

Convenzione di Varsavia

Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, nel testo modificato dal protocollo dell'Aja del 28 settembre 1955.

(testo consolidato; in *corsivo* le modifiche apportate dal protocollo dell'Aja)

Il Presidente del Reich germanico, il Presidente della Repubblica d'Austria, Sua Maestà il Re dei Belgi, il Presidente degli Stati Uniti del Brasile, Sua Maestà il Re dei Bulgari, il Presidente del Governo nazionalista della Repubblica di Cina, Sua Maestà il Re di Danimarca e d'Islanda, Sua Maestà il Re d'Egitto, Sua Maestà il Re di Spagna, il Capo di Stato della Repubblica di Estonia, il Presidente della Repubblica di Finlandia, il Presidente della Repubblica Francese, Sua Maestà il Re di Gran Bretagna, d'Irlanda e dei Territori Britannici d'Oltre Mare, Imperatore delle Indie, il Presidente della Repubblica Ellenica, Sua Altezza Serenissima il Reggente il Regno d'Ungheria, Sua Maestà il Re d'Italia, Sua Maestà l'Imperatore del Giappone, il Presidente della Repubblica di Lettonia, Sua Altezza Reale la Granduchessa di Lussemburgo, il Presidente degli Stati Uniti del Messico, Sua Maestà il Re di Norvegia, Sua Maestà la Regina dei Paesi Bassi, il Presidente della Repubblica di Polonia, Sua Maestà il Re di Rumenia, Sua Maestà il Re di Svezia, il Consiglio federale svizzero, il Presidente della Repubblica Cecoslovacca, il Comitato Centrale Esecutivo dell'Unione delle Repubbliche Socialiste dei Sovieti, il Presidente degli Stati Uniti del Venezuela, Sua Maestà il Re di Jugoslavia;

avendo riconosciuto la necessità di regolare in modo uniforme le condizioni del trasporto aereo internazionale per quanto riguarda i documenti utilizzati per questo trasporto e la responsabilità del vettore;

hanno designati a questo scopo i loro plenipotenziari i quali, debitamente autorizzati, hanno concluso e firmato la seguente Convenzione:

Capitolo I - Oggetto – Definizione

Articolo 1

1. La presente Convenzione si applica ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli

→ TRASPORTO INTERNAZIONALE

o merci, effettuato con aeromobile dietro remunerazione. Essa si applica pure ai trasporti gratuiti effettuati con aeromobile da un'impresa di trasporti aerei.

2. È qualificato «trasporto internazionale» ai sensi della presente Convenzione, ogni trasporto in cui, secondo le stipulazioni delle parti, il punto di partenza e il punto di destinazione, che abbia luogo o no interruzione di trasporto o trasbordo, sono situati sul territorio di due alte Parti contraenti o sul territorio d'una sola alta Parte contraente, se uno scalo è previsto sul territorio d'un altro Stato, anche se non sia un'alta Parte contraente. Il trasporto senza un tale scalo tra due punti del territorio d'una sola alta Parte contraente non è considerato come internazionale a' sensi della presente Convenzione.

3. Il trasporto da eseguire per aria da diversi vettori successivi è considerato – nei riguardi dell'applicazione della presente Convenzione – come trasporto unico, quando le Parti l'hanno previsto come una sola operazione e sia stato concluso sotto forma d'un solo contratto o d'una serie di contratti; esso non perde il suo carattere internazionale qualora un solo contratto o una serie di contratti debbano essere eseguiti integralmente sul territorio d'un medesimo Stato.

Articolo 2

1. La Convenzione si applica ai trasporti effettuati dallo Stato o dalle altre persone giuridiche di diritto pubblico, nelle condizioni previste all'art. 1.

2. La presente convenzione non si applica al trasporto della posta-lettere e dei pacchi postali.

Capitolo II - Titolo di trasporto

Sezione I - Biglietto di passaggio

Articolo 3

1. Nel trasporto dei viaggiatori è rilasciato un biglietto di passaggio, contenente:

a. l'indicazione del punto di partenza e quello di destinazione;

b. se il punto di partenza e quello di destinazione sono situati sul territori d'una medesima alta Parte contraente e siano previsti uno o parecchi scali sul territorio d'un altro Stato, l'indicazione di tali scali;

c. un avviso indicante che il trasporto d'un viaggiatore per un viaggio con destinazione finale o scalo in un paese diverso da quello di partenza, può essere regolato dalla convenzione di Varsavia, la quale, in generale, limita la responsabilità del vettore nel caso di morte o di lesione corporale e di perdita o d'avaria nel bagaglio.

2. Il biglietto fa fede, fino a prova contraria, della conclusione e delle condizioni del contratto di trasporto. La mancanza, l'irregolarità o la perdita del biglietto non menoma né l'esistenza, né la validità del contratto di trasporto, il quale sarà nondimeno soggetto alle regole della presente Convenzione. Tuttavia, se il viaggiatore s'imbarca con il consenso del vettore, senza che sia stato rilasciato il biglietto di passaggio, o se il biglietto non contiene l'avviso prescritto nel capoverso 1, lettera c, del presente articolo, il vettore non avrà il diritto di prevalersi delle disposizioni dell'articolo 22.

Sezione II - Scontrino del bagaglio

Articolo 4

1. Nel trasporto dei bagagli registrati, è rilasciato uno scontrino di bagaglio, il quale, ove non sia combinato con un biglietto di passaggio conforme alle disposizioni dell'articolo 3, capoverso 1, oppure incluso in tale biglietto, deve contenere:

a. l'indicazione del punto di partenza e quello di destinazione;

b. se il punto di partenza e quello di destinazione sono situati sul territorio d'una medesima alta Parte contraente e siano previsti uno o parecchi scali sul territorio d'un altro Stato, l'indicazione di tali scali;

c. un avviso indicante che il trasporto d'un viaggiatore per un viaggio con destinazione finale o scalo in un paese diverso da quello di partenza, può essere regolato dalla convenzione di Varsavia, la quale, in generale, limita la responsabilità del vettore nel caso di perdita o d'avaria del bagaglio.

2. Lo scontrino del bagaglio fa fede, fino a prova contraria, della registrazione di questo e delle condizioni del contratto di trasporto. La mancanza, l'irregolarità o la perdita dello scontrino non menoma né l'esistenza, né la validità del contratto di trasporto, il quale sarà nondimeno soggetto alle regole della presente Convenzione. Tuttavia, il vettore che accetta il bagaglio senza che sia stato rilasciato uno scontrino o questo non sia combinato con un biglietto di passaggio conforme alle disposizioni dell'articolo 3, capoverso 1, lettera c, non sia incluso in tale biglietto, oppure non contenga l'avviso prescritto nel capoverso 1, lettera c, del presente articolo, non avrà diritto di prevalersi delle disposizioni dell'articolo

22, capoverso 2.

Sezione III - Lettera di trasporto aereo

Articolo 5

1. Ogni vettore di merce ha il diritto di domandare al mittente la compilazione e la consegna d'un titolo chiamato: «lettera di trasporto aereo»; ogni mittente ha il diritto di domandare al vettore l'accettazione di questo documento.
2. Tuttavia, la mancanza, l'irregolarità o la perdita di questo titolo non menoma né l'esistenza, né la validità del contratto di trasporto, il quale sarà nondimeno soggetto alle regole della presente Convenzione, salve restando le disposizioni dell'art. 9.

Articolo 6

1. La lettera di trasporto aereo sarà stabilita dal mittente in tre esemplari originali e consegnata colla merce.
2. Il primo esemplare porta la menzione «per il vettore»; esso vien firmato dal mittente. Il secondo esemplare porta la menzione «per il destinatario»; esso vien firmato dal mittente e dal vettore e accompagna la merce. Il terzo esemplare vien firmato dal vettore e da questi consegnato al mittente dopo accettata la merce.
3. *La firma del vettore dev'essere apposta prima che la merce sia caricata sull'aeromobile.*
4. La firma del vettore può essere sostituita con un timbro; quella del mittente può essere stampata o sostituita con un timbro.
5. Se, a richiesta del mittente, il vettore stabilisce la lettera di trasporto aereo, questi è considerato, fino a prova del contrario, come agente per conto del mittente.

Articolo 7

Il vettore di merci ha il diritto di domandare al mittente di stabilire delle lettere di trasporto aereo diverse, quando trattisi di parecchi colli.

Articolo 8

La lettera di trasporto deve contenere:

- a. l'indicazione del punto di partenza e quello di destinazione;*
- b. se il punto di partenza e quello di destinazione sono situati sul territorio d'una medesima alta Parte contraente e siano previsti uno o parecchi scali sul territorio d'un altro Stato,*

l'indicazione di tali scali;

c. un avviso indicante al mittente, che il trasporto con destinazione finale o scalo in un paese diverso da quello di partenza, può essere regolato dalla convenzione di Varsavia, la quale, in generale, limita la responsabilità del vettore nel caso di perdita o d'avaria della merce.

Articolo 9

Per le merci che, con il consenso del vettore, siano state caricate sull'aeromobile senza che sia stata compilata una lettera di trasporto aerea, o questa non contenga l'avviso prescritto nell'articolo 8, lettera c, il vettore non ha diritto di prevalersi delle disposizioni dell'articolo 22, capoverso 2.

Articolo 10

1. Il mittente è responsabile dell'esattezza delle indicazioni e dichiarazioni concernenti la merce che egli iscrive nella lettera di trasporto aereo.
2. *Egli risponde del danno subito dal vettore, o da ogni altra persona verso la quale il vettore sia obbligato, per le sue indicazioni e dichiarazioni irregolari, inesatte o incomplete.*

Articolo 11

1. La lettera di trasporto aereo fa fede, fino a prova del contrario, della conclusione del contratto, del ricevimento della merce e delle condizioni di trasporto.
2. Le indicazioni della lettera di trasporto aereo relative al peso, alle dimensioni ed all'imballaggio della merce, come pure al numero dei colli, fanno fede fino a prova del contrario; quelle relative alla quantità, al volume ed allo stato della merce non fanno prova verso il vettore che se la verifica da lui fatta in presenza del mittente fu constatata sulla lettera di trasporto aereo oppure se trattasi d'indicazioni relative allo stato apparente della merce.

Articolo 12

1. Il mittente ha il diritto, a condizione di eseguire tutti gli obblighi risultanti dal contratto di trasporto, di disporre della merce sia ritirandola all'aerodromo di partenza o di destinazione, sia facendola fermare nel corso del trasporto in occasione d'un atterramento, sia facendola consegnare al luogo di destinazione o nel corso del trasporto ad altra persona che non sia il destinatario indicato nella lettera di trasporto aereo, sia

domandandone la retrocessione all'aerodromo di partenza, purché l'esercizio di questo diritto non rechi pregiudizio né al vettore né agli altri mittenti e coll'obbligo di rimborsare le spese che ne risultano.

2. Qualora fosse impossibile di eseguire gli ordini del mittente, il vettore deve avvertirlo immediatamente.

3. Se il vettore s'uniforma alle disposizioni del mittente, senza esigere la produzione dell'esemplare della lettera di trasporto aereo a lui rilasciato, egli sarà responsabile, salvo ricorso da parte sua contro il mittente, del pregiudizio che potrebbe esser causato per questo fatto a chi fosse regolarmente in possesso della lettera di trasporto aereo.

4. Il diritto del mittente cessa al momento in cui incomincia quello del destinatario, conformemente all'art. 13 seguente. Tuttavia, se il destinatario rifiuta la lettera di trasporto o la merce, o se esso non fosse rintracciabile, il mittente riacquista il suo diritto di disporre.

Articolo 13

1. Salvo nei casi indicati all'articolo precedente, il destinatario ha il diritto, arrivata che sia la merce al punto di destinazione, di domandare al vettore di rimmettergli la lettera di trasporto aereo e di consegnargli la merce dietro pagamento dell'importo dei crediti ed ottemperando alle condizioni di trasporto indicate nella lettera di trasporto aereo.

2. Salvo stipulazione contraria, il vettore deve avvisare il destinatario dell'arrivo della merce.

3. Se la perdita della merce è riconosciuta dal vettore o se, spirato un termine di sette giorni dal momento in cui essa avrebbe dovuto giungere, la merce non è giunta, il destinatario è autorizzato a far valere, nei confronti del vettore, i diritti risultanti dal contratto di trasporto.

Articolo 14

Il mittente ed il destinatario possono far valere tutti i diritti loro rispettivamente conferiti dagli art. 12 e 13, ognuno in suo proprio nome, che agisca nel suo proprio interesse o nell'interesse d'altri, a condizione che osservino gli obblighi imposti dal contratto.

Articolo 15

1. Gli art. 12, 13 e 14 non portano alcun pregiudizio né ai rapporti del mittente e del destinatario fra loro, né ai rapporti dei terzi i cui diritti provengono sia dal vettore sia dal destinatario.

2. Ogni clausola derogante alle stipulazioni degli art. 12, 13 e 14 deve essere iscritta nella lettera di trasporto aereo.

3. *Nella presente convenzione, nulla impedisce la stesura di lettere di trasporto aereo negoziabili.*

Articolo 16

1. Il mittente è tenuto a fornire le informazioni e ad unire alla lettera di trasporto aereo i documenti che, prima di consegnare la merce al destinatario, sono necessari per procedere alle formalità doganali, daziarie o di polizia. Il mittente è responsabile verso il vettore di ogni danno che potrebbe risultare dalla mancanza, dall'insufficienza o dall'irregolarità di queste indicazioni e documenti, salvo il caso di colpa da parte del vettore o dei suoi preposti.

2. Il vettore non è tenuto a esaminare se queste indicazioni e documenti sono esatti o sufficienti.

Capitolo III - Responsabilità del vettore

Articolo 17

Il vettore è responsabile del danno verificatosi in caso di morte, di ferimento o di qualsiasi altra lesione corporale subita da un viaggiatore, quando l'infortunio che ha causato il danno sia successo a bordo dell'aeromobile o durante qualsiasi operazione di imbarco e di sbarco.

Articolo 18

1. Il vettore è responsabile del danno verificatosi in caso di distruzione, perdita o avaria dei bagagli registrati o di merci, quando l'avvenimento che ha causato il danno sia successo durante il trasporto aereo.

2. Il trasporto aereo, a' sensi del precedente capoverso, comprende il periodo durante il quale i bagagli o le merci si trovano in custodia del vettore sia in aerodromo, sia a bordo d'un aeromobile sia in un posto qualsiasi in caso d'atterramento fuori d'un aerodromo.

3. Il periodo del trasporto aereo non comprende nessun trasporto terrestre, marittimo o fluviale, effettuato fuori d'un aerodromo. Tuttavia, quando un siffatto trasporto vien effettuato per eseguire il contratto di trasporto aereo a motivo del carico, della consegna o

del trasbordo, ogni danno è presunto, salvo prova contraria, causato da un avvenimento accaduto durante il trasporto aereo.

Articolo 19

Il vettore è responsabile del danno risultante da un ritardo nel trasporto aereo di viaggiatori, bagagli o merci.

LIMITE

Articolo 20

Il vettore non è responsabile se prova che egli ed i suoi preposti hanno preso tutte le misure necessarie per evitare il danno o che era loro impossibile di prenderle.

Articolo 21

Nel caso in cui il vettore provi che la colpa della persona lesa abbia causato il danno o vi abbia contribuito, il tribunale potrà, secondo le disposizioni della sua propria legge, scartare o attenuare la responsabilità del vettore.

Articolo 22

FRANCHI →

1. *Nel trasporto di persone la responsabilità del vettore verso ogni viaggiatore è limitata alla somma di duecentocinquanta franchi. Nel caso in cui, secondo la legge del tribunale adito, l'indennità può essere fissata in forma di rendita, il capitale della rendita non può superare questo limite. Il viaggiatore potrà tuttavia fissare un limite di responsabilità più elevato mediante speciale convenzione col vettore.*

2. a. *Nel trasporto di bagagli registrati e di merci, la responsabilità del vettore è limitata alla somma di duecentocinquanta franchi per chilogrammo, salva speciale dichiarazione di interesse alla riconsegna fatta dal mittente al momento in cui consegna il collo al vettore e mediante pagamento d'una eventuale tassa suppletiva. In questo caso, il vettore sarà tenuto a pagare fino all'ammontare della somma dichiarata salvo non provi che essa è superiore all'interesse reale del mittente alla riconsegna.*

b. *Nel determinare il limite di responsabilità del vettore nel caso di perdita, avaria o ritardo d'una parte del bagaglio o della merce o di qualsiasi oggetto in quello contenuto, è considerato soltanto il peso del collo del quale si tratta. Tuttavia, se la perdita, l'avaria o il ritardo d'una parte del bagaglio registrato o delle merci, oppure d'un oggetto in quello contenuto, pregiudica il valore di altri colli considerati nel medesimo scontrino di bagaglio o lettere di trasporto aereo, il limite di responsabilità è determinato secondo il peso totale di*

tali colli.

3. Per quanto riguarda gli oggetti custoditi dal viaggiatore medesimo, la responsabilità del vettore è limitata cinquemila franchi per viaggiatore.

4. I limiti stabiliti nel presente articolo non menomano la facoltà del tribunale d'accordare, secondo la sua legge, una somma corrispondente a tutte o una parte delle spese giudiziarie e altre spese sostenute dal richiedente. La precedente disposizione non si applica, se l'ammontare dell'indennità accordata, eccettuate le spese giudiziarie e altre spese, non supera la somma offerta in iscritto dal vettore nel termine di sei mesi dall'evento che ha cagionato il danno o, se l'azione sia stata proposta decorso tale termine, prima della petizione.

5. Le somme sono considerate come riferentesi al franco francese costituito da sessantacinque milligrammi e mezzo d'oro fino, al titolo di novecento millesimi. Esse possono essere convertite in ogni moneta nazionale in cifra tonda. Nel caso di procedimento giudiziario la concessione di tali somme in monete nazionali diverse dalla moneta aurea è operata secondo il valore aureo di tali monete il giorno della sentenza.

Articolo 23

1. Ogni clausola tendente a esonerare il vettore dalla sua responsabilità od a stabilire un limite inferiore a quello fissato nella presente Convenzione, è nulla e di nessun effetto; la nullità di questa clausola non ha però per conseguenza la nullità del contratto, il quale resta soggetto alle disposizioni della presente Convenzione.

2. Il capoverso 1 non si applica alle disposizioni concernenti la perdita o il danno derivante dalla natura o da un vizio della merce trasportata.

Articolo 24

1. Nei casi previsti agli art. 18 e 19 ogni azione per responsabilità, promossa per qualsiasi motivo, non può essere esercitata se non alle condizioni ed entro i limiti previsti dalla presente Convenzione.

2. Nei casi previsti all'art. 17 si applicano parimente le disposizioni del capoverso precedente, senza pregiudizio della determinazione delle persone che hanno il diritto d'agire e dei loro rispettivi diritti.

Articolo 25

I limiti di responsabilità previsti nell'articolo 22 non si applicano, qualora sia provato che il

danno derivi da azione od omissione del vettore o d'un suo preposto, commessa nell'intento di cagionarlo o temerariamente e nella consapevolezza che verosimilmente ne sarebbe risultato un danno, e, trattandosi d'un preposto, qualora sia provato ch'egli ha agito nell'esercizio del suo ufficio.

Articolo 25 A.

1. Il preposto contro cui è promossa l'azione per un danno di cui alla presente Convenzione, può valersi dei limiti di responsabilità concessi al vettore in virtù dell'articolo 22, qualora provi d'aver agito nell'esercizio del suo ufficio.

2. In questo caso, l'ammontare del risarcimento che può essere ottenuto dal vettore o dal suo preposto, non deve superare i detti limiti.

3. Le disposizioni dei capoversi 1 e 2 del presente articolo non si applicano, qualora sia provato che il danno derivi da azione od omissione del preposto, commessa nell'intento di cagionarlo o temerariamente e nella consapevolezza che verosimilmente ne sarebbe risultato un danno.

Articolo 26

1. Il ricevimento dei bagagli e delle merci senza protesta da parte del destinatario costituirà presunzione, salvo prova contraria, che le merci furono consegnate in buono stato e conformemente al titolo di trasporto.

2. In caso d'avaria, il destinatario deve inviare al vettore una protesta immediata, scoperta che abbia l'avaria, e, al più tardi, entro il termine di sette giorni per i bagagli e di quattordici giorni per le merci, a contare dal loro ricevimento. In caso di ritardo, la protesta dovrà essere fatta al più tardi entro ventun giorni a contare da quello in cui il bagaglio o la merce saranno stati posti a sua disposizione.

3. Qualsiasi protesta dev'essere fatta con riserva scritta sul titolo di trasporto, o con altro scritto spedito entro il termine previsto per questa protesta.

4. In mancanza di protesta entro i termini previsti, tutte le azioni contro il vettore sono irricevibili, salvo in caso di frode da parte di quest'ultimo.

Articolo 27

In caso di morte del debitore l'azione per responsabilità, entro i limiti previsti dalla presente Convenzione, si esercita contro i suoi aventi diritto.

Articolo 28

1. L'azione per responsabilità dovrà essere promossa a scelta del richiedente, nel territorio d'una delle alte Parti contraenti, sia davanti il tribunale del domicilio del vettore, della sede principale del suo servizio o del luogo in cui egli possiede uno stabilimento per cura del quale il contratto è stato concluso, sia davanti il tribunale del luogo di destinazione.
2. La procedura sarà regolata dalla legge del tribunale adito.

Articolo 29

1. L'azione per responsabilità dev'essere promossa, sotto pena di decadenza, entro il termine di due anni a contare dall'arrivo a destinazione o dal giorno in cui l'aeromobile avrebbe dovuto arrivare o da quello in cui il trasporto fu interrotto.
2. Il modo di calcolare il termine è determinato dalla legge del tribunale chiamato a giudicare.

Articolo 30

1. Nei casi di trasporto retti dalla definizione dell'art. 1, cpv. 3, da eseguire da diversi vettori successivi, ogni vettore accettante dei viaggiatori, dei bagagli o delle merci, è soggetto alle regola stabilite da questa Convenzione ed è considerato come una delle parti contraenti del contratto di trasporto, in quanto questo contratto si riferisca alla parte del trasporto effettuata sotto il suo controllo.
2. Nel caso d'un tale trasporto, il viaggiatore od i suoi aventi diritto non potranno ricorrere se non contro il vettore che ha effettuato il trasporto nel corso del quale l'infortunio o il ritardo si è verificato eccettuato il caso in cui, per espressa stipulazione, il primo vettore avrà assicurato la responsabilità per tutto il viaggio.
3. Se trattasi di bagagli o di merci, il mittente si rivolgerà al primo vettore ed il destinatario che ha il diritto alla consegna si rivolgerà all'ultimo vettore; l'uno e l'altro potranno, inoltre, agire contro il vettore che ha effettuato il trasporto durante il quale si ebbe la distruzione, la perdita, l'avarìa o il ritardo. Questi vettori saranno responsabili solidalmente verso lo speditore ed il destinatario.

Capitolo IV - Disposizioni relative ai trasporti combinati

Articolo 31

1. Nel caso di trasporti combinati, effettuati in parte per aria ed in parte con qualsiasi altro mezzo di trasporto, le stipulazioni della presente Convenzione non si applicano se non al trasporto aereo, e ciò solo se esso risponde alle condizioni dell'art. 1.
2. Nella presente Convenzione nulla impedisce alle parti, nel caso di trasporti combinati, di inserire nel titolo di trasporto aereo delle condizioni relative ad altri mezzi di trasporto, purché le stipulazioni della presente Convenzione siano rispettate per quanto concerne il trasporto per aria.

Capitolo V - Disposizioni generali e finali

Articolo 32

Sono nulle tutte le clausole del contratto di trasporto e tutte le convenzioni particolari anteriori al danno colle quali le parti derogherebbero alle regole della presente Convenzione sia determinando la legge applicabile, sia modificando le norme di competenza. Tuttavia, nel trasporto delle merci, le clausole d'arbitrato sono ammesse, entro i limiti della presente Convenzione, quando l'arbitrato deve effettuarsi nei luoghi di competenza dei tribunali previsti all'art. 28, cpv. 1.

Articolo 33

La presente Convenzione non può impedire ad un vettore di rifiutare la conclusione d'un contratto di trasporto o di formulare dei regolamenti che non siano contrari alle disposizioni della presente Convenzione.

Articolo 34

Le disposizioni degli articoli dal 3 al 9 concernenti i titoli di trasporto non sono applicabili ai trasporti effettuati in circostanze straordinarie fuori di ogni operazione normale del servizio aereo.

Articolo 35

Quando nella Convenzione si parla di giorni, trattasi di giorni correnti e non di giorni feriali.

Articolo 36

La presente Convenzione è redatta in francese, in un solo esemplare che resterà deposto

negli archivi del Ministero degli affari esteri di Polonia; una copia certificata conforme sarà trasmessa al Governo di ciascuna alta Parte contraente per cura del Governo polacco.

Articolo 37

1. La presente Convenzione sarà ratificata. Gli strumenti di ratifica saranno depositi negli archivi del Ministero degli affari esteri di Polonia, il quale ne notificherà il deposito al Governo di ciascuna alta Parte contraente.
2. Quando la presente Convenzione sarà stata ratificata da cinque alte Parti contraenti, essa entrerà in vigore fra di loro il novantesimo giorno dopo il deposito della quinta ratifica. In seguito essa entrerà in vigore tra le alte Parti contraenti che l'avranno ratificata e l'alta Parte contraente che depositerà il suo strumento di ratifica, il novantesimo giorno dopo il deposito.
3. Spetterà al Governo della Repubblica di Polonia di notificare al Governo di ciascuna alta Parte contraente la data dell'entrata in vigore della presente Convenzione e quella del deposito di ogni ratifica.

Articolo 38

1. Dopo la sua entrata in vigore, la presente Convenzione resterà aperta all'adesione di tutti gli Stati.
2. L'adesione sarà effettuata mediante notifica inviata al Governo della Repubblica di Polonia, il quale la comunicherà al Governo di ciascuna alta Parte contraente.
3. L'adesione produrrà i suoi effetti a contare dal novantesimo giorno dopo la notifica fatta al Governo della Repubblica di Polonia.

Articolo 39

1. Ogni alta Parte contraente potrà denunciare la presente Convenzione mediante notifica al Governo della Repubblica di Polonia, il quale ne avviserà immediatamente il Governo di ciascuna alta Parte contraente.
2. La denuncia produrrà i suoi effetti sei mesi dopo la notifica della denuncia e solamente nei riguardi della Parte che l'ha presentata.

Articolo 40

1. Le alte Parti contraenti potranno dichiarare, al momento della firma, del deposito delle ratifiche o della loro adesione, che l'accettazione da parte loro della presente Convenzione

non impegna sia tutti sia talune delle loro colonie, protettorati, territori, sotto mandato o qualsiasi altro territorio soggetto alla loro sovranità o alla loro autorità, o a qualsiasi altro territorio sotto il loro protettorato.

2. Di conseguenza, esse potranno in seguito aderire separatamente in nome di tutti o di parte delle loro colonie, protettorati, territori sotto mandato o di qualsiasi altro territorio sotto il loro protettorato, esclusi colla loro dichiarazione originale.

3. Esse potranno pure, conformandosi alle sue disposizioni, denunciare la presente Convenzione separatamente per tutti o per parte delle loro colonie, protettorati, territori sotto mandato, per qualsiasi altro territorio soggetto alla loro sovranità o alla loro autorità o per qualsiasi altro territorio sotto il loro protettorato.

Articolo 40 A

1. *La locuzione alta Parte contraente, negli articoli 37, capoverso 2, e 40, capoverso 1, significa Stato. In tutti gli altri casi, la locuzione alta Parte contraente significa uno Stato la cui ratificazione o l'adesione alla convenzione abbia avuto effetto e la cui disdetta non sia ancora attuata.*

2. *Secondo la presente convenzione, la parola territorio significa tanto il territorio metropolitano di uno Stato, come ogni territorio che esso rappresenti nelle relazioni estere.*

Articolo 41

Due anni dopo la messa in vigore della presente Convenzione al più presto, ogni alta Parte contraente avrà la facoltà di provocare la riunione d'una nuova conferenza internazionale nell'intento di ricercare quei miglioramenti che potrebbero essere apportati alla presente Convenzione. Essa si rivolgerà a questo scopo al Governo della Repubblica Francese, il quale prenderà le necessarie misure per preparare questa conferenza.

La presente Convenzione, fatta a Varsavia il 12 ottobre 1929, resterà deposta per la firma fino al 31 gennaio 1930.

Protocollo addizionale

Le alte Parti contraenti si riservano il diritto di dichiarare, al momento della ratifica o

dell'adesione, che l'art. 2, cpv. 1, della presente Convenzione, non si applicherà ai trasporti internazionali aerei direttamente effettuati dallo Stato, dalle sue colonie, dai suoi protettorati, dai territori sotto mandato o da qualsiasi altro territorio sotto la sua sovranità, dominio o autorità.