Esta obra forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM
www.juridicas.unam.mx www.derecho.unam.mx

LA CONVENCION DE VARSOVIA EN LA ACTUALIDAD *

Por Stojan A. BAYITH
y
Eduardo LE-RIVEREND *
Profesores de la Escuela de Derecho
de la Universidad de Miami.

1. Entre las numerosas convenciones internacionales sobre transporte aéreo, la de Varsovia, de 1929, [1] es la que afecta más de cerca a los millones de pasajeros que en el mundo entero utilizan la aviación comercial como un medio generalmente aceptado de transporte. Los afecta no sólo a título de clientes que usan los servicios de los porteadores aéreos para viajar o para trasladar carga o equipajes de un país a otro; sus disposiciones más salientes son las que se refieren a los daños corporales, a la muerte, que pueden sufrir los pasajeros en los transportes internacionales. Por ello es explicable que esa Convención, una de las convenciones multilaterales más extendidas, llega a ofrecer particular interés a un gran número de viajeros aéreos así como a los respectivos gobiernos.

A fin de tener en cuenta los antecedentes necesarios de ciertos acontecimientos recientes, parece apropiado referirnos a algunas de las reglas básicas de dicha Convención.

2. Para determinar al ámbito de aplicación de la Convención, hallamos

---

* El presente artículo tiene como base una ponencia o informe leído en la Cuarta Conferencia Inter-Americana de Derecho Aeronáutico, celebrada en Buenos Aires, República Argentina, del 14 al 16 de junio de 1967.

[1] El título completo en francés, único idioma oficial, de dicha Convención es Convention pour l'Unification de certaines Règles relatives au Transport Aérien International; fue firmada en Varsovia, Polonia, el 12 de octubre de 1929. Salvo otra indicación, en lo adelante la mencionaremos como "la Convención".

Como bibliografía general citemos: GOEDHUIS, D., *La Convention de Varsovie (pour l'Unification de certaines règles relatives au transport aérien international)*, La Haye, 1933; DRION, H., *Limitation of Liabilities in International Air Law*, The Hague, 1954.

en la misma el concepto de "transporte internacional", que define el art. 1o. en sus párrafos 1o. y 2o., haciéndolo descansar en dos factores:

a) el hecho de que dicho transporte es, por regla general, a cambio de remuneración y no gratuito, salvas ciertas excepciones;

b) que el transporte en sí mismo presupone dos países correlacionados en forma especial al disponerse que

> se calificará como transporte internacional, a los efectos de la presente Convención, todo transporte en el cual, según las estipulaciones de las partes, el punto de partida y el de destino, haya o no interrupción del transporte o transbordo, estén situados en territorios de dos Altas Partes contratantes, o en territorio de una sola si hay alguna escala prevista en territorio sometido a la soberanía, al dominio *(suzerainetè,* en francés), al mandato o a la autoridad de otra Potencia, aunque no sea contratante.

Podemos agregar que las partes comprendidas en la operación contratada, son: por un lado, la empresa de transporte aéreo y, por otro, el pasajero o su representante. Quedan, pues, excluidos los miembros de la tripulación; la Convención no se aplica, tampoco, —y es obvio— a reclamaciones fundadas en la responsabilidad del constructor por daños debidos a defectos de fabricación de la aeronave.[2]

Todo lo que queda comprendido en el ámbito de la Convención viene determinado por lo que ésta denomina "transporte internacional"; y éste se materializa en el hecho de que el vuelo sea ejecutado conforme al billete de pasaje (artículo y párrafo citados). Resulta de modo claro que la aplicación de la Convención es independiente tanto de la nacionalidad del pasajero como de la del transportador o de la aeronave. Para ilustrarlo con un ejemplo: la Convención se aplicará a un vuelo desde los Estados Unidos a la República Argentina, sin considerar que el transportador esté legalmente establecido en el Paraguay, ni que la aeronave haya sido registrada en la República Dominicana, ni que el pasajero reclamante sea de nacionalidad chilena —los tres países últimamente citados no son Miembros de la Convención. Problema distinto, claro está, sería el de saber si aplicaría o no la Convención un Tribunal con sede en un país que no fuera Miembro de ella y que, por tanto, no la tendría como legislación doméstica vigente.

---

[2] VERON, J., *Les risques nouveaux en Assurance Aviation*, en "Revue Française de Droit Aérien", No. 19, pp. 19 y ss., 1965. Señala la responsabilidad del constructor de la aeronave, por ruidos, por la onda de choque al exceder la barrera del sonido, y por transportar productos nucleares.

3. Omitimos toda referencia a la responsabilidad por el transporte de carga o de equipajes, así como a los casos de demora regulados en el art. 19, siempre dentro de la esfera de la Convención.

Centraremos nuestra atención en la responsabilidad impuesta al transportador en varios supuestos que se relacionan con el transporte de pasajeros; a este respecto la Convención, en su art. 17, establece que

> el transportador será responsable del daño causado por muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal sufrida por un viajero, cuando el accidente que ocasionó el daño se haya producido a bordo de la aeronave o durante las operaciones de embarque o desembarque.

4. Esa responsabilidad está limitada, y puede hacerse efectiva sin necesidad de probar negligencia alguna— o sea, lo que llamaremos responsabilidad *prima facie*— a la cantidad de $8,300.[3] No se trata de un tipo de responsabilidad objetiva o absoluta sino de un régimen inspirado en el que crearon la doctrina y la jurisprudencia francesas al desarrollar la noción fundamental de *garde* acogida en el Código Napoleón, pero fijándole una suma-tope y señalando los casos de ininculpabilidad del transportador.[4]

Por otra parte, la Convención permite el cobro de daños en su totalidad en los casos de dolo *(wilful misconduct*, en inglés) dado que (art. 25)

> el transportador no tendrá derecho a ampararse en los preceptos de la presente Convención que excluyan o limiten su responsabilidad cuando el daño provenga de dolo suyo o de una falta que, según la ley del Tribunal competente, sea considerada como equivalente al dolo,

y en aquellos otros en que no se haya entregado al pasajero el billete en debida forma, según el art. 3, *in fine:*

> No obstante, si el transportador acepta al viajero sin que a éste se le haya expedido el billete de pasaje, no tendrá derecho a ampararse en los preceptos de esta Convención que excluyan o limiten su responsabilidad.

La responsabilidad del transportador puede ser modificada o hasta suprimida cuando éste alegare en su defensa y probare la culpa de la víctima o el concurso de culpas o negligencias (*contributory negligence*, en inglés)

---

[3] Originalmente 125,000 francos Poincaré. El art. 3 de la Convención autoriza a convertir en cifras redondas las sumas indicadas en la misma.

[4] LEMOINE, Maurice, *Traité de Droit aérien*, París, 1947, pp. 63 y ss.; LE-RIVEREND, Eduardo, *La responsabilidad por daños causados por las cosas en Derecho civil francés* en "Rev. Cubana de Derecho", La Habana, 1936, pp. 5 y ss.

(art. 21), supuesto que tal defensa sea alegable de acuerdo con la *lex fori*. Dice ese artículo:

> Cuando el transportador pruebe que la culpa de la persona lesionada produjo el daño o contribuyó a él, el Tribunal podrá, conforme a los preceptos de su propia ley, descartar o atenuar la responsabilidad del transportador.

Esa defensa puede hacerse valer tanto frente a la reclamación por responsabilidad *prima facie* como frente a una reclamación que exceda la limitación mencionada. Pero, se ha señalado que muy pocas veces tal cuestión surge en casos de accidentes graves. [5]

Una defensa absolutoria por parte del transportador viene establecida en el art. 20, párr. 1, que dispone que

> el transportador no será responsable si prueba que él y sus representantes o dependientes (*préposés*, en el original francés) adoptaron las medidas necesarias para evitar el daño, o que les fue imposible adoptarlas.[6]

5. La Convención de Varsovia fue ratificada por un número grande, poco usual, de países. Entre ellos hallamos, en orden alfabético: China comunista (1958), pero no la República de China; el Canadá (1947), Francia (1932); las dos porciones de Alemania (1959 y 1950), Italia (1933), la Unión Soviética (1934), el Reino Unido, incluyendo sus dependencias en el Caribe (1934), los Estados Unidos de América (1934). En cuanto a las Repúblicas Latino-Americanas, lo hicieron un grupo sorprendentemente pequeño: la Argentina (1952), el Brasil (1931), Colombia (1966), Cuba (1964), México (1933) y Venezuela (1955). Muy difícil será precisar la razón de tan notoria abstención por parte de países que tienen una aviación propia muy desarrollada, o que al menos utilizan en gran escala los servicios de aerolíneas extranjeras. Puede agregarse, al respecto, que una de las Repúblicas Centro-Americanas, la de El Salvador, solamente ha ratificado el Protocolo de La Haya, de 1955. Cierto es que el mismo establece en su art. XXI —creando una *adhesión indirecta* a Varsovia— que

> la ratificación del presente Protocolo por un Estado que no sea parte

---

[5] LOWENFELD, Andreas y MENDELSOHN, Allan I., *The United States and the Warsaw Convention*, en "Harvard Law Review", vol. 80, enero 1967, p. 531.

[6] Sobre el origen del calificativo de "necesarias", HJALSTED, Finn, *The Air Carrier's liability in cases of unknown cause of Damage in International Air Law*, en "Journal of Air Law & Commerce" (JALC), vol. 27, 1960, p. 7 y nota 48 en la p. 23.

de la Convención conlleva adhesión a la Convención modificada por el presente Protocolo.

Debemos aclarar que, al menos para los países que no han ratificado el Protocolo, por ejemplo los EE.UU., esa adhesión indirecta a la Convención de Varsovia es ineficaz. Tal es la posición asumida por el Departamento de Estado, de Washington, al expresar que "la Convención de Varsovia no se encuentra en vigor entre los países signatarios del Protocolo y los que suscribieron sólo la Convención". [7]

6. Al estudiar la Convención de Varsovia, hay que tener en cuenta también otras dos más: primeramente, el Protocolo de La Haya, de 1955; y además la Convención de Guadalajara, de 1961. Y aun cuando estas dos no han sido afectadas por cambios recientes, hay que referirse a ellas siempre. Las dos se relacionan con aspectos particulares de la Convención de Varsovia, sobre todo los que gobiernan la responsabilidad por daños a los pasajeros y por muerte de ellos, dejando sustancialmente inalteradas las cuestiones tocantes al transporte de equipajes o de carga.

a) Comenzando por el Protocolo de La Haya, digamos que su principal significación es aumentar la suma-tope de indemnización por responsabilidad *prima facie* exigible a los transportadores, que de $8,300 asciende a $16,600, y además las costas del litigio. Por otra parte, el Protocolo contiene una nueva definición del dolo o *wilful misconduct*, y extiende el privilegio de la responsabilidad limitada (o sea, conforme a la Convención) que sólo era a favor del transportador, hasta incluir, ahora, a sus dependientes, según un nuevo art. 25-A que expresa:

> Si se intenta una acción contra un dependiente (*préposé*, en francés) del transportador, por daños a que se refiere la presente Convención, dicho dependiente, si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones, podrá ampararse en los límites de responsabilidad que pudiera invocar el transportador en virtud del art. 22.

En nuestro Hemisferio, el Protocolo de La Haya solamente ha sido ratificado por el Brasil (1964), Colombia (1966), Cuba (1965), El Salvador (1956, aún sin haber ratificado, como ya dijimos, la Convención de Varsovia), México (1957) y Venezuela (1960). En relación con territorios dependientes, en el Caribe, debemos recordar que Francia también ratificó el Protocolo (1959), no así el Reino Unido, lo que excluye de su aplicación

---

BAYITCH, Stojan A., *El actual derecho convencional de la Aviación*, en "Boletín del Instituto de Derecho Comparado de México", Núm. 54, 1965, p. 731, nota 28.

no sólo a los territorios hoy ya independientes de Barbados, Guayana, Jamaica y Trinidad y Tobago, sino también a otros países, entre los cuales citaremos las Islas de Barlovento y Sotavento y la Honduras Británica.

b) La Convención de Guadalajara se propone principalmente extender la aplicación de ciertos principios de la de Varsovia, en que se limita la responsalibidad del transportador, a los que en ella se llaman "transportadores *de facto*", esto es el transportador aéreo *que no era* una de las partes en el contrato original de transporte celebrado con el pasajero, pero a quien posteriormente el "transportador contractual" le ha transferido o encargado la totalidad o porciones en la ejecución del contrato, relación ésta que en alemán se ha llamado con toda propiedad "Erfüllungsgehilfe", o sea un no-parte del contrato que es empleado por el que es realmente parte, al objeto de ejecutar una porción o aun la totalidad del contrato que fue celebrado por este último. En general, puede entenderse que la Convención de Guadalajara extiende a esos "sustituidos o representantes en la ejecución" las limitaciones de responsabilidad que pueden beneficiar a los transportadores aéreos según la de Varsovia.

La Convención de Guadalajara ha sido ratificada en el Hemisferio Occidental por un número menor que los instrumentos de Varsovia y La Haya. En términos exactos, la han ratificado: el Brasil (1961), Colombia (1966), Cuba (1963), Guatemala (1961, aunque no ratificó ni Varsovia ni La Haya), Honduras (1961, aunque tampoco ratificó Varsovia ni La Haya), México (1962) y Venezuela (1962). Además, Jamaica, en la actualidad Nación independiente, vino a ser parte de la Convención de Guadalajara en 1964.

7. Al correr de los años, en los Estados Unidos, que, como hemos mencionado, solamente ha ratificado la Convención de Varsovia, absteniéndose de hacerlo con respecto al Protocolo de La Haya, se han oído demandas reiteradas y apremios crecientes que persiguen un impresionante aumento en las indemnizaciones por daños corporales o por muerte, en la aplicación del art. 22 de la Convención. [8]

Ello nos será más fácil de explicar si tenemos en cuenta que las indemnizaciones concedidas por los Tribunales norteamericanos por daños causados

---

[8] LOWENFELD-MENDELSOHN, *op. cit. passim*, espec. pp. 503 y ss., 516 y ss.; STEPHEN, John E., *The Adequate Award in International Aviation Accidents*, en "The Insurance Law Journal", 1966, pp. 716 y ss.; *The Nacca Bar Association*, "Memorandum on the Warsaw Convention, The Hague Protocol and the *Igia* recommendations", Nueva York, Enero 2, 1963; y nota al pie de sentencia, en Federal Reporter, 2a. Serie, vol. 370, p. 512, en relación con el caso Lisi, *cit. infra*, nota. 20.

en accidentes de aviación, en vuelos llamados *no-internacionales* según la terminología de la Convención, son a su vez muy cuantiosas.

Las estadísticas nos muestran, tomando los datos al azar:

CASOS VARSOVIA				*CASOS NO-VARSOVIA*			
año:	*casos*:	*total*:	*promedio*:	*año*:	*casos*:	*total*:	*promedio*:
1950	25	201,529	8,061	1950	112	1,327,385	11,852
1955	1	10,576	10,576	1955	122	2,433,345	19,945
1957	23	108,700	4,726	1957	43	1,295,064	30,118
1959	53	405,710	7,654	1959	161	12,856,984	79,857
1960	10	74,700	7,470	1960	184	8,901,610	48,378
1961	8	37,227	4,653	1961	105	1,562,397	14,880
1962	2	12,000	6,000	1962	117	7,421,849	63,434
1963	2	16,600	8,300	1963	114	3,057,079	26,816
1964	14	114,000	8,142	1964	23	1,763,000	76,652
TOTALES EXAMINADOS EN QUINCE AÑOS [9]							
50/64	213	1,382,247	6,489	50/64	1,452	55,900,883	38,499

Véase la cifra alcanzada, inferior con pocas excepciones, a la suma-tope en los casos *varsovianos*, y el promedio mantenido en 15 años examinados, bastante por debajo de los $8,300. En cuanto a los casos *no-varsovianos*, si se observa un ascenso general, también es evidente una actitud muy variable de año en año; pero, en ese mismo período, el promedio arroja $38,499, que volveremos a mencionar.

Cabe recordar alguna indemnización de cerca de un millón de dólares concedida por los jurados (*trial by jury*) en caso de muerte del pasajero, en transporte internacional, constituyendo lo que se conoce como *jumbo awards*, o indemnizaciones elefantinas [10], bien es cierto que la limitación del art. 22 había sido desplazada al quedar probado el dolo cometido por el transportador. Y las decisiones dadas por Jueces —o sea sin jurados— no son menos cuantiosas. [11] Otro punto interesante es la base legislativa (*statutory*

[9] LOWENFELD-MENDELSOHN, *op. cit.*, p. 554.

[10] WHITEHEAD, Jr., G. L., *Some comments on Damages and the genesis of "jumbo awards" in negligencen cases*, en "Insurance Counsel Journal" vol. 27, 1959, pp. 73 y ss. informe leído en la reunión anual de International Union of Aviation Insurers, en Sevilla, España, octubre de 1959.

[11] WHITEHEAD, *op. cit.*, espec. p. 76 y 78.

law) y no de *common law* que han de tener las reclamaciones por muerte culposa (*wrongful death*) en todos los Estados de la Unión, señalándose en algunas de esas leyes una suma-tope que, en general, es muy superior a la original de Varsovia, si bien, como veremos, inferior a la del reciente Acuerdo.[12]

8. En vista de tan graves disparidades, y considerando la suma-tope de la Convención, o sea $8,300, es fácil explicarnos que se hayan producido esos apremios y demandas, así como las soluciones ideadas ansiosamente para prevenir y en lo posible remediar tales anomalías. Varias decisiones eran posibles y fueron estudiadas: [13]

a) ratificar el Protocolo de La Haya, porque éste, al menos, duplica la cantidad máxima que se puede obtener *prima facie*. Sin embargo, no tuvo éxito ya que la suma referida se consideró como harto exigua aún y, por tanto, inaceptable;

b) adicionar la Convención de Varsovia, en el terreno nacional o doméstico, con legislación federal, sin imponer ningún seguro obligatorio suplementario a favor de los que en el mundo comercial se conocen como pasajeros *varsovianos*. Esta sugerencia fue igualmente rechazada;

c) por fin, una última salida se vio en denunciar la Convención de Varsovia y, como consecuencia, liberar a los tribunales domésticos de las limitaciones impuestas por la misma, especialmente el tope de $8,300.

9. En definitiva, allá por el otoño de 1965, los EE. UU. denunciaron formalmente la Convención de Varsovia, decisión que había de ser efectiva,

---

12 Sólo una minoría de esas leyes contiene disposiciones señalando una suma-tope de indemnización; y aun cuando esas disposiciones tuvieran que aplicarse según el principio *lex loci delicti* los tribunales se inclinarían a aplicar la *lex fori* cuando ésta no contuviere tal limitación. Véase casos: *Kilberg* v. *Northeast Airlines, Inc.* en North Eastern Reporter, 2a. serie, vol. 172, p. 526, 1961: y *Pearson* v. *Northeast Airlines, Inc.*, en Federal Reporter, 2a. Serie, vol. 307, 1962 p. 131, decisión que no es final; ambas afirman que el lugar en que ocurra el accidente es meramente fortuito. Sobre esas leyes, ver: ORR. George W., *The Rio revision of the Warsaw Convention*, en JALC, vol. 21, pp. 176-177, señala que el promedio, en 16 Estados es de $14 531.25; CLANCY, Kent J., *Fatalities in Aircraft crashes — A contractual basis of recovery*, en JALC, vol. 27, 1960, p. 265.

13 COMMITTEE ON AERONAUTICS, de The Association of the Bar of the City of New York, en su *Report on the Warsaw Convention as amendad by the Hague Protocol*, presentado a la reunión de esa Asociación en Marzo 10, 1959, en JALC, vol. 26, 1959, pp. 255 y ss.

según la Convención misma, en seis meses.[14] Esto, desde luego, era un paso dramático.

En una atmósfera de tensiones y de excitación, la OACI (ICAO, en inglés) convocó a una Conferencia internacional, a celebrar en Montreal, Canadá, del 1o. al 15 de febrero de 1966. A ella asistieron las siguientes Repúblicas Latino Americanas: Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, México y Nicaragua; entre las nuevas Naciones independientes del Caribe, Jamaica y Trinidad y Tobago estuvieron presentes. Su finalidad era explorar las posibilidades de salvar la Convención de Varsovia mediante un acuerdo que concediera mayor indemnización por daños sin sacrificar los principios fundamentales en lo tocante a daños corporales y muerte, regulados por ella. La Conferencia examinó un gran número de proposiciones y transacciones posibles, pero sin éxito alguno. La suma indicada por los EE. UU., se aproximaba a $100,000, con cierto margen para la determinación judicial en materia de costas y honorarios de Abogados.[15] Teniendo en cuenta esos elementos, ninguna de las tentativas de transacción presentadas y discutidas recibió el apoyo decisivo de la mayoría de los Delegados presentes.[16]

De esa suerte quedó evidenciado que la separación de los EE. UU. de la fructífera cooperación internacional en materia de aviación, establecida por la Convención de Varsovia, sería definitiva en mayo 15 de 1966.

10. Sin embargo, prácticamente en los últimos momentos, otra solución fue hallada por el Gobierno de los Estados Unidos, consistente en un Acuerdo[17] preparado unilateralmente por la CAB (Junta de Aeronáutica Civil),

---

[14] El texto de la denuncia aparece publicado en: KREINDLER, Lee S., *The denunciation of the Warsaw Convention*, en JALC, vol. 31, p. 303.

[15] STEPHEN, *op. cit.*, pp. 721-722 y p. 728 señala los topes propuestos; LOWENFELD-MENDELSOHN, *op. cit., passim*, espec. pp. 564, 567 y ss. Argumentos en pro y contra de esos topes pueden leerse en los trabajos citados de STEPHEN, KREINDLER y THE NACCA BAR ASSOCIATION, sobre todo.

MENDELSOHN, Allan I., *Another View on the Adequate Award in International Aviation Accidents*, en "The Insurance Law Journal", April 1967, pp. 197 y ss.

[16] LOWENFELD-MENDELSOHN, *op. cit.* describen *in extenso* esa reunión, pp. 552-575; y FITZGERALD, Gerald F., *Liability rules in the International carriage of Passengers by Air, and the Notice of denunciation of the Warsaw Convention by the United States*, en "Canadian Yearbook of International Law", vol. 4, 1966, pp. 210 y ss.

[17] Su denominación oficial es "Agreement CAB 18900". Se publicó en el Federal Register, vol. 31, No. 97, de mayo 19, 1966, p. 7302 su aprobación. Véase su texto en STEPHEN, *op. cit.* p. 744-45 y en KEINER, Jr., R. Bruce, *The 1966 Carrier Agrements; the United States retains the Warsaw Convention*, en "Virginia Journal of International Law", vol. 7, diciembre 1966, pp. 151 y ss. En lo adelante lo citaremos como "el Acuerdo".

para ser sometido a todos los transportadores nacionales y extranjeros que operasen partiendo de los EE. UU. o bien viniendo a este país, y una vez aprobado, insertado en los billetes entregados a los pasajeros.

Como base legal de ello se encontró y señaló el art. 22, párr. 1 de la Convención de Varsovia que dispone que

> en el transporte de personas, la responsabilidad del transportador con relación a cada viajero queda limitada a la cantidad de 125,000 francos, ...*No obstante, mediante pacto especial con el transportador, el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado.*

También debiera citarse el art. 23 que, al descartar y declarar nulo cualquier pacto o convenio que intente *disminuir* o *suprimir* la responsabilidad del transportador, en los límites fijados por la Convención, se tiene que interpretar como no opuesto a esas mismas normas contractuales cuando se propongan lo contrario, o sea *aumentar* la suma-tope. Se ha señalado una posible violación del art. 22 porque por el mismo todos los países convinieron en un límite uniforme de responsabilidad.[18] Contra este parecer habría mucho que discurrir.

11. Adoptado por los transportadores el Acuerdo, y publicada su aprobación en el *Federal Register,* su impacto en la estructura legal de la Convención es de enorme alcance. Debemos señalar que en cuanto a la responsabilidad, el mismo solamente afecta las cuestiones originadas por daños corporales y muerte, causados por accidentes,[19] en principio dentro del perímetro de la Convención, quedando sin alteración los daños por demoras (art. 19) así como las disposiciones que se refieren al transporte de carga y de equipajes.

Para que se entienda comprendido en el Acuerdo, un transporte ha de corresponder a la Convención (art. 1, párr. 1) o sea, transporte mediante remuneración; y en los supuestos de transporte gratuito sólo cuando sean efectuados en aeronaves por una empresa de transporte aéreo"; además, ha de tratarse de un "transporte internacional" en el sentido del párr. 2 de ese mismo artículo (*supra*).

No obstante, a los fines de la aplicación del Acuerdo, la definición de "transporte internacional" quedó ahora limitada a aquellos que, siendo

---

[18] LOWENFELD-MENDELSOHN, *op. cit.* p. 536.

[19] Sobre el empleo del concepto de "accidente", v. MATESCO-MATTE, Nicolas, *Traité de Droit Aérien-Aéronautique*, 2a. ed., París, 1964, p. 404, sobre todo en vista de que en el art. 17 de la Convención se usa el de "évènement", hecho, suceso.

considerados como internacionales según la Convención, también incluyan una parada dentro de los Estados Unidos, ya sea como punto de partida, de destino o de escala según el contrato o billete. O sea, si no hay ese contacto físico (arrancada, escala o término) no se aplica el Acuerdo; pero, es suficiente con que esos contactos aparezcan como convenidos en el billete.

12. Todo esto significa, en cuanto concierne a los EE. UU., que los transportes internacionales, dentro del ámbito de la Convención, caerán en una de estas dos clases.

a) transportes conformes a esa Convención *y sujetos al Acuerdo* y sus disposiciones específicas sobre responsabilidades-tope, ampliada, y medios de defensa, limitados en cuanto al transportador, por un lado;

b) transportes internacionales que siguen exclusivamente regulados por las disposiciones de la Convención y, por tanto, *ajenos al Acuerdo.*

Ejemplo de esto último, será un transporte o vuelo verificado entre dos países que sean parte contratante y vinculados por la Convención de Varsovia, que sea *internacional* en el sentido del art. 1, párr. 2, y siempre que el vuelo no sea originado en los Estados Unidos ni haya tenido parada o escala alguna en ese país, ni sea ése su punto de destino. En estos casos los Tribunales de los EE. UU., como los de otros países que sean Miembros de la Convención, tienen que aplicarla sin cambio alguno, incluyendo el límite de $8,300, y trátese o no de ciudadanos norteamericanos, o de empresa transportadora estadounidense, o de aeronave registrada en los EE.UU. Siempre que no se trate de vuelos domésticos por su propia naturaleza sino internacionales en sentido general, los tribunales de países Miembros de la Convención podrán conocer de las siguientes situaciones:

a) accidentes ocurridos en vuelos entre países a los que no se aplica la Convención; por ejemplo, un vuelo entre el Uruguay y Chile; esos casos se decidirán, por regla general, conforme a la *lex loci delicti*;

b) o en vuelos entre países sujetos a la Convención, sin que haya habido parada o escala en los EE.UU., debiéndose aplicar, en tal caso, la Convención en su fórmula original, incluyendo el tope;

c) o en vuelos internacionales en el sentido del párr. 2 del art. 1 de la Convención, pero modificados conforme al Acuerdo; y, por fin,

d) en vuelos no internacionales en el sentido de la Convención, pero sujetos a lo convenido en el Acuerdo; pues parece que tanto en este caso, como en el c), se aplicará la Convención de Varsovia según quedó modificada por el Acuerdo.

13. Es fácil advertir que la principal finalidad del Acuerdo consiste en

asegurar a los pasajeros (sin atender a su nacionalidad) comprendidos en transportes o vuelos internacionales según los define la Convención, y sólo cuando sean vuelos con puntos de escala o parada, como ya se ha dicho, en los EE. UU., una suma mayor por daños corporales y por muerte. A este respecto, el Acuerdo ofrece a los transportadores aéreos firmantes del mismo, dos posibilidades en materia de suma-tope, dependiendo la elección no tanto de los porteadores mismos como de la ley doméstica de los respectivos países a que pertenecen esas empresas:

a) aceptar la cantidad de $75,000, incluyendo los gastos legales; o bien

b) la suma de $58,000 y, separadamente, los gastos legales como responsabilidad reclamada en países en que "se otorgan por separado los honorarios legales y las costas".

Puede añadirse que el Acuerdo impone a las empresas aquiescentes el deber de publicar estas limitaciones en los billetes de pasaje, en tipo de 10 puntos, a fin de evitar el empleo de tipografía liliputiense o microscópica.[20] Esto, que parece sencillo, es siempre grave problema, como en todos los contratos de adhesión.

14. De todo ello resulta que:

a) según el Acuerdo, la suma original de $8,300, de la Convención de Varsovia ha quedado aumentada a las alternativas que acabamos de mencionar y que se pueden obtener al amparo del art. 17 de la misma;

b) indemnizaciones por mayores cantidades pueden lograrse conforme al art. 25 de la Convención, en aquellos casos en que el dolo (*wilful misconduct*) pueda ser probado, así como los en que no se haya expedido un billete de pasaje en debida forma, según dispone el art. 3, *in fine*, o bien si hay otro pacto especial según el art. 23;

c) también queda sin alteración la posibilidad de que la indemnización varíe o desaparezca si hubiere habido negligencia del reclamante como causa

[20] LOWENFELD-MENDELSOHN, op. cit. pp. 512 y ss., 598. Véase, caso: *Lisi* v. *Alitalia-Linee aeree Italiane*, en Federal Supplement, vol. 253, 1966, pp. 237 y ss. en el cual se reacciona contra los "tipos microscópicos" la "impresión liliputiense" "enmedio de una espesura de "condiciones del contrato" que son tanto "inadvertibles" como "ilegibles", "virtualmente invisibles", colocados de modo ineficaz, de "tamaño diminuto', "sin resaltarlos con tipos gruesos, color contrastante o algo semejante" siendo lo cierto que "están tan hábilmente *camouflageados* que su presencia queda ocultada", que "han de leerse con una lupa", todo lo cual está en guerra con el propósito de la Convención. También se alude, de pasada, al lenguaje empleado en los billetes —inglés e italiano— cuando en Túnez se habla el árabe, con lo que realmente no se dio aviso a los pasajeros. Allí se reproduce el billete, en lo pertinente. La decisión final del caso, confirmatoria, se produjo en diciembre 16 de 1966; véase Federal Reporter, 2a. serie, vol. 370, 1966, pp. 508 y ss.

del daño o concurso de negligencias, según dispone el art. 21 de la Convención.

d) sin embargo, la defensa utilizable por el transportador según el art. 20, párr. 1 de la Convención, ya citado, o sea que

> el transportador no será responsable si prueba que él y sus representantes o dependientes (*préposés*, en el original francés) adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible adoptarlas.

ya no podrá ser alegada por los transportadores que hayan aceptado el Acuerdo; pero, siempre cabrá otra solución cuando se trate del caso de posibles sabotajes, ya que el nuevo sistema no afecta

> los derechos y responsabilidades del transportador con relación a cualquier reclamación presentada por (o en representación de, o en relación con) (*claim brought by, or on behalf of, or in respect of*, en inglés) cualquier persona que haya causado voluntariamente un daño del que resultó muerte, heridas u otra lesión corporal a un pasajero.

15. Como hemos indicado, el Acuerdo fundamenta su validez y eficacia en el párr. 1 del art. 22 de la Convención, que establece que "mediante pacto especial con el tranportador, el viajero podrá fijar un límite de responsabilidad más elevado". Sin embargo, no podemos hallar base alguna en la Convención para alterar *otros aspectos* de la misma, tales como los medios de defensa que son alegables por el transportador conforme al art. 20 párr. 2. Tal conclusión negativa descansa en lo que dispone la Convención en su art. 23:

> toda cláusula que tienda a eximir al transportador de su responsabilidad o a fijar para ésta un límite inferior al fijado en la presente Convención, será nula y no producirá efecto alguno; pero, la nulidad de tal cláusula no entrañará la nulidad del contrato, que quedará sometido a dicha Convención.

y en sentido más general, en el art. 32 que dice:

> serán nulas todas las cláusulas del contrato de transporte y todas las convenciones particulares anteriores al daño, por las cuales las partes deroguen preceptos de la presente Convención, ya sea por la determinación de la ley aplicable o por modificar reglas de competencia.

Empero, el sentido general del Acuerdo, de renuncia que hacen los transportadores a disposiciones *que les eran favorables*, podrá consolidar el nuevo

sistema, inatacable por los mismos que hayan aceptado el Acuerdo. Y podemos agregar que hasta hoy no tenemos noticia de precedentes jurisprudenciales, ni conclusiones doctrinales en relación con la cuestión que acabamos de plantear.

16. Por consiguiente, los Estados Unidos retiraron su aviso de denuncia de la Convención de Varsovia.[21] A fines de 1966, y a principios del corriente 1967, prácticamente todos los transportadores de los EE. UU. dedicados al transporte aéreo internacional han adoptado el Acuerdo.[22] El mismo fue también aceptado por cierto número de porteadores o transportadores establecidos en otras partes de este Hemisferio, como son: Aeronaves de México, S. A., AVIANCA (Colombia), Aerolíneas Peruanas, Air-Jamaica, Ltd., Bahamas Airways, Ltd., British-Indian Airways, Ltd., Compañía Mexicana de Aviación, S. A., LACSA (Costa Rica), VARIG Airlines (Brasil). TACA International Airlines, S. A. (El Salvador) y Leeward Islands Air Transport Services, Ltd. Al adherirse al Acuerdo una línea aérea indicó que deseaba aplicar el plan a todas sus operaciones; y se augura que el mismo parece llamado a extenderse a todas las operaciones de los principales transportadores del mundo, y aún llegar a abarcar todos los medios de transporte.[23]

Cabe señalar que algunas aerolíneas son Compañías establecidas en países *que no han ratificado* la Convención de Varsovia (por ejemplo, la LACSA, de Costa Rica; la Aerolíneas Peruanas, del Perú). A este respecto pueden surgir interesantes cuestiones de índole legal. Supongamos un billete de pasaje que se refiera a un vuelo de Lima a Miami; tal vuelo *no es* de naturaleza internacional en el sentido del párr. 2 del art. 1 de la Convención; por tanto, el Acuerdo no incluiría ese vuelo en las nuevas disposiciones que, según su texto, aumentaron las sumas-tope de indemnización, pues sus disposiciones serán

> aplicables al transporte internacional realizado por el porteador según lo define la Convención o el Protocolo,

y siempre y cuando el vuelo incluya un punto en los EE. UU., como hemos visto anteriormente. Como consecuencia, al *no ser ese vuelo internacional*

---

21 Sobre la unilateralidad *de la denuncia*, ver: RIGGS, *Termination of Treaties by the Executive without Congressional approval: the case of the Warsaw Convention*, en JALC, vol. 32, 1966, pp. 526 y ss. Y sobre la unilateralidad *de la retirada de la denuncia*, STEPHEN, *op. cit.* p. 730; y SINCOFF, Milton G., *Absolute Liability and Increased Damages in International aviation accidents, en* "American Bar Association Journal", vol. 52, 1966; p. 1124 señala que la Convención en su art. 39 autoriza la denuncia, pero que no contiene disposición alguna autorizando la retirada de la denuncia presentada.

22 Véase Apéndice a este artículo.

23 LOWENFELD-MENDELSOHN, op. cit., pp. 599 y 601.

según la Convención, el Acuerdo *no le sería aplicable;* y es que el Acuerdo no persigue, en su letra ni en su intención, ampliar la esfera de aplicabilidad de la Convención a tipos de vuelo no cubiertos por ella, sino más bien reacondicionarla en cuanto se aplica a los vuelos o transportes internacionales *con parada en los EE. UU.*

Lo mismo habría que concluir, según parece, con respecto a un vuelo desde los EE. UU. al Perú; en cambio, el Acuerdo se aplicaría a los vuelos *de ida y vuelta,* de los EE. UU. al Perú y regreso, ya que al amparo del párrafo 2 del art. 1, los vuelos de ida y vuelta desde uno de los países contratantes con un punto de parada en otro, *ya sea este Miembro o no* de la Convención de Varsovia, se consideran internacionales.

Por otra parte, ¿no podrá llegarse a entender que el hecho de que la empresa establecida en un país que no haya ratificado la Convención (el Perú, como quedó mencionado) haya firmado el Acuerdo podrá ampliar la aplicación de éste hasta incluir vuelos que se hallen fuera del art. 1 párr. 2 citado? Según la Convención, el vuelo mencionado en el ejemplo no es internacional, pero si lo es, un vuelo en que se toca un punto en los EE. UU. ¿No podrá alegarse que al firmar el Acuerdo la aerolínea peruana ha adoptado las disposiciones de Varsovia (en cuanto quedan incluidas en el Acuerdo) a título de *lex voluntatis,* o sea ley aplicable por elección de las partes del Acuerdo? [24] Con tal enfoque la Convención operaría como ley elegida por las partes sin atender al hecho de que la ley escogida (la Convención de Varsovia), según su art. 1, párr. 2, no cubre tales vuelos. La cuestión se reduce a saber cuál es el efecto que se haya de atribuir a la disposición concreta de una ley (o de una Convención internacional, desde luego), elegida por las partes y que, de ser efectiva, vendría a frustrar la elección hecha por ésta. Se pudiera buscar la solución en el caso *Duskin* vs. *Pennslyvania-Central Airlines Corporatión* [25] en el que se zanja un conflicto de leyes entre Estados de la Unión; y el Tribunal denegó la aplicación de la ley elegida por las partes (la legislación de Pennsylvania sobre accidentes del trabajo) fundándose en

[24] BAYITCH, Stojan A., *La Autonomía de las partes en la elección del derecho aplicable,* en "Boletín del Instituto de Derecho Comparado de México", vol. 7, Núm. 19, 1953, p. 293.

[25] Caso *Duskin* v. *Pennsylvania-Central Airlines Corporation,* en Federal Reporter, 2a serie, vol. 167, 1948, p. 727.

La solución correcta fue dada en el caso *Siegelmen* v. *Cunard White Star Ltd,* en Federal Report, 2a. serie, pp. 189 y ss., espec. p. 194, que establece que la ley elegida por las partes en su contrato "debe entenderse como referida a la ley sustantiva solamente" y no en cuanto al "derecho en su totalidad" como *lex voluntatis.* Igual criterio en BAYITCH, *op. cit.* nota 24, p. 75.

que la misma contenía una disposición negativa expresa que vedaba su aplicabilidad al caso, con lo cual se enervaba la intención de las partes de que les fuera aplicada esa ley. Tal decisión no nos parece acertada. Si se admite que las partes pueden elegir la ley que se ha de aplicar a sus contratos, se puede muy bien y tiene que admitir como presunción razonable que la ley así elegida no habría sido aplicable conforme a sus solas disposiciones, que es lo que da sentido lógico al pacto, superfluo en caso contrario. Más aún, es indudable que la intención de las partes, de que se les aplicara una ley o legislación que de otro modo no era aplicable a su contrato, con toda razón va más allá que esa ley o legislación en cuanto la misma defina su propio ámbito o en cuanto establezca sus disposiciones sobre conflicto de leyes. Puede concluirse que, siempre que tal elección de ley por las partes sea admitida como eficaz por el Tribunal competente que conozca del caso, queda fuera de toda duda que tanto las disposiciones de la ley elegida, sobre su propio ámbito de aplicación, como sobre conflictos de leyes, tienen que ceder ante la intención de las partes.

Aplicando esas ideas al ejemplo que hemos sugerido, cabe decir que en la situación de la aerolínea peruana, la Convención de Varsovia se considera como parte del Acuerdo y, como tal, tiene la naturaleza de *lex voluntatis,* siempre que, desde luego, la *lex fori* permita ese efecto a la ley elegida. Decidir en otro sentido sería igual a postular que las partes solamente pueden elegir voluntariamente aquellos sistemas legales o leyes que ya podían serles aplicados según sus propias disposiciones referentes a su ámbito o a conflictos de leyes, aunque no les fueran aplicables según la *lex fori.*

La normatividad convencionalmente asumida para regir situaciones creadas por contratos, solamente debe ceder al orden público del Tribunal del caso; y, sobre todo, la teoría de los actos propios, o la del *estoppel* su equivalente, han de imponerse.

17. Numerosas cuestiones más quedan sin ahondar o mencionar siquiera, como el hecho de que el Acuerdo se refiere al Protocolo de La Haya, a pesar de que éste nunca ha sido ratificado por los Estados Unidos. Parece que la cita es en relación con aquellas disposiciones que fueron nuevamente redactadas, *pero sin alteración,* en las cuales se define el concepto de transporte o vuelo *internacional.*

Consultados los Gobiernos extranjeros, muchos de los cuales tienen intereses cuantiosos en sus aerolíneas bajo diversas formas jurídicas, algunos contestaron "no objetar" el Acuerdo; otros no han contestado siquiera; por

último, algunos han opuesto "objeciones" al Acuerdo. Lo que tales diferencias puedan significar en lo futuro, queda sin estudiarse aquí.[26]

La cuestión de protección a los ciudadanos de los EE. UU. —y en su caso a los de otra Nación concreta— es ajena a las disposiciones de la Convención lo mismo que del Protocolo, y ahora a las del Acuerdo. Cuando se menciona o intenta materializar esa protección nacionalista no hay que desenfocar esos instrumentos normativos, que se refieren a viajes, transportes, billetes, puntos de escala, partida o llegada, pero olvidan totalmente la nacionalidad de los pasajeros, aeronaves y empresas como ya hemos mencionado varias veces. Así, un ciudadano de los EE. UU. en un avión de la TWA, en un pasaje comprado en Austria, digamos, para ir a Grecia, no es amparado por el Acuerdo; al revés, el extranjero, pactado el tramo Nueva York-Los Angeles, estará amparado. Además, por último, en ningún caso el Acuerdo se aplicará, a norteamericanos o a extranjeros, en cualquier viaje que incluya un punto de escala en los EE. UU., como partida, llegada o parada convenida, si la empresa de transporte aéreo no es signataria del Acuerdo, como puede haberlas, y las hay, en todo o en parte.

Digamos, asimismo, que ya en la actualidad se están preparando los materiales que puedan servir de fundamentos a futuras conferencias internacionales para traer nuevas soluciones a todos estos problemas viejos, en cuanto se repiten en nuestros tiempos.[27]

---

[26] STEPHEN, *op. cit.*, p. 730, nota 65.

[27] GILLILAND, Whitney, *The Warsaw Convention — Recent developments*, Comentarios presentados a la 15a. sesión de la Inter-American Bar Association, en San José Costa Rica, abril 10-15, 1967 (mimeografiado), pp. 9 y ss. Señala que un panel de expertos, nombrado por la OACI después de firmado el Acuerdo ha redactado ya un primer informe, sugiriendo: a) solamente aumentar el tope de Varsovia-La Haya, lo que pudiera ser hasta $75,000 incluyendo las costas se suprimiría la responsabilidad absoluta; *b*) o bien implantar la responsabilidad absoluta con ciertas excepciones (guerra, fuerza mayor, sabotaje), con un límite de $58,000 más las costas o de $75,000 incluyendo las costas, se suprimirían las disposiciones sobre entrega del billete y aviso sobre la responsabilidad-tope, y se modificaría, al menos, el art. 25 sobre el dolo; *c*) o bien se ofrecería al pasajero la elección del tope al tiempo de comprar su billete; uno inferior y otro más alto, por el que pagaría un precio adicional: se modificarían las disposiciones sobre el aviso y sobre el dolo; d) o bien, al tiempo de reclamar, el pasajero tendría que elegir entre dos alternativas: la responsabilidad absoluta, con ciertas excepciones, y un límite de $33,000; o bien la responsabilidad por culpa probada y un tope de $75,000 o más, incluyendo las costas; y en caso de dolo, sin límite; pero, si fracasara la prueba de la culpa o del dolo, siempre tendría derecho al tope señalado por La Haya, a base de responsabilidad absoluta con ciertas excepciones. Esta última solución haría más probables los arreglos extrajudiciales, y es muy flexible. Ya STEPHEN, *op. cit.* p. 733

18. No puede caber duda de que el cambio, por obra de una sola Nación, unilateralmente creado, de algunas de las reglas de una Convención internacional multilateral, constituye un método raro de modificación.[28] Sin embargo, viene en este caso a ilustrar de modo dramático el justificado y antiguo descontento de uno de los Estados Miembros, hondamente envuelto en el transporte internacional, respecto a algunas de sus disposiciones fundamentales. Que la manera escogida para curarlo sea o no sea la mejor alcanzable, quedará siempre como punto sujeto a discusión. Empero, igualmente queda en pie el imperativo obvio de que algunas de las disposiciones de la Convención de Varsovia, establecidas para ayudar en sus forcejeos iniciales una actividad comercial que estaba en el alborear, deben ser reconsideradas para armonizarlas —como es perfectamente posible—, con lo que es ya actualmente un modo de transporte mundial, generalmente empleado y económicamente consolidado en todos los países como aspecto de la palpable recuperación o mejoría económica. En vista de esos progresos fundamentales, los utencilios que pudieron estimarse como irreemplazables en 1929 para viabilizar y proteger la industria naciente, ya parecen ser inadecuados para los pasajeros de 1967, así como para los Gobiernos que se ocupan de sus intereses. El Acuerdo sugerido y utilizado por el Gobierno de los Estados Unidos responde principalmente a las demandas y apremios de sus nacionales, en los términos antes citados, en tanto y en cuanto son pasajeros de ciertos vuelos internacionales; no fue exactamente impuesto a nadie sino que era la condición para continuar en la Convención de Varsovia ofrecida por los que querían retirarse de ella al no tener otra vía abierta; la condición pareció justificada por lo que significaba como contrapartida, la retirada de la denuncia presentada por los EE. UU.

Puede y debiera constituir solamente una solución interina y, como tal, provisional, pero también es posible que dure tanto o más que una que se califique inicialmente como definitiva: ha sucedido.

Repitamos que el empleo del Acuerdo es cosa extraordinaria y de difícil conciliación con el principio según el cual, las cuestiones reguladas por tratados solamente deben ser modificadas por nuevas negociaciones referentes al tratado del caso, llevadas a cabo por todos los países afectados. Abriguemos la esperanza de que la regulación legal de la aviación comercial internacional vuelva a ser materia propia de convenios genuinos y oportunos entre las Na-

---

había sugerido la solución a base de elección por parte del pasajero. Ver también LEVINE, Jay, *Warsaw Convention Treaty under Pressure*, en "Cleveland-Marshall Law Review", vol. 16, 1967, pp. 327 y ss.

[28] RIGGS *op. cit., passim.*

ciones, todas las Naciones. Para alcanzar tales nuevos convenios, permítasenos suponer que la vía tomada por los Estados Unidos indica la dirección más bien, tal vez, que la solución final.

APENDICE I

El Acuerdo de 1966 con los Transportadores.

Los Transportadores infrascritos (en lo adelante mencionados como "los Transportadores"), por el presente documento convienen en lo siguiente:

1. Cada uno de los Transportadores, a partir del 16 de Mayo de 1966, incluirá lo siguiente entre las condiciones del transporte, incluso en las condiciones de transporte y las tarifas que haya depositado ante cualquier Gobierno:

"El Transportador utilizará en su favor los límites de responsabilidad establecidos en la Convención para la Unificación de ciertas reglas referentes al transporte aéreo internacional, firmada en Varsovia el 12 de octubre de 1929, o establecidas en dicha Convención según quedó modificada por el Protocolo firmado en La Haya el 28 de septiembre de 1955. Sin embargo, de acuerdo con el art. 22, párr. 1 de dicha Convención, o de dicha Convención según quedó modificada por dicho Protocolo, el Transportador conviene en que, respecto a todo transporte internacional, según es definido por dicha Convención, o dicha Convención según quedó modificada por dicho Protocolo, realizado por el Transportador y que, conforme al contrato de transporte incluya un punto en los Estados Unidos de Norteamérica como punto de partida, punto de destino y punto de escala convenida.

"1) el límite de responsabilidad por cada pasajero, por muerte, heridas u otras lesiones corporales, será la suma de US$75,000 incluyendo las costas o gastos legales, con la salvedad de que, en caso de reclamación establecida en un Estado en que se determinen por separado las costas y los gastos legales, ese límite será la suma de US$58,000 excluyendo las costas y gastos legales;

"2) el Transportador no hará uso en su favor, en relación con cualquier reclamación fundada en la muerte, heridas u otras lesiones corporales a un pasajero, de defensa alguna basada en el art. 20, párr. 1

de dicha Convención, o de dicha Convención según quedó modificada por dicho Protocolo.

"Nada de lo aquí comprendido se considerará que afecte los derechos y responsabilidades del Transportador en relación con cualquier reclamación establecida, por (o a nombre o representación de, o con relación a) cualquier persona que haya voluntariamente causado daños de los que resultaran muerte, heridas u otras lesiones corporales a un pasajero".

2. Cada Transportador, al tiempo de entregar el billete de pasaje, suministrará a cada pasajero cuyo transporte quede gobernado por la Convención, o por la Convención según quedó modificada por el Protocolo de La Haya, y por el contrato especial descrito en el párrafo 1, el aviso o notificación siguiente, que deberá ser impreso en tipo moderno, no menor de 10 puntos, y en tinta que contraste con el cuerpo impreso, en (i) cada billete; (ii) en una pieza de papel colocada en el sobre del billete o con el billete o bien unida al billete; (iii) en el sobre del billete:

"AVISO A LOS PASAJEROS INTERNACIONALES SOBRE LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD"

"Los pasajeros de un viaje que incluya como destino final o como escala una parada en país distinto del país de origen, quedan notificados de que las disposiciones de un Tratado conocido como Convención de Varsovia pueden ser aplicadas al viaje en su totalidad, incluyendo cualquier tramo del mismo que se halle totalmente dentro del país de origen o de destino. Respecto a dichos pasajeros, en viaje, a, o desde, o con una escala convenida en, los Estados Unidos de América, la Convención y los contratos especiales de transporte comprendidos en las tarifas aplicables establecen que la responsabilidad de ... (nombre del Transportador) o de ciertos otros Transportadores que sean parte en dichos contratos especiales, por muerte o daños personales a los pasajeros, queda limitada en la mayoría de los casos de daños comprobados a no más de US75,000 por cada pasajero, y que esa responsabilidad hasta ese límite no dependerá de la negligencia por parte del Transportador. Para esos pasajeros, cuando viajen con un Transportador que no sea parte en esos contratos especiales, o en su viaje que no vaya, a, o desde, o que no comprenda una escala convenida en, un lugar de los Estados Unidos de Norteamérica, la responsabilidad del Transportador por muerte o daños

personales al pasajero está limitada en la mayoría de los casos a aproximadamente US$8,290 o US$16,580.

"Los nombres de los Transportadores que sean parte en dichos contratos especiales pueden obtenerse en todas las oficinas de despacho de billetes de dichos Transportadores y pueden ser examinadas si así se pidiere.

"Cobertura adicional puede obtenerse usualmente mediante compra de seguro en una Compañía privada. Tal seguro no queda afectado por ninguna limitación de la responsabilidad del Transportador conforme a la Convención de Varsovia, o de dichos contratos especiales de transporte. Para informes adicionales sírvase consultar al representante de su aerolínea o de su compañía de seguros".

2a. "La expresión "nombre del Transportador y ciertos otros Transportadores" puede ser subtituida por la expresión "ciertos Transportadores" en el aviso arriba mencionado.

3. "Este Acuerdo será depositado ante la Junta de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos para su aprobación, conforme a la Sección 412 de la Ley Federal de Aviación de 1958, según quedó modificada y depositada ante otros Gobiernos a su petición. El Acuerdo comenzará a ser efectivo desde su aprobación por la Junta mencionada, conforme a la citada Sección 412.

4. "Este Acuerdo podrá ser firmado en cualquier número de ejemplares, todos los cuales constituirán un Acuerdo. Cualquier Transportador dedicado al transporte a que la Convención de Varsovia, o la Convención de Varsovia según quedó modificada por el Protocolo de La Haya, se aplican, podrá constituirse en una parte de este Acuerdo con solo firmar un ejemplar del mismo y depositarlo ante la mencionada Junta de Aeronáutica Civil.

5. "Cualquier Transportador que sea parte de este Acuerdo podrá retirarse del mismo mediante aviso por escrito de retiro, presentado a dicha Junta de Aeronáutica Civil y a los demás Transportadores que sean parte del Acuerdo, con doce meses de antelación".

APENDICE II

Transportadores que firmaron el Acuerdo *

Norteamericanos:

Airlift International, Inc.
Allegheny Airlines, Inc.
Aloha Airlines, Inc.
American Airlines, Inc.
American Flyers Airline Corp.
Bonanza Air Lines, Inc.
Braniff Airways, Inc.
Capitol Airways, Inc.
Caribbean-Atlantic Airlines, Inc. (Caribair).
Central Airlines, Inc.
Continental Airlines, Inc.
Delta Air Lines, Inc.
Eastern Air Lines, Inc.
Flying Tiger Line, Inc.
Frontier Airlines, Inc.
Hawaiian Airlines, Inc.
Lake Central Airlines, Inc.
Modern Air Transport, Inc.
Mohawk Airlines, Inc.
National Airlines, Inc.
North Central Airlines, Inc.
Northeast Airlines, Inc.
Northwest Airlines, Inc.
Overseas National Airways, Inc.
Ozark Air Lines, Inc.
Pacific Airlines, Inc.
Pan-American Grace Airways, Inc. [1]
Pan American World Airways, Inc
Piedmont Aviation, Inc.
Purdue Aeronautics Corp.
Saturn Airways, Inc.
Seaboard World Airlines, Inc.
Southern Airways, Inc.
Standard Airways, Inc.
Trans Caribbean Airways, Inc.
Trans International Airlines, Inc.
Trans-Texas Airways, Inc.
Trans-World Airlines, Inc.
United Air Lines, Inc.
Universal Airlines, Inc.
West Coast Airlines, Inc.
Western Air Lines, Inc.
World Airways, Inc.

Extranjeros (solo lista parcial)

Aerolíneas Peruanas, S. A.
Aeronaves de México, S. A.
Aerovías Nacionales de Colombia, S. A. (AVIANCA).
Air-Jamaica, Ltd.
Bahamas Airways, Ltd.
British West-Indian Airways, Ltd. (BWIA).

* Esta lista, comunicada por la Civil Aeronautics Board, en carta de fecha julio 24, 1967, dirigida al Prof. Bayitch, está al día en esa misma fecha.

[1] Fundida con la Braniff Airways, Inc. a partir del 1 de febrero de 1967.

Compañía Mexicana de Aviación, S. A.
Líneas Aéreas Costarricenses, S. A. (LACSA).
VARIG Airlines,
Venezolana Internacional de Aviación, S. A. (VIASA).
TACA International Airlines, S. A.
Leeward Islands Air Transport Services, Ltd.