

Les conséquences financières des accidents ayant causé la mort sont récentes

Accidents aériens et responsabilités des opérateurs touristiques



Le crash du vol MS804 d'Egyptair a entraîné la mort de 66 passagers et membres d'équipage.



Avocat au Barreau de Paris, spécialiste des droits du tourisme et aérien, Emmanuelle Llop est fondatrice du Cabinet spécialisé Equinoxe Avocats www.equinoxe-avocats.fr. Elle est

L'actualité comme un écho vient de frapper une fois de plus l'industrie travers de l'accident (puisqu'à l'heure de ce bouclage on ignore les causes du crash) du MS804 Paris-Le Caire du 18 mai dernier.

→ Par Emmanuelle Llop, avocate au Cabinet Equinoxe

C'est l'heure des « experts » - ex-pilotes, ex-BEA, psychologues, aide aux victimes - sur les chaînes d'information télévisée en continu, mais qu'en est-il réellement des droits des proches des victimes, que ces dernières aient acheté un billet sec ou un forfait touristique ?

La Convention de Montréal du 28 mai 1999

Ce texte est venu remplacer, pour les États qui l'ont ratifié, la première convention du genre, dite de Varsovie, du 12 octobre 1929. Il s'agit de réglementer la responsabilité des transporteurs aériens internationaux, afin « d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans

la Convention réglemente les conséquences des accidents ayant entraîné la mort ou les lésions corporelles subies par les passagers, du seul fait que l'accident qui a causé la mort ou les lésions a eu lieu à bord de l'appareil ou pendant les opérations d'embarquement et de débarquement.

Le système mis en place par Montréal est double : jusqu'à 100 000 DTS de préjudice (le DTS ou Droit de Tirage Spécial est une monnaie scripturaire du FMI, issue d'un panier de quatre monnaies et dont le cours est fixé chaque jour. Au 23 mai 2016, 1 DTS = 1,12 €), le transporteur ne peut ni exclure ni limiter sa responsabilité ; au-delà de 100 000 DTS de préjudice (ce qui est souvent le cas en cas de décès des passagers), le transporteur peut

Autrement dit d'il y a présomption et dans le second pour faute à prouver la responsabilité est la preuve de la faute aucune limite de préjudice peuvent être ou leurs proches préjudice.

Les premières d'accident aérien

Les assurances de l'assureur du véhicule (constructeur de moteurs) ont pu verser des provisions aux victimes sous le DTS, dans l'attente de l'enquête. Ce