

N° 4836¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2002-2003

PROJET DE LOI

**portant approbation de la Convention pour l'unification
de certaines règles relatives au transport aérien international,
faite à Montréal, le 28 mai 1999**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE, DES POSTES ET DES TRANSPORTS

(2.7.2003)

La Commission de compose de: M. John SCHUMMER, Président; Mme Agny DURDU, Rapporteuse; M. François BAUSCH, M. Lucien CLEMENT, Mme Mady DELVAUX-STEHRER, M. Gusti GRAAS, M. Fernand GREISEN, M. Norbert HAUPERT, M. Marcel SAUBER, M. Nicolas STROTZ et M. Marc ZANUSSI, Membres.

*

ANTECEDENTS

Le projet de loi a été déposé le 30.8.2001 à la Chambre des Députés. Le Conseil d'Etat a émis son avis le 13.3.2001.

La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a analysé le projet de loi et l'avis du Conseil d'Etat en sa réunion du 21 octobre 2002. Au cours de la même réunion, elle a désigné Mme Agny Durdu comme rapportrice.

Le présent rapport a été adopté lors de la réunion du 2 juillet 2003.

*

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

La Haute Corporation a recommandé l'adoption du présent projet de loi, mais elle a proposé une modification rédactionnelle du texte du projet de loi.

En effet, le texte gouvernemental initial comportait 3 articles, l'un approuvant le texte de la Convention, les deux autres précisant que le jour où la Convention entre en vigueur, la loi du 19 juin 1967 sur la responsabilité en cas de transport par air est abrogée.

Le Conseil d'Etat a suggéré une nouvelle rédaction de l'article 2 permettant la suppression de l'article 3.

La Commission a constaté que lors du dépôt du projet de loi les autorités gouvernementales avaient d'ores et déjà tenu compte de la suggestion du Conseil d'Etat. Elle se rallie à l'avis du Conseil d'Etat et approuve la rédaction du projet de loi en deux articles.

*

PRESENTATION DE LA CONVENTION

Régime actuel

Le 12 octobre 1929 la Convention de Varsovie visant l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international a été signée. Elle a été approuvée au Luxembourg par la loi du 25 juillet 1949. Par la suite, certaines modifications ont été faites par le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955 (loi du 21 décembre 1956) et par la Convention de Guadalajara du 18 septembre 1961 approuvée par la loi du 26 mai 1967.

Le régime découlant de ces différents textes internationaux est communément appelé „régime de Varsovie“ et il dénonce des règles relatives au transport international de personnes, de bagages et de marchandises par avion.

Cependant ce régime demandait à être revu et complété au vu de l'évolution de l'aviation civile et commerciale.

Des négociations internationales ont été entamées et ont abouti à la signature de la Convention de Montréal le 28 mai 1999.

La Convention de Montréal

Cette convention maintient un noyau de dispositions qui se sont avérées utiles et efficaces, mais elle apporte aussi une modernisation nécessaire dans certains domaines clés, en rétablissant l'uniformité et la prévisibilité des règles relatives au transport international de personnes, de bagages et de marchandises.

1) Entrée en vigueur

Les négociations ont eu lieu au siège de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) à Montréal, du 10 au 28 mai 1999. Aux termes de l'article 53, alinéa 6, la convention entrera en vigueur le sixtième jour après la date du dépôt du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les Etats qui ont déposé un tel instrument.

Aux termes de l'article 53, alinéa 7, même les organisations régionales d'intégration économique peuvent déposer des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion. Ainsi l'Union européenne pourrait-elle adhérer à cette convention.

2) Champ d'application de la présente Convention

L'article 1 détermine le champ d'application de la présente convention.

Elle s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération.

Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.

L'alinéa 2 de l'article 1 fournit la définition de l'expression „transport international“. Il s'agit de tout transport dans lequel le point de départ et le point de destination sont situés soit sur le territoire des deux Etats parties, soit sur le territoire d'un seul Etat qui fait partie de la Convention si une escale est prévue sur le territoire d'un autre Etat. Sans escale, le transport entre les points du territoire d'un seul Etat partie n'est pas considéré comme international.

Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est à considérer comme un transport unique et gardera son caractère international même si un ou plusieurs contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même Etat.

Aux termes de l'article 2, alinéa 3, le transport des envois postaux est expressément exclu du champ d'application de la Convention.

La présente Convention s'applique par contre si le transport est effectué par une personne autre que le transporteur contractuel. Des règles particulières joueront quant aux relations entre le client et le transporteur de fait (articles 39-48 de la Convention).

Dans l'hypothèse d'un transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la convention s'appliqueront en principe exclusivement à la partie transport par air si les conditions de l'article 1 sont données (article 38 de la Convention).

Le rapporteur tient à souligner que si les Etats membres peuvent à tout moment dénoncer la présente convention (l'article 54) il ne leur est pas loisible de formuler des réserves (article 57). Tout Etat peut cependant déclarer à tout moment au depositaire que la présente Convention ne s'applique pas aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet Etat à des fins non commerciales relatives à ses fonctions et devoirs d'Etat souverain et/ou transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit Etat.

3) Responsabilité, exonération et dédommagements survenus dans le cadre de la présente convention

Le dommage subi est libellé pour les besoins de l'application de la Convention en „DTS“ (droits de tirage spéciaux). L'article 23 de la Convention précise que les sommes formulées en DTS se rapportent au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

La conversion des sommes se fera selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement.

La Convention instaure le système de la responsabilité objective à charge du transporteur lorsque la mort ou la lésion subie par un passager ou la perte ou l'avarie des bagages a une valeur moindre à 100.000.– DTS. Dans cette hypothèse, le transporteur ne pourra s'exonérer totalement ou partiellement de sa responsabilité.

Dans l'hypothèse où ces mêmes dommages dépasseront 100.000 droits de tirage spéciaux, le transporteur doit prouver que le dommage n'est pas dû à sa négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable de sa part, ou alors que les dommages résultent du fait d'un tiers (articles 17 et 21).

Concernant l'avarie ou l'endommagement des marchandises transportées, la Convention applique le même système de responsabilité, à savoir que la responsabilité du transporteur est engagée du moment que le transport s'est fait par aéronef.

Le transporteur peut s'exonérer s'il prouve que le dommage est dû à la nature de la marchandise, à un emballage défectueux, à un fait de guerre ou à un acte d'autorité publique (article 18).

Aux termes de l'article 24, les limites de responsabilité prévues aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le depositaire tous les 5 ans.

4) Juridiction compétente

La Convention a effectué une ouverture aux victimes. L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur soit

- 1) devant le tribunal du domicile du transporteur
- 2) devant le tribunal du siège principal de son exploitation
- 3) devant le tribunal du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu
- 4) devant le tribunal du lieu de destination.

En cas de mort ou de lésion d'un passager, l'action en responsabilité peut être intentée soit

- 1) devant l'un des tribunaux énumérés plus haut soit
- 2) devant le tribunal du lieu de la résidence principale et permanente du passager.

Le recours doit être intenté dans un délai de 2 ans sous peine de forclusion (article 35).

CONCLUSION

Au cours de la réunion du 2 juillet 2003, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a adopté le présent rapport et propose à la Chambre des Députés de voter le présent projet de loi, dont la teneur est la suivante:

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

portant approbation de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal, le 28 mai 1999

Art. 1er.— Est approuvée la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal, le 28 mai 1999.

Art. 2.— La loi du 19 juin 1967 sur la responsabilité en cas de transport par air est abrogée dès l'entrée en vigueur, conformément à l'article 53, paragraphe 6, de la Convention visée à l'article 1er.

Luxembourg, le 2 juillet 2003

La Rapportrice,
Agy DURDU

Le Président,
John SCHUMMER