

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

Annexe au procès-verbal de la séance du 3 décembre 1975.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi relatif à la **responsabilité** du transporteur
de personnes en **transport aérien intérieur**,*

Par M. Richard **POUILLE**,
Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi soumis aujourd'hui à votre examen constitue une nouvelle étape dans l'extension progressive de la responsabilité des transporteurs aériens vis-à-vis de leurs passagers. Aussi nous paraît-il nécessaire de retracer le chemin parcouru, dans ce domaine, depuis 1924.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, *président* ; Paul Mistral, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, Michel Chauty, *vice-présidents* ; Jean-Marie Bouloux, Fernand Chatelain, Marcel Lemaire, Jules Pinsard, *secrétaires* ; Charles Alliès, Octave Bajoux, André Barroux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Amédée Bouquerel, Frédéric Bourguet, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Paul Caron, Auguste Chupin, Jean Colin, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Jean Francou, Léon-Jean Grégory, Mme Brigitte Gros, MM. Paul Guillaumot, Rémi Herment, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Bernard Legrand, Louis Le Montagner, Léandre Létouart, Paul Malassagne, Louis Marre, Pierre Marzin, Henri Olivier, Louis Orvoen, Gaston Pams, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Henri Prêtre, Maurice PrévotEAU, Jean Proriot, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Jules Roujon, Guy Schmaus, Michel Sordel, René Travert, Raoul Vadeplied, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Sénat : 49 (1975-1976).

Bref rappel historique.

Malgré les progrès techniques considérables réalisés par l'aviation depuis le premier vol de Clément Ader, en 1890, le transport aérien commercial restait encore, après la première guerre mondiale, une aventure périlleuse et, appliquer les règles de droit commun aux pionniers de l'aviation commerciale eût été condamner pratiquement le développement de cette activité.

On sait, en effet, que toute personne physique ou morale est, en principe, responsable de la vie et des biens des passagers dont elle assure le transport. Ceci a, pour corollaire, la nécessité de contracter une police d'assurances dont le montant est naturellement évalué en fonction des risques encourus. Une telle obligation aurait grevé l'exploitation des premières lignes aériennes d'une charge très élevée et nécessité de ce fait l'application de tarifs qui n'auraient pas manqué de décourager toute clientèle.

Cette difficulté n'a pas échappé à la plupart des Etats intéressés et, pour sa part, la France, avait, par l'article 48 de la loi du 31 mai 1924, prévu une clause d'exonération de toute responsabilité en faveur des exploitants d'aéronefs pour les accidents indépendants de leur volonté.

Ce n'est cependant qu'en 1929 qu'une Convention internationale, signée le 12 octobre 1929 à Varsovie, a apporté une première solution d'ensemble à ce problème en limitant à 125 000 F Poincaré par personne, soit l'équivalent de 46 100 F actuels, la responsabilité pécuniaire du transporteur aérien pour chaque passagers, *sauf*, pour les victimes ou leurs ayants droit, à prouver qu'il y a eu *faute intentionnelle ou téméraire* de la part dudit transporteur.

En raison des progrès réalisés, par la suite, dans le domaine de la sécurité aérienne et de l'augmentation du nombre des usagers de l'avion, il apparut bien vite que ce plafond était insuffisant, mais il fallut de longues années et d'âpres négociations pour que le texte de base fût amendé par un *Protocole international*, signé à La Haye le 28 septembre 1955. Par cet amendement à la « Convention de Varsovie », le plafond primitif fut doublé et porté ainsi à 250 000 F Poincaré, soit 92 200 F actuels.

Les dispositions précédentes, qui ne s'appliquaient qu'aux liaisons internationales, ont été étendues par la France à son transport aérien intérieur par la loi du 3 avril 1958.

En dépit de ce relèvement substantiel, le nouveau chiffre, qui restait très inférieur aux indemnités couramment accordées aux victimes d'accidents de transport terrestre, fut estimé bientôt inacceptable et de nombreux pays, en premier lieu les Etats-Unis, demandèrent qu'il soit révisé.

En raison de la difficulté de réaliser un nouveau protocole international, celui-ci se heurtant, notamment, aux réticences des pays en voie de développement, un accord intercompagnies, signé à Montréal en 1966, décida que, sur les liaisons aériennes touchant le territoire des Etats-Unis, le plafond de responsabilité serait porté à 58 000 dollars, soit 300 000 F actuels, cette limite pouvant toujours être dépassée en cas de « faute lourde ».

Cette décision transitoire et de portée limitée n'interrompt pas toutefois le cours des négociations poursuivies au plan international et ces tractations aboutirent, cette fois, au niveau des Gouvernements, à la signature à *Guatemala*, le 8 mars 1971, d'un *troisième protocole* qui portait le plafond de responsabilité à 1 500 000 F Poincaré, soit 550 000 F, étant entendu, en contrepartie, qu'il **s'agirait cette fois d'une limite infranchissable quelles que soient les responsabilités encourues** par le transporteur ou les fautes commises par lui.

Des difficultés tenant en partie à la définition monétaire du plafond empêchèrent malheureusement ce dernier texte d'entrer en application et de nouvelles négociations durent être entreprises qui ont abouti à un **quatrième Protocole**, signé à **Montréal** le 25 septembre 1975, fixant le plafond de responsabilité à 100 000 droits de tirage spéciaux, soit, environ, 550 000 F, ce chiffre étant, suivant le principe arrêté à Guatemala, considéré comme un maximum absolu.

Dans l'intervalle, et en raison des retards apportés à la conclusion du nouvel accord, un certain nombre de transporteurs nationaux, notamment anglais, allemands et français, ont décidé de relever leur limite de responsabilité à 58 000 dollars US (300 000 F français) pour l'ensemble de leurs lignes, qu'elles touchent ou non les Etats-Unis.

En ce qui concerne notre pays, **cette extension de l'accord inter-compagnies de Montréal a été décidée par Air Inter, Air France et U. T. A. le 1^{er} août 1975** pour leurs transports internationaux ou à destination des Départements d'Outre-Mer et des Terri- toires d'Outre-Mer.

Le Gouvernement a estimé, cependant, nécessaire de faire un pas supplémentaire et de légaliser cette mesure en l'étendant à *l'ensemble de notre transport aérien intérieur* d'autant qu'une telle solution a déjà été retenue par plusieurs de nos partenaires euro- péens, en particulier le Royaume-Uni et la République fédérale d'Allemagne.

Tel est le premier objet du présent projet de loi qui prévoit, en outre, que la limite provisoire de 300 000 F sera portée, automa- tiquement, au niveau prévu par le Protocole de Montréal (soit 100 000 D. T. S. ou 540 000 F) quand celui-ci entrera en vigueur, c'est-à-dire, en fait, quatre-vingt dix jours après sa ratification par trente des pays signataires.

On se félicitera à ce propos que, contrairement à ce qui s'est souvent produit dans le passé, le Gouvernement ait fait cette fois diligence et soumette au Parlement un accord international qu'il a signé il y a à peine plus de deux mois.

Cela dit, *nous n'avons pas voulu remettre en cause le principe même de ce projet*, mais, à notre sentiment, le recours à la voie légis- lative aurait pu être évité dans ce domaine.

Le texte qui nous est proposé conduit, en effet, à modifier un article du Code de l'aviation civile, parfaitement adapté à toute modification de la Convention de Varsovie, en y introduisant une dis- position à caractère temporaire qui deviendra sans objet lorsque le Protocole de Montréal sera entré en vigueur en France.

Le relèvement du plafond à 300 000 F sur les lignes intérieures métropolitaines aurait pu résulter, selon nous, d'un simple arran- gement intercompagnies.

Le Gouvernement devra-t-il, par la suite, revenir devant le Par- lement pour rétablir le texte de l'article L. 322-3 du Code dans sa rédaction primitive ?

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier.

Les dispositions de cet article constituent la *partie essentielle du projet de loi*, puisqu'elles prévoient l'application au transport aérien intérieur du relèvement à 300 000 F de la limite de responsabilité du transporteur, étant entendu que ce plafond sera aligné sur celui fixé par le dernier Protocole de Montréal dès lors que cet accord sera applicable en France.

Votre commission n'a pas d'observation à faire quant aux intentions manifestées ainsi par le Gouvernement mais elle estime que *la rédaction adoptée présente une certaine ambiguïté*. En effet, si, dans l'exposé des motifs, il est dit très clairement que la nouvelle limite de responsabilité « deviendra automatiquement applicable au transport aérien intérieur si la France ratifie ce Protocole », la formule conditionnelle adoptée dans cet article est beaucoup moins nette et peut donner à penser que la France se réserve d'appliquer *ou de ne pas appliquer* sur son territoire cette nouvelle modification de la Convention de Varsovie qui, rappelons-le, ne concerne, en principe, que le transport international.

Nous estimons donc préférable de dire que : « la nouvelle limite se substitue à celle de 300 000 F, à compter de la ratification par la France de la modification de ladite Convention ».

Cet amendement de fond nous a conduits à vous proposer une rédaction nouvelle, qui nous paraît meilleure quant à la forme, pour la dernière phrase de cet article.

Article 2.

Cet *article de pure forme* résulte de la modification apportée au Code de l'aviation civile par l'article premier. Il n'appelle donc de notre part aucune observation. Nous notons, cependant, que

la nouvelle rédaction proposée par l'article premier comportant deux phrases, il faut dire, à la deuxième ligne du présent article : « devenue la quatrième phrase », et non : « devenue la troisième phrase ».

Article 3.

L'extension des dispositions du projet de loi aux Territoires d'Outre-Mer signifie que les nouvelles limites de responsabilité des transporteurs aériens concerneront également les compagnies locales basées dans ces territoires.

Cette mesure nous paraissant aller de soi, nous ne pouvons que l'approuver.

*

* *

Sous réserve de ces observations et des amendements qu'elle vous soumet aux articles premier et 2, votre commission vous propose d'adopter le texte du projet de loi suivant.

AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION

Article premier.

Amendement : Rédiger comme suit la seconde phrase de cet article :

Si, en raison d'une modification apportée à la Convention de Varsovie, la limite de responsabilité du transporteur aérien se trouve portée à un niveau supérieur au chiffre susvisé, cette nouvelle limite se substitue à celle de 300 000 F à compter de la mise en vigueur pour la France de la modification de ladite Convention.

Art. 2.

Amendement : A la deuxième ligne de cet article, remplacer les mots :

... devenue la troisième phrase...

par les mots :

... devenue la quatrième phrase...

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement.)

Article premier.

Il est inséré après la première phrase du premier alinéa de l'article L. 322-3 du Code de l'aviation civile la disposition suivante :

« Toutefois, la limite de la responsabilité du transporteur relative à chaque passager, prévue par le paragraphe 1^{er} de l'article 22 de ladite Convention, est fixée à 300 000 F. Si la Convention de Varsovie est modifiée de telle sorte que la limite de responsabilité qu'elle prévoit est portée à un niveau supérieur au montant fixé ci-dessus et si cette modification est rendue applicable en France, la nouvelle limite se substitue à celle de 300 000 F. »

Art. 2.

Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 322-3 du Code de l'aviation civile, devenue la troisième phrase dudit alinéa, l'expression « En outre » est substituée au mot « Toutefois » et les mots « dans la limite prévue ci-dessus » sont substitués aux mots « dans la limite prévue par ladite Convention ».

Art. 3.

Les dispositions de la présente loi sont applicables dans les Territoires d'Outre-Mer.

ANNEXE



ANNEXE

PROTCOLE ADDITIONNEL N° 3

PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION POUR L'UNIFICATION
DE CERTAINES REGLES RELATIVES AU TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL
SIGNEE A VARSOVIE LE 12 OCTOBRE 1929,
AMENDEE PAR LE PROTCOLE FAIT A LA HAYE LE 28 SEPTEMBRE 1955
ET PAR LE PROTCOLE FAIT A GUATEMALA LE 8 MARS 1971

Les Gouvernements soussignés,

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 et par le Protocole fait à Guatemala le 8 mars 1971,

Sont convenus de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER

Amendements à la Convention.

Art. I^{er}. — La Convention que les dispositions du présent chapitre modifient est la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971.

Art. II. — L'article 22 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

Article 22.

1. a) Dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 100 000 droits de tirage spéciaux pour l'ensemble des demandes présentées, à quelque titre que ce soit, en réparation du dommage subi en conséquence de la mort ou de lésions corporelles d'un passager. Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser 100 000 droits de tirage spéciaux.

b) En cas de retard dans le transport de personnes, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.

c) Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1 000 droits de tirage spéciaux par passager.

2. a) 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.

b) En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois lorsque la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

3. a) Les tribunaux des Hautes Parties contractantes qui n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès y compris des honoraires d'avocat auront, dans les instances auxquelles la présente Convention s'applique, le pouvoir d'allouer au demandeur, suivant leur appréciation, tout ou partie des frais de procès, y compris les honoraires d'avocat qu'ils jugent raisonnables.

b) Les frais de procès y compris des honoraires d'avocat ne sont accordés, en vertu de l'alinéa a), que si le demandeur a notifié par écrit au transporteur le montant de la somme réclamée, y compris les détails de calcul de cette somme, et si le transporteur n'a pas, dans un délai de six mois à compter de la réception de cette demande, fait par écrit une offre de règlement d'un montant au moins égal à celui des dommages-intérêts alloués par le tribunal à concurrence de la limite applicable. Ce délai est prorogé jusqu'au jour de l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à l'expiration de ce délai.

c) Les frais de procès y compris les honoraires d'avocat ne sont pas pris en considération pour l'application des limites prévues au présent article.

4. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans le présent article et à l'article 42 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 des alinéas 1 et 2 a 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 1 500 000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 a de l'article 22 ; 62 500 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 b de l'article 22 ; 15 000 unités monétaires par passager en ce qui concerne l'alinéa 1 c de l'article 22 ; 250 unités monétaires par kilogramme en ce qui concerne l'alinéa 2 a de l'article 22. Un Etat qui applique les dispositions de cet alinéa peut aussi déclarer que la somme mentionnée aux alinéas 2 et 3 de l'article 42 est la somme de 187 500 unités monétaires. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Ces sommes peuvent être converties 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. »

ART. III. — A l'article 42 de la Convention, les alinéas 2 et 3 sont supprimés et remplacés par les dispositions suivantes :

« 2) Lors de chacune des conférences mentionnées à l'alinéa 1 du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a, en vigueur à la date de réunion de ces conférences ne sera pas augmentée d'un montant supérieur à 12 500 droits de tirage spéciaux.

« 3) Sous réserve de l'alinéa 2 du présent article, la limite de responsabilité fixée à l'article 22, alinéa 1 a, en vigueur à la date de réunion de ces conférences sera augmentée de 12500 droits de tirage spéciaux au 31 décembre de la cinquième et de la dixième année suivant la date d'entrée en vigueur du Protocole visé à l'alinéa 1 du présent article, à moins que lesdites conférences n'en aient décidé autrement avant lesdites dates par une majorité des deux tiers des représentants des Parties présentes et votantes. »

CHAPITRE II

Champ d'application de la convention amendée.

ART. IV. — La Convention amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 ainsi que par le présent Protocole s'applique au transport international défini à l'article 1^{er} 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.

ART. V. — Entre les Parties au présent Protocole, la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 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, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975 ».

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

ART. VII. — 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 ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975.

3. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement de la République populaire de Pologne.

ART. VIII. — 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.

ART. IX. — 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 ou par un Etat qui n'est pas partie à la Convention de Varsovie

amendée à La Haye en 1955 et à Guatemala en 1971 emporte adhésion à la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 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.

ART. X. — 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, ou du Protocole de Guatemala en vertu de l'article XXIII dudit Protocole, ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention de Varsovie amendée à La Haye en 1955, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975.

ART. XI. — 1. Seules les réserves suivantes au présent Protocole pourront être admises :

a) Tout Etat dont les tribunaux n'ont pas la faculté, en vertu de leur propre loi, d'allouer des frais de procès, y compris les honoraires d'avocat, peut à tout moment déclarer par une notification faite au Gouvernement de la République populaire de Pologne que l'alinéa 3 a de l'article 22 ne s'applique pas à ses tribunaux.

b) 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, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975 ne s'applique pas au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué par ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ledit Etat et dont la capacité a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

c) Tout Etat peut, lors de la ratification du Protocole n° 4 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, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 de Montréal de 1975, dans la mesure où elles s'appliquent au transport des marchandises, du courrier et des colis postaux. 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.

ART. XII. — 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.

ART. XIII. — 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, à Guatemala en 1971 et par le Protocole additionnel n° 3 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.

ART. XIV. — Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale jusqu'au 1^{er} janvier 1976, puis, jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'article VIII, au Ministère des Affaires étrangères du Gouvernement de la République populaire de Pologne. L'Organisation de l'aviation civile internationale informera 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 25 septembre 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.