

El contrato de handling aeroportuario

The airport handling contract

Carlos MARÍA VASSALLO*

RESUMEN: Nos referimos en este trabajo a los aspectos jurídicos, operativos y reparación de daños que tienen su causa en la ejecución del contrato de asistencia a aeronaves en tierra. Hemos destacado la estructura del contrato normalizado por IATA, su Manual de Operaciones Aeroportuaria y el tema de la indemnidad y/o limitación de responsabilidad cuantitativa de la Compañía operadora de handling. Hacemos breve mención de la complementación de la toma de seguros aeronáuticos y aeroportuarios para lograr una mejora en la ecuación económica del contrato reduciendo costos a la industria. Se mencionan dos fallos –de EUA y China- que introducen una nueva visión de la asunción de la reparación de daños provocados en operaciones aeroportuarias.

PALABRAS CLAVE: handling; aeropuertos; rampa; seguros aeroportuarios; SGHA; IGHC24; Vumbaca; Shangai.

ABSTRACT: We refer in this paper to the legal, operative and damages aspects that have their cause in the execution of the contract of assistance to aircraft on land. We have highlighted the structure of the contract standardized by IATA, its Airport Operations Manual and the issue of indemnity and / or limitation of quantitative liability of the handling company. We briefly mention the complementation of the aeronautical and airport insurance taking to achieve an improvement in the economic equation of the contract reducing costs to the industry. Two failures are mentioned -from the USA and China- that introduce a new vision of the assumption of the repair of damage caused in airport operations.

KEYWORDS: Handling; Airports; Ramp; Airport Insurance; SGHA; IGHC24; Vumbaca; Shanghai.

* Profesor Titular de Derecho Aeronáutico –especialización- en el Instituto de derecho aeronáutico y espacial (INDAE), en la Universidad del Salvador y de Post-grado en la Universidad Católica Argentina. Contacto: <carlosvassallo@vycabogados.com.ar>. Fecha de recepción: 26/01/2018. Fecha de aprobación: 30/04/2018.

I. CONTRATO DE *HANDLING* AEROPORTUARIO: CONCEPTO, SERVICIOS, NATURALEZA JURÍDICA

A) CONCEPTO

En la industria aeronáutica se denomina *handling* al servicio de asistencia a aviones en tierra que se materializa en un conjunto de operaciones terrestres que tienen por objeto ejecutar las tareas de carga y descarga de mercancía y equipaje como el embarque y desembarque de pasajeros y abarca el tiempo desde que una aeronave aterriza hasta su partida.

Estos procedimientos de asistencia, regulados por IATA, son uniformes para todos los aeropuertos de manera de recibir un servicio estandarizado en cualquiera de ellos.

En los aeropuertos públicos las empresas que tienen por objeto realizar el *handling* aeroportuario son habilitadas como tales por la autoridad competente en Argentina es el ORSNA¹ que certifica la aptitud de la empresa, de sus equipos y personal para operar con seguridad en el área aeroportuaria.

Algunas compañías aéreas en Argentina, caso de Aerolíneas Argentinas SA con su división Aerohandling, y AGS *ground handler de AA* son asimismo agentes de *handling* de sus propias aeronaves, que se denomina *autohandling*. En algunos países las compañías aéreas por sí o por sus subsidiarias pueden brindar servicio de *handling* a aeronaves de otras compañías que vuelen a ese destino. En general, la asistencia a un avión que no tenga contrato previo con ningún operador de *handling*, puede ser contratado con cualquiera de los existentes en el aeropuerto, mediante mutuo acuerdo, pero siempre es necesario que ese agente de *Handling* este habilitado para brindar servicios a terceros.

¹ Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos.

La calidad del servicio va ligada a la eficiencia y a la velocidad de rotación de las aeronaves permitiendo mayor tiempo en vuelo. Un deficiente tiene como contrapartida además de eventual pérdida de clientes la imposición de sanciones económicas según los contratos que tengan establecidos (SLA22). Por su parte, la autoridad aeroportuaria impondrá desde penas económicas como la pérdida de licencias y concesiones que le permitan operar como prestadores de servicios *handling*.

La tendencia clara registrada por la IATA es que las aerolíneas se autoprestan el servicio en sus aeropuertos base y a ello se debe el gran desarrollo de empresas prestadoras cuyo objeto particular son los servicios de *handling* que ya han alcanzado el 50% de las operaciones participación que sigue en ascenso. La significación económica de este servicio en el conjunto de los totales de las líneas aéreas es del orden del 12% y 15% según la fuente.

B) NATURALEZA JURÍDICA

Es un contrato mercantil, atípico aunque nominado, consensual, bilateral, de tracto sucesivo y oneroso que tiene por objeto la provisión de servicios de asistencia en tierra a aeronaves. Está en la categoría de contrato de colaboración interempresarial.

La doctrina mayoritaria califica los contratos de *handling* como locación, y entonces corresponde discernir si es locación de servicios o de obra.

El contrato de transporte de pasajeros y carga tiene su naturaleza jurídica en la locación de obra ligado al de hacer y su resultado. El *handling*, a nuestro entender tiene igual característica al no existir entre las partes una relación de subordinación ni dependencia. El agente de *handling* limita su compromiso a la atención de las necesidades de la compañía aérea asistida y asume obligaciones de hacer con el carácter de obligación de resultado.

Somos contrarios al encuadramiento en la locación de servicios, pues el agente de *handling* estaría comprometido al de-

sarrollo de una actividad concreta con determinados niveles de diligencia y protocolos de calidad para la ejecución pero sin comprometer resultado, extremo que no se condice con la necesidad operativa aeronáutica y la estricta utilización de los slots aeroportuarios asignados.

Concluimos en que la naturaleza jurídica del contrato de handling es el de locación de obra.

C) TIPOS DE ASISTENCIA

Ya anticipamos que el contrato de *handling* no es típico sino autónomo y dependiendo de los casos, se integrará con figuras de contratos típicos o por obligaciones, prestaciones o pactos de alguno o algunos contratos típicos como el depósito; carga en espera de ser embarcada o de ingresarse a depósito fiscal, suministro; caso del combustible, agua, catering, transporte; movimiento de aeronaves en plataforma, mantenimiento descontaminación de nieve y hielo de los planos etc.



Básicamente, pueden distinguirse cuatro tipos de servicios de asistencia en tierra:

- 1- De operación en pista. Están referidos a la navegación y mantenimiento de las aeronaves (reconocimiento en tránsito, documentos de navegación y plan de vuelo, limpieza, atención de tripulaciones...).

2- De combustibles y lubricantes. Prestadas por los proveedores con fiscalización de mecánicos aeronáuticos certificados.

3- De rampa. Es la acepción más conocida y está abarca la carga y descarga del pasaje y su equipaje. Comprende la operación de los equipos de pista necesarios (maniobra de *fingers* o muelles, escaleras móviles, vehículos de pista, plataformas y elevadores...). y la asistencia de carga, transporte de contenedores, pallets y correo en sacas o paquetería, en cuanto a su manipulación física entre la terminal y el avión o viceversa.

4- De asistencia en la faz comercial. Trata de los referidos a venta de billetes, facturación, depósito, reexpedición y despacho de pasajeros en la estación aérea, edificio aeroportuario.

El derecho español² adecuado a la Directiva Europea 96/67/CE agrupa estos servicios en once categorías: asistencia administrativa en tierra y supervisión; asistencia de pasajeros; asistencia de equipajes; asistencia de carga y correo; asistencia de operaciones en pista; asistencia de limpieza y servicio de la aeronave; asistencia de combustible y lubricante; asistencia de mantenimiento en línea; asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación; asistencia de transporte de superficie; asistencia de mayordomía (catering). Advertimos que se subsumen en las cuatro indicados ut-supra.

Los métodos recomendados por OACI³, permiten que las compañías puedan realizar por sí mismas su propia asistencia en tierra, pero el fenómeno de la congestión ha tenido que dejar este derecho de autogestión relegado. La predictibilidad del tiempo de escala de una aeronave no es precisa y esto genera ineficiencias y retrasos.

Los servicios de rampa tienen su área de influencia en la plataforma del aeropuerto y por tanto se hallan en directa relación

² Anexo del Real Decreto 1161/1999 de 2 de julio

³ Método recomendado OACI: Toda especificación de características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente por razones de seguridad operacional, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, y a la cual, de acuerdo con el Convenio, tratarán de ajustarse los Estados contratantes.

con el flujo de movimientos u operaciones, la seguridad, la faz técnica e interior del recinto aeroportuario. Esta es la razón por la cual se debe limitar el número de operadores autorizados a autoprestarse “rampa” o brindarlos a terceros. El número estará en relación al límite posible de cumplimiento operativo coordinado por reglas especiales para estos.

La Unión Europea, consciente que el monopolio de la asistencia en tierra podía distorsionar, el costo y calidad del transporte y la libertad de tráfico aéreo establecida, la Directiva 1996/67/CE, de 15 de octubre, estableció una serie de criterios para la progresiva liberalización y apertura del sector a nuevos operadores de *handling*.

Esta Directiva que se refiere tanto a la autoasistencia como a la prestación de servicios a terceros considera justificada la imposición de limitaciones al número de operadores, servicio restringido, atendiendo a factores tales como el tipo de servicios, condiciones de seguridad, capacidad y espacio disponible en el recinto aeroportuario y las exigencias del propio mercado.

La finalidad del contrato así definido es clara: la compañía asistente consigue un mejor aprovechamiento de sus elementos personales y materiales, mediante su puesta al servicio para sí y para otro transportista que no tiene cómo satisfacerlo con sus propios medios en todos o en cada uno de los aeropuertos en los que opera, y los asistentes con menor frecuencia hacen ahorro con un servicio tercerizado.

Exige la citada Directiva europea y el Real Decreto 1161/1996 que las limitaciones a la autoasistencia se hagan con criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios, que sean proporcionadas, se revisen cada cierto tiempo y que se elija a los operadores mediante un procedimiento transparente e imparcial.

El regulador español ha optado por limitar el número de agentes autorizados a prestar servicios de rampa. Será de dos, para cada categoría de servicio en los aeropuertos cuyo tráfico anual supere el millón de pasajeros o las 25.000 Tn. de carga⁴. Si el trá-

⁴ Art. 4.2 Real Decreto 1161/1996.

fico es inferior la prestación de los servicios de rampa quedará reservada a un solo agente.

En cuanto a los aeropuertos de bajo tráfico, periféricos o sin interés comercial, la autoridad podrá dictar la obligatoriedad de prestar servicios de asistencia en tierra por considerarlo un servicio esencial asimilable a una obligación de servicio público.

En cuanto a las formalidades de habilitación, como usuarios de una infraestructura pública, las compañías en autoasistencia y los agentes de asistencia en tierra a terceros, deben suscribir previamente un contrato con la autoridad aeroportuaria relativo a las condiciones de utilización del dominio público aeroportuario, las medidas para asegurar la continuidad de los servicios de asistencia y las normas de conducta a observar para la buena gestión del aeropuerto.

El ejemplo de autoasistencia lo dan las Compañías *low cost*, que hacen el proceso de *handling* con su propio personal. Todas estas transportadoras persiguen tener escalas muy breves, de no más de 30 minutos, por lo que su punto crítico es contar con los recursos necesarios para su *handling* a determinada cantidad de aeronaves al mismo tiempo, cumpliendo a su vez los del aeropuerto.

II. SLOTS Y HANDLING AEROPORTUARIO

Slots es el término que se refiere a la franja horaria que se le adjudica a la Cia Aérea para que su aeronave utilice un aeropuerto. El derecho sobre la franja aérea se concreta en el derecho a la utilización de las pistas, rampas y demás servicios aeroportuarios, y de allí su directa relación con la eficiencia del *handling* para conservar esos derechos.

Los slots han sido adjudicados desde la década de los 80 con la intensificación del tráfico aeroportuario a las grandes Compañías, sobre todo a las nacionales, y sobre esas bases históricas, el establecimiento de los horarios de acceso o salida de los aeropuer-

tos son tratados en las conferencias IATA sobre coordinación de horarios de vuelos. Este tema se ha vuelto cada vez más relevante como consecuencia de la saturación o congestión aeroportuaria, hizo necesaria la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en el aeropuerto, naciendo el concepto de “coordinación aeroportuaria”.

Las “*Schedules Conferences*” de la IATA se mantienen como el sistema marco regulador de esta cuestión y convive con las normativas nacionales o supranacionales, como es el caso de la Unión Europea, sobre la asignación de franjas horarias en los aeropuertos saturados.

Estas reuniones, que tienen periodicidad bianual, se rigen por un sistema de acceso compañías aéreas a los aeropuertos, que puede ser: libre, semi restringido y restringido. La asignación de franjas es en principio temporal – invierno o verano- si bien una vez otorgada y usada se cuenta con un derecho de renovación, los denominados en terminología anglosajona *grandfather rights*).

El Reglamento UE 95/93 permite que las franjas horarias sean libremente intercambiadas entre las compañías aéreas.

La relación entre el régimen de slots y el handling es directa pues requiere la eficiencia de la Compañía asistente para que se puedan cumplir las franjas de utilización por las aeronaves asistidas.

III. EL MODELO IATA: *STANDARD GROUND HANDLING AGREEMENT* -SGHA-

IATA realiza una importante labor con todas sus compañías aéreas asociadas y para lograr la armonización y eficacia forma el incluyendo los agentes de asistencia en tierra, proveedores de servicios, aeropuertos y hasta fabricantes de aeronaves en el IATA Ground Handling Council (IGHC24) y armoniza las normas de seguridad

en la IATA Safety Audit for Ground Operations (ISAGO) y elabora manuales.

En tal acción ha dictado el Anexo A del *Standard Ground Handling Agreement* (SGHA) modelo de contrato único reconocido por la industria, que agrupa en catorce secciones una relación de hasta cincuenta servicios distintos.

El Acuerdo marco de IATA se compone de tres partes: un cuerpo central y dos anexos (A y B), a ser observadas por las grandes Compañías de Handling:

Standard Ground Handling Agreement está constituido por los siguientes documentos:

-Contrato principal

- Capítulo 1: Prestación de los servicios e instalaciones de asistencia en tierra
- Capítulo 2: Normas de ética
- Capítulo 3: Subcontratación de servicios
- Capítulo 4: Representación del transportista
- Capítulo 5: Normas de trabajo
- Capítulo 6: Remuneración
- Capítulo 7: Facturación y formas de pago
- Capítulo 8: Responsabilidades e indemnización
- Capítulo 9: Arbitraje
- Capítulo 10: Derechos de timbre y de registro
- Capítulo 11: Duración. Modificación y rescisión

-Anexo A *Descripción de los servicios*.

Actualmente dividido en 8 secciones

- Sección 1: Representación, administración y supervisión
- Sección 2: Servicios a los pasajeros
- Sección 3: Servicio de rampa
- Sección 4: Control de carga, comunicaciones y operaciones de vuelo (pre vuelo, vuelo y post vuelo)
- Sección 5: Servicios de carga y correo
- Sección 6: Servicios de apoyo

- Sección 7: Seguridad
 - Sección 8: Mantenimiento del avión
- Anexo B titulado: *Standard Ground Handling Agreement Simplified Procedure*, y contiene:
- Párrafo 1: Servicios de handling y tarifas
 - Párrafo 2: Servicios adicionales y tarifas
 - Párrafo 3: Desembolsos
 - Párrafo 4: Límite de obligaciones
 - Párrafo 5: Área de responsabilidades
 - Párrafo 6: Subcontratación de servicios
 - Párrafo 7: Forma de pago
 - Párrafo 8: Supervisión y administración
 - Párrafo 9: Notificación
 - Párrafo 10: Aspectos legales: Leyes y tribunales

Este contrato contiene una detallada regulación de los indicadores de calidad del servicio y los valores de referencia, que siguen las recomendaciones que sobre el particular contiene el *Airport Handling Manual* de IATA (AHM), en su parte SLS, a la cual ya nos hemos referido en donde se acuerda un nivel de servicio con tiempos para cada operación, según tipo de aeronave, posiciones en plataforma de estacionamiento entre otros parámetros.

Los tipos de servicios son normalizados y uniformes pero no todos necesariamente, los casi 50, tienen que ser tomados como un combo enlatado, sino que los acuerdos los hará cada compañía aérea destinataria del servicio en la extensión que lo necesite, en tanto pueden concertar algunos servicios con otros agentes, o autoprestarse otros en régimen de autoasistencia.

IV. EL CONTRATO DE HANDLING Y LA CUESTIÓN DE LA RESPONSABILIDAD

El cuerpo principal de los contratos de asistencia de aeronaves en tierra contiene cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños originados en la operación y causados tanto por la compañía de handling, casos de mayor frecuencia como por la compañía aérea asistida.

En la faz práctica, la siniestralidad está dada en un altísimo porcentaje por la actuación del handling en pista. Se registran golpes producidos por el impacto de camiones de catering, de traslado de equipajes, de pallets o contenedores de carga, limpieza y mantenimiento. En menor medida se producen por los camiones cisterna de abastecimiento de combustible, en tanto por el riesgo que su operación produce están a cargo de personal certificado con mayor entrenamiento y también en cuanto se realiza remolque de aeronaves en plataforma y traslado a hangares de mantenimiento.

A efectos de llevar este planteo a la realidad transcribiremos algunos casos extraídos de nuestro trabajo sobre el seguro aeroportuario –póliza ARIEL-⁵:

“(…) el 05 de diciembre de 2000, un camión de catering interno 26 de la empresa Gate Gourmet procede a acercarse al avión a abastecer, un MD 83 en la plataforma del aeropuerto Ministro Pistarini de Ezeiza, y su chofer, incumpliendo normas del manual operativo impacta la aeronave provocando rotura de la puerta galley delantero, abolladura y cortes en fuselaje y desplazando el A/C unos 70 cm hacia la izquierda como así también la puerta delantera izquierda. Esto provoca la salida de servicio de la aero-

⁵ Vassallo, Carlos María, *Sistema argentino de informática jurídica* 25.10.10. “El Seguro Aeronáutico. El Reaseguro. La Cobertura de Responsabilidad Civil en Aeropuertos–Análisis de la Póliza o Cláusula tipo ARIEL”. Consultado en: <<https://cedaeonline.com.ar/2012/12/18/el-seguro-aeronautico-el-reaseguro-la-cobertura-de-responsabilidad-civil-en-aeropuertos-analisis-de-la-poliza-o-clausula-tipo-ariel/>>

nave durante 25 días con un costo de hangaraje, mano de obra y materiales empleados de U\$S 185.693- y un lucro cesante de U\$S 1.261.811- Se registra daño a un avión de una empresa aérea a la cual abastece. El siniestro fue cubierto (...)” Aclaremos que solo en la extensión del daño emergente.

En relación a daños a las personas “El día 18/07/10 al ingresar el camión del servicio de agua potable interno CP-03 a la Plataforma Comercial, posición de estacionamiento N° 22 para realizar el servicio a la aeronave LV-BAY, el chofer frenó pero el camión resbaló, golpeo y lesionó a personal de Seguridad que se encontraba apostado en ese lugar”⁶

En relación a los daños a la propiedad relatamos el siguiente caso:

Siendo las 6.15 hs. se estaban realizando en el aeropuerto Ministro Pistarini –Ezeiza- las operaciones de alistamiento de las aeronaves cuya partida estaba programada para alrededor de dos horas más tarde.

El servicio de catering a embarcar en vuelos intercontinentales se acondiciona en contenedores que contienen unas 800 comidas, distribuidas en cenas, almuerzos y desayunos, bebidas en cientos de botellas y demás elementos necesarios para cumplir con el servicio de abordó. Todo ello estaba dispuesto por la Cia Gate Gourmet en su camión interno 04 patente TOC 734 que al maniobrar entre dos aeronaves – VGB y VAG – impacta con una gran componente inercial en el ala izquierda de la aeronave VGB produciendo la rotura de la misma. La consecuencia inmediata; fuera de servicio del avión por un día para su reparación, cancelación del vuelo AR 1452 y un daño efectivo y lucro cesante de U\$S 51.246.- se impacto una aeronave que no tenía vinculación contractual con la proveedora de catering.⁷

⁶ Siniestro 316-10, Incidente en el Aeropuerto J. Newbery. Aeronave de AR.

⁷ Del reporte del siniestro del 05/03/01 – Ezeiza, vuelo AR-1452.-

A) ANÁLISIS ART. 8 – RESPONSABILIDAD E INDEMNIDAD

El modelo IATA *Standard Ground Handling Agreement* (SGHA), AHM 810 Airport Handling Manual v.2013, en su artículo 8 titulado “Responsabilidad e Indemnización”, contempla la exoneración de la compañía de handling respecto de la compañía aérea.

La parte inicial de ese artículo (8.1) trata el alcance con el cual debe interpretarse su texto. Es así que, la eximición del pago de las indemnizaciones por la responsabilidad de la Cía. aérea y la de Handling se extenderá a sus empleados, agentes y subcontratistas. En esto se sigue el concepto uniforme en el Sistema de Varsovia artículo 25⁸ receptado en el Convenio de Montreal de 1999 artículo 30 n° 1 y 2⁹, por el cual si se iniciara acción contra un dependiente o agente del transportista, por actos en ejercicio de sus funciones podrá ampararse en los límites de responsabilidad. Los actos u omisiones de las Cías. y sus dependientes abarcarán los supuestos de negligencia con la sola excepción de lo previsto en 8.5 y 8.6. En concordancia el derecho marítimo tiene la típica “Cláusula Himalaya”¹⁰.

⁸ SV art. 25: (1) El porteador no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones del presente Convenio que excluyen o limitan su responsabilidad, si el daño proviene por su dolo o de faltas que con arreglo a la ley del Tribunal que entiende en el asunto, se consideren como equivalente a dolo.

(2) Les será igualmente rehusado este derecho si el daño ha sido causado en las mismas condiciones por uno de sus agentes obrando en el ejercicio de sus funciones.

⁹ CM/99 art. 30: Dependientes, agentes. Total de las reclamaciones. “1. Si se inicia una acción contra un dependiente del transportista, por daños que se refiere el presente Convenio, dicho dependiente o agente si prueban que actuaban en el ejercicio de sus funciones, podrán ampararse en las condiciones y límites de responsabilidad que puede invocar el transportista en virtud del presente Convenio. 2. El total de las sumas resarcibles del transportista, sus dependientes o agentes, en este caso, no excederá de dichos límites...”

¹⁰ El primer caso en el que se discutió la validez de dicha cláusula fue en el caso “Elder Dempster c/Paterson Zochonis & Co.” de 1919.

En cuanto los daños causados por las cosas, la responsabilidad de indemnidad se extenderá a todo el equipo utilizado en la prestación de servicios de asistencia en tierra.

El art. 8.1 del Airport Handling Manual¹¹, prevé que la Cia aérea o el transportista, no debe presentar ningún reclamo a la empresa asistente en tierra, y es más, en caso de que reciba esta última demanda o reclamaciones en forma directa deberá indemnizar la transportista a la Cía. de Handling por los costos asumidos incluidos los legales.

De la lectura del art. 8.1 se advierte que el AHM excluye de indemnización del operador del handling a la transportadora aérea de los “daños consecuentes” quedando solo comprendidos en este cálculo los “daños directos”.

La SGHA de 2008 ha limitado el alcance del concepto de indemnidad al de “pérdida directa” que surge naturalmente o directamente de una ocurrencia y que excluye pérdidas o daños a distancia, indirectos, emergentes o especiales, como la pérdida de ingresos o la pérdida de beneficios. Los “*daños consecuentes*” se circunscriben aquellos conectados al hecho ilícito y que se derivan por algunas de sus consecuencias o resultados, aunque dependen de otras circunstancias.

Caso recurrente será el asumir el costo de reparación de una aeronave dañada por el proveedor de servicios terrestres (“SGP”

¹¹ Artículo 8.1: Salvo lo dispuesto en el Sub-Artículo 8.5, el Transportista no deberá realizar ningún reclamo contra la Compañía de Handling y deberá indemnizarla (sujeto a lo dispuesto más adelante) contra cualquier responsabilidad legal por reclamos o demandas, incluidos costos y gastos incidentales a la misma, en relación a:(a) retraso, lesión o muerte de personas transportadas o cargadas por el Transportista;(b) lesión o muerte de cualquier empleado del Transportista;(c) daño o retraso o pérdida de equipaje, carga o correo transportado o por transportar por el portador, y(d) daños o pérdida de bienes de, u operada por, o en nombre del Transportista y *cualquier pérdida o daño consecuyente*; que surja de un acto u omisión de la Compañía de Handling en la ejecución de este acuerdo a menos que se haga con la intención de causar daño, muerte, retraso, lesión o pérdida o imprudentemente y con el conocimiento de que probablemente resulte daño, muerte, retraso, lesión o pérdida”.

o “GSPs”), pero no del daño consecuencial que implica el lucro cesante por el tiempo fuera de servicio.

Esta diferenciación implica la asignación de bajo riesgo a los contratos de handling, en tanto la SGHA asegura que cualquier determinación de daño a una aeronave u otra propiedad del Transportista se determina por “principios contractuales” en lugar de principios de “responsabilidad extracontractual”. Es así que limitar la responsabilidad extracontractual por un contrato adecuado entre partes es viable porque un incumplimiento potencial del servicio puede ser razonablemente acordado por los actores que negocien sus términos y aceptar el riesgo por el servicio. Podrían las partes asumir cumplir con las máximas expectativas de seguridad a cambio de un precio más bajo por este. La regla de convenir la limitación de la pérdida económica de la CIA asistente sirve entonces para garantizar previsibilidad en las transacciones comerciales.

No hay consenso en los Estados Unidos y la Unión Europea sobre lo que constituye “daños consecuentes” que conocemos como “indirectos”. Los fallos de sus Cortes difieren en cuanto su concepto y amplitud, extremo que implica una difícil evaluación a las aseguradoras y Cías. contratantes del riesgo cuantificable. Podríamos adelantar el tema que los costos consecuentes se fundan en el impacto financiero de un incidente / accidente ajenos a los costos directos.

Si se modificara el artículo 8 para incluir los “daños consecuentes”, se abrirían las compuertas de litigios sin estándares precedentes ni claros para guiar una evaluación justa de los daños indemnizables.

Tomar un seguro contra riesgos inciertos por la imposibilidad de las aseguradoras de realizar estudios actuariales daría por resultado mayores costos en primeros con una carga indebida para la industria.

V. LA COBERTURA DE SEGURO Y LOS DAÑOS INDEMNIZABLES

¿Cuáles serán los daños indemnizables que asumirá la transportadora aérea por hechos generados por la Cia Asistente?

Serán los originados en retraso, lesión o muerte de personas transportadas o de cualquier empleado del transportista; daños o demoras o pérdida de equipaje, carga o cualquier daño que surja de un acto u omisión de la Compañía de Handling en la ejecución del Acuerdo a menos que mediare dolo directo o eventual de la empresa o sus dependientes.

Esta regla general no es absoluta, admite dos excepciones que están previstas en los arts. 8.5 y 8.6 del referido Acuerdo Marco, tales:

1- La Cia de Handling asumirá los costos que su manejo negligente hubiere causado *pérdida o daño a la aeronave asistida*. (art. 8.5¹²)

2- La Cia de Handling asumirá los costos *por daño a la carga transportada* por su manejo negligente (art.8.6¹³)

Pero siguiendo la línea protectora a las Cias de Handling que determina la recomendación del “Airport Handling Manual” de

¹² Artículo 8.5: No obstante lo dispuesto en el Artículo 8.1 (d), la Compañía asistente indemnizará al Transportista por pérdida física o daño a la Aeronave del Transportista causado por la negligencia u omisión *en una cantidad que no exceda el nivel de deducible a cargo del carrier. Hull All Risk Policy which shall not, in any event, exceed USD 1,500,000 except that loss or damage in La cobertura Hull All Risk en ningún caso, excederá de USD 1,500,000, ni se indemnizará respect of any incident below USD 3,000 shall not be indemnified . cualquier incidente debajo de USD 3,000. omission PROVIDED ALWAYS THAT the Handling Company’s liability shall be limited to any such loss of respect of any incident below USD 3,000 shall not be indemnified .*

¹³ Artículo 8.6: Además, a pesar del Sub-Artículo 8.1. (C), la Compañía Gestora indemnizará al Transportista por la pérdida o daño directo de la carga del Transportista (excluyendo el Correo) causado por el acto negligente u omisión por parte o en nombre de la Empresa de Handling en la prestación de los servicios y / o el suministro de bienes en virtud de este Acuerdo.

IATA, los costos a asumir en ambos supuestos estarán limitados a su favor.

En el primer supuesto (art. 8.5) queda entendido que la responsabilidad de la Compañía de Handling se limitará a cualquier pérdida o daño *a la aeronave del Transportista* en un monto que no exceda el nivel del deducible contratado en su póliza de “Todo Riesgo Casco”, que no excederá en ningún caso los USD 1.500.000. Excepto esa pérdida máxima, la mínima se fija en USD 3.000 suma bajo la cual no será indemnizado.

Para evitar dudas, salvo lo expresamente establecido, este subartículo 8.5 no afecta ni prejuzga la generalidad de las disposiciones del sub-artículo 8.1, incluido el principio de que el Transportista no hará ningún reclamo contra la Empresa de Handling y lo indemnizará contra cualquier responsabilidad con respecto a cualquiera y todas las pérdidas o daños consecuentes que surjan.

Pero el beneficio que la IATA recomienda mantener a sus asociadas en sus acuerdos de handling abarca la defensa legal de todos los reclamos o demandas que se presenten, originados en siniestros mediando la intervención del operador de handling los cuales serán asumidos por el Transportista. A tal efecto la Compañía de Asistencia notificará al transportista de cualquier reclamo o demanda sin demoras y proporcionará la información y documentación que el transportista pueda requerir de manera razonable para la defensa.

En cuanto al tema de la limitación de responsabilidad aplicable al contrato de transporte de pasajeros, equipaje o carga beneficio del transportista por el Convenio de Varsovia y / o el Convenio de Montreal (1999) existiendo responsabilidad de la Cia Asistente, el resultado de la liquidación final aprobada de la sentencia que hubiere contemplado el beneficio legal de la limitación o tope de responsabilidad cuantitativa a favor del transportista, será el importe que deberá asumir el operador de handling.

No obstante si el Tribunal condenare a la Compañía de Handling por un acto u omisión cometido por ella en la ejecución del Acuerdo, es decir, no la considerase agente del transportista y le aplicara una indemnización integral, la indemnización de la

Compañía de Handling al transportista se limitará al importe por el cual este habría sido responsable si hubiera cometido dicho acto u omisión.

Queda entonces claro que la responsabilidad de la compañía de handling se limitará al tope de 19 DEG por kilo de carga o a la compensación real pagada por el transportista, lo que sea menor.

En cualquier caso, el monto total de la compensación entre ambas no excederá de USD 1.000.000. No se indemnizará por debajo de USD 500. Cualquier reclamo se presentará dentro de los plazos para mantener la acción previsto por la Convención aplicable, Sistema de Varsovia/ Montreal.

Entendemos que el IGHC ha tomado la decisión correcta respecto del Artículo 8 que impone una responsabilidad mínima a los SGP, cubrir deducibles, de modo que vean conveniente implementar programas de seguridad y capacitación de su personal para limitar el daños a la propiedad de los carriers, cargadores y lesiones a los pasajeros.

Como corolario de lo previsto por la IATA, la responsabilidad de la Compañía de Handling nunca excederá la Responsabilidad del Transportista.

VI. ARGUMENTOS A FAVOR Y EN CONTRA DE ESTA CLÁUSULA DE INDEMNIDAD

Cambiar el sólido fundamento de la SGHA, tendría importantes efectos económicos en la industria, al resultar inaceptables contratar un doble seguro -Cias aéreas y de handling- que implicaría un aumento en sus costos de aseguramiento determinando como resultado final incrementos significativos en el precio a pagarse por la asistencia en tierra.

El fundamento para imponer límites al resarcimiento de daños en el SGHA es entonces minimizar el costo para el Operador y pagar el precio más bajo posible por los servicios de asistencia

en tierra, y por otra parte garantizar al SGP¹⁴ eximición de costos eventuales para contar con suficientes recursos económicos para capacitar a sus empleados y hacer cumplir un programa de seguridad competente.

En definitiva, los SGP toman seguros de responsabilidad aeroportuaria y los transportistas adquieren pólizas de casco. Los transportistas transfieren sus costos a su pasajero. Los SGP transfieren sus costos de seguro a los transportistas.

Para evitar el pago del doble seguro los GSP solo toman un RC aeroportuario – tipo ARIEL- para cubrir los deducibles de los de casco de las transportadoras y los carriers indemnizarían completamente a los GSP de sus demandas. Esta política fue implementada por Eastern Airlines durante el período de administración de su quiebra.

El Acuerdo Estándar de Manejo en Tierra (SGHA) ha sido emitido por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo y es observado desde hace muchos años. Aunque no es obligatorio y está sujeto a ciertas variaciones, se ha adoptado para un número sustancial de acuerdos de asistencia en tierra entre aerolíneas y compañías de servicios de escala.

Mediante el uso de esta cláusula de exclusión 8.1, muchas empresas de servicios de escala han logrado escapar de las responsabilidades de compensación, a pesar de haber cometido negligencia grave por algunos accidentes de manipulación.

Muchas aerolíneas también se han abstenido de emprender acciones legales contra una empresa de servicios de escala o se han mostrado reacias a hacerlo, ya que esto las somete a la carga de probar que el acto de la empresa de servicios de escala fue realizado con la intención de causar daños o ocurrió debido a imprudencia y con el conocimiento de que el daño probablemente resultaría. Por lo general, las aerolíneas también han tenido miedo de asumir los costos y gastos pertinentes de la empresa de servicios de escala en caso de que falle su esfuerzo de litigación.

¹⁴ SGP: Proveedores de servicios terrestres.

A) ¿ES LA COMPAÑÍA DE HANDLING UN AGENTE DEL TRANSPORTADOR?

Esta pregunta obligada nace del apartado anterior, y tiene diferentes soluciones según la doctrina y el tribunal que se ocupe de este tipo de conflicto.

Como punto de partida para acercar una respuesta debemos tener claro cuando comienza y concluye el contrato de transporte aéreo de pasajeros, equipaje y carga y entonces poder relacionar la actividad de la Cía. Asistente.

Desde los primeros tiempos de la aviación comercial, en los cuales comenzó a regir el Convenio de Varsovia de 1929 su art. 17 determinó la responsabilidad del transportista respecto de cualquier viajero cuando *“(...) el daño ocasionado, en caso de muerte, heridas o cualquier otra lesión corporal...cuando el accidente... se haya producido a bordo de la aeronave o en el curso de todas las operaciones de embarque y desembarque...”*

El art. 18 se refería a la avería destrucción o pérdida de equipajes y carga, fijando el período de responsabilidad *“cuando el daño se hubiese causado durante el transporte aéreo”*.

Este concepto se mantiene en La Haya de 1955, en el Protocolo 4 de Montreal de 1975 y también en el Convenio de Montreal de 1999, hoy vigente para más de 191 Estados, que en su art. 17 n° 1 determina que la responsabilidad del transportista estará dada en forma objetiva cuando *“...el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque y desembarque”* y en el art.18 se refiere a equipaje y carga diciendo *“..cuando el hecho se hubiere producido durante el transporte aéreo”*.

Ha quedado entonces para la tarea doctrinaria y jurisprudencial la determinación de cuando comienzan las tareas de embarque y cuando finalizan las de desembarque.

La solución mayoritaria está dada en que el inicio y el final de la ejecución se da en los siguientes momentos:

- del contrato de transporte aéreo de pasajeros, iniciará cuando el pasajero traspasa el control de embarque y se lo admite luego del control del boarding pass, sea papel o digital. Irrelevante será el medio de abordar el avión, por finger, por distintos tipos de vehículo o por medios de elevación especial para personas con discapacidad o movilidad reducida, y finalizara con la entrada del pasajero a la estación aeroportuaria, donde deja de ser pasajero para convertirse en usuario aeroportuario.
- del contrato de equipaje, el inicio será cuando se lo entrega en custodia para su transporte a la Cia aérea o su agente de handling en el despacho y finalizara con el retiro del equipaje en la cinta del aeropuerto de destino.
- del contrato de carga, cuando ingresa a depósito fiscal de exportación y concluye cuando ingresa al depósito fiscal de importación.

Si nos detenemos en los tres apartados anteriores, podemos advertir en cada uno de ellos la intervención colaborativa aeroportuaria del agente de handling respecto de las operaciones de embarque y desembarque, carga y descarga durante el período de responsabilidad del transportador aéreo.

Recuerdo un caso judicial en el que actué representando a Aerolíneas Argentinas S.A. que trataba de una carga compuesta de un “transformador eléctrico” que pesaba casi 2000 kg embarcado en Montreal con destino a Buenos Aires en transporte sucesivo de Air Canada (Montreal-NYC) y AR (NYC-BUE). En el trasbordo en NYC la Cia de *handling* al desembarcar el transformador en un autoelevador tipo Clark pierde el control a solo 30 cm de la plataforma y cae sobre la misma. A efectos de control de daños el expedidor interrumpe la operación y devuelven el transformador a su fábrica de Canadá para su revisión técnica y a los días se realiza el flete a BUE sin novedad.

El destinatario demandó a AR en BUE, el reembolso de los gastos y demora por haberse producido el hecho durante la ejecución del contrato de transporte aéreo de carga. En definitiva mi parte debió indemnizar sin poder citar como tercero responsable

a la Cia de Handling de origen chino, pues se encontraba amparada por la cláusula 8.1 inserta en el contrato de *handling*.

Cabe hacernos algunas preguntas de investigación cuando la empresa de *handling* presta servicio de rampa. Algunas de sus respuestas ya han sido adelantadas.

¿Cuál es la razón por la cual la IATA mantiene la indemnidad del *handling* en su Manual específico?

¿Actúa en calidad de agente del transportista?

¿Habrà una responsabilidad directa de la compañía de *handling* o será del transportador aéreo respecto a pasajeros y carga?

¿Cuál es la compañía principal y cuál la accesoria en el transporte aéreo?

¿Generalmente cual ha sido la Compañía de mayor solvencia para contratar seguros y asumir costos aeroportuarios, la de *handling* o la transportadora?

¿El operador aeroportuario es legalmente un sujeto ajeno al contrato de transporte aéreo?

¿Es el sistema de responsabilidad del Convenio de Montreal aplicable al operador aeroportuario?

En las contestaciones a estas preguntas encontraremos la respuesta al tratamiento preferente en cuanto a la responsabilidad, que la IATA le atribuyo a las Compañías de Asistencia o *Handling*.

La solución a ellas dependerá en gran medida de la calificación o no del agente de *handling* como “agente” del transportista aéreo y en su caso si le será de aplicación a la Cia asistente del art. 30 n° 1¹⁵ y 2 del Convenio de Montreal de 1999.

¹⁵ Artículo 30. Dependientes, agentes - Total de las reclamaciones 1. Si se inicia una acción contra un dependiente del transportista, por daños a que se refiere el presente Convenio, dicho dependiente o agente, si prueban que actuaban en el ejercicio de sus funciones, podrán ampararse en las condiciones y los límites de responsabilidad que puede invocar el transportista en virtud del presente convenio. 2. El total de las sumas resarcibles del transportista, sus dependientes y agentes, en este caso, no excederá de dichos límites. 3. Salvo por lo que respecta al transporte de carga, las disposiciones de los párrafos 1° y 2° de este artículo no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de

El operador aeroportuario, por regla general, está excluido del régimen legal del transportista aéreo, no obstante un reciente fallo de la Corte de NYC los asimila, mediando la figura de agente del transportista que detentaría la compañía de handling. Nótese que el artículo 25 n° 2 del Convenio de Varsovia, refiriéndose a los límites de responsabilidad, indica que le serán o aplicables o bien rehusado, “... *si el daño ha sido causado en las mismas condiciones por uno de sus agentes obrando en el ejercicio de sus funciones*”

B) El caso -acción de clase-“*Vumbaca v Terminal One Group Association LP*”¹⁶.

Para la Corte del Distrito Este de NYC, el operador de una terminal aeroportuaria es un “agente del transportista” en los términos del artículo 30.1 del Convenio de Montreal cuando se procura determinar la responsabilidad por daños al pasajero dado que la actuación del operador de la terminal aeroportuaria promueve y se lleva a cabo para favorecer (ejecutar) el contrato de transporte que celebra el transportista con el pasajero. Rechazó la demanda iniciada contra el operador aeroportuario de la terminal uno del aeropuerto de Nueva York JFK, como agente del transportista Alitalia, que no había sido demandado.

La demandante Vumbaca, había viajado desde Roma por AZ y a su arribo a JFK no pudo descender de la aeronave por 7 horas dado que por razones operativas el avión fue bloqueado por una tormenta de nieve.

Los actores pretenden aplicar normas locales de NYC y la Corte rechazo porque no resultaba de aplicación contra operadores aeroportuarios, sino solo líneas aéreas, dado que los eventuales daños se habrían originado en el período de la ejecución del transporte aéreo..

una acción u omisión del dependiente, con intención de causar daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño.

¹⁶ N 11-5535. 2012 WL 1377074 E.D.N.Y Apr.20, 2012. Ver fallo completo en: <www.worldairportslawyers.org>.

El consorcio operador de la Terminal de JFK fue considerado un agente del transportista en los términos del artículo 30.1 del Convenio de Montreal/99 que gozaría de los límites cuantitativos de responsabilidad del n°2 igual que su principal AZ, pero Alitalia no había sido demanda.

La Corte determinó aplicable el Convenio de Montreal al operador aeroportuario y luego concluyó considerándolo como un agente del transportista en los términos del artículo 30.1 del Convenio.

El tribunal de NYC encuadró a la Cia de *handling* en el Convenio de Montreal haciendo una interpretación extensiva dado que ese Tratado no define al figura del agente¹⁷, caso contrario, es decir, si no hubiese sido considerado “agente” habría sido de aplicación el régimen de responsabilidad local del Estado de New York¹⁸

En definitiva, la Corte del Distrito Este de NYC incorpora al operador de *handling* que realiza el servicio de rampa a favor de los pasajeros al régimen de responsabilidad limitada previsto por el Convenio de Montreal de 1999, no así la asistencia en fueling, catering, mantenimiento, traslado etc.

VII. LIQUIDACIÓN DE SINIESTROS CON INTERVENCIÓN DE LA CIA DE HANDLING

Atento a la necesidad de separar los costos directos de los consecuenciales, el AHM 660, ofrece recomendaciones y directrices para la

¹⁷ “The Convention does not define “agent.” The Supreme Court has provided no guidance. Id. The court did not rule on whether other entities might also be considered agents, or establish a test by which it could be determined when an entity is an agent covered by the Convention” N 11-5535. 2012 WL 1377074 E.D.N.Y Apr.20, 2012.Parag. 24.

¹⁸ Abril de 2011. Las penalidades llegan a 27.000 dólares por pasajero en caso de incumplimiento de la prohibición.

evaluación de los costos de accidentes de aeronaves en tierra, que en forma enunciativa indicamos a continuación:

A) Costos directos relacionados con el daño aeronáutico

Para poder realizar la liquidación de un siniestro se toman las siguientes directrices para acceder a los costos directos.

- Reparaciones de aeronaves que incluyen horas de trabajo y material más el transporte relacionado con las mismas.
- Costos de arrendamiento de equipos para recuperación / reparación de aeronaves, incluido el transporte.
- Los costos relacionados con los pasajeros y la tripulación con respecto a la aeronave dañada en la estación actual.
- Costos del ferry, ya sea a una estación de reparación o a una estación base.
- Costo adicional de estacionamiento / costos / servicio de manejo, incluyendo horas extras en la estación actual.
- Costo de investigación / administración de reclamos.

B. Costos indirectos o Consecuentes.

- Retraso de servicios (otras estaciones).
 - Pérdida de ingresos / tiempo de operación de la aeronave perdido.
 - Los costos de demora de la aeronave, incluida la sub-carta en otro vuelo que no sea el realmente involucrado.
- Costos de capital

Una determinación clarificadora de lo abarcativo de estos daños consecuenciales surge del caso “*Singapore Airlines v. Signature Flight Support, Acción Civil No. 01-1999*”¹⁹

Este caso involucró daños a la aeronave causados por una escalera portátil, que supuestamente no estaba correctamente cerrada, y que golpeó la aeronave en un día ventoso. La aerolínea solicitó USD 8,107 por el costo de reparación del avión y aproxi-

¹⁹ Tribunal de Distrito de los Estados Unidos para el Distrito de Nueva Jersey.

madamente USD 200,000 por los costos de alojamiento de pasajeros en los hoteles y el suministro de transporte alternativo.

El abogado de Singapore Airlines reconoció que no buscaban ser indemnizados por daños consecuentes, sino solo “daños que fluyeron directa e inmediatamente del acto lesivo”.

El juez Dennis M. Cavanaugh otorgó una sentencia sumaria parcial a la Cia Aérea reclamante, sosteniendo que los costos solicitados de alojamiento y transporte de pasajeros no son “daños directos”. Solo se hizo lugar al rubro de U\$S 8,107-

VIII. EL CASO SHANGAI. OPINIÓN EN CONTRA DE LA EXIMICIÓN DE RESPONSABILIDAD

El escenario de indemnidad o bajos límites de las Cias Asistentes cambia considerablemente después de una sentencia de 2009 del Tribunal Superior de Shanghai.²⁰

La aerolínea demandante firmó el acuerdo del Procedimiento Simplificado de la SGHA con la empresa de *ground handling* demandada en 2000, por la cual la compañía acordó proporcionar servicios de asistencia en tierra, incluido mantenimiento y reparación, a la aerolínea. Relataremos los hechos.

El 25 de enero de 2006, uno de los aviones B747-400F de la aerolínea Cargolux China se detuvo en el aeropuerto de Pudong en Shanghai y la empresa de servicios de escala comenzó a realizar el mantenimiento de rutina. El técnico de la compañía de servicios de tierra encontró un mal funcionamiento del asa de tierra en las puertas del tren de aterrizaje delantero durante el control y rectificó el problema. Sin embargo, durante la prueba operacional posterior, el técnico, al violar el manual de mantenimiento e ignorar un aviso que decía “No operar”, que él mismo había publicado,

²⁰ Estudio de abogados que llevo el caso en Shanghai. Consultado en: <www.skrlf.com>.

activó el sistema hidráulico del tren de aterrizaje delantero, aunque se quitaron los pasadores de seguridad y se la palanca del tren de aterrizaje se estableció en la posición de ‘retracción’. Esto retrajo el tren de aterrizaje de la nariz, haciendo que el extremo delantero del fuselaje golpeará el suelo de la plataforma. La aerolínea y sus ocho aseguradoras sufrieron una pérdida total de alrededor de \$ 13,572,096.23 por este accidente y presentaron una demanda contra la compañía de servicios de escala por una indemnización ante el Tribunal Superior de Shanghai.

De los diversos temas en consideración, el más importante fue la interpretación del Artículo 8.1 de la SGHA. La empresa de servicios de escala mencionó este artículo para excusarlo de responsabilidad, argumentando que contiene una redacción similar al artículo 25 del Convenio de Varsovia enmendado²¹, sobre el cual las aerolíneas confían para limitar la responsabilidad por reclamos de pasajeros. Por lo tanto, sostuvo que el Artículo 8.1 debería aplicar el mismo enfoque y prueba al aplicado por las aerolíneas a los reclamos de carga y pasajeros bajo el Artículo 25.

Agregó en su argumentación, al aplicar la prueba subjetiva, que no había pruebas para demostrar que el técnico de la compañía de tierra conocía que la activación del sistema hidráulico probablemente provocaría la retracción del tren de aterrizaje delantero, no se podía considerar que tenía “conocimiento” de que ese daño probablemente resultaría. Por lo tanto, la empresa de servicios de la escala alegó que tenía derecho a ampararse de la exclusión de responsabilidad de conformidad con el artículo 8.1

La cuestión principal que los tribunales consideraron que fue un jefe técnico certificado con habilidades y deberes similares a los del técnico de la compañía de servicios habría adoptado las mismas acciones que llevaron al daño de la aeronave. En el caso que nos ocupa, la aeronave se derrumbó por retracción de su tren de aterrizaje delantero sobre la plataforma; hecho que se habría

²¹ Convenio de Varsovia art 25 inc 2 “.. El total de la indemnización obtenible del transportista y de sus dependientes, en este caso,(cuando actuaba en ejercicio de sus funciones) no excederá de dichos límites”

evitado en tanto el jefe de la empresa asistente hubiera seguido el protocolo inserto en el Manual de Mantenimiento correspondiente.

Se concluyó entonces que objetivamente el técnico tuvo conocimiento de que al no observar el citado protocolo el daño probablemente resultaría.

Esto le quitó a la empresa de servicios de escala los argumentos para la exención de la responsabilidad de compensación.

El Tribunal sostuvo que la frase “con conocimiento” se refiere tanto a “realmente sabía” como a “debería haber sabido” en el sentido legal chino.

Por lo tanto, el tribunal condenó a la empresa de servicios de escala decretando que no estaba exenta de responsabilidad en virtud del artículo 8 a pagar a la compañía aérea y sus aseguradoras una indemnización de \$ 13,572,096.23 . En otras palabras, el Tribunal aplicó la prueba objetiva para interpretar el Artículo 8.1. Más tarde, el caso fue apelado ante el Tribunal Popular Supremo, que confirmó el fallo.

En su sentencia, el Tribunal Superior de Shanghai aclaró varios asuntos legales importantes, el más importante de los cuales es que la prueba objetiva debe aplicarse al interpretar el Artículo 8.1 de la SGHA, por el cual se evalúa la conducta de una persona en comparación con una persona “razonable”. Al mismo tiempo, la sentencia también aclaró que la violación de un requisito de procedimiento obligatorio, como un manual de mantenimiento, puede constituir un acto “hecho imprudentemente con el conocimiento de que se produciría un daño”. Ambas pueden reducir la carga de la prueba de una línea aérea en virtud del artículo 8.1 cuando se reclaman contra las empresas de servicios de escala por accidentes en el servicio terrestre.

Es probable que el caso se convierta en una jurisprudencia histórica en China, considerando que las sentencias más influyentes emitidas por el Tribunal Superior de Shanghai son recomendadas por el Tribunal Supremo a otros tribunales de nivel inferior como orientación.

Sin embargo, como la redacción del Artículo 8.1 es similar a la del Artículo 25 del Convenio de Varsovia enmendado, y hasta este caso las cortes chinas no emitieron una decisión autorizada sobre la interpretación del Artículo 25, es probable que futuros tribunales conozcan casos relacionados con la interpretación del Artículo 25 u otras estipulaciones / cláusulas similares también tendrá en cuenta la sentencia del Tribunal Supremo de Shanghai en este caso. La sentencia, por lo tanto, no solo afectará los casos subsiguientes de asistencia en tierra, sino también los problemas de aviación y otros casos.

IX. CONCLUSIONES

- 1- Si se daña al transportista asistido opera la indemnidad de la cláusula 8.1
- 2- Si el afectado por la asistente es un tercero responderá con la Póliza ARIEL.
- 3- Responderá la transportista aérea respecto de daños a pasajeros por ser la Compañía de *Handling* su agente en el periodo de ejecución del contrato de transporte aéreo.
- 4- La cláusula de indemnidad perjudica a la aseguradora por impedirle la repetición de la indemnización afrontada dado que se ha cortado el nexo contractualmente.

X. FUENTES BIBLIOGRÁFICAS, DOCTRINARIAS Y JURISPRUDENCIALES CONSULTADAS

Biblio-hemerografía

FOLCHI Mario, GUERRERO LEBRON, María Jesus, MADRID PARRA, Agustín, “*Estudios de Derecho Aeronáutico y Espacial*”, Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, 2008, p. 241 y ss.

- GONZÁLEZ, Diego, *El caso Vumbaca v. Terminal One Group Association LP*. Ed. cedae. Consultado en: <<https://cedaeonline.com.ar/2017/06/05/el-caso-vumbaca-v-terminal-one-group-association-lp/>>.
- GONZÁLEZ, Diego, “Régimen jurídico del servicio aeroportuario” 2013, Prometeo Libros, p. 11 y ss..
- VASSALLO, Carlos María, “*El Seguro Aeronáutico. El Reaseguro. La Cobertura de Responsabilidad Civil en Aeropuertos – Análisis de la Póliza o Cláusula tipo ARIEL*”. Sistema argentino de informática jurídica 25.10.10. Consultado en: <<https://cedaeonline.com.ar/2012/12/18/el-seguro-aeronautico-el-reaseguro-la-cobertura-de-responsabilidad-civil-en-aeropuertos-analisis-de-la-poliza-o-clausula-tipo-ariel/>>.
- Airport Service Association, *Position Statement The Continuing Viability of Article 8 of the IATA Standard Ground Handling Agreement and Why Any Changes Would be Counterproductive*

Otras fuentes

- Convenio de Montreal de 1999 art. 30.1.
- Convenio de Varsovia de 1929 art. 25 inc. 2.
- Directiva 1996/67/CE, de 15 de octubre 1996.
- IATA. Manual AHM 810 Acuerdo de manejo standard en tierra. Efectivo 1 de enero de 2013.
- Real Decreto 1161/1999, Anexo. BOE 2 de julio 1999.
- 11-“Singapore Airlines v. Signature Flight Support, Acción Civil No. 01-1999.
- 12-“*Vumbaca v. Terminal One Group Association LP*” N 11-5535. 2012 WL 1377074 E.D.N.Y Apr.20, 2012. Consultado en: <www.worldairportslawyers.org>.