



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 5852

Projet de loi portant approbation du Protocole N° 4, signé à Montréal, le 25 septembre 1975, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955

Date de dépôt : 14-03-2008

Date de l'avis du Conseil d'État : 22-04-2008

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
10-07-2008	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
14-03-2008	Déposé	5852/00	<u>5</u>
22-04-2008	Avis du Conseil d'Etat (22.4.2008)	5852/01	<u>18</u>
01-07-2008	Rapport de commission(s) : Commission des Transports Rapporteur(s) : Monsieur Marc Angel	5852/02	<u>21</u>
11-07-2008	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (11-07-2008) Evacué par dispense du second vote (11-07-2008)	5852/03	<u>36</u>
31-12-2008	Publié au Mémorial A n°128 en page 1920	5852	<u>39</u>

Résumé

5852 Résumé

Le projet de loi sous rubrique a pour objet l'approbation d'un Protocole, signé à Montréal en septembre 1975.

Ce protocole « N° 4 » modifie la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955. Cette Convention internationale modifiée a été approuvée par la loi du 25 juillet 1949 (Mémorial A N° 36 du 6 août 1949).

L'objectif de la Convention précitée était de fixer les premières règles communes de responsabilité du transporteur aérien relative au transport international des passagers, des bagages et du fret. Maints fois amendée la Convention de Varsovie est devenue un grand ensemble de normes à valeur législative qui est communément qualifié de « régime de responsabilité de Varsovie ».

Le Protocole N° 4 introduit un régime juridique nouveau pour le transport de marchandises. En effet, un régime de responsabilité assoupli pour le transporteur aérien de fret est mis en place et le commerce dans le secteur aérien est simplifié en introduisant une simplification significative des documents de transport (automatisation électronique des documents de transport) dont il permet en outre un allègement et une modernisation du contenu. Le Protocole autorise la substitution du titre de transport par tout autre moyen constatant les indications essentielles relatives au transport à exécuter (alignement sur les dispositions de la Convention de Montréal). Cette disposition permet le développement et la mise en oeuvre de nouvelles technologies dans le fret aérien ce qui se traduit in concreto par l'amélioration de la compétitivité des entreprises luxembourgeoises du secteur concerné.

Entre-temps, une nouvelle Convention est appelée à l'emporter sur la Convention de Varsovie et les instruments connexes. Cette Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, a été ratifiée par le Grand-Duché de Luxembourg par la loi du 12 août 2003 (Mémorial A N° 131 du 3 septembre 2003). Cette dernière est entrée en vigueur le 28 juin 2004 à l'égard des Etats membres de l'Union européenne qui ont déposé en bloc leur instrument de ratification.

Le protocole à approuver garde toutefois sa raison d'être à l'égard des pays qui n'ont pas ratifié la nouvelle convention de Montréal de 1999. Le protocole N° 4 de Montréal, entré en vigueur sur le plan international le 14 juin 1998, restait à ce jour le seul texte légal international sous les auspices de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale qui n'était pas mis en oeuvre par le Luxembourg sans aucun fondement apparent.

5852/00

N° 5852

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole No 4, signé à Montréal, le 25 septembre 1975, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955

* * *

(Dépôt: le 14.3.2008)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (6.3.2008).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	2
4) Commentaire de l'article unique.....	4
5) Protocole de Montréal No 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Montréal le 25 septembre 1975.....	4

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires étrangères et de l'Immigration et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.— Notre Ministre des Affaires étrangères et de l'Immigration est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant approbation du Protocole No 4, signé à Montréal, le 25 septembre 1975, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955.

Palais de Luxembourg, le 6 mars 2008

*Le Ministre des Affaires étrangères
et de l'Immigration,*
Jean ASSELBORN

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Article unique.– Est approuvé le Protocole No 4, signé à Montréal, le 25 septembre 1975, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955.

*

EXPOSE DES MOTIFS

La Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, et le Protocole additionnel, signés à Varsovie le 12 octobre 1929, ont été approuvés par la loi du 25 juillet 1949 (Mémorial A No 36 du 6 août 1949).

Cette Convention, élaborée avant même la création de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), alors que l'aviation était encore à un stade relativement peu développée, fixait les premières règles communes de responsabilité du transporteur aérien relative au transport international des passagers, des bagages et du fret. Ce grand ensemble de normes à valeur législative formée par la Convention de Varsovie et ses nombreux amendements et protocoles additionnels est communément qualifié de „*régime de responsabilité Varsovie*“.

Le régime de responsabilité de Varsovie s'articule autour de la Convention de Varsovie susmentionnée, du Protocole de La Haye de 1955, de la Convention de Guadalajara de 1971 et de quatre protocoles additionnels de Montréal en 1975.

Le Protocole No 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Montréal le 25 septembre 1975, a été présenté à la signature des Etats à l'issue de la Conférence diplomatique de droit aérien tenue à Montréal du 3 au 25 septembre 1975, et a pour objet l'introduction d'un régime juridique nouveau pour le transport de marchandises.

Il faut d'emblée préciser que l'entrée en vigueur du Protocole No 4 se présentait comme une solution intermédiaire, dans la mesure où la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, est appelée à l'emporter sur la Convention de Varsovie et les instruments connexes (article 55 de ladite Convention de Montréal). La Convention de Montréal précitée a été ratifiée par le Grand-Duché de Luxembourg par la loi du 12 août 2003 (Mémorial A No 131 du 3 septembre 2003). Cette dernière est entrée en vigueur le 28 juin 2004 à l'égard des Etats membres de l'Union européenne qui ont déposé en bloc leur instrument de ratification.

Au terme de l'article 55 de la Convention de Montréal de 1999: „*La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:*

- 1) *entre Etats parties à la présente convention du fait que ces Etats sont communément parties aux instruments suivants:*
 - a) *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie);*
 - b) *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);*
 - c) *Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara);*
 - d) *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signée à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala);*

e) *Protocoles additionnels Nos 1 à 3 et Protocole de Montréal No 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal);*

ou

2) *dans le territoire de tout Etat partie à la présente convention du fait que cet Etat est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) et e) ci-dessus. “*

L'article 55 précité a pour but de consacrer la primauté de la Convention de Montréal sur toutes les Conventions antérieures auxquelles les Etats étaient partis et qu'ils ne sont pas obligés de dénoncer. La seconde règle énoncée par l'article 55 tend à assurer aussi la primauté de la Convention de Montréal sur toutes règles de droit interne découlant de l'adhésion des Etats aux textes antérieurs. L'existence de cet article 55 rend superfétatoire toute insertion d'article dans le projet de loi sous rubrique instaurant une hiérarchie claire et nette entre diverses normes internationales.

Il paraît tout à fait logique de s'interroger à quoi bon la ratification de ce Protocole No 4 de Montréal si l'on sait pertinemment que le Protocole cité *supra* est appelé à être progressivement remplacé par les dispositions de la Convention de Montréal de 1999. Le régime de responsabilité du système varsovien se caractérise surtout par sa complexité résultant de l'atomisation et de la multiplication des règles légales et contractuelles y venant déroger suite aux multiples amendements perpétrés et énumérés ci-avant. En fonction des textes effectivement signés et ratifiés par l'ensemble des pays concernés, le transport aérien international se voit confronté à sept régimes juridiques différents ce qui mine le principe de la sécurité juridique et fragmente dangereusement le régime de responsabilité en vigueur au plan international. Les dispositions contenues dans le Protocole No 4 gardent toutes leur utilité et leur vigueur à l'égard des pays qui n'ont pas ratifié la Convention de Montréal de 1999. En plus, les dispositions de ce Protocole No 4 se trouvent plus en phase avec les dispositions plus récentes de 1999 qu'avec le régime de responsabilité antérieur.

Il n'est d'ailleurs apparu aucun argument à l'issue des recherches menées en défaveur d'une signature et d'une ratification du Protocole No 4 de 1975 de sorte que l'on peut s'interroger sur les raisons qui ont poussé le Grand-Duché de Luxembourg à ne pas signer ce Protocole alors que les trois autres protocoles additionnels ont été valablement signés et ratifiés. Le protocole No 4 de Montréal restait à ce jour le seul texte légal international sous les auspices de l'OACI qui n'était pas mis en oeuvre par le Luxembourg sans aucun fondement apparent.

Le Protocole No 4 est en effet entré en vigueur sur le plan international le 14 juin 1998, quatre-vingt-dix jours après avoir réuni les ratifications de trente Etats signataires (article XVIII du Protocole No 4).

Il convient d'indiquer à titre d'information que le Protocole No 4 a été signé par 53 Etats contractants de l'OACI dont 15 pays membres de l'Union européenne: Belgique, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France (en cours de ratification), Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, 2 Etats membres de l'Espace économique européen: l'Islande et la Norvège ainsi que par la Suisse.

Dans les rapports avec les Etats non signataires de la Convention de Montréal de 1999, l'objet du Protocole No 4 est d'établir un régime juridique nouveau pour le transport de marchandises: il instaure un régime de responsabilité assoupli pour le transporteur aérien de fret et simplifie le commerce dans le secteur aérien en introduisant une simplification significative des documents de transport dont il permet en outre un allègement et une modernisation du contenu. Le Protocole autorise la substitution du titre de transport par tout autre moyen constatant les indications essentielles relatives au transport à exécuter (alignement sur les dispositions de la Convention de Montréal). Cette disposition permet le développement et la mise en oeuvre de nouvelles technologies dans le fret aérien ce qui se traduit *in concreto* par l'amélioration de la compétitivité des entreprises luxembourgeoises du secteur concerné. L'automatisation électronique des documents de transport permet un gain de temps considérable pour tous les acteurs économiques, une réduction importante des coûts de fonctionnement ainsi qu'une amélioration perceptible de la qualité des données transmises.

Il est à noter que l'IATA, dans le cadre du projet „*e-Freight*“ annonce que la mise en oeuvre de cette automatisation électronique permettrait de réaliser des économies de l'ordre de 1,2 milliard de dollars US par an. L'introduction du Protocole No 4 connaît un fort soutien de la part des principaux acteurs luxembourgeois du secteur aérien de fret.

Le projet s'inscrit également dans la politique d'efforts fournis par le Gouvernement en vue de faire du Luxembourg une plate-forme logistique notable et compétitive sans oublier les possibilités offertes à la recherche et au développement ainsi qu'à l'innovation technologique dans le secteur du fret aérien.

L'automatisation électronique, option du Protocole No 4, va de pair avec les projets d'informatisation de tous les flux de marchandises conduits par l'Administration des Douanes et Accises dans le cadre des initiatives „*e-Customs*“ au niveau communautaire et la projet-pilote „*e-Freight*“ relatif à l'automatisation électronique de documents de transports, projet initié par l'IATA et auquel le Luxembourg entend participer. La collecte des données nécessaires par des systèmes informatiques performants des opérateurs économiques ne peut qu'accroître la performance des futures applications douanières et faciliter les missions de contrôle et de sûreté.

*

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Article unique.–

Par cet article, le Grand-Duché adhère au Protocole de Montréal No 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975 et portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955.

*

PROTOCOLE DE MONTREAL No 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien interna- tional signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 Signé à Montréal le 25 septembre 1975

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES

Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955,

SONT CONVENU de ce qui suit:

Chapitre premier – Amendements à la Convention

Article premier

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955.

Article II

L'alinéa 2 de l'article 2 de la Convention est supprimé et remplacé par les alinéas 2 et 3 suivants:

„2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

3. Les dispositions de la présente Convention autres que celles de l'alinéa 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.“

Article III

Dans le chapitre II de la Convention, la section III (articles 5 à 16) est supprimée et remplacée par les articles suivants:

„Section III. – Documentation relative aux marchandises

Article 5

1. Pour le transport de marchandises une lettre de transport aérien est émise.
2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut, avec le consentement de l'expéditeur, se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de la marchandise permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.
3. L'impossibilité d'utiliser, aux points de transit et de destination, les autres moyens permettant de constater les indications relatives au transport, visés à l'alinéa 2 ci-dessus, n'autorise pas le transporteur à refuser l'acceptation des marchandises en vue du transport.

Article 6

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.
2. Le premier exemplaire porte la mention „pour le transporteur“; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention „pour le destinataire“; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.
3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.
4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

Article 7

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

- (a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;
- (b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés distincts, lorsque les autres moyens visés à l'alinéa 2 de l'article 5 sont utilisés.

Article 8

La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise contiennent:

- (a) l'indication des points de départ et de destination;
- (b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- (c) la mention du poids de l'expédition.

Article 9

L'inobservation des dispositions des articles 5 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

Article 10

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de la marchandise ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3. Sous réserve des dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de la marchandise ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

Article 11

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise font foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de la marchandise, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12

1. L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2. Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3. Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.

4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.

2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

Article 15

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.
2. Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de la marchandise.

Article 16

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.
2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants."

Article IV

L'article 18 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„Article 18

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.
2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.
3. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte uniquement de l'un ou de plusieurs des faits suivants:
 - (a) la nature ou le vice propre de la marchandise;
 - (b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés;
 - (c) un fait de guerre ou un conflit armé;
 - (d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.
4. Le transport aérien, au sens des alinéas précédents, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.
5. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien."

Article V

L'article 20 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„Article 20

Dans le transport de passagers et de bagages et en cas de dommage résultant d'un retard dans le transport de marchandises, 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 VI

L'article 21 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„Article 21

1. Dans le transport de passagers et de bagages, dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.
2. Dans le transport de marchandises, le transporteur est exonéré, en tout ou en partie, de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la faute de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué.“

Article VII

A l'article 22 de la Convention –

(a) A l'alinéa 2 (a) les mots „et de marchandises“ sont supprimés.

(b) Après l'alinéa 2 (a), l'alinéa suivant est inséré:

„(b) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.“

(c) L'alinéa 2 (b) devient l'alinéa 2 (c).

(d) Après l'alinéa 5, l'alinéa suivant est inséré:

„6. Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions de l'alinéa 2 (b) de l'article 22, peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de deux cent cinquante unités monétaires par kilogramme, cette unité monétaire correspondant à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.“

Article VIII

L'article 24 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„Article 24

1. Dans le transport de passagers et de bagages, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.

2. Dans le transport de marchandises, toute action en réparation introduite, à quelque titre que ce soit, que ce soit en vertu de la présente Convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Ces limites de responsabilité constituent un maximum et sont infranchissables quelles que soient les circonstances qui sont à l'origine de la responsabilité."

Article IX

L'article 25 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„Article 25

Dans le transport de passagers et de bagages, les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions."

Article X

L'alinéa 3 de l'article 25 A de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„3. Dans le transport de passagers et de bagages, les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement."

Article XI

Après l'article 30 de la Convention, l'article suivant est inséré:

„Article 30 A

La présente Convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne."

Article XII

L'article 33 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„Article 33

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3 de l'article 5, rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention."

Article XIII

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„Article 34

Les dispositions des articles 3 à 8 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne."

Chapitre II – *Champ d'application de la Convention amendée*

Article XIV

La Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

Chapitre III – *Dispositions protocolaires*

Article XV

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole No 4 de Montréal de 1975*.

Article XVI

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XVIII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les Etats.

Article XVII

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole No 4 de Montréal de 1975*.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XVIII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.
2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XIX

1. Après son entrée en vigueur le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.
2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole No 4 de Montréal de 1975*.
3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

Article XX

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.
2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.
3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole No 4 de Montréal de 1975*.

Article XXI

1. Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises:
 - (a) Tout Etat peut à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole No 4 de Montréal de 1975* ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.
 - (b) Tout Etat peut, lors de la ratification du Protocole additionnel No 3 de Montréal de 1975, ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer qu'il n'est pas lié par les dispositions de la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole No 4 de Montréal de 1975*, dans la mesure où elles s'appliquent au transport de passagers et de bagages. Cette déclaration prendra effet quatre-vingt-dix jours après la date de sa réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.
2. Tout Etat qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XXII

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les Etats parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendée, tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XXIII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée „Convention de Guadalajara“), toute référence à la „Convention de Varsovie“ contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la *Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole No 4 de Montréal de 1975*, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe (b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XXIV

Si deux ou plusieurs Etats sont parties d'une part au présent Protocole et d'autre part au Protocole de Guatemala de 1971 ou au Protocole additionnel No 3 de Montréal de 1975, les règles suivantes s'appliquent entre eux:

- (a) en ce qui concerne les marchandises et les envois postaux, les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala de 1971 ou par le Protocole additionnel No 3 de Montréal de 1975;

- (b) en ce qui concerne les passagers et les bagages, les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala ou par le Protocole additionnel No 3 de Montréal de 1975 l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole.

Article XXV

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale jusqu'au 1er janvier 1976, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article XVIII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisation de l'aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

5852/01

N° 5852¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole No 4, signé à Montréal, le 25 septembre 1975, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(22.4.2008)

En date du 4 mars 2008, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre des Affaires étrangères et de l'Immigration. Le texte du projet était accompagné de l'exposé des motifs, du commentaire de l'article unique ainsi que du texte du protocole à approuver.

Le projet de loi sous avis se propose de faire approuver un protocole signé en 1975 à Montréal. Ce protocole modifie la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie en 1929, amendée par un protocole fait à La Haye en 1955 et signé à Montréal en 1975.

Le protocole à approuver garde sa raison d'être, alors même que sa base, à savoir la Convention de Varsovie, a été remplacée par une nouvelle convention de Montréal en 1999. Cette nouvelle convention de Montréal a été ratifiée par le Grand-Duché de Luxembourg suite à son approbation par la loi du 12 août 2003 et elle est entrée en vigueur en juin 2004 à l'égard des Etats membres de l'Union européenne. Les dispositions contenues dans le Protocole No 4 gardent toutefois leur utilité à l'égard des pays qui n'ont pas (encore) ratifié la nouvelle convention de Montréal de 1999.

Dans les rapports avec les Etats non signataires de la nouvelle convention de Montréal, le Protocole No 4 à approuver établit un régime juridique nouveau pour le transport de marchandises. Il instaure un régime de responsabilité assoupli pour le transporteur aérien de fret et simplifie le commerce dans le secteur aérien en introduisant une simplification significative des documents de transport.

Rien ne s'oppose donc à une approbation, aussi tardive soit-elle, de ce Protocole No 4 qui d'ailleurs est entré en vigueur sur le plan international le 14 juin 1998, après avoir réuni les ratifications de trente Etats signataires.

Le texte de l'article unique ne donne pas lieu à observation et le Conseil d'Etat peut partant approuver le projet de loi sous avis.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 22 avril 2008.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5852/02

N° 5852²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole No 4, signé à Montréal, le 25 septembre 1975, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS

(1.7.2008)

La commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président; M. Marc ANGEL, Rapporteur; MM. Eugène BERGER, Félix BRAZ, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marc SPAUTZ et Michel WOLTER, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi portant approbation du Protocole No 4, signé à Montréal, le 25 septembre 1975, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955 a été déposé à la Chambre des Députés par le Ministre des Affaires étrangères et de l'Immigration en date du 14 mars 2008.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire de l'article unique et du Protocole de Montréal No 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Montréal le 25 septembre 1975.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 22 avril 2008.

Lors de sa réunion du 16 juin 2008, la Commission des Transports a désigné M. Marc Angel rapporteur du projet de loi précité. Au cours de cette même réunion la commission parlementaire s'est consacrée à l'examen tant de la loi en projet que de l'avis du Conseil d'Etat.

Le présent rapport a été adopté par la Commission des Transports lors de sa réunion du 1er juillet 2008.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous rubrique a pour objet l'approbation du Protocole No 4, signé à Montréal, le 25 septembre 1975, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955.

La Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, et le Protocole additionnel, signés à Varsovie le 12 octobre 1929, ont été approuvés par la loi du 25 juillet 1949 (Mémorial A No 36 du 6 août 1949).

Cette Convention, élaborée avant même la création de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), alors que l'aviation était encore à un stade relativement peu développé, fixait les premières règles communes de responsabilité du transporteur aérien relative au transport international des passagers, des bagages et du fret. Ce grand ensemble de normes à valeur législative formée par la Convention de Varsovie et ses nombreux amendements et protocoles additionnels est communément qualifié de „régime de responsabilité de Varsovie“.

Le régime de responsabilité de Varsovie s'articule autour de la Convention de Varsovie susmentionnée, du Protocole de La Haye de 1955, de la Convention de Guadalajara de 1961 et de quatre protocoles additionnels de Montréal en 1975.

Le Protocole No 4 portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signé à Montréal le 25 septembre 1975, a été présenté à la signature des Etats à l'issue de la Conférence diplomatique de droit aérien tenue à Montréal du 3 au 25 septembre 1975, et a pour objet l'introduction d'un régime juridique nouveau pour le transport de marchandises.

Il faut d'emblée préciser que l'entrée en vigueur du Protocole No 4 se présentait comme une solution intermédiaire, dans la mesure où la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, est appelée à l'emporter sur la Convention de Varsovie et les instruments connexes (article 55 de ladite Convention de Montréal). La Convention de Montréal précitée a été ratifiée par le Grand-Duché de Luxembourg par la loi du 12 août 2003 (Mémorial A No 131 du 3 septembre 2003). Cette dernière est entrée en vigueur le 28 juin 2004 à l'égard des Etats membres de l'Union européenne qui ont déposé en bloc leur instrument de ratification.

Suivant l'article 55 de la Convention de Montréal de 1999, „La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:

- 1) entre Etats parties à la présente convention du fait que ces Etats sont communément parties aux instruments suivants:
 - a) Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie);
 - b) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);
 - c) Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara);
 - d) Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955, signée à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala);
 - e) Protocoles additionnels Nos 1 à 3 et Protocole de Montréal No 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal);

ou
- 2) dans le territoire de tout Etat partie à la présente convention du fait que cet Etat est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) et e) ci-dessus.“

L'article 55 précité a pour but de consacrer la primauté de la Convention de Montréal sur toutes les Conventions antérieures auxquelles les Etats étaient parties et qu'ils ne sont pas obligés de dénoncer. La seconde règle énoncée par l'article 55 tend à assurer aussi la primauté de la Convention de Montréal sur toutes règles de droit interne découlant de l'adhésion des Etats aux textes antérieurs. L'existence de cet article 55 rend superfétatoire toute insertion d'article dans le projet de loi sous rubrique instaurant une hiérarchie claire et nette entre diverses normes internationales.

Il paraît tout à fait logique de s'interroger à quoi bon la ratification de ce Protocole No 4 de Montréal, si l'on sait pertinemment que le Protocole cité supra est appelé à être progressivement remplacé par les dispositions de la Convention de Montréal de 1999. Le régime de responsabilité du système varsovien se caractérise surtout par sa complexité résultant de l'atomisation et de la multiplication des règles légales et contractuelles y venant déroger suite aux multiples amendements perpétrés et énumérés ci-avant. En fonction des textes effectivement signés et ratifiés par l'ensemble des pays concernés, le transport aérien international se voit confronté à sept régimes juridiques différents, ce qui mine le principe de la sécurité juridique et fragmente dangereusement le régime de responsabilité en vigueur sur le plan international. Les dispositions contenues dans le Protocole No 4 gardent toutes leur utilité et leur vigueur à l'égard des pays qui n'ont pas ratifié la Convention de Montréal de 1999. En plus, les dispositions de ce Protocole No 4 se trouvent plus en phase avec les dispositions plus récentes de 1999 qu'avec le régime de responsabilité antérieur.

Il n'est d'ailleurs apparu aucun argument à l'issue des recherches menées en défaveur d'une signature et d'une ratification du Protocole No 4 de 1975 de sorte que l'on peut s'interroger sur les raisons qui ont poussé le Grand-Duché de Luxembourg à ne pas signer ce Protocole, alors que les trois autres protocoles additionnels ont été valablement signés et ratifiés. Le protocole No 4 de Montréal restait à ce jour le seul texte légal international sous les auspices de l'OACI qui n'était pas mis en oeuvre par le Luxembourg sans aucun fondement apparent.

Le Protocole No 4 est en effet entré en vigueur sur le plan international le 14 juin 1998, quatre-vingt-dix jours après avoir réuni les ratifications de trente Etats signataires (article XVIII du Protocole No 4).

Il convient d'indiquer à titre d'information que le Protocole No 4 a été signé par 55 Etats contractants de l'OACI dont 15 pays membres de l'Union européenne: Belgique, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France (en cours de ratification), Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, et deux Etats membres de l'Espace économique européen: l'Islande et la Norvège, ainsi que par la Suisse.

Dans les rapports avec les Etats non signataires de la Convention de Montréal de 1999, l'objet du Protocole No 4 est d'établir un régime juridique nouveau pour le transport de marchandises: il instaure un régime de responsabilité assoupli pour le transporteur aérien de fret et simplifie le commerce dans le secteur aérien en introduisant une simplification significative des documents de transport dont il permet en outre un allègement et une modernisation du contenu. Le Protocole autorise la substitution du titre de transport par tout autre moyen constatant les indications essentielles relatives au transport à exécuter (alignement sur les dispositions de la Convention de Montréal). Cette disposition permet le développement et la mise en oeuvre de nouvelles technologies dans le fret aérien ce qui se traduit in concreto par l'amélioration de la compétitivité des entreprises luxembourgeoises du secteur concerné.

L'automatisation électronique des documents de transport permet un gain de temps considérable pour tous les acteurs économiques, une réduction importante des coûts de fonctionnement, ainsi qu'une amélioration perceptible de la qualité des données transmises.

Il est à noter que l'IATA, dans le cadre du projet „e-Freight“ annonce que la mise en oeuvre de cette automatisation électronique permettrait de réaliser des économies de l'ordre de 1,2 milliard de dollars US par an. L'introduction du Protocole No 4 connaît un fort soutien de la part des principaux acteurs luxembourgeois du secteur aérien de fret.

Le projet s'inscrit également dans la politique d'efforts fournis par le Gouvernement en vue de faire du Luxembourg une plate-forme logistique notable et compétitive sans oublier les possibilités offertes à la recherche et au développement, ainsi qu'à l'innovation technologique dans le secteur du fret aérien.

L'automatisation électronique, option du Protocole No 4, va de pair avec les projets d'informatisation de tous les flux de marchandises conduits par l'Administration des Douanes et Accises dans le cadre des initiatives „e-Customs“ au niveau communautaire et le projet-pilote „e-Freight“ relatif à l'automatisation électronique de documents de transports, projet initié par l'IATA et auquel le Luxembourg entend participer. La collecte des données nécessaires par des systèmes informatiques performants des opérateurs économiques ne peut qu'accroître la performance des futures applications douanières et faciliter les missions de contrôle et de sûreté.

*

III. TRAVAUX EN COMMISSION

La Commission des Transports a examiné le projet de loi sous rubrique ainsi que l'avis du Conseil d'Etat lors de sa réunion du 16 juin. De même que le Conseil d'Etat, qui a approuvé le projet de loi sans observation particulière, la commission constate que le protocole à approuver garde sa raison d'être à l'égard des pays qui n'ont pas ratifié la nouvelle convention de Montréal de 1999.

Partant, la Commission des Transports marque son accord avec le projet de loi portant approbation du Protocole No 4, signé à Montréal, le 25 septembre 1975, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955.

*

IV. COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Article unique

Par cet article, le Grand-Duché adhère au Protocole de Montréal No 4 signé à Montréal le 25 septembre 1975 et portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 et amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955.

*

Compte tenu des observations qui précèdent, la Commission des Transports recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi dans la teneur qui suit.

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole No 4, signé à Montréal, le 25 septembre 1975, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955

Article unique.— Est approuvé le Protocole No 4, signé à Montréal, le 25 septembre 1975, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955.

*

PROTOCOLE DE MONTREAL No 4
portant modification de la Convention pour l'unification de
certaines règles relatives au transport aérien international
signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole
fait à La Haye le 28 septembre 1955

Signé à Montréal le 25 septembre 1975

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES

Considérant qu'il est souhaitable d'amender la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955,

SONT CONVENUS de ce qui suit:

Chapitre premier – Amendements à la Convention

Article premier

La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955.

Article II

L'alinéa 2 de l'article 2 de la Convention est supprimé et remplacé par les alinéas 2 et 3 suivants:

„2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

3. Les dispositions de la présente Convention autres que celles de l'alinéa 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.“

Article III

Dans le chapitre II de la Convention, la section III (articles 5 à 16) est supprimée et remplacée par les articles suivants:

„Section III. – Documentation relative aux marchandises

Article 5

1. Pour le transport de marchandises une lettre de transport aérien est émise.
2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut, avec le consentement de l'expéditeur, se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de la marchandise permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.
3. L'impossibilité d'utiliser, aux points de transit et de destination, les autres moyens permettant de constater les indications relatives au transport, visés à l'alinéa 2 ci-dessus, n'autorise pas le transporteur à refuser l'acceptation des marchandises en vue du transport.

Article 6

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.

2. Le premier exemplaire porte la mention „pour le transporteur“; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention „pour le destinataire“; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.

4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, il est considéré, jusqu'à preuve contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

Article 7

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

- (a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;
- (b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés distincts, lorsque les autres moyens visés à l'alinéa 2 de l'article 5 sont utilisés.

Article 8

La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise contiennent:

- (a) l'indication des points de départ et de destination;
- (b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'une même Haute Partie Contractante et qu'une ou plusieurs escales soient prévues sur le territoire d'un autre Etat, l'indication d'une de ces escales;
- (c) la mention du poids de l'expédition.

Article 9

L'inobservation des dispositions des articles 5 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente Convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

Article 10

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de la marchandise ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3. Sous réserve des dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, à raison des indications et déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de la marchandise ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus à l'alinéa 2 de l'article 5.

Article 11

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de la marchandise font foi, jusqu'à preuve contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de la marchandise, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis font foi jusqu'à preuve contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur qu'autant que la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou qu'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12

1. L'expéditeur a le droit, sous la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aérodrome de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aérodrome de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2. Dans le cas où l'exécution des ordres de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3. Si le transporteur se conforme aux ordres de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.

4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être atteint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.

2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son propre nom, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

Article 15

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent aucun préjudice ni aux rapports de l'expéditeur et du destinataire entre eux, ni aux rapports des tiers dont les droits proviennent, soit de l'expéditeur, soit du destinataire.

2. Toute clause dérogeant aux stipulations des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de la marchandise.

Article 16

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés.
2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants."

Article IV

L'article 18 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„Article 18

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.
2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.
3. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte uniquement de l'un ou de plusieurs des faits suivants:
 - (a) la nature ou le vice propre de la marchandise;
 - (b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés;
 - (c) un fait de guerre ou un conflit armé;
 - (d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.
4. Le transport aérien, au sens des alinéas précédents, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aéroport ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aéroport.
5. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien."

Article V

L'article 20 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„Article 20

Dans le transport de passagers et de bagages et en cas de dommage résultant d'un retard dans le transport de marchandises, 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 le prendre."

Article VI

L'article 21 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„Article 21

1. Dans le transport de passagers et de bagages, dans le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.
2. Dans le transport de marchandises, le transporteur est exonéré, en tout ou en partie, de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la faute de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué.“

Article VII

A l'article 22 de la Convention

- (a) A l'alinéa 2 (a) les mots „et de marchandises“ sont supprimés.
- (b) Après l'alinéa 2 (a), l'alinéa suivant est inséré:
 - „(b) Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 17 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une taxe supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il ne prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.“
- (c) L'alinéa 2 (b) devient l'alinéa 2 (c).
- (d) Après l'alinéa 5, l'alinéa suivant est inséré:

„6. Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux dans le présent article sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'une Haute Partie Contractante qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cette Haute Partie Contractante.

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions de l'alinéa 2 (b) de l'article 22, peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de deux cent cinquante unités monétaires par kilogramme, cette unité monétaire correspondant à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause.“

Article VIII

L'article 24 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„Article 24

1. Dans le transport de passagers et de bagages, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs.
2. Dans le transport de marchandises, toute action en réparation introduite, à quelque titre que ce soit, que ce soit en vertu de la présente Convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite

ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente Convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Ces limites de responsabilité constituent un maximum et sont infranchissables quelles que soient les circonstances qui sont à l'origine de la responsabilité.“

Article IX

L'article 25 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„Article 25

Dans le transport de passagers et de bagages, les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.“

Article X

L'alinéa 3 de l'article 25 A de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„3. Dans le transport de passagers et de bagages, les dispositions des alinéas 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.“

Article XI

Après l'article 30 de la Convention, l'article suivant est inséré:

„Article 30

La présente Convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.“

Article XII

L'article 33 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„Article 33

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3 de l'article 5, rien dans la présente Convention ne peut empêcher un transporteur de refuser la conclusion d'un contrat de transport ou de formuler des règlements qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente Convention.“

Article XIII

L'article 34 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

„Article 34

Les dispositions des articles 3 à 8 inclus relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation aérienne.“

Chapitre II – *Champ d'application de la Convention amendée*

Article XIV

La Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article premier de la Convention lorsque les points de départ et de destination sont situés soit sur le territoire de deux Etats parties au présent Protocole, soit sur le territoire d'un seul Etat partie au présent Protocole si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat.

Chapitre III – *Dispositions protocolaires*

Article XV

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et le présent Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole No 4 de Montréal de 1975.

Article XVI

Jusqu'à sa date d'entrée en vigueur conformément aux dispositions de l'article XVIII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les Etats.

Article XVII

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole No 4 de Montréal de 1975.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XVIII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de trente Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du trentième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.
2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XIX

1. Après son entrée en vigueur le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.
2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole No 4 de Montréal de 1975.
3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne et produiront leurs effets le quatre-vingt-dixième jour après la date de leur dépôt.

Article XX

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.
2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne de la notification de la dénonciation.
3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Varsovie par l'une d'elles en vertu de l'article 39 de ladite Convention ou du Protocole de La Haye en vertu de l'article XXIV dudit Protocole ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole No 4 de Montréal de 1975.

Article XXI

1. Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises:
 - (a) Tout Etat peut à tout moment déclarer par notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole No 4 de Montréal de 1975 ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.
 - (b) Tout Etat peut, lors de la ratification du Protocole additionnel No 3 de Montréal de 1975, ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer qu'il n'est pas lié par les dispositions de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole No 4 de Montréal de 1975, dans la mesure où elles s'appliquent au transport de passagers et de bagages. Cette déclaration prendra effet quatre-vingt-dix jours après la date de sa réception par le Gouvernement de la République populaire de Pologne.
2. Tout Etat qui aura formulé une réserve conformément à l'alinéa précédent pourra à tout moment la retirer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne.

Article XXII

Le Gouvernement de la République populaire de Pologne informera rapidement tous les Etats parties à la Convention de Varsovie ou à ladite Convention telle qu'amendée, tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront, ainsi que l'Organisation de l'aviation civile internationale, de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ainsi que de tous autres renseignements utiles.

Article XXIII

Entre les Parties au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention, complémentaire à la Convention de Varsovie pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (ci-après dénommée „Convention de Guadalajara“), toute référence à la „Convention de Varsovie“ contenue dans la Convention de Guadalajara s'applique à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et par le Protocole No 4 de Montréal de 1975, dans les cas où le transport effectué en vertu du contrat mentionné au paragraphe (b) de l'article premier de la Convention de Guadalajara est régi par le présent Protocole.

Article XXIV

Si deux ou plusieurs Etats sont parties d'une part au présent Protocole et d'autre part au Protocole de Guatemala de 1971 ou au Protocole additionnel No 3 de Montréal de 1975, les règles suivantes s'appliquent entre eux:

- (a) en ce qui concerne les marchandises et les envois postaux, les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala de 1971 ou par le Protocole additionnel No 3 de Montréal de 1975;
- (b) en ce qui concerne les passagers et les bagages, les dispositions résultant du régime établi par le Protocole de Guatemala ou par le Protocole additionnel No 3 de Montréal de 1975 l'emportent sur les dispositions résultant du régime établi par le présent Protocole.

Article XXV

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale jusqu'au 1er janvier 1976, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article XVIII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisation de l'aviation civile internationale informera rapidement le Gouvernement de la République populaire de Pologne de toute signature et de la date de celle-ci pendant la période au cours de laquelle le Protocole sera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Montréal le vingt-cinquième jour du mois de septembre de l'année 1975, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe. En cas de divergence, le texte en langue française, langue dans laquelle la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 avait été rédigée, fera foi.

Luxembourg, le 1er juillet 2008

Le Rapporteur,
Marc ANGEL

Le Président,
Roland SCHREINER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5852/03

N° 5852³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2007-2008

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole No 4, signé à Montréal, le 25 septembre 1975, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(11.7.2008)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 9 juillet 2008 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

portant approbation du Protocole No 4, signé à Montréal, le 25 septembre 1975, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 8 juillet 2008 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 22 avril 2008;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 11 juillet 2008.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Alain MEYER

Service Central des Imprimés de l'Etat

5852

1919

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxembourg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 128

27 août 2008

Sommaire

TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL

Loi du 29 juillet 2008 portant approbation du Protocole N° 4, signé à Montréal, le 25 septembre 1975, portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955. page **1920**