunal de l'aviation civile</i>	(DOR/93-346) modifié

Rapports annuels prévus par la loi et autres rapports ministériels

Rapport sur les plans et les priorités 2000–2001
Rapport annuel 1999–2000
Guide sur les audiences du Tribunal

Annexe A

Dans les tableaux, les données se répartissent en quatre catégories

Cas médicaux	Suspensions	Amendes	Annulations
<ul style="list-style-type: none">- CCA*- pilote	<ul style="list-style-type: none">- certificat d'exploitation- contrôle de la compétence du pilote- exploitant (sûreté)- organisme de maintenance agréé- personnel (sûreté)- pilote (application de la loi)- pilote (compétence)- pilote (qualification de vol-instruments)- TEA**	<ul style="list-style-type: none">- CCA*- exploitant (sûreté)- pilote- propriétaire d'aéronef- TEA**- utilisateur	<ul style="list-style-type: none">- certificat de navigabilité- personnel (sûreté)- pilote- TEA**

* CCA (contrôleur de la circulation aérienne)

** TEA (technicien d'entretien d'aéronefs)

INDEX

Annexe A.....	20
Aperçu du ministère	17
Attentes en matière de rendement et tableau des principaux engagements.....	6
Autres points à noter sur le rendement.....	11
Cadre de fonctionnement	17
Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles.....	16
Comparaison historique des dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles.....	16
Contexte socio-économique	5
Coûts moyens pour les révisions et appels.....	10
Facteurs socio-économiques.....	5
Groupement des rapports	13
Initiative d'amélioration du service	11
Initiatives de réglementation	13
Les propriétés pangouvernementales	11
Lois appliquées et règlements connexes	19
Mandat.....	17
Message.....	3
Mission.....	17
Objectif.....	5
Organigramme.....	18
Partenaires principaux en matière de prestation des services.....	5
Personnes ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires	19
Plans futurs.....	3
Présentation de l'information financière	10
Priorités stratégiques	5
Rapports annuels prévus par la loi et autres rapports ministériels	19
Réalisations en matière de rendements	6
Rendement du ministère.....	5
Rendement financier	15
Renseignements financiers.....	10
Renseignements supplémentaires.....	19
Révisions et appels réglés à la suite d'une audience	8
Révisions et appels tenus au cours des cinq dernières années	8
Sommaire des crédits approuvés	15
Total des dossiers par catégories	7
Vision	17