



TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA

Référence : *Christina Cherban c. Canada (Ministre des Transports)*, 2023 TATCF 15 (révision)

N° de dossier du TATC : P-4782-38

Secteur : Aviation

ENTRE :

Christina Cherban, requérante

- et -

Canada (Ministre des Transports), intimé

[Traduction française officielle]

Audience : Par vidéoconférence le 13 septembre 2022

Affaire entendue par : Sébastien Desbiens, conseiller

Décision rendue le : 23 mars 2023

DÉCISION ET MOTIFS À LA SUITE D'UNE RÉVISION

Arrêt : Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante, Christina Cherban, a contrevenu à l'article 22 de l'*Arrêté d'urgence n° 38 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19*.

La sanction pécuniaire de 1 000 \$ imposée par le ministre est maintenue. Le montant total de 1 000 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours suivant la signification de la présente décision.

I. HISTORIQUE

[1] Le 1^{er} septembre 2021, après un vol de WestJet entre Toronto et Kelowna, l'équipage de conduite a déposé un rapport sur la sécurité concernant le fait que la requérante n'avait pas porté de masque ou ne l'avait pas porté correctement. À son atterrissage à Kelowna, Christina Cherban a été escortée hors de l'avion par des agents de la GRC.

[2] Le 3 décembre 2021, le ministre des Transports (ministre) a délivré à la requérante un avis d'évaluation d'une sanction administrative pécuniaire (sûreté aérienne) (avis), conformément à l'article 7.7 de la *Loi sur l'aéronautique*. L'avis indiquait que :

[TRADUCTION]

Le ou vers le 1^{er} septembre 2021, à bord vol WS511 de WestJet reliant Toronto à Kelowna, Christina Cherban, une passagère à bord dudit vol, a omis de se conformer aux instructions données par des membres de l'équipage à l'égard du port du masque, ce qui va à l'encontre de l'article 22 de l'*Arrêté d'urgence n° 38 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19* du 28 août 2021.

[3] Le 30 décembre 2021, la requérante a déposé une demande de révision de l'avis auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (Tribunal).

[4] En juillet 2022, le Tribunal a émis un avis d'audience aux deux parties, les avisant qu'une audience en révision avait été fixée au 13 septembre 2022.

II. QUESTION PRÉLIMINAIRE

[5] Le 8 septembre 2022, soit deux jours ouvrables avant la date d'audience prévue, le Tribunal a reçu un courriel de la requérante lui demandant une remise. Elle a alors fait valoir qu'elle avait contracté la COVID-19 et qu'on devait reporter l'audience. Dans une lettre envoyée au Tribunal le 9 septembre 2022, le ministre s'est opposé à la remise. La disponibilité d'un de ses témoins constituait un problème, et le ministre a soutenu que la requérante ne risquait rien pour sa santé en comparaisant à l'audience via Zoom.

[6] Le 10 septembre 2022, le Tribunal a rejeté la demande de remise de l'audience présentée par la requérante, principalement parce que le motif qu'elle avait invoqué n'était étayé par aucune preuve, et du fait que la requérante n'a pu démontrer l'existence de circonstances exceptionnelles exigeant une remise, comme le requiert l'article 4.8 de la *Politique sur les demandes de remise/d'ajournement* du Tribunal.

[7] Le 11 septembre 2022, la requérante a envoyé un courriel au greffe du Tribunal indiquant : [TRADUCTION] « Un billet du médecin peut être fourni ainsi que des tests de Covid positifs. » Le greffe n'a pas reçu ledit billet.

[8] Le 13 septembre 2022, la requérante n'a pas comparu à l'audience prévue. Conformément à sa *Politique relative au défaut de comparaître*, le Tribunal a décidé d'autoriser la tenue de l'audience en son absence. Par conséquent, la présente analyse du Tribunal est fondée sur la preuve et les arguments présentés par le ministre.

III. ANALYSE

A. Cadre juridique

[9] En vertu du paragraphe 7.7(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, le ministre peut imposer une sanction pécuniaire s'il a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a contrevenu à un texte désigné.

[10] Le paragraphe 7.91(4) de la *Loi sur l'aéronautique* prévoit que c'est au ministre qu'il incombe d'établir qu'une personne a contrevenu à un texte désigné.

[11] Par ailleurs, le paragraphe 34(1) de l'*Arrêté d'urgence n° 38 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19 (Arrêté d'urgence)* dispose que :

Désignation

34 (1) Les dispositions du présent arrêté d'urgence figurant à la colonne 1 de l'annexe 2 sont désignées comme dispositions dont la transgression est traitée conformément à la procédure prévue aux articles 7.7 à 8.2 de la Loi.

Montants maximaux

(2) Les sommes indiquées à la colonne 2 de l'annexe 2 représentent les montants maximaux de l'amende à payer au titre d'une contravention au texte désigné figurant à la colonne 1.

[12] En l'espèce, le texte désigné est l'article 22 de l'*Arrêté d'urgence*, lequel se lit comme suit :

Conformité

22 Toute personne est tenue de se conformer aux instructions de l'agent d'embarquement, du membre du personnel de sûreté de l'aérodrome ou du membre d'équipage à l'égard du port du masque.

[13] Pour une personne physique, la violation de l'article 22 entraîne une amende d'un montant maximal de 5 000 \$ (annexe 2 de l'*Arrêté d'urgence*).

B. Question à trancher

[14] Le Tribunal déterminera d'abord si l'*Arrêté d'urgence* était applicable et en vigueur au cours du vol WS511 le 1^{er} septembre 2021.

[15] Puis, le Tribunal examinera la question principale, à savoir si M^{me} Cherban a contrevenu à l'article 22 de l'*Arrêté d'urgence* en omettant de se conformer aux instructions données par des membres de l'équipage à l'égard du port du masque. Dans l'affirmative, le Tribunal déterminera si le montant de la sanction pécuniaire était justifié.

(1) *L'Arrêté d'urgence était-il applicable et en vigueur au cours du vol WS511 le 1^{er} septembre 2021?*

[16] Le ministre se réfère à l'article 6.41 de la *Loi sur l'aéronautique*, qui énonce notamment que :

6.41 (1) Le ministre peut prendre un arrêté d'urgence pouvant comporter les mêmes dispositions qu'un règlement pris en vertu de la présente partie afin :

a) soit de parer à un risque appréciable — direct ou indirect — pour la sûreté aérienne ou la sécurité du public;

[...]

(2) L'arrêté prend effet dès sa prise, comme s'il s'agissait d'un règlement pris au titre de la présente partie, mais cesse d'avoir effet à défaut d'approbation par le gouverneur en conseil dans les quatorze jours suivant sa prise.

[...]

(4) L'arrêté est publié dans la Gazette du Canada dans les vingt-trois jours suivant sa prise.

[17] L'*Arrêté d'urgence* a été pris le 28 août 2021 par Michael Keenan, sous-ministre des Transports, et a été publié dans la Gazette du Canada le 11 septembre 2021, moins de 23 jours plus tard. Conséquemment, j'en conclus que l'*Arrêté d'urgence* était en vigueur et applicable le 1^{er} septembre 2021, et que des sanctions pécuniaires peuvent être imposées à une personne qui contreviendrait à une disposition du présent *Arrêté d'urgence*, en l'occurrence l'article 22.

(2) *M^{me} Cherban a-t-elle contrevenu à l'article 22 de l'Arrêté d'urgence en omettant de se conformer aux instructions de l'équipage de conduite?*

[18] Le premier témoin du ministre fut Jennifer Hyslop, cheffe de cabine chez WestJet. Elle a confirmé qu'elle était agente de bord (AB) chez WestJet, qu'elle comptait 15 ans d'expérience, et que le jour du vol en cause dans la présente affaire, le 1^{er} septembre 2021, elle agissait à titre d'AB en chef.

[19] Le témoignage de M^{me} Hyslop était étayé par le rapport sur la sécurité WS511 (pièce 1) qu'elle avait déposé le 1^{er} septembre 2021. Deux autres AB nommés dans le rapport de sécurité WS511, et qui relevaient directement de M^{me} Hyslop le jour du vol, ont également participé aux interventions auprès de M^{me} Cherban. La cheffe de cabine a confirmé au cours de son témoignage que les procédures de WestJet avaient été appliquées pour informer les passagers pendant l'embarquement, et à l'aide du système d'annonces passagers (AP) avant le départ. Elle a mentionné qu'il n'existait pas d'AP standard, mais que l'équipage, dans le cadre de ses procédures, devait informer les passagers de l'obligation de porter un masque pendant toute la durée du vol, en vertu de la législation fédérale relative à la COVID-19. M^{me} Hyslop a confirmé qu'elle avait personnellement fait l'annonce aux passagers dans ce cas-ci. La requérante se devait d'avoir clairement compris les exigences relatives au port du masque en raison des multiples rappels de la compagnie aérienne à cet effet.

[20] Selon le rapport sur la sécurité WS511 et le témoignage de M^{me} Hyslop, il y a eu au moins quatre échanges au cours desquels la cheffe de cabine ou ses subordonnés ont demandé ou rappelé à la requérante de porter son masque correctement.

[21] Durant son témoignage, M^{me} Hyslop a confirmé que la première intervention avait eu lieu avant le décollage, alors que la requérante était assise dans le siège 5D, utilisant FaceTime sur son téléphone et ne portant pas son masque correctement. M^{me} Hyslop a demandé à la requérante de fermer son téléphone et de porter son masque adéquatement. Aux dires de la cheffe de cabine,

la requérante lui a répondu qu'il s'agissait d'une urgence, mais elle a ensuite correctement remis son masque en place.

[22] Le deuxième échange s'est produit immédiatement après le décollage lorsqu'un AB relevant directement de la cheffe de cabine est intervenue, pour ensuite signaler l'incident à M^{me} Hyslop. L'AB a demandé à la requérante de porter son masque correctement puisque celui-ci ne couvrait pas son nez et sa bouche. Selon l'AB, la requérante a répondu que son masque ne cessait de tomber. L'agent de bord lui a alors remis un masque jetable, puis la requérante l'a rangé.

[23] La troisième intervention est survenue une heure après le début du vol. M^{me} Hyslop a déclaré qu'elle avait vu personnellement la requérante dans la file d'attente vers les toilettes alors qu'elle ne portait pas son masque. Se trouvant trop loin de la requérante, la cheffe de cabine n'a pu intervenir directement à ce moment-là. Elle a tout de même réussi à établir un contact visuel avec la requérante et a pointé son nez pour lui rappeler de porter son masque. La requérante a réagi en replaçant son masque correctement.

[24] Une quatrième intervention a eu lieu lorsqu'un AB subalterne de M^{me} Hyslop a signalé à cette dernière que la requérante avait utilisé un langage offensant à son endroit, après qu'il lui eut rappelé de porter son masque adéquatement. Il a indiqué avoir offert à la requérante un masque qui lui convenait. À la suite de cet incident, et après avoir consulté les pilotes, M^{me} Hyslop est retournée discuter avec la requérante, lui indiquant que l'obligation de porter un masque était prescrite par la législation fédérale. La requérante a alors déclaré qu'elle obtiendrait un billet du médecin qui l'exempterait du port du masque. La requérante n'a présenté aucun billet médical et a injurié M^{me} Hyslop en lui disant que tout cela était stupide, qu'elle n'avait pas à porter de masque, et qu'elle ne le ferait pas. Après cette interaction, l'AB en chef a délivré une carte jaune à la requérante. Elle a expliqué qu'on remettait une carte jaune aux passagers impliqués lorsque toute question de sécurité nécessitait plus de deux interventions. Cette procédure est utilisée pour faire appliquer le port du masque depuis juin 2021. Le contenu de la carte explique au passager quels sont les enjeux de sécurité en cause et quelle sera la prochaine étape s'il n'obtempère pas.

[25] Dans son témoignage, M^{me} Hyslop a expliqué qu'en temps normal le passager averti devrait lire la carte jaune, ce que M^{me} Cherban a refusé de faire. La cheffe de cabine a alors commencé à lire la carte à haute voix, comme le prévoit le manuel de WestJet sur la COVID-19. Selon M^{me} Hyslop, la requérante a mentionné qu'elle refuserait d'écouter, et elle ne portait pas de masque pendant qu'on lui lisait la carte. Ce n'est qu'à la fin, lorsque M^{me} Hyslop a placé la carte jaune dans la pochette de siège de la requérante que cette dernière a obtempéré et replacé son masque. Immédiatement après avoir remis la carte jaune à la requérante, M^{me} Hyslop s'est rendue dans l'office avant pour signaler la situation aux pilotes, comme le requièrent les procédures de WestJet. La requérante l'a ensuite rejointe dans l'office avant, puis s'approchant à quelques centimètres de la cheffe de cabine, l'a insultée et a utilisé un langage offensant en disant que sa fille (la fille de M^{me} Cherban) était à l'hôpital. C'est alors que M^{me} Hyslop, avec l'équipage, a décidé de demander à la GRC d'être présente à l'arrivée de l'avion à Kelowna. Le commandant de bord, de concert avec l'équipage de cabine, a demandé à la GRC d'attendre la requérante à Kelowna afin qu'elle soit escortée hors de l'aéronef.

[26] Tout juste après cette altercation, M^{me} Cherban est retournée à son siège. M^{me} Hyslop a ensuite reçu un appel de la rangée 5ABC (face au siège 5D, de l'autre côté de l'allée). La cheffe de cabine Hyslop a répondu personnellement à cet appel. Les passagers se plaignaient d'avoir été accostés verbalement par la personne assise dans le siège 5D (la requérante), et ils voulaient qu'elle soit déplacée. M^{me} Cherban a refusé de prendre un siège ailleurs et a insulté le passager du siège 5C, le blâmant pour les avertissements qu'elle avait reçus.

[27] Plus tard, le passager occupant le siège 5F, dans la même rangée que la requérante, est allé à la rencontre de M^{me} Hyslop pour se plaindre d'une altercation physique avec la requérante. Afin de leur assurer confort et quiétude, un AB de l'équipe de M^{me} Hyslop a déplacé les passagers qui occupaient les sièges 5E et 5F loin de M^{me} Cherban. Celle-ci s'est ensuite vu attribuer le siège 5F.

[28] Par ailleurs, bien que cette déclaration n'apparaisse pas dans le rapport sur la sécurité WS511, la cheffe de cabine a affirmé lors de son témoignage qu'environ 45 minutes avant l'atterrissage, la requérante s'était finalement endormie, alors qu'elle ne portait pas son masque. En raison de tous les problèmes que lui avait déjà fait vivre la requérante, M^{me} Hyslop a préféré ne pas appliquer la règle sur le port du masque dans ce cas précis. Normalement, la procédure nécessiterait de réveiller le passager et de lui demander de replacer son masque.

[29] À mon avis, le fait que les passagers adjacents aient dû être éloignés de la requérante et que la cheffe de cabine Hyslop ait hésité à la réveiller démontre sans aucun doute que M^{me} Cherban a fait preuve d'un comportement turbulent.

[30] Au moment de l'atterrissage, on a demandé à la requérante si elle désirait quitter l'avion en premier et rejoindre un agent de police à l'extérieur ou si elle préférerait qu'on demande à un agent de monter à bord et de l'escorter hors de l'avion. La requérante a décidé de débarquer d'abord pour aller à la rencontre des policiers.

[31] M^{me} Hyslop a confirmé qu'elle avait rédigé son rapport à l'aéroport, le jour même de son arrivée à Kelowna. Son rapport a donc été rédigé peu de temps après le déroulement des événements.

[32] M^{me} Cherban n'était pas présente à l'audience et elle n'a soumis aucune preuve en défense. Compte tenu de la preuve présentée par le ministre selon laquelle on a demandé à plusieurs reprises à la requérante de porter un masque ou de le porter correctement, et en raison de son comportement généralement indiscipliné, je conclus, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante ne s'est pas conformée aux instructions des membres d'équipage à l'égard du port du masque données en application l'article 22 de l'*Arrêté d'urgence*.

(3) *L'amende de 1 000 \$ imposée par le ministre est-elle justifiée?*

[33] Le ministre a appelé un deuxième témoin à la barre, soit Jethro Leung, un inspecteur de la sûreté des transports à Transports Canada (TC). Le témoin a confirmé qu'il agissait à ce titre depuis 2007 et qu'il était à l'emploi de TC depuis 2002. Il s'est joint à l'équipe chargée de l'application des arrêtés d'urgence de TC (équipe des arrêtés d'urgence) en 2021, où une partie de son travail consiste à assurer le suivi des incidents de non-conformité. À ce jour, il a traité de 40 à 50 cas semblables.

[34] M. Leung a expliqué qu'en tant que membre de l'équipe des arrêtés d'urgence, lorsqu'une compagnie aérienne déposait un rapport de non-conformité, comme l'exige l'*Arrêté d'urgence*, ce type de dossiers se retrouvait normalement sur son bureau, selon la provenance géographique des dossiers.

[35] Après avoir examiné les détails du rapport sur la sécurité de WestJet et confirmé le nom des personnes impliquées dans l'incident, l'inspecteur Leung a tenté de communiquer avec celles-ci pour les informer que TC examinait un cas dans lequel elles étaient impliquées.

[36] Au cours de son témoignage, M. Leung a confirmé ce qui était écrit au sujet de la requérante dans le rapport d'enquête (pièce 2).

[37] L'inspecteur Leung a eu une conversation téléphonique avec M^{me} Hyslop et celle-ci lui a confirmé verbalement tout ce que contenait le rapport sur la sécurité WS511.

[38] M. Leung a déclaré qu'il avait eu de la difficulté à communiquer avec la requérante et que la lettre de non-conformité envoyée par la poste n'avait pu lui être livrée.

[39] Plus tard, le 3 novembre 2022, l'inspecteur Leung a envoyé un courriel à la requérante, et cette dernière l'a contacté à ce sujet le 10 novembre 2022.

[40] C'est finalement le 15 novembre 2022 que M. Leung a pu avoir une conversation téléphonique avec M^{me} Cherban. Il a affirmé que la requérante lui avait dit au cours de cette conversation téléphonique qu'elle n'avait été avertie qu'une seule fois de porter le masque, soit au moment où elle buvait du thé.

[41] M. Leung a rapporté que la requérante s'était sentie visée par l'équipage de WestJet quant au port du masque, et qu'elle avait confirmé avoir eu une altercation avec d'autres passagers qui s'en prenaient à elle parce qu'elle ne portait pas son masque.

[42] Le témoin a ajouté que la requérante avait remis en question la nécessité de porter un masque lorsque des membres de l'équipage l'avaient exigé, et qu'elle avait mis en doute l'efficacité du port du masque pour se protéger contre la COVID-19. Elle a également mentionné que les masques que portaient les gens n'étaient pas efficaces pour se prémunir contre la COVID-19.

[43] Le 19 novembre 2022, s'étant fondé sur les renseignements recueillis et examinés, M. Leung a présenté son rapport final à la direction de l'équipe des arrêtés d'urgence, recommandant au ministre d'imposer une sanction administrative pécuniaire de 1 000 \$. Le 24 novembre 2022, Marie-Josée Lépine, la gestionnaire de l'équipe des arrêtés d'urgence à TC, a examiné, approuvé et signé le rapport de l'inspecteur Leung. Le rapport confirmait que des mesures d'application de la loi s'imposaient. Aussi, les documents requis ont été remplis et l'avis a été signifié à la requérante.

[44] À la suite de la réception de l'avis, la requérante a communiqué de nouveau avec M. Leung. Au cours de leur conversation téléphonique, il lui a expliqué comment déposer une demande de révision d'une décision de TC.

[45] L'inspecteur Leung a témoigné qu'il avait tenu compte des facteurs aggravants et atténuants suivants dans la détermination du montant de l'amende.

(a) Facteurs aggravants

[46] M. Leung a estimé que le comportement général indiscipliné de M^{me} Cherban constituait un facteur aggravant. Autant durant son témoignage que dans son rapport d'enquête, il a affirmé que la requérante avait eu des altercations non seulement avec les membres de l'équipage, mais aussi avec d'autres passagers. Le rapport sur la sécurité WS511 précise que la requérante a contesté l'efficacité des masques dans la lutte contre la COVID-19, affirmant qu'elle n'en porterait pas. Quelques semaines après l'incident, soit le 15 novembre 2021, la requérante a fait le même genre de déclarations alors qu'elle parlait au téléphone avec l'inspecteur Leung. Ce dernier considérait qu'il s'agissait là d'un manque de remords manifesté par M^{me} Cherban.

(b) Facteurs atténuants

[47] Comme M. Leung l'a mentionné dans son rapport d'enquête et durant son témoignage, selon le rapport sur la sécurité WS511, la requérante a déclaré que sa fille était à l'hôpital et qu'elle en avait été informée juste avant le départ. L'inspecteur Leung est d'avis que cette nouvelle aurait pu fragiliser la requérante émotionnellement, ce qui pourrait expliquer certains de ses comportements.

[48] Le fait qu'il s'agissait d'une première infraction déclarée pour M^{me} Cherban et un autre facteur atténuant, sans compter que TC utilise une approche progressive.

[49] C'est ce qui justifie que M. Leung a appliqué l'amende minimale de 1 000 \$.

[50] L'inspecteur Leung a témoigné qu'il s'agissait de la sanction de base, déclarant : [TRADUCTION] « Nous voulions un montant suffisant pour sanctionner le comportement de la personne qui ne s'était pas conformée, et un montant significatif pour attirer son attention et, espérons-le, l'encourager à se conformer lors d'éventuels vols. »

[51] L'amende maximale pour non-conformité à l'article 22 de l'*Arrêté d'urgence* est de 5 000 \$. Le comportement indiscipliné de M^{me} Cherban pendant le vol aurait pu être sanctionné directement, mais l'équipe des arrêtés d'urgence a décidé de ne le considérer qu'à titre de facteur aggravant.

[52] En fonction de la preuve soumise par le ministre, j'en viens à la conclusion que la sanction pécuniaire de 1 000 \$ imposée à la requérante pour avoir contrevenu à l'article 22 de l'*Arrêté d'urgence* est raisonnable et justifiée.

IV. DÉCISION

[53] Le ministre des Transports a prouvé, selon la prépondérance des probabilités, que la requérante Christina Cherban a contrevenu à l'article 22 de l'*Arrêté d'urgence n° 38 visant certaines exigences relatives à l'aviation civile en raison de la COVID-19*.

[54] La sanction pécuniaire de 1 000 \$ imposée par le ministre est maintenue. Le montant total de 1 000 \$ est payable au receveur général du Canada et doit parvenir au Tribunal d'appel des transports du Canada dans les 35 jours suivant la signification de la présente décision.

Le 23 mars 2023

(Original signé)

Sébastien Desbiens
Conseiller

Représentants des parties

Pour le ministre :	Micheline Sabourin
Pour la requérante :	N'a pas comparu