

CONVENȚIA
pentru unificarea unor reguli privitoare la transportul aerian internațional semnată la
Varșovia la 12 octombrie 1929

Recunoscând utilitatea de a reglementa în chip uniform condițiile transportului aerian internațional în ceea ce privește documentele întrebuintate la acest transport și răspunderea transportatorului, au numit în acest scop Plenipotențiarii lor respectivi, care, fiind autorizați în regulă, au încheiat și semnat următoarea convenție:

Capitolul 1
Obiect - definiții
Articolul 1

(1) Prezenta Convenție se aplică oricărui transport internațional de persoane, bagaje sau mărfuri, efectuat prin aeronavă contra plată. Ea se aplică de asemenea transporturilor gratuite efectuate prin aeronavă către o întreprindere de transporturi aeriene.

(2) Este calificat „transportul internațional”, în sensul prezentei Convenții, orice transport în care, potrivit stipulațiilor părților, punctul de plecare și punctul de destinație, cu sau fără întrerupere a transportului sau transbordare, sunt situate, fie pe teritoriul a două înalte Părți Contractante, fie pe teritoriul unei singure Înalte Părți Contractante, dacă este prevăzută o oprire pe un teritoriu supus suveranității, suzeranității, mandatului sau autorității aceleiași înalte Părți Contractante nu este considerat ca internațional în sensul prezentei Convenții.

(3) Transportul, ce urmează a fi executat de către mai mulți transportatori aerieni succesivi, e considerat a constitui, pentru aplicarea acestei Convenții, un transport unic, atunci când a fost privit de către părți ca fiind o singură operație, de a fost încheiat sub forma unui singur contract sau a unei serii de contracte și nu pierde caracterul său internațional prin faptul că un singur contract sau o serie de contracte trebuie să fie executate integral pe teritoriul supus suveranității, suzeranității, mandatului sau autorității unei aceleiași înalte Părți Contractante.

Articolul 2

(1) Convenția nu se aplică la transporturile efectuate de Stat sau de alte persoane juridice de drept public, în condițiile prevăzute la articolul 1.

(2) Sunt exceptate de la aplicarea prezentei Convenții transporturile efectuate sub regimul convențiilor poștale internaționale.

Capitolul II
Documente de transport
Secțiunea 1 - Bilet de călătorie

Articolul 3

(1) Pentru transportul călătorilor, transportatorul e ținut a libera un bilet de călătorie, ce trebuie să conțină următoarele mențiuni:

- a) locul și data emiterii;
- b) punctele de plecare și de destinație;
- c) opririle prevăzute, cu rezerva facultății pentru transportator să stipuleze că le va putea modifica în caz de nevoie și fără ca această modificare să poată face transportul să-și piardă caracterul său internațional;
- d) numele și adresa transportatorului sau transportatorilor;
- e) indicația că transportul e supus regimului responsabilității stabilit prin prezenta Convenție.

(2) Lipsa, neregularitatea sau pierderea biletului nu atinge nici existența, nici validitatea contractului de transport, care va fi la fel supus regulilor prezentei Convenții. Totuși, dacă transportatorul primește călătorul fără ai elibera un bilet de călătorie, el nu va avea dreptul să invoce dispozițiile acestei Convenții, ce exclud sau limitează răspunderea sa.

Secțiunea II. Buletin de bagaje

Articolul 4

- (1) Pentru transportul bagajelor, altele decât micile obiecte personale ce le păstrează călătorul în paza sa, transportatorul e ținut a elibera un buletin de bagaje.
- (2) Buletinul de bagaje e făcut în două exemplare, unul pentru călător, celălalt pentru transportator.
- (3) El trebuie să conțină următoarele mențiuni:
 - a) locul și data emiterii;
 - b) punctele de plecare și de destinație;
 - c) numele și adresa transportatorului sau transportatorilor.
 - d) numărul biletului de călătorie;
 - e) indicația că predarea bagajelor e făcută purtătorului buletinului;
 - f) numărul și greutatea coletelor;
 - g) suma valorii declarate conform articolului 22, alin. 2;
 - h) indicația că transportul e supus regimului responsabilității stabilit prin prezenta Convenție.
- (4) Lipsa, neregularitatea sau pierderea buletinului nu ating nici existența, nici validitatea contractului de transport, care va fi la fel supus regulilor prezentei Convenții. Totuși, dacă transportatorul primește bagajele fără să se fi eliberat buletin sau dacă buletinul nu conține mențiunile indicate în punctele d), e), f), transportatorul nu va avea dreptul să invoce dispozițiile acestei Convenții care exclud sau limitează răspunderea sa.

Secțiunea III - Scrisoare de transport aerian

Articolul 5

- (1) Orice transportator de mărfuri are dreptul să ceară expeditorului stabilirea și predarea unui titlu (act) numit: „scrisoare de transport aerian” ; orice expeditor are dreptul să ceară transportatorului primirea acestui document.
- (2) Totuși, lipsa, neregularitatea sau pierderea acestui act nu ating nici existența, nici validitatea contractului de transport, care va fi, la fel, supus regulilor prezentei Convenții, cu rezerva dispozițiilor articolului 9.

Articolul 6

- (1) Scrisoarea de transport aerian e întocmită de expeditor în trei exemplare originale și predate împreună cu marfa.
- (2) Primul exemplar poartă mențiunea „pentru transportor” și e semnat de expeditor. Al doilea exemplar poartă mențiunea „pentru destinatar”; e semnat de expeditor și de transportator și întovărășește marfa. Al treilea exemplar e semnat de transportator și e predat de acesta expeditorului după primirea mărfii.
- (3) Semnătura transportatorului trebuie să fie pusă îndată după primirea mărfii.
- (4) Semnătura transportatorului poate fi înlocuită prin ștampilă; aceea a expeditorului poate fi tipărită sau înlocuită cu ștampilă.
- (5) Dacă, la cererea expeditorului, transportatorul întocmește scrisoarea de transport aerian, el e considerat, până la proba contrarie, că o face în contul expeditorului.

Articolul 7

Transportatorul de mărfuri are dreptul să ceară expeditorului întocmirea de scrisori de transport aerian diferite, dacă sunt mai multe colete.

Articolul 8

Scrisoarea de transport aerian trebuie să conțină următoarele mențiuni:

- a) locul unde documentul a fost făcut și data la care a fost întocmit.
- b) punctele de plecare și de destinație;
- c) opririle prevăzute, cu rezerva facultății, pentru transportator, să stipuleze că le va putea modifica în caz de nevoie și fără ca această modificare să poată face ca transportul să-și piardă caracterul său internațional;

- d) numele și adresa expeditorului;
- e) numele și adresa primului transportator;
- f) numele și adresa destinatarului, dacă ar fi cazul;
- g) felul mărfii;
- h) numărul, felul ambalajului, mărcile particulare sau numerele coletelor;
- i) greutatea, cantitatea, volumul sau dimensiunile mărfii;
- j) starea aparentă a mărfii și a ambalajului;
- k) costul transportului, dacă e stipulat, data și locul plății și persoana care trebuie să plătească;
- l) dacă expedierea se face contra ramburs, prețul mărfurilor și eventual totalul cheltuielilor;
- m) totalul valorii declarate conform art. 22, alin. 2;
- n) numărul exemplarelor scrisorii de transport aerian;
- o) documentele trimise transportatorului spre a întovărăși scrisoarea de transport aerian;
- p) durata transportului și indicarea sumară a căii de urmat (via), dacă au fost stipulate;
- q) indicația că transportul e supus regimului responsabilității stabilit prin prezenta Convenție.

Articolul 9

Dacă transportatorul primește mărfuri fără a se fi întocmit o scrisoare de transport aerian, sau dacă aceasta nu conține toate mențiunile indicate în articolul 8 a), 1) inclusiv și q), transportatorul nu va avea dreptul să invoce dispozițiile acestei Convenții, care exclud sau limitează răspunderea sa.

Articolul 10

- (1) Expeditorul e răspunzător de exactitatea indicațiilor și declarațiilor privind marfa, pe care le înscrie în scrisoarea de transport aerian.
- (2) Va suporta răspunderea oricărei daune suferite de către transportator sau oricare altă persoană din cauza indicațiilor sau declarațiilor sale neregulate, neexacte sau incomplete.

Articolul 11

- (1) Scrisoarea de transport aerian dovedește, pînă la proba contrarie, încheierea contractului, primirea mărfii și condițiile transportului.
- (2) Enunțările din scrisoarea de transport aerian, privind greutatea, dimensiunile și ambalajul mărfii, precum și la numărul coletelor, fac dovadă pînă la proba contrarie; cele privitoare la cantitatea, volumul și starea mărfii nu fac dovadă în contra transportatorului decît dacă verificarea a fost făcută de acesta în prezența expeditorului și constată prin scrisoarea de transport aerian, sau dacă e vorba de enunțări privitoare la starea aparentă a mărfii.

Articolul 12

- (1) Sub condiția de a executa toate obligațiile ce rezultă din contractul de transport, expeditorul are dreptul să dispună de marfă, fie retrăgând-o la aerodromul de plecare sau de destinație, fie oprind-o în timpul călătoriei în timpul unei opriri, fie făcînd să fie predată la locul de destinație sau în timpul călătoriei unei alte persoane decît destinatarul indicat în scrisoarea de transport aerian, fie cerînd să fie înapoiată la aerodromul de plecare, numai dacă exercitarea acestui drept nu aduce prejudiciu nici transportatorului, nici celorlalți expeditori și cu obligația să restituie cheltuielile ce rezultă.
- (2) În caz că executarea ordinelor expeditorului este imposibilă, transportatorul trebuie să-l avizeze imediat de acest lucru.
- (3) Dacă transportatorul se conformă ordinelor de a dispune ale expeditorului, fără a pretinde arătarea exemplarului scrisorii de transport aerian dată acestuia, el va fi răspunzător, cu drept de a recurge contra expeditorului, de prejudiciul ce ar putea fi pricinuit prin aceasta persoanei care e în chip regulat în posesiunea scrisorii de transport aerian.
- (4) Dreptul expeditorului încetează în clipa în care începe acel al destinatarului, conform articolului 13 de mai jos. Totuși, dacă destinatarul refuză scrisoarea de transport sau marfa, sau dacă nu poate fi ajuns, expeditorul își reia dreptul de a dispune.

Articolul 13

(1) Afară de cazurile indicate în articolul precedent, destinatarul are dreptul, din momentul sosirii mărfii la punctul de destinație, să ceară transportatorului de a-i remite scrisoarea de transport aerian și de a-i preda marfa contra plății totalului creanțelor și contra executării condițiilor de transport indicate în scrisoarea de transport aerian. .

(2) Afară de stipulația contrară, transportatorul trebuie să avizeze destinatarul îndată ce a sosit marfa.

(3) Dacă pierderea mărfii e recunoscută de către transportator sau dacă, la expirarea termenului de șapte zile după ce ar fi trebuit să sosească, marfa nu a sosit, destinatarul e autorizat să-și valorifice față de transportator drepturile ce recurg din contractul de transport.

Articolul 14

Expeditorul și destinatarul își pot valorifica toate drepturile ce le sunt respectiv conferite prin articolele 12 și 13, fiecare în numele său propriu, fie că s-ar prezenta în propriul său interes, fie în interesul altuia, cu condiția de a executa obligațiile ce-i impune contractul.

Articolul 15

(1) Articolele 12, 13 și 14 nu aduc nici un prejudiciu nici raporturilor dintre expeditor și destinatar, nici celor ale terților, cu drepturile lor provenind, fie de la transportator, fie de la destinatar.

(2) Orice clauză ce se abate de la stipulațiile articolelor 12, 13 și 14 trebuie să fie înscrisă în scrisoarea de transport aerian.

Articolul 16

(1) Expeditorul e obligat să dea toate lămuririle și să alăture la scrisoarea de transport aerian documentele care, înainte de a fi remisă marfa destinatarului, sunt necesare pentru îndeplinirea formalităților vamale, de acciză sau de poliție. Expeditorul e răspunzător față de transportator de orice daună ar putea rezulta din absența, insuficiența sau neregularitatea acestor lămuriri și documente, afară de cazul unei greșeli din partea transportatorului sau a prepușilor săi.

(2) Transportatorul nu e ținut să examineze dacă aceste lămuriri și documente sunt exacte sau suficiente.

Capitolul III

Răspunderea transportatorului

Articolul 17

Transportatorul e răspunzător de dauna suferită în caz de moarte, de rănire sau de orice altă leziune corporală suferită de un călător, când accidentul ce a cauzat dauna s-a produs pe bordul aeronavei sau în cursul oricărei operațiuni de îmbarcare și de debarcare.

Articolul 18

(1) Transportatorul e răspunzător de dauna ivită în caz de distrugere, de pierdere sau de avarie a bagajelor înregistrate sau a mărfurilor, când evenimentul ce a pricinuit dauna s-a produs în timpul călătoriei aeriene.

(2) Transportul aerian, în sensul aliniatului precedent, cuprinde perioada în timpul căreia bagajele sau mărfurile se află în paza transportatorului, fie într-un aerodrom sau pe bordul unei aeronave, fie în vre-un loc oarecare în caz de coborâre în afara unui aerodrom.

(3) Perioada transportului aerian nu cuprinde nici un transport terestru, maritim sau fluvial în afara unui aerodrom.

Totuși, dacă un asemenea transport se face ca executare a contractului de transport aerian în vederea încărcării, a predării sau a transbordării, se presupune, afară de proba contrarie, că orice daună e datorită unui eveniment ivit în timpul transportului aerian.

Articolul 19

Transportatorul e răspunzător de dauna datorită unei întârzieri în transportul aerian al călătorilor, al bagajelor sau al mărfurilor.

Articolul 20

(1) Transportatorul nu e răspunzător dacă dovedește că dînsul și presupușii săi au luat toate măsurile necesare spre a evita dauna sau că le era peste putință a le lua.

(2) În transporturile mărfurilor și bagajelor transportatorul nu e răspunzător, dacă dovedește că dauna provine dintr-o greșeală a pilotării, a conducerii aeronavei sau a navigației și dacă, din toate punctele de vedere, dînsul și prepușii săi au luat toate măsurile necesare pentru a evita dauna.

Articolul 21

În cazul în care transportatorul face dovadă că greșeala persoanei lezate a cauzat dauna sau a contribuit la ea, tribunalul va putea, conform dispozițiilor proprii sale legi, să înlătore sau să micșoreze răspunderea transportatorului.

Articolul 22

(1) Pentru transportul persoanelor răspunderea transportatorului față de fiecare călător e limitată la suma de o sută douăzeci și cinci de mii franci. În cazul, cînd potrivit legii tribunalului sesizat, indemnitatea poate fi fixată sub formă de rentă, capitalul rentei nu poate depăși această rentă. Totuși printr-o convenție specială cu transportatorul, călătorul va putea fixa limita unei răspunderi mai mari.

(2) Pentru transportul bagajelor înregistrate și al mărfurilor răspunderea transportatorului e limitată la suma de două sute cincizeci franci de kilogram, afară de cazul unei declarații speciale de interes la predare, făcută de expeditor în momentul remiterii coletului transportatorului și contra plății unei eventuale taxe suplimentare. În acest caz transportatorul va fi ținut să plătească pînă la concurența sumei declarate, afară doar dacă dovedește că dînsa e superioară interesului real al expeditorului la predare.

(3) În ceea ce privește obiectele ce sunt în paza călătorului, răspunderea transportatorului e limitată la cinci mii de franci de fiecare călător.

(4) Sumele indicate mai sus sunt considerate ca raportându-se la francul francez format din 65 1/2 miligrame aur, cu titlul de 900/1000 aur fin. Ele vor putea fi convertite în fiecare monedă națională în cifre rotunde.

Articolul 23

Orice clauză tinzînd a înlătura răspunderea transportatorului sau a stabili o limită inferioară celei fixate în prezenta Convenție este nulă și fără efect, dar nulitatea acestei clauze nu atrage nulitatea contractului ce rămîne supus dispozițiilor prezentei Convenții.

Articolul 24

(1) În cazurile prevăzute de articolele 18 și 19 orice acțiune în răspundere, sub orice titlu ar fi, nu poate fi exercitată decît în condițiile și limitele prevăzute prin prezenta Convenție.

(2) În cazurile prevăzute de articolul 17, se aplică, de asemenea, dispozițiile aliniatului precedent, fără prejudiciu în determinarea persoanelor care au dreptul de acțiune sau ale drepturilor lor respective.

Articolul 25

(1) Transportatorul nu va avea dreptul a se folosi de dispozițiile prezentei Convenții, care înlătură și limitează răspunderea sa, dacă nu provine din fraudă sau dintr-o greșeală ce, potrivit legii tribunalului sesizat, e considerată ca fiind echivalentă cu fraudă.

(2) Acest drept îi va fi, de asemenea, refuzat dacă dauna a fost cauzată în aceleași condiții de către unul din prepușii săi, lucrînd în exercițiul funcțiilor sale.

Articolul 26

(1) Primirea bagajelor și a mărfurilor fără protestare din partea destinatarului va constitui presumpția, afară de proba contrarie, că mărfurile au fost predate în stare bună și conform documentului de transport.

(2) În caz de avarie destinatarul trebuie să adreseze o protestare transportatorului imediat după descoperirea avariei și cel mai tîrziu în termen de trei zile pentru bagaje și de șapte zile pentru

mărfuri din ziua primirii lor. În caz de întârziere protestarea va trebui făcută cel mai târziu pînă în patrusprezece zile, cu începere din ziua în care bagajul sau marfa i-au fost puse la dispoziție.

(3) Orice protestare trebuie făcută cu rezervă înscrisă pe documentul de transport sau prin un act, înscris expediat în termenul prevăzut pentru această protestare.

(4) În lipsă de protestare în termenul prevăzut, nici o acțiune contra transportatorului nu poate fi primită, afară de cazul de fraudă a acestuia.

Articolul 27

În caz de deces al debitorului, acțiunea de responsabilitate, în limitele prevăzute prin prezenta Convenție, se va exercita contra " avânzilor cauză" .

Articolul 28

(1) Acțiunea de responsabilitate va trebui adusă, la alegerea reclamantului, pe teritoriul uneia din înaltele Părți Contractante, fie în fața tribunalului domiciliului transportatorului, al sediului principal al exploatării sale, sau al locului unde posedă un stabiliment prin grija căruia a fost încheiat contractul, fie în fața tribunalului locului de destinație.

(2) Procedura se va regula prin legea tribunalului sesizat.

Articolul 29

(1) Acțiunea de responsabilitate trebuie să fie intentată, sub pedeapsa pierderii dreptului, în termen de doi ani, cu începere de la sosirea la destinație sau din ziua în care aeronava ar fi trebuit să sosească, sau a opririi transportului.

(2) Felul de a socoti termenul e determinat de legea tribunalului sesizat.

Articolul 30

(1) În cazurile de transport, fixate prin definiția alineatului trei al articolului întâi, ce urmează a se executa de diferiți transportatori succesivi, fiecare transportator primind călători, bagaje sau mărfuri, e supus regulilor stabilite prin această Convenție și e socotit a fi una din părțile contractante ale contractului de transport, întrucît acest contract e privitor la partea transportului făcută sub controlul său.

(2) În cazul unei atare transport călătorul sau avînzii săi în cauză nu vor putea recurge decît contra transportatorului ce a făcut transportul, în cursul căruia a avut loc accidentul sau întârzierea, afară de cazul în care, prin stipulație expresă, primul transportator va fi asigurat răspunderea pentru întreaga călătorie.

(3) Dacă e vorba de bagaje sau de mărfuri, expeditorul va avea recurs contra primului transportator și destinatarul care are dreptul de predare, contra ultimului, și atît unul cît și celălalt vor mai putea avea drept de acțiune contra transportatorului care a făcut transportul în cursul căruia s-au produs distrugerea, pierderea, avaria sau întârzierea. Acești transportatori vor fi răspunzători în chip solidar față de expeditor și de destinatar.

Capitolul IV

Dispoziții privind transporturile combinate

Articolul 31

(1) În caz de transporturi combinate făcute parte în aer și parte prin orice alt mijloc de transport, stipulațiile prezentei Convenții nu se aplică decît la transportul aerian și dacă acesta răspunde condițiilor articolului întâi.

(2) În prezenta Convenție nimic nu împiedică părțile, în caz de transporturi combinate, să înscrie în actul de transport aerian condiții privitoare la alte moduri de transport, cu condiția ca stipulațiile prezentei Convenții să fie respectate în ce privește transportul aerian.

Capitolul V
Dispoziții generale și finale
Articolul 32

(1) Sunt nule orice clauze ale contractului de transport și orice Convenții particulare anterioare daunei, prin care părțile s-ar abate de la regulile prezentei Convenții, fie prin o determinare a legii aplicabile, fie prin o modificare a regulilor de competență. Totuși, în transportul mărfurilor, clauzele arbitrajului sunt admise, în hotarele prezentei Convenții, atunci când arbitrajul trebuie să se facă în locurile de competență a tribunalelor prevăzute în articolul 28 aliniatul 1.

Articolul 33

În prezenta Convenție nimic nu poate împiedica un transportator să refuze încheierea unui contract de transport sau să formuleze regulamente care nu sunt în contradicere cu dispozițiile prezentei Convenții.

Articolul 34

Prezenta Convenție nu e aplicabilă nici transporturilor aeriene internaționale executate cu titlu de prime încercări de către întreprinderi de navigație în scop de a stabili căi regulate de navigație, nici transporturilor făcute în împrejurări extraordinare în afara oricărei operațiuni normale a exploatarii aeriene.

Articolul 35

Când e vorba, în prezenta Convenție, de zile, se înțeleg zile curente și nu cele lucrătoare.

Articolul 36

Prezenta Convenție e redactată în limba franceză într-un singur exemplar, ce va rămâne depus în arhivele Ministerului Afacerilor Străine al Poloniei și de pe care o copie certificată, conformă va fi transmisă Guvernului fiecăreia din înaltele Părți Contractante, prin îngrijirea Guvernului polon.

Articolul 37

(1) Prezenta Convenție va fi ratificată. Instrumentele de ratificare vor fi depuse în arhivele Ministerului Afacerilor Străine al Poloniei care va notifica depunerea lor Guvernului fiecăreia din înaltele Părți Contractante.

(2) Îndată ce prezenta Convenție va fi ratificată de către cinci din înaltele Părți Contractante, va intra în vigoare între Dîsele a nouăzecea zi după depunerea ratificării a cincea. În urmă ea va intra în vigoare între Înaltele Părți Contractante ce o vor ratifica și înalta Parte Contractantă care va depune instrumentul de ratificare, în a nouăzecea zi după depunere.

(3) Guvernul Republicii Poloniei va avea să notifice Guvernului fiecăreia din înaltele Părți Contractante data intrării în vigoare a prezentei Convenții, precum și data depunerii fiecărei ratificări.

Articolul 38

(1) Prezenta Convenție, după intrarea ei în vigoare, va rămâne deschisă adeziunii tuturor Statelor.

(2) Azeziunea se va face printr-o notificare adresată Guvernului Republicii Poloniei, care va împărtăși acest lucru Guvernului fiecăreia din Înaltele Părți Contractante.

(3) Azeziunea își va produce efectele cu începere din a nouăzecea zi după notificarea făcută Guvernului Republicii Poloniei.

Articolul 39

(1) Fiecare din înaltele Părți Contractante va putea denunța prezenta Convenție printr-o notificare făcută Guvernului Republicii Poloniei, care va aviza imediat de acest lucru Guvernului fiecăreia din Înaltele Părți Contractante.

(2) Denunțarea își va produce efectele șase luni după notificarea denunțării și numai cu privire la Partea dată va fi luată această măsură.

Articolul 40

(1) Înaltele Părți Contractante vor putea, în momentul semnării, al depunerii ratificărilor sau al adeziunii lor, să declare că acceptarea de ele a prezentei Convenții nu se aplică totalității sau unei părți a coloniilor lor, a protectoratelor, a teritoriilor sub mandat sau a oricărui alt teritoriu supus suveranității lor, sau a oricărui alt teritoriu sub suzeranitate.

(2) Prin urmare Ele vor putea adera mai târziu, în mod separat, în numele totalității sau a unei părți din coloniile, protectoratele, teritoriile sub mandat, sau orice alt teritoriu supus suveranității sau autorității lor, sau orice teritoriu sub suzeranitate, exclus în acest chip din declarația originală.

(3) Ele vor putea de asemenea, conformându-se dispozițiilor sale, să denunțe prezenta Convenție în mod separat pentru totalitatea sau o parte din coloniile lor, protectoratele, teritoriile sub mandat, sau orice alt teritoriu supus suveranității sau autorității lor, sau orice alt teritoriu sub suzeranitate.

Articolul 41

Fiecare din Înaltele Părți Contractante va avea facultatea, cel mai curând doi ani după intrarea în vigoare a prezentei Convenții, să provoace reunirea unei noi Conferințe Internaționale cu scopul de a căuta îmbunătățirile ce ar putea fi aduse prezentei Convenții. Ea se va adresa în acest scop Guvernului Republicii Franceze, care va lua măsurile necesare pentru a prepara această Conferință.

Prezenta Convenție, făcută la Varșovia în ziua de 12 octombrie 1929, va rămâne deschisă pentru semnare până la 31 ianuarie 1930.

Protocol adițional

Articolul 2

Înaltele Părți Contractante își rezervă dreptul să declare în momentul ratificării sau adeziunii că articolul 2, alineatul întâi al prezentei Convenții nu se va aplica transporturilor internaționale aeriene făcute direct de către Stat, coloniile sale, protectoratele, teritoriile sub mandat sau orice alt teritoriu de sub suveranitatea, suzeranitatea sau autoritatea sa.