

Analyse sur l'indemnisation des victimes de la catastrophe aérienne du vol Air France 477 du 1^{er} juin 2009

La catastrophe aérienne survenue dans la nuit du 31 mai au 1^{er} juin 2009 sur le vol Air France 447 Rio de Janeiro - Paris a tué 228 personnes de 32 nationalités différentes qui se trouvaient à bord de l'avion Airbus A-330. Parmi les victimes se trouvaient 9 ressortissants chinois.

En raison de la différence de traitement des indemnisations selon le lieu, les circonstances et les responsables de l'accident, nous croyons utile d'informer le public chinois sur la nécessité de faire appel à des cabinets d'avocats spécialisés dans la défense des victimes de catastrophes aériennes, car leur expérience est essentielle à la mise au point d'une stratégie de négociation avec les sociétés responsables de l'accident et leurs assureurs, permettant aux familles des victimes d'obtenir la plus forte indemnité.

En effet, c'est, en définitive, les grandes compagnies d'assurance et de réassurance qui assurent les compagnies aériennes et les sociétés fabricantes des moteurs, de l'avionique, et des composants de l'aéronef auxquelles il incombe de payer les indemnités prononcées par les tribunaux. En l'espèce, le pool d'assureurs concernés comprend notamment Allianz SE , AXA et l'assureur américain AIG inc.

En pratique, ces compagnies d'assurance recherchent un arrangement amiable avec les ayants droit des victimes en considération du risque de condamnation auquel elles sont exposées. Ce risque est généralement déterminé par la perte de revenus à vie des victimes et par les préjudices économiques et moraux subis par les familles.

Prenons exemple du crash du Boeing 737-800 de Kenya Airways au Cameroun le 5 mai 2007, sur lequel se trouvaient 6 ressortissants chinois. L'accident a eu lieu en Afrique, la compagnie aérienne est africaine. Si le tribunal saisi du litige est un tribunal africain, le risque de dommages et intérêts prononcés contre les responsables de l'accident sera limité à un montant très faible, en général plafonné au montant de 100,000 DTS(110,000 Euros) prévu par la Convention de Montréal du 28 mai 1999, (entrée en vigueur en Chine le 31 juillet 2005). Par conséquent, l'assureur prendra ce montant comme limite haute de sa proposition amiable.

En revanche, si l'accident est susceptible d'être jugé par un tribunal américain, le risque de condamnation pourra varier entre 1 million et 4 millions de US \$. C'est pourquoi les assureurs offriront beaucoup plus que les 100,000 DTS à titre amiable pour se protéger de ce risque de condamnation élevée.

On comprend donc tout l'intérêt de bien connaître les circonstances de l'accident pour évaluer les responsabilités éventuelles des différents intervenants et apprécier la stratégie la mieux adaptée aux intérêts des victimes.

1 bis, Avenue de Lowendal
75007 PARIS
TÉL : (33) 01 47 20 22 48
FAX : (33) 01 47 20 21 64
wgz@wgzavocats.com

34, AV. HENRI MATISSE
06200 NICE
TÉL : (33) 04 93 18 83 50
FAX : (33) 04 93 18 83 51
wgz@wgzavocats.com

7, RUE DE BONNEL
69003 LYON
TEL : (33) 04 72 61 75 80
FAX : (33) 04 72 61 75 82
wgz@wgzavocats.com

1395 Brickell Avenue, Suite 700
Miami, FLORIDA 33131
TEL : (1) 305- 372-7474
FAX : (1) 305-372-7475
wgz@wgzavocats.com

D'une manière générale, c'est aux USA que l'on obtient les indemnisations les plus fortes. Ceci s'explique par l'efficacité du système américain de Common Law au regard de l'établissement de la preuve (le système de discovery) et du fait que ce sont des jurés qui décident des responsabilités et de leurs indemnisations, et que ceux-ci sont beaucoup plus généreux que les juges professionnels des tribunaux des pays de droit civil. La jurisprudence américaine témoigne d'une indemnisation en moyenne 4 fois supérieure à l'indemnisation la plus forte en France.

Mais encore faut-il pour saisir un tribunal que celui-ci soit compétent selon les règles de compétence internationale et de compétence nationale. La Convention de Montréal du 28 mai 1999 prévoit que les tribunaux compétents pour connaître les litiges de crash aériens sont en principe les suivants :

le tribunal du domicile du transporteur ; (la France)

le tribunal du siège principal de son exploitation ; (la France)

le tribunal du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu ; (le Brésil)

le tribunal du lieu de destination ; (la France)

le tribunal d'un État partie où le passager a sa résidence permanente et principale au moment de l'accident. (la Chine)

En l'espèce, ces règles de compétence désignent principalement la France puisque la compagnie aérienne est française et que la destination du voyage était la France. Les tribunaux brésiliens sont également compétents s'agissant du lieu où le contrat de transport a été conclu et du pays de résidence permanente et principale des nombreuses victimes brésiliennes. Les tribunaux chinois auraient également compétence au regard des victimes qui ont leurs résidences permanentes et principales en Chine

A ces chefs de compétence s'ajoute la compétence du pays du siège social du fabricant de l'avion Airbus A 330. L'action fondée sur les vices cachés de l'appareil n'est pas nécessairement portée devant la juridiction désignée par la Convention de Montréal qui s'applique aux transporteurs aériens.

La société Airbus SAS, de droit français, fait partie du consortium européen EADS qui a plusieurs sièges sociaux en Europe et comprend diverses filiales en France, en Allemagne en Espagne et en Angleterre ainsi que 12 sites de fabrication européens. Dès lors une action en responsabilité civile contre Airbus pourrait être portée devant divers tribunaux européens.

Les sondes d'air fixées sur le fuselage de l'aéronef (pitots) qui renseignent les instruments de bord, dont la fiabilité semble mise en question actuellement sont fabriquées par THALES, une société française, ce qui renvoie aux tribunaux français et au droit français de la responsabilité du fait des choses et les vices cachés.

Les tribunaux américains pourraient également être compétents, d'une part pour les deux victimes américaines et d'autre part, pour connaître de la responsabilité éventuelle des fabricants des moteurs General Electric et de l'avionique HONEYWELL.

1 bis, Avenue de Lowendal
75007 PARIS

TÉL : (33) 01 47 20 22 48

FAX : (33) 01 47 20 21 64

wgz@wgzavocats.com

34, AV. HENRI MATISSE
06200 NICE

TÉL : (33) 04 93 18 83 50

FAX : (33) 04 93 18 83 51

wgz@wgzavocats.com

7, RUE DE BONNEL
69003 LYON

TEL : (33) 04 72 61 75 80

FAX : (33) 04 72 61 75 82

wgz@wgzavocats.com

1395 Brickell Avenue, Suite 700
Miami, FLORIDA 33131

TEL : (1) 305- 372-7474

FAX : (1) 305-372-7475

wgz@wgzavocats.com

Cependant, comme le plus grand nombre de points de rattachement de cette affaire ramène à la France, les tribunaux américains compétents pourraient refuser de connaître de cette affaire au nom du principe de « forum non conveniens » qui permet à un tribunal de se déclarer incompétent au bénéfice d'un autre tribunal au nom d'une bonne administration de la justice.

Pour les raisons évoquées plus haut, il convient d'évaluer la stratégie de défense des intérêts des familles des victimes en conservant la possibilité d'engager la procédure dans diverses juridictions le plus longtemps possible. La prescription de l'action en responsabilité contre la compagnie aérienne est de deux ans.

Le travail de préparation des dossiers (il y a autant de dossiers différents que de victimes) doit être confié à des avocats bien informés des diverses pratiques judiciaires qui pourront entreprendre des négociations éclairées avec les assureurs concernés.

En raison de la multiplicité de nationalités des victimes, de l'importance considérable de cette catastrophe sur la réputation des sociétés Air France, Airbus et THALES, et de l'influence exercée par la jurisprudence américaine en matière d'indemnisation, nous sommes d'avis que les indemnités qui peuvent être obtenues, même en France, seront très supérieures au montant de 110,000 euros prévu par la Convention de Montréal. Il est donc impératif de ne pas accepter ce montant comme indemnité forfaitaire et définitive s'il est proposé par des assureurs.

Notre cabinet WGZ&Associés est spécialisé en droit aérien et expérimenté dans la défense des victimes de crashes aériens depuis de nombreuses années, pour mémoire nous avons l'expérience récente des crashes suivants :

L'accident TWA 800 Boeing 747-131 survenu entre New York et Paris, le 17 juillet 1996.

L'accident EgyptAir Vol 843 Boeing 737 survenu en Tunisie le 7 mai 2002.

L'accident West Caribbean Airways Vol 708 survenu entre Panama et la Martinique, le 16 août 2005

L'accident Kenya Airways Vol 507 Boeing 737-800 survenu au Cameroun, le 5 mai 2007.

Nous nous tenons à la disposition des familles chinoises qui souhaitent prendre en main la défense de leurs intérêts.

Kenneth WEISSBERG

Avocat au Barreau de Paris

Xing HU

Juriste diplômée des Universités

de Xiamen et de Paris

Copyright 2009

1 bis, Avenue de Lowendal
75007 PARIS

TÉL : (33) 01 47 20 22 48

FAX : (33) 01 47 20 21 64

wgz@wgzavocats.com

34, AV. HENRI MATISSE
06200 NICE

TÉL : (33) 04 93 18 83 50

FAX : (33) 04 93 18 83 51

wgz@wgzavocats.com

7, RUE DE BONNEL
69003 LYON

TEL : (33) 04 72 61 75 80

FAX : (33) 04 72 61 75 82

wgz@wgzavocats.com

1395 Brickell Avenue, Suite 700
Miami, FLORIDA 33131

TEL : (1) 305- 372-7474

FAX : (1) 305-372-7475

wgz@wgzavocats.com