

Le Bulletin Mensuel Juin 2009

MEMORANDUM ACCIDENT AIRBUS A330 AIR FRANCE DU 31 MAI 2009

La nouvelle catastrophe aérienne survenue Dimanche 31 mai 2009 sur le vol AF447 Rio Janeiro - Paris, témoigne une fois de plus du risque inhérent au transport aérien et de la complexité des choix juridiques permettant aux familles des victimes d'obtenir une juste indemnisation

I - LE CHOIX DE LA MEILLEURE JURIDICTION POUR CONNAITRE DU LITIGE :

Il ne fait guère de doute qu'il est dans le meilleur intérêt des familles des victimes d'engager la procédure d'indemnisation devant la juridiction américaine plutôt que devant la juridiction française. Mais le choix du Procès américain doit être fait à bon escient, pour éviter l'écueil du « forum non conveniens ».

En effet, même lorsque les conventions internationales applicables, à savoir la Convention de Varsovie et la Convention de Montréal, désignent la juridiction française eu égard au transporteur aérien responsable de l'accident, ce qui est le cas en l'espèce, cette compétence n'est pas exclusive d'une compétence américaine fondée sur la responsabilité des faits des produits, susceptible de s'appliquer aux constructeurs de l'avion, des moteurs, des divers équipements de l'appareil et aux divers prestataires de service susceptibles d'être intervenus sur l'aéronef.

La convention de Montréal limite à 100.000 DTS, soit environ 142.000 \$, le plafond de l'indemnité « sans faute » à laquelle est tenu le Transporteur aérien. Il est, bien entendu, possible d'aller au delà de ce montant à condition d'établir la faute du transporteur.

Les montants d'indemnisation les plus élevés correspondants à la jurisprudence française sont très inférieurs à ceux alloués par les tribunaux américains. Par conséquent, même si la procédure principale est conduite en France, il est utile de rechercher la responsabilité éventuelle de défendeurs nord américains, devant les tribunaux américains, pour obtenir une indemnisation globale convenable.

1. Les dommages et intérêts alloués aux ayants droits des victimes dans les procédures de crash

aérien sont, en moyenne, aux Etats-Unis, entre un et quatre millions de dollars, en raison du décès de la Victime, susceptible d'être alloué à la famille dépendante, selon l'appréciation de la perte économique résultant pour celle-ci de la disparition.

Contrairement à la France qui indemnise le préjudice moral, les tribunaux américains n'attribuent que très rarement une indemnité au titre d'un préjudice purement psychologique de la famille de la Victime. Par conséquent, il faut pour chaque famille, faire une demande spécifique valorisant au maximum les préjudices économiques, découlant de la perte du parent décédé.

2. Le choix de la juridiction saisie du litige emporte le choix de la procédure applicable. Ce seul critère milite nettement en faveur de la juridiction américaine, car celle-ci applique les règles du droit de la preuve de la Common Law, beaucoup plus efficaces que celle du droit civil.

Le procès américain se déroule en deux phases :

- La phase d'investigation et de recherche des preuves, qui laisse la plus grande latitude aux avocats et permet d'obtenir de toutes les parties concernées par le litige, toutes les informations et toutes les preuves en leur possession. Outre l'obligation de communiquer sans exclusion, toutes les pièces en rapport avec le litige, sous peine de sanctions civiles et pénales, les défendeurs et les divers témoins cités par les parties doivent se soumettre à des dépositions faites sous serment et transcrites de manière dactylographiée, conduites par les avocats (à la manière d'un juge d'instruction en France), ce qui permet d'obtenir une somme considérable d'informations, quasiment inaccessibles dans la procédure civile française.

Ainsi, en raison de l'efficacité de cette procédure inquisitoriale, 80% des procès américains s'achèvent par une transaction et ne vont pas jusqu'à l'audience de jugement.

- Dans la seconde phase du procès lorsque la procédure de « discovery » est achevée, a lieu le jugement proprement dit par un jury, composé de citoyens qui ne sont pas nécessairement des juristes et qui ont une tendance naturelle à statuer favorablement aux profits des familles des Victimes, par des indemnités souvent très élevés, fort éloignés des condamnations prononcées par les tribunaux français, habitués

à allouer des indemnités en rapport avec les revenus français et les barèmes d'assurance français.

C'est en raison de la crainte qu'inspire aux défendeurs la sévérité des indemnisations allouées par les jurys, que ceux-ci et leurs assureurs sont enclins à rechercher une transaction dès que la phase de l'enquête a suffisamment évolué pour réunir des informations confondantes à leur égard.

Il importe peu que les tribunaux français puissent, le cas échéant, appliquer un droit étranger, notamment le droit américain, à tel ou tel aspect du litige. Le fait est que ce n'est pas tant le droit applicable qui fait la différence, car les principes de droit sont assez semblables dans les pays de même niveau industriel, mais l'application qu'en font les juges, qui en l'occurrence sont des jurés populaires aux Etats-Unis, supervisés par des magistrats qui entérinent leurs décisions.

D'autre part, l'instruction du procès américain est beaucoup plus efficace qu'en France, notamment pour découvrir précisément les causes de l'accident, et établir les responsabilités. Ce travail étant généralement fait en France par des experts, qui de fait se substituent aux tribunaux pour désigner les responsabilités.

Il est possible de faire le choix du procès américain, tout en négociant avec la compagnie d'assurance du transporteur aérien, une indemnisation transactionnelle pour l'ensemble des demandeurs, correspondant aux dommages assurés encourus par cet assureur, si la juridiction française était saisie dans le délai de prescription de deux ans.

Ainsi, peut-on à la fois obtenir une « indemnisation française » tout en recherchant en complément, la meilleure « indemnisation américaine ».

II - LA STRATEGIE JUDICIAIRE A SUIVRE :

Il convient de prendre le temps de réunir les informations utiles au choix de la stratégie à adopter, tant au regard du choix de la juridiction que des parties contre lesquelles l'action sera portée.

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'ores et déjà, il existe plusieurs défendeurs à mettre en cause :

- Le Transporteur Aérien AIR FRANCE ;
- Le fabricant d'avion AIRBUS,
- Le fabricant des moteurs Général Electric ;
- Le fabricant des instruments de bord Honeywell;

En pratique, le juge américain ne se déclare pas nécessairement compétent, parce qu'on lui fait l'honneur d'en appeler à sa juridiction dans un litige dans lequel les défendeurs sont américains. Il faut que le juge considère que le lien entre le litige et sa juridiction est suffisamment important et qu'il est dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice, en raison notamment de la proximité des témoins et des preuves.

Il faut éviter l'écueil de l'exception d'incompétence tirée de la doctrine dite du « forum non conveniens », c'est-à-dire du défaut de lien suffisant du litige avec la juridiction saisie.

Le meilleur angle d'attaque est celui de la responsabilité du fait des produits (Product liability), en mettant l'accent sur le vice de fabrication et d'information des fabricants de l'aéronef, de ses moteurs et de ses équipements, notamment électroniques.

Il n'y a pas d'urgence à engager la procédure, puisque le délai de prescription de l'action en responsabilité envers la compagnie aérienne est de deux ans, et il est essentiel d'éviter une multiplicité d'actions éparses devant des juridictions différentes, permettant aux défendeurs de diluer leurs responsabilités respectives en se désignant les uns les autres, et de fortifier l'argument du « forum non conveniens » au bénéfice de juridictions non américaines.

Kenneth WEISSBERG
Avocat à la Cour
LL.M en Droit International NYU

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
--	---	--	--