

## LES LITIGES RELATIFS AUX ACCIDENTS D'AVION

Il arrive que les passagers soient victimes de blessures au cours d'un voyage en avion, que le vol soit un vol international, intra-communautaire ou national (France). Il arrive, beaucoup plus rarement, qu'un avion s'abîme, en mer ou sur terre, entraînant alors le décès de passagers (catastrophes du Concorde, du vol Rio-Paris, ou encore du vol Malaysia Airlines et, plus récemment, des Boeing de type 737 MAX).

En cas de blessures ou de décès, la responsabilité du transporteur est régie par des conventions internationales : la convention de Varsovie de 1929 et la convention de Montréal de 1999, cette dernière étant plus favorable aux voyageurs que celle de Varsovie.

Vos droits dépendent ainsi de la convention internationale qui sera applicable à votre situation, et qu'il est donc indispensable de déterminer avant toute démarche.

### **I - CHAMP D'APPLICATION DES CONVENTIONS**

Plusieurs éléments doivent être analysés pour déterminer le droit applicable à votre situation.

- **Pays de départ et pays d'arrivée de votre voyage.**

Pour que la convention de Montréal puisse s'appliquer à votre situation, il faut que le pays de départ ET le pays d'arrivée aient ratifié cette convention. Une liste des pays signataires est disponible sur le site de l'organisation de l'aviation civile internationale (136 États signataires en mars 2020) : [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99\\_FR.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf)

La France ainsi que tous les pays de l'Union européenne l'ont adoptée.

Pour que la convention de Varsovie puisse s'appliquer à votre situation, il faut que le pays de départ ET le pays d'arrivée aient ratifié cette convention. Une liste des pays signataires est disponible sur le site de l'organisation de l'aviation civile internationale (152 États signataires en mars 2020) : [https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP\\_FR.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_FR.pdf)

La France a également ratifié cette convention.

- **Nationalité de la compagnie aérienne effective** (celle qui opère le vol, ce n'est pas toujours celle à qui vous avez acheté le billet d'avion)

Le règlement (CE) n°889/2002 du 13 mai 2002 a étendu l'application de la convention de Montréal lorsque la compagnie aérienne effective est européenne. Il importe alors peu que l'un des pays de départ ou d'arrivée ne soit pas signataire de la convention de Montréal, elle pourra s'appliquer du fait de la nationalité de la compagnie aérienne effective.

Cette convention s'appliquera également aux vols intérieurs français si le transporteur aérien possède une licence délivrée par un État membre de l'Union européenne.

Une fois déterminée la convention applicable à votre litige, vous pourrez connaître vos droits.

Il vous faudra être très vigilant sur les délais pour signaler ces dysfonctionnements et ainsi faire votre réclamation.

## **II - PRINCIPE DE RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR**

La présomption de responsabilité du transporteur aérien est la même dans les deux conventions internationales précitées : « *le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement* ».

- **Ce que dit la convention de Montréal en cas de dommages corporels ou de décès**

L'article 17 de la convention de Montréal précise que les compagnies aériennes sont responsables des blessures ou décès subis par les passagers qu'elles transportent si ces blessures ou le décès sont causés par un accident survenu :

- 1) soit pendant les opérations d'embarquement dans l'avion,
- 2) soit à bord de l'avion,
- 3) soit pendant les opérations de débarquement de l'avion.

Le contrat de transport commence au moment où le passager est pris en charge par le personnel de la compagnie qui prend sa carte d'embarquement pour le faire monter dans l'avion (ou dans la navette reliant le terminal à l'avion) : le transporteur devient responsable en cas d'accident<sup>1</sup>.

**Le mécanisme de l'article 17 de la convention de Montréal fonctionne sur l'existence d'un accident, faute de quoi il ne sera pas possible d'être indemnisé<sup>2</sup>.** Les juges définissent l'accident comme un événement soudain (ou inhabituel) et extérieur au passager, qui se produit, pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, et surtout, à bord de l'appareil, pendant le vol.

Il arrive que les compagnies aériennes sous-traitent à d'autres compagnies l'exécution du vol. Dans ce cas, les passagers victimes comme les ayant-droit d'un passager décédé peuvent agir contre la compagnie aérienne qui a réellement opéré le vol à bord duquel les blessures ou le décès se sont produits. La compagnie qui sous-traite demeure toutefois elle aussi responsable, de sorte que les passagers ont le choix d'agir contre l'une et/ou l'autre des deux compagnies : celle auprès de qui le billet d'avion a été acheté, celle qui a réellement opéré le vol (articles 40 et 45 de la convention de Montréal).

---

<sup>1</sup> CA Paris, 26 sept. 1990

<sup>2</sup> Cass, 1ère civ., 15 janvier 2014

## À propos des opérations d'embarquement

Les opérations d'embarquement sont réputées commencer, « *au moment où le passager est pris en charge par les préposés du transporteur, généralement dans le local d'accueil ou à proximité de celui-ci, pour être conduit jusqu'à l'avion* »<sup>3</sup>. Si le passager est victime de blessures ou décède pendant l'embarquement, c'est à partir du moment de la prise en charge que la recherche d'un accident doit se faire. A titre d'exemple, constitue un accident pendant l'embarquement, le fait de chuter sur un escalier après avoir glissé sur une flaque d'eau<sup>4</sup>.

## À bord de l'appareil

L'article 17 de la convention de Montréal énonce une présomption de responsabilité qui ne trouve à s'appliquer que lorsqu'un accident survenu à bord d'un aéronef est la cause du dommage dont il est demandé réparation. Il faut toutefois savoir que les juges ont l'obligation de rechercher si les blessures ou le décès ont eu pour cause un événement extérieur à la personne de la victime<sup>5</sup>. C'est la solution qui a, par exemple, été retenue dans le cas :

- d'une surdité apparue à l'occasion des manœuvres d'atterrissage<sup>6</sup>,
- d'une crise d'asthme aiguë ayant entraîné le décès du passager<sup>7</sup>,

Ainsi, est par exemple susceptible de constituer un accident pendant le vol :

- la chute d'un passager à l'occasion d'un épisode de turbulences<sup>8</sup>. Il est toutefois à noter que les juges apprécieront le degré d'intensité des turbulences (légères ou fortes) pour en déduire l'existence réelle d'un accident,
- certains cas de crises cardiaques. Les juges mènent souvent une approche factuelle avant de se prononcer (ex : y a-t-il eu un atterrissage d'urgence non prévu de l'avion<sup>9</sup>).

Les juges ont également précisé, à l'occasion d'une affaire concernant un gobelet de café chaud renversé sur un enfant, que la notion d'« accident », au sens de l'article 17 de la convention de Montréal, couvrait toutes les situations qui se produisent à bord d'un aéronef dans lesquelles un objet utilisé pour le service aux passagers a causé une lésion corporelle à un passager, sans qu'il soit nécessaire de rechercher si ces situations résultent d'un risque inhérent au transport aérien<sup>10</sup>.

---

<sup>3</sup> CA Paris, 29 octobre 1992

<sup>4</sup> Gezzi v. British Airways PLC, 991 F.2d 603 (9th Cir. Cal. 1993)

<sup>5</sup> Cass, 1<sup>ère</sup> civ, 6 décembre 1988

<sup>6</sup> Cass, 1<sup>re</sup> civ, 6 déc 1988

<sup>7</sup> Cass. 1<sup>re</sup> civ., 29 nov. 1989

<sup>8</sup> Brunk v. British Airways PLC, 195 F. Supp. 2d 130 (D.D.C. 2002).

<sup>9</sup> Fulop v. Malev Hungarian Airlines, 175 F. Supp. 2d 651 (S.D.N.Y. 2001)

<sup>10</sup> CJUE, 19 décembre 2019, affaire C-532/18

En dehors de ces hypothèses, les juges ont pu, admettre que :

- la compagnie aérienne n'était pas responsable pour des blessures causées par la chute d'une valise suite à l'ouverture du coffre à bagages par un autre passager, ce, en violation des consignes sonores et visuelles de maintenir sa ceinture attachée<sup>11</sup>,

- la compagnie aérienne n'était pas responsable faute de pouvoir établir l'existence d'un accident à bord de l'avion, en cas de décès d'un passager qui est victime d'un malaise et qu'un médecin (également passager du même vol) a tenté de réanimer<sup>12</sup>,

- la compagnie aérienne n'était pas responsable de l'aggravation des problèmes médicaux du passager déjà existants, dans un contexte où les conditions de vols étaient par ailleurs normales<sup>13</sup>.

### **À propos des opérations de débarquement**

Les blessures ou le décès survenu au moment des opérations de débarquement doivent pouvoir être imputés à un accident en lien avec ces opérations. C'est la solution que les juges ont retenu dans le cas d'une passagère s'étant blessée à la cheville, suite à une chute, alors qu'elle portait son enfant dans ses bras<sup>14</sup>.

Du point de vue chronologique, à l'arrivée de l'avion à destination, les opérations de débarquement sont terminées lorsque le passager se trouve dans la zone internationale de l'aéroport. En revanche, elles ne sont pas terminées lorsque le passager, descendu de l'avion est blessé par l'hélice encore en mouvement de l'appareil<sup>15</sup>.

- **Quid en dehors de ces trois périodes ?**

Tout accident survenant en dehors des périodes d'embarquement, de débarquement et de présence dans l'appareil, ne sera pas couvert par la convention de Montréal, mais par le droit national en vigueur dans l'État où se situe l'aéroport d'embarquement ou de débarquement.

- **Et la convention de Varsovie ?**

L'article 17 de la convention de Varsovie est similaire à celui de la convention de Montréal, en ce sens que le transporteur aérien est responsable des blessures ou du décès causés :

- 1) soit pendant les opérations d'embarquement dans l'avion,
- 2) soit à bord de l'avion,
- 3) soit pendant les opérations de débarquement de l'avion.

Les juges appliquent également la notion d'accident, en présence de la convention de Varsovie, aux opérations d'embarquement<sup>16</sup>, de débarquement et en cours de vol<sup>17</sup>.

---

<sup>11</sup> TGI Paris, 2 juin 1993

<sup>12</sup> TGI Marseille, 3 septembre 1997

<sup>13</sup> Abramson v. Japan Airlines Co., 739 F.2d 130 (3d Cir. N.J. 1984)

<sup>14</sup> Cass. 1re civ., 8 octobre 2014

<sup>15</sup> CA Fort de France, 13 septembre 1993

<sup>16</sup> Cass, 1ère civ., 15 janvier 2014 (à propos d'une chute sur le tarmac d'un aéroport)

<sup>17</sup> Potter v. Delta Air Lines, 98 F.3d 881 (5th Cir. Tex. 1996) (à propos de blessures causées par l'inclinaison d'un siège)

### III. LES CAUSES D'EXONÉRATION DU TRANSPORTEUR AÉRIEN

La responsabilité du transporteur aérien n'est pas toujours retenue en cas de blessures ou de décès : il existe des cas d'exonération.

- **Les causes d'exonération de la compagnie aérienne dans la convention de Montréal**

Si le décès ou les blessures trouvent leurs origines dans la négligence, le fait ou l'omission des passagers, soit parce qu'ils les ont causés ou parce qu'ils ont contribué à les causer, la compagnie aérienne peut être exonérée en tout ou partie de sa responsabilité (article 20 de la convention de Montréal). A titre d'exemple, peut exonérer le transporteur aérien :

- le fait pour le passager de placer en soute des médicaments pour le cœur et ne pas en conserver sur soi une quantité suffisante<sup>18</sup>,

- le fait, pour un passager subissant une crise d'asthme de refuser de descendre de l'avion pendant une escale pour recevoir des soins<sup>19</sup>.

Les compagnies aériennes n'ont pas le droit de rédiger des clauses les exonérant systématiquement de toute responsabilité ou de convenir d'une limite de responsabilité inférieure à celle prévue par la convention de Montréal (article 26).

- **Les causes d'exonération de la compagnie aérienne dans la convention de Varsovie**

La convention de Varsovie précise, en ce qui concerne les causes d'exonération de la compagnie aérienne, que : « *le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre* » (article 20.1 de la convention de Varsovie). Par ailleurs : « *Dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur* » (article 21 de la convention de Varsovie).

L'article 23 de la convention de Varsovie dispose pour sa part, dans le même sens que la convention de Montréal : « *toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente Convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention* ».

---

<sup>18</sup> Queen's Bench division Calgary, 5 août 1981 (jurisprudence canadienne)

<sup>19</sup> Cass., 1ère civ, 19 novembre 1989

#### **IV. CALCUL DE L'INDEMNISATION**

En cas de blessures ou de décès, le voyageur (ou ses ayant-droits s'il est décédé) peut demander une indemnisation à la compagnie aérienne qui en est responsable.

Les conventions de Montréal et de Varsovie prévoient des indemnisations en Droits de Tirages Spéciaux (DTS). Les DTS sont un instrument monétaire international créé par le Fond Monétaire International, constitué d'un panier de devises (dollar américain, euro, livre sterling, yen, yuan). Sa valeur varie chaque jour en fonction des différents cours des devises, mais elle est d'environ 1 DTS = 1,24 euros au 17 avril 2020.

- **Plafond d'indemnisation : ce que dit la convention de Montréal**

La convention de Montréal prévoit un double niveau de responsabilité :

- le premier niveau de responsabilité correspond à une responsabilité dite objective, laquelle prévoit un plafond d'indemnisation à hauteur de 113 100 DTS (environ 142 180 euros au 27 avril 2020) par passager décédé ou ayant subi des blessures (article 21 de la convention). Si les dommages ne dépassent pas ce montant, le transporteur ne pourra pas exclure ou limiter sa responsabilité, sauf à faire la preuve d'une faute de la victime. En somme, le transporteur est responsable lorsque l'accident se produit pendant le transport, sans que le passager victime doive prouver une faute.

- Le second niveau de responsabilité correspond à la faute présumée du transporteur. Il faut comprendre que la compagnie aérienne pourra, pour les dommages dépassant le montant de 113 100 DTS, s'exonérer de sa responsabilité en prouvant soit que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable, de lui-même, de ses préposés ou de ses mandataires ou que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers (article 21 de la convention).

A noter que, en cas de décès d'un passager dans un accident d'avion, il faut attendre les conclusions des investigations menées (enquêtes et expertises) pour établir, de manière définitive, les causes de l'accident aérien et pouvoir ainsi connaître l'étendue de l'obligation à réparation du transporteur aérien. Une limitation des provisions financières dues aux familles des victimes se justifie alors, le temps que ces investigations s'achèvent<sup>20</sup>. Le montant de cette provision peut valablement être limité à 113 100 DTS<sup>21</sup>.

- **Plafond d'indemnisation : ce qui dit la convention de Varsovie**

La convention de Varsovie prévoit également une indemnisation plafonnée (article 22-1 de la convention de Varsovie), qui a été revalorisée à la somme de 16 600 DTS (environ 20 891 euros au 27 avril 2020) par le protocole de La Haye en 1955.

---

<sup>20</sup> Cass. 1re civ., 11 février 2015

<sup>21</sup> Cass, 1ère civ., 15 janvier 2014

- **Versements particuliers en cas de décès de passagers**

L'article 28 de la convention de Montréal s'applique lorsque des passagers sont victimes de blessures ou décèdent. Il prévoit que le transporteur aérien, « *s'il y est tenu par la législation de son pays* » doit verser des « *avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats* ». Le fait que le transporteur verse ces sommes n'est pas assimilé à une reconnaissance de responsabilité de sa part. Par ailleurs, elles ne peuvent pas être déduites des montants d'indemnisation qui seraient versés ultérieurement dans le cadre de l'indemnisation due au titre de la responsabilité civile.

Le règlement européen (CE) n°2027/97 prévoit, pour les transporteurs aériens ayant la nationalité d'un État-membre de l'Union européenne, une obligation de verser, dans un délai de quinze jours après identification de la personne à indemniser, une avance dont l'objet est de pourvoir à des besoins proportionnels au préjudice (matériel) subi. A noter que, selon l'article 5 de ce règlement, le montant de cette avance ne peut pas être inférieure à 16 000 DTS par passager décédé (environ 20 132 euros au 27 avril 2020).

- **Bon à savoir**

Ces limites d'indemnisation peuvent être écartées en cas de faute inexcusable du transporteur (faute d'une gravité exceptionnelle dont l'auteur ne peut ignorer les conséquences dommageables, comme par exemple le cas d'un pilote ayant conscience, en raison des circonstances, de la probabilité du dommage et l'accepte<sup>22</sup>), de ses préposés ou de ses mandataires.

La convention de Montréal dispose dans un article 24 consacré aux révisions des limites que celles-ci pourront être révisées par le depositaire de la convention (l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale : OACI) tous les cinq ans, sous certaines conditions liées à la mesure du taux d'inflation. La première révision est intervenue en novembre 2004, elle a porté à compter du 30 décembre 2009 les limites à 113 100 DTS par passager en cas de décès ou de blessures, au lieu de 100 000 DTS.

Ces révisions ne portent naturellement aucunement préjudice à la faculté pour le transporteur de prévoir par convention des limitations plus élevées, conformément à l'article 25.

Le passager ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage (article 36.2 de la convention de Montréal).

---

<sup>22</sup> Cass, 1ère civ, 2 octobre 2007

## V. LES DÉLAIS DE RECOURS

- **Ce que disent les conventions de Montréal et de Varsovie**

Vous devez respecter différents délais, sous peine de perdre vos droits à agir et notamment de ne pas pouvoir rechercher la responsabilité du transporteur aérien.

Aux termes des articles 29-1 de la convention de Varsovie et 35-1 de la convention de Montréal, « *l'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport* ». Le paragraphe suivant de ces deux articles ajoute que « *le mode de calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi* ».

A noter que, dans l'hypothèse de la disparition d'un avion en cours de vol, les ayant-droits des passagers qui étaient à bord de l'appareil doivent également agir dans un délai de deux ans contre la compagnie aérienne. Ce délai commence à courir à partir du jour où l'avion aurait dû arriver (article 35 de la convention de Montréal et article 29 de la convention de Varsovie).

L'article L. 6422-5 du code des transports reprend dans les mêmes termes les dispositions, ci-dessus, des conventions internationales. Il ajoute néanmoins en son alinéa 2, « *l'action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions prévues par le présent chapitre* ».

Les transporteurs ne peuvent pas modifier le délai de prescription, que ce soit pour l'allonger ou le diminuer : aucun aménagement n'est possible.



## VI. NOS CONSEILS

Quelle que soit la nature du vol sur lequel les blessures ou le décès ont été causés, pour qu'un passager (ou les ayant-droits d'une personne décédée), puisse en obtenir réparation, il faudra que les conditions suivantes soient réunies. Ainsi, vous devez avoir certains réflexes :

- **Il est nécessaire pour le passager de prouver l'existence de l'accident et de la blessure l'affectant physiquement.** Le passager pourra, à cette fin, s'appuyer sur les témoignages (de préférence écrits) d'autres passagers présents le jour de l'accident et y ayant assisté ou encore sur un rapport d'expertise médicale faisant état des conditions physiques d'avant et après l'accident, mettant en avant un lien évident entre les deux. Des photos prises au moment de l'accident, si elles sont bien réalisées, avec une bonne résolution, peuvent également être utiles pour comprendre le contexte (lieu de l'accident, objet(s) y ayant concouru) et les blessures subies.
- En cas de décès, la preuve sera rapportée par d'autres moyens, par les héritiers de la victime, notamment grâce aux enquêtes diligentées par des instances expertes, à l'instar du BEA (le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile), intervenu, par exemple, sur les catastrophes du Mont Sainte-Odile, du Concorde en 2000, ou encore du vol Rio-Paris.
- **Quel que soit l'état ou la gravité de blessures, signalez-le à l'aéroport en remplissant les documents adéquats et ensuite adressez un courrier ou un mail à la compagnie aérienne** en détaillant votre préjudice. Pensez à bien expliquer à quel moment (date et heure) et à quel endroit précis vous avez été blessé (sur le tarmac, sur une passerelle d'accès, dans l'avion, dans une navette de transfert, etc.) . Conservez bien toutes les preuves de vos démarches (notamment par des captures écran si vous remplissez des formulaires en ligne sur le site de la compagnie aérienne).
- Vous devez conserver tout ce qui a un rapport avec votre vol (billets, cartes d'embarquement, e-mails de confirmation d'achat de billets sur Internet).
- Vous devez également conserver toutes les factures liées à vos dépenses engagées suite à l'incident, si vous avez dû déboursier de vous-même des frais en lien direct avec vos blessures (frais d'hospitalisation, consultations médicales, achats en pharmacie, soins infirmiers, etc.).
- Pensez également à conserver la preuve (idéalement écrite) de tous vos échanges avec votre assureur à propos de votre blessures (déclaration de dommages, transmission d'éléments, etc.)
- Lors de votre réclamation, envoyez les copies de toutes les pièces que vous jugerez utiles mais n'oubliez pas de conserver des copies de tous les éléments de votre dossier, y compris de vos propres courriers.
- Un mail ou une lettre avec accusé réception permettent d'avoir une preuve de la contestation, ce qui n'est pas le cas d'un appel téléphonique. Pour les besoins de votre dossier, tous les éléments de preuve sont nécessaires.