

**L'INDEMNISATION POSSIBLE DES VICTIMES DE LA CATASTROPHE AERIENNE**  
**DU VOL GERMANWINGS/LUFTHANSA n°4U9525**  
**du 24 MARS 2015**

La catastrophe aérienne survenue dans les Alpes de Haute Provence le 24 mars 2015 sur le vol GERMANWINGS n° 4U9525 Barcelone-Düsseldorf, a fait 150 victimes de 18 nationalités différentes qui se trouvaient à bord de l'avion Airbus A320.

Parmi ces nationalités, il y avait 70 Allemands, 50 Espagnols, 3 Britanniques, 1 Belge, 1 Danois, 1 Néerlandais, 3 Argentins, 2 Colombiens, 2 Mexicains, 2 Vénézuéliens, 1 Chilienne, 2 Américains, 2 Australiens, 2 Japonais, 3 Kazakh, 2 Iraniens, 1 Israélien, 2 Marocains.

L'analyse de la boîte noire des enregistrements sonores de la cabine de pilotage révèle que le co-pilote s'est trouvé seul dans la cabine dont il a verrouillé la porte d'accès avant de débrancher le pilote automatique pour procéder à une descente de l'appareil en pleine montagne.

En raison de la différence de traitement des indemnisations selon le lieu, les circonstances et les responsables de l'accident, il est important que le public fasse appel à des avocats spécialisés dans la défense des victimes de catastrophes aériennes, car leur expérience est essentielle à la mise en œuvre d'une stratégie de négociation avec les responsables de l'accident et leurs assureurs afin d'obtenir l'indemnité la plus forte pour les familles des victimes.

C'est en définitive, les compagnies d'assurance et de réassurance qui assurent les compagnies aériennes et les fabricants d'aéronefs auxquelles il incombe de payer les indemnités prononcées par les tribunaux.

En pratique, ces compagnies d'assurance recherchent un arrangement amiable avec les ayants droits des victimes en considération du risque de condamnation auxquels sont exposés leurs clients. Ce risque est généralement déterminé par les préjudices économiques et moraux subis par les ayants droits des victimes ainsi que par les préjudices moraux subis par les victimes elles-mêmes susceptibles d'être entrés dans leur patrimoine avant leur décès.

La Convention de Montréal du 28 mai 1999 institue une responsabilité objective sans faute plafonnée à 113 100 DTS soit 140 000 Euros. Cependant, lorsqu'il est établi que l'accident est dû à la faute du transporteur aérien il n'y a plus de plafond d'indemnisation.

En l'espèce, les circonstances de l'acte suicidaire et criminel du co-pilote sont établies et constituent une Faute de la compagnie aérienne, responsable de ses employés.

A cette responsabilité du fait de la faute de pilotage peut s'ajouter la faute résultant du manque de précaution concernant le respect de l'exigence généralement appliquée par les compagnies aériennes de présence à tout moment de 2 personnes

dans le cockpit et celle résultant du verrouillage piège de la porte d'accès de la cabine.

Lorsque l'accident se produit sur une compagnie aérienne d'un pays pauvre, les dommages et intérêts prononcés contre les responsables de l'accident sont souvent limités à un montant faible plafonné à 140 000 € de la Convention de Montréal en l'absence de faute. Par conséquent, l'assureur a tendance à prendre ce montant comme limite haute de sa proposition amiable.

En revanche, lorsque l'accident est susceptible d'être jugé par un tribunal américain, le risque de condamnation peut varier entre 1 Million et 4 Millions de US \$. C'est pourquoi les assureurs offriront beaucoup plus que les 140 000 € à titre amiable pour se protéger de ce risque de condamnation élevée.

Ceci est vrai également lorsque la compagnie aérienne et l'assureur s'entendent sur la nécessité de procéder à une juste et prompte indemnisation des victimes, en raison de la flagrance de ses torts et de l'urgence de préserver sa réputation.

On voit 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.

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 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 (l'Allemagne),
- Le tribunal du siège principal de son exploitation (l'Allemagne),
- Le tribunal du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu (à vérifier dans chacun des pays dans lesquels les passagers ont acheté leurs billets)
- Le tribunal du lieu de destination (l'Allemagne)
- Le tribunal d'un Etat partie où le passager a sa résidence permanente et principale au moment de l'accident (en l'espèce, les 18 pays de résidence des passagers)

En l'espèce, les règles de compétence désignent principalement l'Allemagne puisque la compagnie aérienne est allemande et que la destination du voyage est l'Allemagne.

Les tribunaux espagnols 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 espagnoles. Les tribunaux des 18 pays concernés auront également compétence au regard des victimes qui y tiennent leurs résidences permanentes.

A ces chefs de compétence s'ajoute la compétence du pays du siège social du fabricant de l'avion Airbus A320 en cas d'action fondée sur les défauts de fabrication de l'appareil, action qui 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 tribunaux américains pourraient également être compétents d'une part pour les 2 victimes américaines et d'autre part, pour connaître de la responsabilité éventuelle d'un fournisseur américain d'AIRBUS.

Cependant, comme le plus grand nombre de points de rattachement de cette affaire ramène à l'Allemagne, 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 2 ans.

En raison de la multiplicité de nationalités des victimes, de l'importance considérable de cette catastrophe sur la réputation des compagnies aériennes GERMANWINGS et Lufthansa, et sur la réputation de la société Airbus, ainsi que de l'influence exercée par la jurisprudence américaine en matière d'indemnisation, nous sommes d'avis que les indemnités qui pourraient être obtenues, seront très supérieures au montant de 140 000 € prévu par la Convention de Montréal ; Selon nous, au minimum de l'ordre de 1 500 000 \$ .

Gageons que le groupe LUFTHANSA offrira une indemnisation généreuse en vue de l'ampleur de sa responsabilité pour cette tragédie rapidement révélée par l'enquête et l'analyse des enregistrements de bord.