

Crash aérien: quelles sont les responsabilités à engager ?



En cette période estivale, l'actualité est malheureusement bien triste rythmée par deux crashes aériens qui laissent des familles en deuil.

Juridiquement, il est nécessaire de s'interroger sur les responsabilités à engager.

La réglementation est internationale, des textes particuliers s'appliquent.

Le régime de cette responsabilité est une responsabilité contractuelle... En outre, le transporteur a une obligation de sécurité qui est une obligation de résultat.

L'indemnisation est limitée.

1- les textes applicables.

En matière de transport aérien, ce sont les conventions internationales qui s'appliqueront:

– Convention de VARSOVIE du 1er octobre 1929 complété par le protocole de LA HAYE (1955) convention de varsovie

– Convention de GUADALAJARA du 18 septembre 1961 Convention de GUADALAJARA

-Convention de MONTREAL du 28 mai 1999 (ratifiée et en vigueur en France depuis 2004)convention montreal

– Règlement communautaire du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité du transporteur aérien en cas d'accident

La Convention de VARSOVIE a été ratifiée par la majorité des pays. Elle prévoit que le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute opération d'embarquement ou de débarquement. Cette disposition a été intégrée à l'article 17 de la convention de MONTREAL.

Il conviendra dans un premier temps de déterminer les textes applicables et de rechercher quelles sont les conventions qui ont été ratifiées par le pays « transporteur ». Ceci est parfois difficile car il existe en matière de transports aériens des partage de codes, le transporteur peut ne pas être lié contractuellement au voyageur: en bref vous avez pu prendre votre billet chez AIR FRANCE et ce n'est pas AIR FRANCE qui vous achemine mais AIR TARTEMPION... En cas de dommage, la recherche des responsabilités risque d'être complexe. C'est pour cette raison qu'une recommandation préconise l'information du voyageur de cette substitution de transporteur et la Convention de MONTREAL prévoit que la responsabilité de ce transporteur de fait peut être engagée.

A noter que la convention de MONTREAL est plus favorable que celle de VARSOVIE au niveau de l'indemnisation minimum.

2- La responsabilité contractuelle du transporteur aérien.

Lorsque les voyageurs utilisent un moyen de transport, il règle un billet et contracte par le règlement de ce billet un

contrat de transport.

Du fait de ce contrat avec un transporteur, ce dernier est responsable des dommages qui interviendraient lors du voyage ainsi que lors de l'embarquement et du débarquement.

A noter que le règlement communautaire (lorsqu'il s'applique) permet au transporteur d'agir contre les tiers notamment le constructeur de l'appareil.

3- L'obligation de sécurité du transporteur aérien.

L'obligation de sécurité est une obligation de conduire sain et sauf le voyageur à destination.

C'est une obligation de résultat: cela signifie que le voyageur lésé ou sa famille doit simplement démontrer que le résultat promis n'a été atteint.

Il existe donc une présomption de responsabilité qui pourra être écartée par le transporteur que s'il démontre que le dommage est dû à une cause étrangère qui ne lui ait pas imputable: force majeure, faute d'un tiers ou encore fait de la victime.

4- Une indemnisation limitée.

L'indemnisation est plafonnée par la convention de VARSOVIE et la convention de MONTREAL.

La convention de VARSOVIE prévoit un plafond d'indemnisation qui ne pourra être dépassé que si le demandeur parvient à démontrer la faute du transporteur aérien.

La convention de MONTREAL est plus favorable au voyageur, elle prévoit un système de responsabilité du transporteur aérien à deux niveaux:

– le premier correspond à une **responsabilité objective du transporteur** qui est automatiquement engagée indépendamment de

toute faute de sa part, jusqu'à un certain montant, sauf preuve d'une faute de la victime ;

- le second est fondé sur la **faute présumée du transporteur** sans limite de responsabilité, le transporteur aérien étant tenu de réparer à hauteur du préjudice subi s'il n'est pas en mesure de prouver qu'il n'a commis aucune négligence.

A noter que la Convention de MONTREAL prévoit notamment:

-en cas d'accident, la possibilité de paiement anticipé aux victimes ou à leurs ayants-droit sans reconnaissance pour autant de la responsabilité du transporteur

- en cas de mort ou de lésion corporelle, la possibilité pour le passager ou ses ayants droits d'intenter, sous certaines conditions, une action judiciaire en dommages et intérêts dans le pays où, au moment de l'accident, la victime avait sa résidence principale et permanente (sous le régime de Varsovie, seuls les tribunaux du pays du transporteur ou de la destination finale de l'avion sont compétents)

Attention: l'action en responsabilité doit être intentée sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter du jour prévu de l'arrivée à destination de l'aéronef.