



Universidad
Zaragoza

TRABAJO FIN DE GRADO

Análisis jurídico del *handling* en España

Autor

Nicolás Martínez Acón

Directora

María Mercedes Zubiri de Salinas

Facultad de Derecho

2023/2024

ÍNDICE

ABREVIATURAS Y SIGLAS	6
INTRODUCCIÓN	8
1. CUESTIÓN TRATADA Y JUSTIFICACIÓN	8
2. METODOLOGÍA EMPLEADA	8
I. NORMATIVA Y MARCO JURÍDICO	10
II. CONCEPTO, HISTORIA Y CARACTERES	13
III. MODALIDADES DE HANDLING	16
1. DISTINTAS CLASIFICACIONES	16
1.1. Servicios que lo integran	16
1.2. Destinatario de los servicios	17
1.3. Lugar donde se prestan los servicios	17
1.4. Grado de liberalización	17
2. BREVE EXPLICACIÓN DE LAS MODALIDADES DE HANDLING DEL ANEXO DEL RD 1161/1999	19
IV. REQUISITOS DE ACCESO Y EJERCICIO	21
1. REQUISITOS DE ACCESO	21
1.2. Autorización de asistencia a terceros	22
1.3. Autorización de autohandling	23
2. REQUISITOS DE EJERCICIO	23
2.1. Incumplimiento de las condiciones de otorgamiento	24
V. MODALIDADES CONTRACTUALES	25
1. RELACIONES JURÍDICAS ENTRE EL OPERADOR DE HANDLING Y LA ENTIDAD GESTORA DEL AEROPUERTO	25
1.1. El contrato con la entidad gestora del aeropuerto. La contratación con AENA	25
1.2. Requisitos para su celebración y capacidad para contratar	26
1.3. Clases y contenido del contrato	27
A. Deberes y obligaciones del prestador de la asistencia	27
B. Derechos de AENA	29
1.4. Extinción del contrato	29

2. RELACIONES JURÍDICAS ENTRE COMPAÑÍA AÉREA DESTINATARIA DE LOS SERVICIOS DE HANDLING Y EL GESTOR AEROPORTUARIO	30
3. CONTRATO ENTRE EL OPERADOR DE HANDLING Y LA COMPAÑÍA AÉREA	30
3.1 Concepto y finalidad	30
3.2. Elementos personales	31
A. El operador de handling	31
B. El supervisor del handling	31
C. La compañía aérea	32
D. La posición de los terceros respecto al contrato de handling	32
3.3. Caracteres del contrato	33
A. Contrato de colaboración	33
B. Contrato mercantil de empresa	33
C. Contrato atípico, normativo y de adhesión	34
D. Contrato consensual	35
E. Contrato de duración y de tracto sucesivo	35
F. Contrato sinalagmático	35
G. Contrato oneroso	35
3.4 Naturaleza jurídica del contrato de handling	36
A. El contrato de handling como contrato de depósito a favor de tercero	36
B. El contrato de handling como contrato de arrendamiento	36
C. El contrato de handling como contrato especial y autónomo	36
3.5 Contenido del contrato y forma	37
A. Deberes y obligaciones del operador de handling	37
B. Deberes y obligaciones de la compañía aérea	37
3.6 La extinción del contrato	38
4. POSICIÓN JURÍDICA DEL AGENTE DE ASISTENCIA EN TIERRA RESPECTO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.	38
4.1. El empresario de handling como agente del transportista	38
4.2. El empresario de handling como transportista efectivo, sustituto o de hecho.	39
VI. EL REPARTO DEL RIESGO Y LA ATRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES	40
1. CONCURRENCIA DE RESPONSABILIDADES	40
2. POSIBLES RESPONSABLES Y FUENTES DEL DEBER DE INDEMNIZAR	40
2.1 Responsabilidad del transportista por los daños causados en el curso de las operaciones de asistencia en tierra	40

2.2 Responsabilidad contractual del operador de handling	41
2.3. Responsabilidad extracontractual del operador de handling	42
2.4. Responsabilidad de la entidad gestora del aeropuerto respecto de las operaciones de asistencia en tierra	42
3. LOS PACTOS DE EXONERACIÓN	43
VII. ACTUALIDAD DEL HANDLING EN ESPAÑA	46
CONCLUSIÓN	48
BIBLIOGRAFÍA	50
RECURSOS WEB Y NOTICIAS	51

ABREVIATURAS Y SIGLAS

AENA: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea

AESA: Agencia Estatal de Seguridad Aérea

AECFA: Asociación Española para la Coordinación y Facilitación de Franjas horarias

AHM: *Airport Handling Manual* de IATA

CC: Código Civil

CCAA: Comunidades Autónomas

CCo: Código de Comercio

CM: Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999

CV: Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, ultimado en Varsovia el 12 de Octubre de 1929

DOUE: Diario Oficial de la Unión Europea

eVTOLs: *Electric Vertical Take-Off and Landing*

EASA: *European Unión Aviation Safety Agency* /Agencia Europea de Seguridad Aérea

IATA: *International Air Transport Association* / Asociación Internacional de Transporte Aéreo

IGOM: *IATA Ground Operations Manual*

LCGC: Ley 7/1998, de 13 de abril, sobre Condiciones Generales de la Contratación.

LCSP: Ley 9/2017 de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público

LGDCU: Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre

LNA: Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea

LPACAP: Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas

LRJSP: Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público

LSA: Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea

ICAO / OACI : *International Civil Aviation Organization* / Organización de Aviación Civil Internacional

PMR: Personas con movilidad reducida

SGHA: *Standard Ground Handling Agreement*

TACRC: Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales

INTRODUCCIÓN

1. CUESTIÓN TRATADA Y JUSTIFICACIÓN

El presente Trabajo de Fin de Grado tiene por objeto el análisis jurídico del *handling* en España, que engloba todos los servicios prestados a una aeronave en tierra para su puesta a punto con el fin de efectuar un vuelo. Dichos servicios incluyen prestaciones tales como la asistencia a pasajeros en el terminal, facturación de equipaje, control de billete, asistencia en rampa, limpieza de la aeronave, mantenimiento, catering y demás. Desde el punto de vista jurídico resulta muy interesante ya que es un contrato legislativamente atípico con una variedad de caracteres y una naturaleza jurídica no muy concreta entre la doctrina. Para la redacción de este trabajo, se ha tratado el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, por el que se transpuso una Directiva europea, así como normativa de la IATA y normativa estatal en materia de seguridad y navegación aérea. El transporte aéreo se caracteriza por ser global en el que existe un consenso a nivel mundial fruto del Convenio de Chicago de 1944 y sucesivos instrumentos internacionales así como el papel fundamental de la IATA y OACI.

El motivo de elección de este tema viene dado por mi pasión por la aviación y el Derecho aeronáutico. Desde el primer curso de la carrera, fui investigando y leyendo sobre distintos temas de esta rama tan interesante y poco conocida en el ámbito jurídico y me pareció una oportunidad excelente para comenzar mi carrera profesional. Este trabajo está enfocado no como un trámite necesario para finalizar el Grado en Derecho, sino como un proceso de autoaprendizaje que me ha permitido adquirir unas habilidades y conocimientos teóricos para desarrollarme como profesional del sector. En este sentido también quiero subrayar que se trata de una materia con una limitada investigación e información y que tiene una cierta antigüedad. Las normas vigentes que regulan el *handling* en la Unión Europea datan de 1996 y su correspondiente transposición al ordenamiento jurídico español de 1999. Por lo que me pareció interesante investigar sobre el tema, relatar el panorama actual español y cuál es el futuro de este negocio.

2. METODOLOGÍA EMPLEADA

Para la elaboración de este trabajo han sido empleados diversos manuales específicos en materia de *handling* así como de Derecho aeronáutico y textos internacionales, de Derecho europeo y nacionales. Estos se complementan con una recopilación de jurisprudencia y noticias de

actualidad para dar a conocer todo lo sucedido estos últimos meses en España. En cuanto a la estructura, presenta una aproximación del concepto del *handling* y su historia, las distintas formas y servicios que lo integran, requisitos para prestar este servicio y modalidades contractuales y relaciones jurídicas entre los distintos sujetos involucrados. Así como una referencia al régimen de responsabilidad y una descripción del panorama actual del *handling* en España.

Por último me gustaría agradecer a la profesora María Mercedes Zubiri de Salinas, Catedrática de Derecho mercantil de la Universidad de Zaragoza, por darme la oportunidad de realizar este trabajo bajo su dirección. Como experta en Derecho de transportes, durante estos meses he podido ampliar notablemente mis conocimientos en la materia y este trabajo me ha permitido dar a conocer a cualquiera que se interese por saber sobre el funcionamiento de la aviación, la complejidad y multitud de personas que se ven involucradas para que algo que como pasajeros nos parece tan habitual, como es desplazarnos de un punto a otro por avión, hace veinticinco años no era accesible a todo el mundo.

I. NORMATIVA Y MARCO JURÍDICO

La actividad aeronáutica destaca por ser objeto de una amplia regulación en todos sus aspectos dada la complejidad y grado de peligrosidad del sector. Más concretamente en lo relativo a la prestación de servicios en tierra o *handling* tanto en el plano nacional, como europeo e internacional.

Si realizamos un análisis a partir del alcance geográfico de las normas, a nivel internacional destaca la normativa de la IATA (en español, Asociación Internacional de Transporte Aéreo) con sede en Montreal, Canadá y oficinas regionales en todo el mundo. Es una entidad de Derecho privado ya que no forman parte de ella los Estados. Podríamos ubicarla dentro de la categoría de organizaciones no gubernamentales. No obstante, dada la importancia que tiene en el ámbito internacional, los Estados la reconocen bien tácita o expresamente como un organismo con capacidad para celebrar tratados internacionales¹. En la regulación del *handling* encontramos el AHM (*Airport Handling Manual*) que se complementa con el IGOM (*IATA Ground Operations Manual*) que determina el procedimiento y la práctica al uso del *handling* junto con el documento AM810 que se centra en los principios de “lo que hay que hacer”. A partir de esta información las compañías aéreas elaboran sus propios manuales de gestión en tierra (GOM)².

Asimismo, existen en el ámbito internacional acuerdos bilaterales y multilaterales de transporte aéreo, derechos de tráfico y cielos abiertos que otorgan derechos en materia de asistencia en tierra en el territorio de la otra parte.

En el plano europeo destaca la Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996 relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, que fue aprobada en aras de fomentar la libre prestación de servicios dentro de la Comunidad, teniendo en cuenta que los servicios de asistencia son indispensables para la buena ejecución del transporte

¹ La IATA juega un papel fundamental en el desarrollo de la normativa que regula el *handling* y en toda la aviación comercial. Formada por las compañías aéreas de transporte comercial de pasajeros y mercancía a nivel internacional, fue creada en La Habana en abril de 1945. Es observador permanente en la Comisión de Aeronavegación de la ICAO, organismo que se encarga de proponer normas y prácticas recomendadas del Convenio de Chicago. En el caso español, se firmó un Acuerdo relativo al estatuto de la IATA en España (Madrid, 5 de mayo de 2009). A través de éste, se refleja el fomento en la implantación de sedes y centros de negocios, promoción del transporte aéreo seguro, regular y económico y la cooperación entre empresas del sector. Pese a su reconocimiento internacional es importante dejar constancia de que es una asociación privada. Carece de inmunidad de jurisdicción y sus empleados no tienen estatus diplomático, a diferencia por ejemplo de la ICAO.

² SIERRA NOGUERO, E, *Manual de Derecho Aeronáutico* (2ª ed.), Tirant lo blanch, 2024, pp 182. A parte de la normativa citada, IATA publicó el SGHA (*Standard Ground Handling Agreement*), un anexo del AHM relativo a la contratación entre el usuario y la empresa de *handling*, al cual haré referencia más adelante en este trabajo.

aéreo³. Dicha liberalización del transporte aéreo a la luz del principio de subsidiaridad requería que se realizase en el marco comunitario, no obstante, permite a los Estados la posibilidad de tomar en consideración la peculiaridad del sector⁴. Y ello garantizando el mantenimiento de una competencia efectiva y legal para la prestación de determinados servicios que requieren ser elegidos mediante un procedimiento transparente e imparcial, los cuales explicaré con más detenimiento más adelante.

En el año 2011, la Comisión Europea presentó una propuesta de Reglamento para derogar dicha Directiva. Esta propuesta tenía como objetivo precisar el marco jurídico aplicable a la formación y el traspaso de personal, la armonización de las condiciones de entrada y permanencia en el mercado mediante autorizaciones y una mejora del procedimiento de licitación, entre otros. Sin embargo tras los Dictámenes de los Comités Económico Social y Europeo de las Regiones y una primera lectura en el Parlamento Europeo, la propuesta fue retirada por la Comisión en marzo de 2015. A comienzos del año 2024, se ha presentado una propuesta de regulación por parte de AESA tendente a modificar la Directiva 96/67/CE, centrándose en la seguridad y ciberseguridad de la aviación, así como en un mejor aprovechamiento de los recursos empleados para auditorías, reduciendo las múltiples verificaciones de las actividades y aspectos organizativos.

Otro de los instrumentos normativos a destacar dentro de la regulación europea es el Reglamento 1107/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo. Este reglamento prohíbe a las compañías aéreas negar la reserva o el embarque a una persona con estas condiciones y garantiza que no se les cobre un importe añadido por requerir de una asistencia más específica.

En el plano nacional el artículo 149.1.20ª de la Constitución Española atribuye al Estado competencia exclusiva sobre «(...) aeropuertos de interés general; control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves». En el ámbito autonómico, hay Estatutos de Autonomía que atribuyen competencias exclusivas en materia de aeropuertos pero no en el transporte aéreo⁵. Otro instrumento normativo a destacar es la Ley de Seguridad Aérea, la cual contiene una serie de obligaciones para los agentes y usuarios de *handling* y tipifica las infracciones en esta materia.

³ La Directiva fue aprobada cuando estaba en vigor el Tratado de Roma de 1958, el cual entre uno de sus objetivos fundamentales recogía en el artículo 7A la apertura del mercado interior que permitiese la libre circulación de personas, bienes, capitales y servicios.

⁴ Considerandos nº 2, 4, 6, 11 y 16 Directiva 96/67/CE.

⁵ En el caso de Aragón, el artículo 71 del Estatuto de Autonomía atribuye a Aragón la competencia exclusiva para la gestión de aeropuertos que no tengan la condición legal de interés general.

El Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra transpuso la Directiva 96/67/CE al ordenamiento jurídico español. En este se establecen los requisitos exigibles para la prestación de asistencia en tierra, la liberalización de ciertas categorías dentro del servicio y la limitación de otras por motivos de seguridad así como la encomienda a AENA para la gestión de las infraestructuras aeroportuarias.

En definitiva, existe una amplia regulación la cual requiere de una constante actualización y adaptación a las necesidades del sector y al rápido desarrollo de la tecnología. Cada día estamos más cerca de ver en nuestras ciudades los eVTOLs, conocidos como «taxis voladores» que requerirán de una regulación concreta para la asistencia a este tipo de aeronaves. Sin embargo, este trabajo se ciñe al análisis de la asistencia en tierra contenida en el RD 1161/1999, principalmente.

En relación con la necesidad de actualización de la normativa reguladora en España en materia de aviación, el pasado 7 de mayo el Gobierno presentó un proyecto de Ley para la modificación de la Ley de Navegación Aérea y la de Seguridad Aérea⁶. Este proyecto de Ley está especialmente focalizado en materia de medioambiente así como la simplificación de los procedimientos administrativos y la actualización del régimen de infracciones. Me parece interesante destacar dentro de estas novedades, la creación de una única Comisión Mixta Medioambiental en cada aeropuerto de interés general en los que sea precisa la participación de la administración autonómica y local, en la Ley de Navegación Aérea. Y en cuanto a la Ley de Seguridad Aérea, la reducción del plazo de 18 a 12 meses para resolver y notificar en los procedimientos sancionadores por infracciones graves así como importantes medidas de seguridad para aeronaves no tripuladas, como la obligación del personal que opera estas aeronaves de someterse a las pruebas de alcoholemia y sustancias psicoactivas que les requieran los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado. Sin duda, no se trata de una modificación sustancial del contenido de dos leyes básicas que regulan la aviación en España, pero es un avance. No obstante, lamentablemente no es un sector prioritario para el legislador español lo que conlleva una regulación que en numerosas ocasiones queda desfasada.

⁶ Proyecto de Ley accesible desde: https://www.congreso.es/public_oficiales/L15/CONG/BOCG/A/BOCG-15-A-20-1.PDF

II. CONCEPTO, HISTORIA Y CARACTERES

Si partimos de una estricta traducción del término *handling*, este se define como “manejo”. Dada la generalidad de este concepto me referiré en este trabajo al *ground handling* entendido como la asistencia en tierra que se presta a una aeronave en el *slot* de la misma en un aeropuerto⁷. Precisamente el artículo 2 de la Directiva 96/67/CE, define al *handling* como los «servicios prestados a un usuario en el aeropuerto». A nivel nacional el artículo 2 del Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, emplea mismo concepto⁸.

La Directiva 96/67/CE y el Real Decreto 1161/1999, hacen uso de un concepto de usuario que no se corresponde con el empleado en la legislación sobre consumo. La LGDCU en su artículo 3 define al usuario o consumidor como aquella persona física que actúa con un propósito ajeno a su actividad comercial, empresarial, oficio o profesión. Usuario es el destinatario final del bien o servicio. Mientras que en el ámbito del *handling*, nos referimos «toda persona física o jurídica que transporte por vía aérea viajeros, correo o carga, con origen en un aeropuerto o con destino al mismo. Es decir, el usuario del *handling* o el destinatario del servicio es normalmente un empresario, en particular, una compañía aérea»⁹.

Los servicios aeroportuarios existen desde el primer vuelo de la humanidad que tuvo lugar el 17 de octubre de 1903 llevado a cabo por los hermanos Wright. Aunque solo duró 12 segundos y recorrió una distancia de 36 metros, la aeronave denominada Wright Flyer I requirió de asistencia, como puede ser la colocación de la aeronave en la posición precisa para efectuar el despegue. Si bien es cierto que no se realizó en un aeropuerto o aeródromo ni en una superficie preparada para ello, supuso un antecedente muy importante. No fue hasta el comienzo de la I Guerra Mundial cuando se puede afirmar el inicio de la aviación comercial. Entre la década de los años veinte y

⁷ **Slot o franja horaria:** permiso concedido por un Coordinador (AECFA en el caso de España) para utilizar la infraestructura aeroportuaria necesaria para operar un servicio de transporte aéreo en un Aeropuerto Coordinado [la demanda de aterrizajes es superior a la capacidad del aeropuerto] y en una fecha determinada al objeto de aterrizar o despegar en las condiciones asignadas por el Coordinador (art. 2.º Reglamento (CEE) 95/93 de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en aeropuertos comunitarios).

⁸ Por su parte, el Comité Económico y Social en el punto 2.2.1 de su Dictamen sobre la Propuesta de Directiva relativa al mercado de la asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad de 10 de abril de 1995 delimita este concepto como «la prestación en un aeropuerto de diversos servicios que permiten a los usuarios ejercer su actividad de transporte aéreo». Añade asimismo que son servicios «directamente relacionados con el servicio del transporte aéreo, que van del registro y embarque de pasajeros y equipajes hasta la guía de la aeronave en tierra, pasando por la limpieza y el abastecimiento del combustible».

⁹ Definición del *handling* en MORILLAS JARILLO, MJ., *La asistencia en tierra o handling. Actividad y contratos*, Comares, 2008, pp. 3.

sesenta, en el plano internacional, los medios materiales empleados para la asistencia en tierra a las aeronaves eran suministrados por industrias como la agrícola y automoción en su mayoría. Ya iniciada la década de los setenta se pone en marcha la fabricación de equipos específicos para asistir a las aeronaves.

En relación con la prestación del servicio de asistencia en tierra en España, en el año 1921 se le impone la obligación de hacerse cargo de la atención de los pasajeros a la empresa CETA (Compañía Española de Tráfico Aéreo) en la concesión que le hizo el Estado español. En los años cuarenta y cincuenta las compañías de bandera de cada país - Iberia en el caso de España, fundada en 1927 - contaban con personal específico para realizar *auto handling* y prestaban servicio a otras compañías aéreas. Asimismo hubo aeropuertos que optaron por destinar recursos propios exclusivamente al *handling* y con el surgimiento de la aviación chárter se crean las primeras empresas de *handling* independientes para atender los vuelos no regulares¹⁰.

Desde 1941 en las tarifas por el uso de aeropuertos españoles se incluían los servicios prestados a las aeronaves por parte de los aeropuertos al mismo tiempo que Iberia prestaba con su personal. En 1965 se atribuye mediante ley la gestión de los aeropuertos al Organismo Autónomo de Aeropuertos Nacionales, en adelante OAAN y actual ENAIRE, suprimiendo la prestación de asistencia en tierra por parte de los aeropuertos a las aeronaves. Con la publicación de la Orden de 18 de octubre de 1973 sobre régimen jurídico básico del servicio de asistencia en tierra a las aeronaves, viajeros y mercancías en los aeropuertos nacionales se atribuye la ejecución de la actividad de asistencia en tierra al OAAN, aunque las compañías aéreas podían realizar *auto handling* previa concesión por parte de la Subsecretaría de Aviación Civil. En dicha orden se describen los veintiuno servicios básicos que componen la asistencia y se habilita al OAAN para poder concertar con terceros la ejecución de determinadas prestaciones de servicios de *handling*, así como adjudicar mediante concurso la realización de las mismas a través de una concesión administrativa.

En la década de los ochenta se inicia un proceso de liberalización del transporte aéreo europeo a través de tres paquetes liberalizadores que pusieron fin a los monopolios, una situación muy habitual en el transporte aéreo en la época con las compañías de bandera como KLM, British Airways, Lufthansa, etc. El proceso liberalizador culmina con la Directiva 96/67/CE que establece una clasificación de los servicios en once categorías, desarrolla el concepto de autoasistencia o

¹⁰ Vuelo no programado que no forma parte de una ruta regular que contrata un individuo para que sea trasladado a un lugar concreto.

autohandling entendiéndose por tal aquella «situación en la que un usuario se presta directamente a sí mismo una o varias categorías de servicios de asistencia, sin celebrar con un tercero ningún contrato, cualquiera que sea su denominación, cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios» (artículo 2.f). Asimismo esta Directiva establece un calendario de liberalización en la prestación de los servicios, la creación de un comité de usuarios compuesto por representantes de las compañías aéreas y se definen las infraestructuras de gestión centralizada y su gestión. Y por último, se implanta la obligatoriedad de los Estados de garantizar que los criterios previstos en los pliegos de condiciones sean pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios y la licitación sea publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas; actual DOUE.

Sin atisbo de duda, el servicio de *handling* o asistencia en tierra a aeronaves es un elemento *core* de la actividad aeronáutica. Resulta esencial o indispensable para una correcta y segura realización del transporte aéreo y el consiguiente rendimiento eficiente de las infraestructuras aeroportuarias. Si bien inicialmente (año 1962) no se le daba tal importancia por parte de la Comisión ya que entendía que no formaba parte del mercado del transporte aéreo y que se trataba de una actividad simplemente conexas a dicho mercado. En el año 1993 la Comisión considera esta actividad como accesorias al transporte aéreo para que así le pudieran ser aplicadas unas ayudas estatales aprobadas para el sector de la aviación. Desde entonces la importancia del *handling* no ha cesado de aumentar¹¹. Tanto la jurisprudencia como doctrina española en este sentido han proclamado la importancia de esta actividad. La Audiencia Provincial de Madrid destaca « la necesidad de ese servicio como apoyo ineludible al transporte aéreo »¹².

Respecto a los caracteres del contrato, entre operador de *handling* y compañía aérea haré referencia a ellos en el Título V si bien puedo adelantar que se trata de un contrato de colaboración, mercantil de empresa, de carácter sinalagmático y oneroso, de tracto sucesivo y legislativamente atípico.

¹¹ Por lo que al transporte de carga se refiere, se calcula que el 90% de tiempo que media entre la entrega por el remitente y la recepción por el destinatario de la mercancía se consume en operaciones complementarias (trámites administrativos, inspecciones aduaneras y sanitarias y *handling*), MORILLAS JARILLO, MJ., *La asistencia en tierra o handling. Actividad y contratos*, Comares, 2008, pp. 10.

¹² SAP Madrid, Sección 14ª de 31 de marzo de 2005 (ECLI:ES:APM:2005:3467).

III. MODALIDADES DE HANDLING

1. DISTINTAS CLASIFICACIONES

1.1. Servicios que lo integran

La actividad del *handling* se puede clasificar dependiendo de los servicios que lo integran, diferenciando tres grupos: I) *Handling* Comercial, donde se incluye la asistencia a pasajeros (facturación, embarque, acompañamiento e información), rampa (todo lo relativo a la aeronave) y carga, que engloba el transporte de mercancías y correo desde la solicitud de transporte hasta la entrega al destinatario. II) *Handling* Técnico, que abarca el mantenimiento de aeronaves, actualización de manuales, materiales y equipos de repuesto, inspección o revisión periódica de piezas y motores y almacenamiento de piezas y repuestos. III) *Handling* Operacional, que engloba el despacho y redespacho de vuelos, preparación, gestión del plan de vuelo y asistencia durante su duración¹³.

Sin perjuicio de la anterior clasificación, podemos encontrar otras, como la que se encuentra en el artículo 2 del Reglamento (CEE) 2673/1099, de la Comisión de 26 de julio, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 85 del Tratado CE a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas relativas a los servicios de asistencia en escalas. Este estableció tres categorías de servicios: I) Operaciones aéreas y de asistencia técnica prestadas en tierra en los aeropuertos, II) Servicios relacionados con la atención a pasajeros, gestión de correo, equipajes y carga y, III) Servicios que permiten la restauración en vuelo (*catering*), preparación, almacenamiento y entrega de abastecimientos y conservación del material de equipamiento.

Por su parte, el Anexo de la Directiva 96/67/CE y el Anexo del Real Decreto 1161/1999, aglutinan todos estos servicios en once categorías: asistencia administrativa en tierra y supervisión; asistencia a 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; y, asistencia de mayordomía (o *catering*).

¹³ El redespacho sucede cuando la aeronave por algún motivo (falta de combustible, fallo en motor, etc.), tiene que aterrizar en un aeropuerto alternativo de ruta, desde el cual será redespachada al aeropuerto de destino.

También es importante descartar en este apartado la clasificación que realiza IATA en su Anexo A del *Standard Ground Handling Agreement* (SGHA) que estructura la actividad de *handling* en ocho secciones con una relación de hasta cincuenta servicios diferentes¹⁴.

1.2. Destinatario de los servicios

En función de si el prestador del servicio y el receptor coinciden o no, hay que hacer una distinción entre lo que se denominaría *handling*, que consiste en la prestación de servicios a favor de terceros (realizada por los agentes) y entre *autohandling* o *self-handling*, que son aquellos servicios en tierra que se presta de forma directa así misma la propia compañía aérea destinataria (usuaria). Dentro del *autohandling* puede darse el denominado cooperativo o recíproco, en el cual las compañías aéreas llegan a acuerdos para compartir o poner en común en un aeropuerto los medios de los que disponen cada una de ellas para realizar la prestación de servicios en tierra. En función del destinatario del servicio, podemos hablar de *handling* de rampa, que son los servicios aeroportuarios prestados a las aeronaves; *handling* de pasajeros y de *handling* de carga. No obstante, el objeto de estudio de este trabajo va a ser, principalmente, el contrato entre agente de *handling* y compañía aérea en el apartado tercero del Título V. Para los contratos entre operador aeroportuario (AENA en el caso español) y el operador de *handling*, se firma un contrato modelo que dispone AENA con idénticas condiciones para todos los operadores que se explica brevemente en el apartado primero del Título V.

1.3. Lugar donde se prestan los servicios

Dependiendo del lugar donde se presten los servicios, se distingue entre lado aire del aeropuerto, donde se realizan tareas en la plataforma de estacionamiento, vías de servicio y zonas de clasificación de equipajes; del lado tierra, que son las actividades realizadas en el interior de las terminales de los aeropuertos.

1.4 Grado de liberalización

Según el grado de liberalización, los servicios de *handling* pueden ser clasificados en función del alcance de su prestación. Así encontramos unos servicios denominados « servicios únicos o centralizados » enumerados en el artículo 5 del RD 1161/1999 tales como clasificación de

¹⁴ El SGHA de 2018 se estructura en: i) servicios administrativos; ii) servicios a pasajeros; iii) servicios de rampa; iv) control de carga y operaciones de vuelo; v) servicios de carga y correo; vi) servicios de apoyo; vii) seguridad; viii) mantenimiento de aeronaves. En fecha en la que se publica este trabajo ha sido anunciado el SGHA de 2023 pero su acceso es muy restringido por IATA como asociación privada redactora de estas cláusulas las pone a la venta en el mercado para las compañías aéreas y agentes de *handling*.

equipaje, limpieza de escarcha, depuración de aguas o distribución de combustible. Estos servicios, dada su naturaleza y la del propio aeropuerto, no pueden ser prestados en absoluto régimen de concurrencia ya que no hay posibilidad de aumentar las infraestructuras necesarias para ello, así ,como el coste e impacto medioambiental que producirían con su división o duplicación.

En lo relativo a los servicios de asistencia en tierra, debemos hacer una distinción en dos categorías. Por una parte se encuentran aquellos en los que rige el libre acceso para la prestación de *autohandling* cumpliendo los requisitos que se establezcan reglamentariamente y los marcados por el gestor aeroportuario. Y por otra parte se encuentran un conjunto de servicios de acceso restringido que quedan reducidos a un número limitado de agentes o de usuarios que practiquen *autohandling* en un aeropuerto.

Para los servicios de rampa establecidos en las categorías d), e) y g) de la Directiva 96/67 ó 3, 4, 5 y 7 del Anexo I del RD 1161/1991, se fijan unos límites cuantitativos o *numerus clausus* para el acceso. Para la designación de la compañía que prestará dichos servicios la normativa europea establece que deben seguirse criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios. Y en el plano nacional, la normativa citada en su artículo 3.2 determina que la limitación del número de usuarios en régimen de *autohandling* debe ser justificada por motivos de espacio, capacidad, operatividad y seguridad del recinto aeroportuario¹⁵.

En lo relativo a la asistencia a terceros, en aeropuertos con las condiciones mencionadas anteriormente podrán prestar los servicios de rampa dos agentes por cada categoría de servicio (artículo 4.2 RD 1161/1999). En cuanto al *autohandling*, para los aeropuertos con un nivel de tráfico inferior al millón de movimientos de pasajeros, AENA podrá autorizar la práctica de éste cuando las características físicas de las instalaciones, sus condiciones de utilización y la seguridad de las mismas y de las aeronaves lo permitan (artículo 3.3 RD 1161/1999). En cuanto a la prestación a terceros, únicamente podrá haber un agente que preste los servicios de rampa por categoría (artículo 4.3 RD 1161/1999)¹⁶.

¹⁵ Concretamente el precepto citado establece que en los aeropuertos con un tráfico anual sea igual o superior a un millón de movimientos de pasajeros o a 25 mil toneladas de carga transportada por avión, se podrá limitar hasta en un mínimo de dos los usuarios autorizados para practicar *autohandling*.

¹⁶ No obstante, la Directiva 96/67 en su artículo 6 permite a los Estados miembros incrementar el número de agentes facultados para prestar servicios de rampa a terceros cuando las condiciones del aeropuerto lo permitan o cuando los servicios sean prestados de forma exclusiva a aeronaves que desarrollen operaciones de aviación general, trabajos aéreos o transporte aéreo comercial no regular cuando el peso máximo de la aeronave sea inferior a 10 toneladas o cuando tengan menos de 20 asientos, con la condición de que el fletador no revenda a terceros parte de la capacidad de la aeronave (art. 4.4 RD 1161/1999).

2. BREVE EXPLICACIÓN DE LAS MODALIDADES DE HANDLING DEL ANEXO DEL RD 1161/1999

El Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio traspone la Directiva 96/67/CE, del Consejo, de 15 de octubre relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, donde se recopila una lista de once categorías que engloban los servicios de asistencia en tierra. A continuación se expone una breve referencia a qué se incluye dentro de cada servicio.

1) Asistencia administrativa en tierra y supervisión. Comprende las gestiones administrativas que necesita realizar cada compañía en los aeropuertos. Destacan la de actuar de enlace con las autoridades locales; pagar en nombre de la compañía aérea las tasas del aeropuerto; solicitudes al gestor aeroportuario para la coordinación con el resto de agentes, etc.

2) Asistencia a pasajeros. Todas aquellas actividades que de forma directa y personal se prestan al pasajero: facturación de equipaje (cada vez en menos uso debido a la sustitución de los mostradores tradicionales de *check-in* por mostradores *self bag drop*); control de billetes y entrega de tarjetas de embarque; información a pasajeros sobre retraso/cancelaciones del vuelo.

3) Asistencia a equipajes. Engloba toda la manipulación de los equipajes en la sala de clasificación así como su carga y descarga.

4) Asistencia de carga y correo. Este servicio incluye los servicios de manipulación física, tratamiento de documentos y formalidades aduaneras.

5) Asistencia de operaciones en pista. También conocido como *handling* de rampa. Comunicaciones entre la aeronave y tierra, carga y descarga de pasajeros, tripulación y equipajes entre el edificio terminal y la aeronave. En esta categoría también se incluye el traslado de la aeronave mediante el tractor de *push-back* o tractor de arrastre cuando esta no puedo hacerlo por sus propios medios y asistencia para el arranque del avión. Y por último se engloba en esta categoría la puesta y quita de calzos.

6) Asistencia de limpieza y servicios de la aeronave. Limpieza interior y exterior de la aeronave, servicio de aseos, agua y operaciones de limpieza de nieve, escarcha y deshielo y climatización y calefacción de la cabina.

7) Asistencia de combustible y lubricante. En esta actividad se debe hacer una diferenciación entre el almacenamiento de combustible en depósitos especiales, del suministro en sentido estricto,

que recibe el nombre de puesta a bordo (traslado desde el depósito hasta el avión y suministro a la aeronave).

8) Asistencia de mantenimiento en línea. Servicios regulares de mantenimiento que se realizan antes de cada vuelo, suministro y gestión de material de mantenimiento y piezas de recambio y solicitud de reserva de puesto de estacionamiento o hangar para mantenimiento de la aeronave.

9) Asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación. Preparación del vuelo en aeropuerto de salida y asistencia en vuelo así como cambio de itinerario si resulta conveniente.

10) Asistencia de transporte de superficie. Configurar y realizar el transporte de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo entre las terminales del aeropuerto y cualquier transporte especial que solicite un pasajero.

11) Asistencia de mayordomía (*catering*). Transporte, carga y descarga de alimentos y bebidas en la aeronave y contratos con proveedores y gestiones administrativas relacionadas.

IV. REQUISITOS DE ACCESO Y EJERCICIO

Para poder realizar la prestación de servicios de asistencia en tierra, existe una regulación y control sometida a especiales requisitos para poder acceder y prestar de forma continuada dicha actividad.

1. REQUISITOS DE ACCESO

El requisito esencial de acceso es la autorización. El artículo 14 de la Directiva 96/67 establece que «los Estados podrán supeditar la actividad de un agente de asistencia en tierra o de un usuario que practique la autoasistencia en un aeropuerto a la obtención de una autorización». La propia Directiva permite a los Estados miembros exigir que los agentes o usuarios estén establecidos en la Unión Europea (artículo 6.1). En España es el RD 1166/1999 el que establece los requisitos para poder prestar esta actividad. Se requiere de obtención de autorización administrativa expedida por la Dirección General de la Aviación Civil - actualmente AESA - para cada aeropuerto de interés general en el que el agente o usuario quiera actuar y para los servicios concretos que vaya a prestar¹⁷. Dicha autorización tendrá una duración máxima de 7 años, renovable a petición del titular por igual plazo (presentando solicitud con una antelación mínima de 6 meses antes de la fecha del vencimiento). No obstante, su validez está condicionada por el mantenimiento de las condiciones que motivaron su obtención (artículo 9 RD).

El RD 1161/1999 establece en su artículo 10.1 un listado de condiciones que los solicitantes deben cumplir¹⁸. Para acreditar estos requisitos se permite la presentación de una declaración responsable del solicitante (artículo 69 LPACAP), donde se deje constancia de que no se encuentra incurso en ninguna de las circunstancias que impidan obtener la autorización. Si se trata de una persona jurídica, dicha declaración responsable debe ser suscrita por su representante legal debidamente acreditado (bien sea por medio de poder de representación, acta de comparecencia, etc.).

¹⁷ El artículo 9.1.a), h), i) del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de AESA, le atribuyó dicha función.

¹⁸ i) estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y de Seguridad Social; ii) no haber sido condenados por sentencia firme a penas de inhabilitación o suspensión por hechos que tengan una relación directa con la actividad aeroportuaria; iii) para los agentes, no haber sido declarados en concurso de acreedores, quiebra o insolvente fallido; iv) no haber sido sancionados por resolución firme que ponga fin a vía administrativa en infracciones muy graves en materia de protección de las personas, instalaciones, aeronaves y equipos de seguridad aeroportuaria o para infecciones graves o muy graves recogidas en la Ley 8/1988, de 7 de abril, sobre infracciones y sanciones del orden social.

La solicitud debe ir acompañada de la debida documentación la cual varía en función de si el solicitante es un agente (prestación de asistencia a terceros) o de si es un usuario (*autohandling*).

Paralelamente existen autorizaciones precisas para que los operadores de *handling* realicen controles de seguridad de carga y de correo en cumplimiento de la normativa europea y española sobre seguridad en la aviación o aquellas para el uso exclusivo de frecuencias de radio en recintos aeroportuarios¹⁹.

El plazo para resolver y notificar la resolución es de 6 meses (artículo 12.1 RD 1161/1999). En caso de no obtener dicha resolución el silencio administrativo es positivo; la solicitud se entenderá estimada favorablemente (artículo 12.2 RD 1161/1999 y artículo 24.1 LPACAP).

1.2. Autorización de asistencia a terceros

La autorización de asistencia a terceros (o de agente) se regula en el artículo 11 RD 1161/1999. En función del tipo de empresario la documentación a aportar varía. Para personas jurídicas españolas y empresarios individuales establecidos en España, escritura de constitución o modificación inscrita en el Registro Mercantil²⁰. Asimismo, independientemente del empresario que se trate, deben aportar: i) copia de las cuentas anuales del último ejercicio económico (auditadas si es procedente); ii) memoria de las instalaciones, equipos y medios materiales y personales, propios o disponibles, adscritos a la actividad aeroportuaria; iii) declaración responsable del solicitante donde se haga constar que no se encuentra incurso en ninguna de las circunstancias del artículo 10.1 RD 1161/1999. No obstante, AESA podrá requerir que se aporte en el plazo de 10 días documentación adicional para verificar el cumplimiento de las condiciones exigidas (artículo 68 LPACAP).

¹⁹ Para mas información *vid* Reglamento (CE) 300/2008, del parlamento europeo y del consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil. Este Reglamento dirigido a establecer normas comunes para proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita que comprometan la seguridad de la aviación civil, recoge una serie de medidas generales relativas a métodos de control autorizados, categorías de artículos que pueden prohibirse, criterios de definición de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad, criterios de contratación de personal, entre otros (*vid* artículo 4).

²⁰ La inscripción en el Registro Mercantil de los empresarios individuales es potestativa salvo para los del sector naviero (*ex.* artículo 19 CCo).

En el caso de empresarios no españoles de Estados miembros de la Unión Europea o de Estados signatarios del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, deben aportar la documentación que acredite su inscripción en un registro profesional o comercial y si su inscripción no es preceptiva, informe emitido por un órgano consular español del país donde el interesado ha formulado declaración jurada de que tiene capacidad para obligarse conforme a las leyes de su Estado. Y respecto a los demás empresarios extranjeros se requiere cualquiera de los informes relativos para los empresarios mencionados anteriormente de empresarios no españoles así como un informe de representación consular sobre la reciprocidad de trato a los empresarios españoles en el respectivo Estado.

1.3. Autorización de *autohandling*

Para obtener la autorización de *autohandling* (o de usuario), deben aportar: i) memoria de las instalaciones, equipos y medios materiales y personales, propios o disponibles, adscritos a la actividad aeroportuaria; ii) declaración de responsable de la compañía solicitante de que no se halla incurso en ninguna de las causas del artículo 10.1 RD 1161/1999. Si se trata de una compañía aérea extranjera se le podrá requerir que aporte documento que justifique su condición de transportista aéreo como puede ser la licencia de operador, certificado de operador o documento equivalente. Y de igual forma que para la autorización de asistencia a terceros, se le puede requerir para que en el plazo de 10 días aporte documentos necesarios para resolver.

2. REQUISITOS DE EJERCICIO

Para poder ejercer la actividad de *handling* la LSA establece en su artículo 39 una serie de obligaciones específicas para los agentes y proveedores que presten servicios aeroportuarios, tales como disponer de la correspondiente autorización y cumplir las condiciones, respetar las normas de seguridad, uso y funcionamiento del aeropuerto y garantizar la prestación de servicios con el nivel que se exige de seguridad. Así como cumplir con los deberes de formación profesional que se establecen legalmente en seguridad operacional y de la aviación civil.

La Directiva 96/67 establece como requisito para poder prestar los servicios la separación de las actividades de asistencia en tierra con reflejo contable (artículo 4) con relación a aquellas otras actividades que desarrolle la propia entidad gestora del aeropuerto, el usuario o el agente²¹. La normativa europea incluye al gestor aeroportuario porque este también puede prestar los servicios de *handling* con sus propios medios a las compañías aéreas.

Así mismo deben cumplir nuevamente, las condiciones que se establecen en el artículo 10.1 RD 1161/1999 y contar con un centro de explotación con capacidad operativa oportuna para el desarrollo de la actividad. Dada la peligrosidad de las operaciones que realizan los agentes de *handling*, en especial con los servicios de rampa, es requisito indispensable tener suscrita una póliza de seguro de responsabilidad civil que cubra el desarrollo de la actividad.

²¹ En el plano nacional, se prevé este requisito en el artículo 15 del RD 1161/1999, para usuarios y agentes que presten estos servicios.

2.1. Incumplimiento de las condiciones de otorgamiento

Si no se mantienen los requisitos exigidos por la normativa para la concesión de la autorización, el artículo 13 del RD 1161/199 permite que ésta puede ser revocada. En caso de que se observe que se ha producido un incumplimiento se procede la suspensión cautelar de la autorización y el correspondiente inicio del procedimiento de revocación, ambos realizados por AESA, con audiencia al interesado. En el supuesto de ser rectificadas las anomalías observadas cesan los efectos de la suspensión.

V. MODALIDADES CONTRACTUALES

1. RELACIONES JURÍDICAS ENTRE EL OPERADOR DE HANDLING Y LA ENTIDAD GESTORA DEL AEROPUERTO

Tanto para la prestación del servicio de *handling* como el *autohandling*, se requiere establecer una relación jurídica entre el agente o usuario de *handling* y el gestor aeroportuario, donde se incluyen tanto los servicios centralizados y de acceso restringido como los plenamente liberalizados. Para ello, cada Estado cuenta con su normativa específica que contiene los requisitos y contenido del contrato a celebrar.

1.1. El contrato con la entidad gestora del aeropuerto. La contratación con AENA

En función de la personalidad jurídica del gestor aeroportuario, el contrato tiene naturaleza pública o privada. En el caso de España, forman parte de la red de aeropuertos de interés general cuarenta y seis, y dos helipuertos que son gestionados por la entidad pública empresarial estatal, AENA. En dicho contrato se establecen 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 una buena gestión del aeropuerto (artículo 8.1 RD 1161/1999). Las normas de conducta se tienen que aplicar de forma no discriminatoria entre agentes y usuarios y deben corresponderse con el funcionamiento del aeropuerto (artículo 8.2 RD 1161/1999). Si bien es cierto que AENA ostenta la titularidad de la mayor parte de aeropuertos de interés general de España, hay algunos que son gestionados por las CCAA, como es el caso de PLATA Aeropuerto de Teruel. En estos casos los contratos se rigen por la legislación autonómica y en su caso, las disposiciones sobre contratos públicos.

Es interesante hacer mención a la problemática que se plantea con AENA sobre cuál es el régimen normativo aplicable, ya sea sobre la sujeción del contrato a legislación administrativa y cuál es la normativa administrativa a aplicar. La Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990, creó la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea - AENA - que tenía personalidad jurídica propia e independiente y a la cual se aplica el Derecho privado en la gran mayoría de sus relaciones jurídicas y contractuales con terceros

y en lo relativo a las funciones publicas (autorizaciones y concesiones sobre el dominio público aeroportuario) se rige por el Derecho público (*vid* artículo 82)²².

Particularmente en la prestación de *handling*, AENA se encuentra sujeta al Derecho administrativo en materias tales como la ordenación y control de la prestación del servicio en los aeropuertos de interés general. Dichas materias engloban la determinación de la modalidad de prestación de servicio, el establecimiento de normas generales para la prestación, la elección entre un operador único a nivel nacional o varios para determinados aeropuertos así como la introducción o no un segundo operador en aeropuertos con elevado tráfico²³. La gestión y administración de los bienes patrimonio de AENA, aunque no forman parte de la Administración pública, se rigen por la Ley 33/2003 de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas (*ex* artículo 107.1 LRJSP) por lo que para su aprovechamiento se requiere otorgar concesiones y autorizaciones. De tal forma que queda sujeto al Derecho privado la propia prestación del servicio de *handling* y las relaciones con aquellas empresas prestadoras que son escogidas mediante concurso o autorizadas por contrato privado. En éstos últimos, el contenido obligacional, efectos y régimen de extinción se rige por el Derecho privado ²⁴.

1.2. Requisitos para su celebración y capacidad para contratar

Para poder contratar con AENA, es necesario contar con la autorización administrativa correspondiente para ser operador de *handling* la cual está sometida al cumplimiento de las condiciones y obligaciones que se contienen en el artículo 10 RD 1161/1999, las cuales ya me he referido en el Título IV de este trabajo. Así mismo, se requiere la presentación de una documentación donde se mencionen los servicios a prestar, recursos humanos y materiales con los que cuenta el prestador y cuáles solicita al aeropuerto, cobertura de contingencias, etc. Es importante hacer mención al tratamiento de las PMR. El Reglamento (CE) 1107/2006, se encarga de regular los derechos de estas personas en el ámbito del transporte aéreo. AENA es responsable de garantizar que se presta asistencia a las personas con movilidad reducida sin cobrarles un cargo adicional. Esta asistencia les puede ser prestada por AENA o mediante terceros (artículo 8).

²² A modo de ejemplo, todo lo relativo a la recaudación de ingresos públicos (tasas y precios públicos) y ordenación de servicios aeroportuarios están sujetos a Derecho público. Mientras que la gestión y explotación de la actividad aeroportuaria, contratación, actividades complementarias, etc. se rigen por el Derecho privado.

²³ *vid* Resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 15 de abril de 1996 (Expediente num. 126-R/1995 *Handling* Aeropuertos).

²⁴ Sin perjuicio del acuerdo entre gestor aeroportuario y usuario de aplicación preferente de los principios propios de la contratación administrativa y jurisprudencia establecida en dicha materia (cláusula nº27 Modelo de Contrato Autoasistencia).

Aparte de obtener la correspondiente autorización se requiere tener la capacidad necesaria para contratar, la cual se regula en el artículo 11 del RD 1161/1999 cuyos requisitos se han explicado en el Título IV de este trabajo así como las incompatibilidades o prohibiciones.

1.3. Clases y contenido del contrato

Para poder prestar los servicios de *autohandling* o autoasistencia, las compañías deben firmar un contrato para cada aeropuerto en el que vayan a operar y en el cual se especifican las categorías de servicios que se vayan a realizar. Este contrato se otorga en régimen de no exclusividad. Debiendo las compañías coordinar sus actividades con el resto de usuarios y agentes autorizados por la Dirección del Aeropuerto (cláusula nº2 Modelo de contrato para la autoasistencia).

Como ya se ha mencionado anteriormente, existen una serie de servicios “restringidos” o de rampa, cuyos requisitos de contratación son más exigentes que se rigen por las normas sobre contratos de las Administraciones públicas. Estos contratos se licitan mediante concursos públicos previa aprobación del pliego de condiciones por parte de AENA, AESA y el Comité de Usuarios.

A. Deberes y obligaciones del prestador de la asistencia

A continuación se exponen los deberes y obligaciones principales de las compañías que prestan la autoasistencia. Para ello seguiré las cláusulas que desde mi punto de vista, son las más importantes, del Modelo de Contrato que dispone AENA en su dirección web accesible a todo el público²⁵.

Respecto a la UTILIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS, la cláusula nº7 establece la obligación de hacer uso de las instalaciones fijas del aeropuerto que estén relacionadas con el servicio de *handling* cuyo precio por uso establecerá AENA. El director del aeropuerto alquila a la compañía una superficie mínima que se considera para cada equipo. Y esta superficie podrá ser ampliada si el aeropuerto cuenta con espacio suficiente.

En la propia cláusula nº7 del contrato se detallan también los requisitos relativos a los MEDIOS MATERIALES y PERSONALES empleados en el desarrollo de la actividad. El usuario debe solicitar autorización si quiere incorporar nuevos equipos a su flota, los cuales deben estar debidamente homologados y certificados. En cuanto al personal (cláusula nº18), el usuario debe

²⁵ Dirección web: <https://www.aena.es/es/aerolineas/operar-en-aena/aspectos-operativos-y-comerciales/handling-y-autoasistencia.html>

contar con su propia plantilla laboral y AENA es totalmente ajena a las relaciones laborales entre el usuario y empleados. Ahora bien, en aras de proteger la imagen de AENA, el prestador debe comprobar que sus empleados utilicen la ropa de trabajo reglamentaria en perfecto estado de presentación y desempeñar sus funciones sometidos al cumplimiento de la normativa aeroportuaria.

Así mismo se establece un control de los NIVELES y CALIDAD DE LA ACTIVIDAD en la cláusula nº9 y Anexo III que varían en función de la categoría que se contrate. Gestor aeroportuario y usuarios deben llegar a un acuerdo de niveles de servicio que puede ser modificado en cualquier momento por mutuo acuerdo.

Se fija también un DEBER DE INFORMACIÓN en las cláusulas nº13 a 15. En primer lugar el usuario debe poner a disposición del aeropuerto todos aquellos datos necesarios para alimentar los sistemas de información al público del aeropuerto, tales como programación, incidencias, previsiones, etc. Así mismo, debe colaborar con AENA y la Agencia Tributaria para la implantación de un sistema informático para la tramitación aduanera de tal forma que se reduzcan los procesos vigentes. En relación con los pasajeros debe poner a su disposición un servicio de atención al cliente para atender reclamaciones y quejas, debiendo dar cuenta el usuario a la Dirección del Aeropuerto de las reclamaciones por deficiencias o incumplimientos que hayan formulado los pasajeros y demás clientes²⁶.

Se destaca expresamente en el clausulado que la relación entre el usuario y aeropuerto debe estar sometida en todo momento a un DEBER DE CONFIDENCIALIDAD (cláusula nº13). El usuario debe emplear la información que le suministra AENA solo para la actividad del contrato. Este deber se mantiene en el tiempo tras la expiración o resolución el contrato.

La realización de *autohandling* conlleva por parte del usuario la necesidad de pagar una serie de CÁNONES, TARIFAS Y TASAS por el arrendamiento y utilización de las instalaciones (cláusulas nº2 y 7). Además, el usuario debe PRESTAR FIANZA bien en metálico o mediante aval bancario (cláusula nº3). Dicha fianza deberá ser puesta a disposición de la Dirección del Aeropuerto como garantía de cumplimiento del contrato. Su importe será revisado cuando la suma de los

²⁶ Sobre todo enfocado a garantizar que los pasajeros puedan reclamar las compensaciones que se detallan en el Reglamento (CE) 261/2004, de 11 de febrero de 2004, en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos.

incrementos del IPC anuales sea superior o igual a un 10% mediante aval complementario o depósito en metálico²⁷.

B. Derechos de AENA

En el Modelo del Contrato se establecen numerosas cláusulas que atribuyen derechos a la entidad tales como: i) potestad de control, inspección y derecho de información; ii) decretar la situación de emergencia del aeropuerto [cláusula nº17]; iii) facultad de interpretar de forma unilateral las estipulaciones del contrato y realizar modificaciones no sustanciales [cláusula nº27], etc.

1.4. Extinción del contrato

En el Contrato para la práctica de autoasistencia se establece una duración de un año, prorrogable tácitamente año a año hasta un máximo de siete (cláusula nº4). Sin perjuicio de su pronta resolución por alguna de las partes, AENA debe comunicarlo con un preaviso de tres meses de antelación, y el usuario o compañía aérea en cualquier momento, pudiendo hacerlo en un plazo inferior a tres meses si lo justifica y es autorizado por el Director del Aeropuerto.

Así mismo en la cláusula nº11 se prevén otras causas de extinción del contrato: i) incumplimiento de alguna de las estipulaciones penalizadas con la extinción del contrato; ii) rescate del servicio por parte de AENA por razones de operatividad; iii) extinción de la personalidad jurídica de la sociedad mercantil usuaria; iv) muerte o incapacidad sobrevenida del usuario; v) incumplimiento de la normativa del aeropuerto; vi) subcontratación de los servicios del contrato; vii) pérdida de la autorización de AESA, etc.

Cuando se produzca la extinción del contrato la compañía usuaria debe devolver al gestor aeroportuario los equipos, instalaciones y demás, que sean propiedad de AENA. Además, obtendrá la fianza que prestó al firmar el contrato, o en su caso la cancelación del aval ejecutable, siempre y cuando haya cumplido todas sus obligaciones. Ello se hará en el plazo de tres meses a la finalización del contrato, pudiendo verse reducida la fianza en el caso de que se produzcan

²⁷ Los conceptos a los que responde la fianza son un contenido de carácter comercial e industrial sensible por lo que no aparecen mencionados en el Modelo de Contrato disponible para todo el público. No obstante, podemos determinar que incluye: i) las penalizaciones por el incumplimiento de las condiciones; ii) incautación en caso de resolución de contrato; iii) impago de gastos como pueden ser tarjetas de seguridad o seguros; iv) daños causados a AENA por el desarrollo de la actividad y, v) impago de las prestaciones públicas patrimoniales y tarifas del contrato. Tal y como recoge MORILLAS JARILLO, MJ “La asistencia en tierra o handling. Actividad y contratos” Comares, 2008, pp. 52.

penalizaciones por incumplimiento de alguna cláusula o impagos que deban hacerse efectivos en ese momento.

2. RELACIONES JURÍDICAS ENTRE COMPAÑÍA AÉREA DESTINATARIA DE LOS SERVICIOS DE HANDLING Y EL GESTOR AEROPORTUARIO

Generalmente, no existe ninguna vinculación jurídica entre la compañía destinataria de los servicios de *handling* y el gestor aeroportuario, ya que la relación entre ambas partes se da a través del agente de *handling*. La excepción a la regla lo constituye el supuesto de *autohandling* y la participación de la compañía aérea en un Comité de Usuarios en el aeropuerto. En los aeropuertos de interés general con un tráfico de pasajeros superior al millón o 25 mil toneladas de carga transportada, el RD 1161/1999, establece en su artículo 7 que AENA deberá consultar a este comité al menos una vez anualmente en relación con el precio de determinados servicios, la organización de la prestación de servicios de asistencia, pliegos de condiciones para la selección de agentes y usuarios, etc. Este comité lo integran los representantes de todos los usuarios del aeropuerto.

3. CONTRATO ENTRE EL OPERADOR DE HANDLING Y LA COMPAÑÍA AÉREA

3.1 Concepto y finalidad

El contrato de *handling* es legislativamente atípico; la única normativa existente es relativa a su actividad (RD 1161/1999 y Directiva 96/67). Podemos definir al contrato de asistencia en tierra como un «acuerdo en virtud del cual el agente o asistente presta a la compañía aérea asistida uno o más servicios, para atender las necesidades que experimenta durante la permanencia en tierra de sus aeronaves »²⁸.

De esta forma, la finalidad del contrato es lograr un mayor aprovechamiento de los recursos humanos y materiales del agente o asistente para asistir a diversas aeronaves y la compañía aérea no necesita disponer de equipo y personal humano propio para prestarse así misma estos servicios indispensables.

²⁸ MORILLAS JARILLO, MJ., *La asistencia en tierra o handling. Actividad y contratos*, Comares, 2008, pp. 58.

3.2. Elementos personales

A. El operador de handling

El operador o agente de *handling* o *handling operator* en inglés es el prestador del servicio que actúa para terceros (compañías aéreas). Para un sector de la doctrina las empresas de *handling* son empresarios de la navegación aérea independientes o colaboradores del transportista. Si bien no pueden ser considerados intermediarios del transporte ya que son empresas que no actúan como intermediarias del expedidor²⁹. Dentro del sector podemos encontrar una amplia diversidad de empresas derivadas de distintos mecanismos de *outsourcing* con configuraciones diversas³⁰. Se han constituido sociedades participadas de forma íntegra por la compañía aérea cuya única actividad es el *handling* o mediante la creación de una línea de negocio concreta. Así mismo se han dado casos de creación de una sociedad entre una compañía aérea y un agente de *handling* para prestar servicios a dicha compañía. Otras compañías han optado por crear conjuntamente una empresa de *handling* o tener una participación en el capital de compañías de *handling* o integrarse en grupos de sociedades que cuenten con su propia compañía³¹.

B. El supervisor del handling

En inglés *representative* o *handling supervisor*, su función consiste en actuar como un intermediario entre compañía aérea, agente de *handling* y gestor aeroportuario. Si bien esta figura

²⁹ PETIT LAVALL, M.V., *La responsabilidad por daños en el transporte aéreo internacional de mercancías*, Comares 2007, pp.71.

³⁰ *Outsourcing*: consiste en la subcontratación o externalización de una actividad concreta de una empresa para que la realice otra a cambio de un precio.

³¹ Si bien no es materia mercantil, me gustaría hacer una breve referencia a la subrogación del personal de los agentes de *handling* que se establece en el artículo 14 del RD 1161/1999. En España según ASEATA (Asociación de Empresas de Servicios de Asistencia en Tierra en Aeropuertos) trabajan aproximadamente 22.000 personas en *handling*. Existe una obligación por parte del nuevo agente que entra a operar de subrogar a la plantilla del anterior. En consecuencia, beneficia a ambas partes. Por un lado los trabajadores se aseguran que van a continuar trabajando una vez finalicen los siete años por los que son seleccionados los agentes (*ex* artículo 14.1.e RD 1161/1999), y por otro lado la compañía obtiene el *know how* de la plantilla de ese lugar, de tal forma que puede iniciar la operativa sin apenas dificultades respecto a si contratase a todo un equipo nuevo. La subrogación ha suscitado numerosos problemas respecto a los derechos adquiridos de los trabajadores con el agente saliente. El TS en su Sentencias de 22 de noviembre de 2005 (ECLI:ES:TS:2005:7341) y 4 de julio de 2006 (ECLI:ES:TS:2006:4312) entendió que el agente entrante no tiene la obligación de conservar el derecho de los trabajadores a obtener billetes de avión con tarifa gratuita, ya que el agente saliente, Iberia, era una compañía dedicada al transporte de pasajeros con flota propia y este derecho únicamente podía ejercitarse por aquellas personas que mantuvieran una relación laboral con la compañía. Similar fallo fue el del TS en su Sentencia de 11 de mayo de 2004 (ECLI:ES:TS:2004:3164) respecto al plan de objetivos de puntualidad que tenían los trabajadores con el agente saliente: «el derecho a percibir una cantidad por el plan de objetivos de puntualidad, son condiciones pactadas en el Convenio colectivo de Iberia, todas ellas relacionadas expresamente con la prestación de trabajo para dicha empresa, puesto que están atendiendo a situaciones específicas derivadas de la especial relación de la empresa con sus trabajadores, y que por lo tanto, no se pueden afirmar que constituyan derechos consolidados por estos por estar condicionados a un determinado régimen laboral con la empresa concreta Iberia, contemplando situaciones específicas que en la nueva empresa no se dan».

carece de una regulación legal específica, está prevista en normas convencionales. Además, en el propio Contrato de AENA para la práctica de Autoasistencia en la Cláusula nº18 Sección tercera, fija la obligatoriedad de contar con un responsable o supervisor disponible las 24 horas del día durante todo el año. Éste debe actuar como enlace entre el aeropuerto y el usuario. Algunas de las tareas más relevantes que realiza este supervisor son gestionar los *slots* de aterrizaje y despegue de la compañía, facilitar a la tripulación el plan de vuelo, etc.³². Es habitual que un supervisor preste su servicio para diferentes compañías.

C. La compañía aérea

Es la destinataria de la prestación de los servicios de asistencia en tierra. Dada la importancia del *handling* para la actividad aérea podemos considerar que esta se incluye dentro del concepto de navegación aérea. Esto es relevante porque en España pueden ser empresarios de la navegación aérea tanto personas físicas como jurídicas (*ex* artículos 70 y 79 LNA).

Si bien es cierto que la LNA reserva a los empresarios de nacionalidad española el mercado relativo al transporte interior y cabotaje por aplicación de la libre prestación de servicios, los nacionales de los Estados Miembros de la Unión Europea no pueden sufrir discriminación por su nacionalidad³³. Para poder operar en España requieren de una licencia de explotación otorgada por AESA³⁴. En cuanto a las compañías de terceros Estados, necesitan autorización previa de AESA y convenio firmado entre España y el país del que se trate para los servicios regulares (artículo 88 LNA), mientras que para los no regulares basta con autorización para cada servicio o viaje³⁵.

D. La posición de los terceros respecto al contrato de handling

Como ya se ha reflejado en el Título II de este trabajo, el destinatario del servicio de *handling* no es el pasajero sino la compañía aérea. Tanto pasajeros como interesados en la carga no forman parte de los contratos, lo que supone preguntarnos si entonces tienen legitimación para

³² Un *plan de vuelo* contiene información relevante que necesita la tripulación conocer a la hora de realizar un vuelo. Información como puede ser la identificación de la aeronave, equipo, hora prevista de quita de calzos, ruta que ha de seguirse, aeropuerto de destino y alternativos, etc.

³³ *Cabotaje*: todo transporte de pasajeros, carga o correo que se realice entre lugar de soberanía española, aunque para ello se sobrevuele territorio o aguas jurisdiccionales de otro Estado (artículo 68 LNA).

³⁴ Dicha licencia de explotación se otorga en los términos del Reglamento (CE) 1008/2008, Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad.

³⁵ Las compañías de terceros países son sometidas a un procedimiento de acreditación regulado en el Real Decreto 1392/2007, de 29 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la acreditación de compañías aéreas de terceros países. Es importante destacar que esta acreditación no supone una autorización para poder operar sino que es un requisito *sine qua non* para poder obtener la autorización.

ejercitar acciones contra el agente de *handling* o sobre el régimen de responsabilidad que se aplicaría para los daños que puedan experimentar los pasajeros. Para ello he dedicado un apartado en el Título VI relativo a la responsabilidad.

3.3. Caracteres del contrato

El contrato de *handling* es socialmente atípico, ya que no está regulado por la ley pero es un contrato conocido por la sociedad desde hace décadas en el sector de la aviación. Por ello es indispensable determinar cuáles son sus caracteres y cuál es la normativa aplicable por analogía ya que, en función de éstos, se aplicará un régimen de responsabilidad u otro. La falta de una norma que regule el contrato de *handling* pone de manifiesto la importancia del artículo 1091 CC que dice lo siguiente: «*Las obligaciones que nacen de los contratos tienen fuerza de ley entre las partes contratantes, y deben cumplirse a tenor de los mismos*».

A. Contrato de colaboración

Estamos ante un contrato de colaboración interempresarial en el cual las empresas de *handling* y compañías aéreas acuerdan la prestación de una serie de servicios de rampa cuando la aeronave se encuentra estacionada en la plataforma del aeropuerto. Sin perjuicio de los servicios prestados en el interior de las terminales³⁶. Estos contratos, incluso antes de ser formalizados pro escrito, fueron la primera práctica de colaboración entre compañías aéreas desde los inicios de la aviación. Eran habituales los acuerdos para la asistencia mutua en escalas o la reparación y mantenimiento de las aeronaves de forma conjunta.

B. Contrato mercantil de empresa

Se trata de un contrato mercantil de empresa porque es requisito *sine qua non* su existencia por imperativo legal para obtener la correspondiente autorización para operar. No obstante, la Administración puede optar por prestar el servicio directamente a través de AENA o bien otorgar a una persona (empresario dedicado de forma exclusiva a la prestación de este tipo de servicios) una concesión. El agente de *handling* tiene la consideración de empresario debido a que cuenta con su propia organización y sus decisiones no son influenciadas por la compañía asistida. La Directiva 96/67 prevé la posibilidad de adopción de medidas encaminadas a la protección de los trabajadores lo que nos conduce a considerar al agente como un empresario³⁷.

³⁶ *Vid* los distintos servicios que engloban la actividad de *handling* recogidos en la pp. 19 de este trabajo en función de si se prestan en el lado tierra o lado aire del aeropuerto.

³⁷ En efecto, el propio artículo 14 del RD 1161/1999 establece la obligación de subrogación del personal del agente para los servicios de rampa que se van a renovar con un agente distinto.

Generalmente este contrato es firmado entre empresarios del mismo sector, que compiten entre ellos, por lo que es de vital importancia la exigencia de buena fe en este tipo de acuerdos, ya que su incumplimiento puede derivar en la pérdida de información confidencial de la compañía asistida como pueden ser datos de venta, reservas y demás³⁸. Dada la naturaleza mercantil del contrato, el artículo 50 del CCo nos remite al Derecho común en lo relativo a la prescripción de las acciones personales que en su artículo 1964 fija un plazo de cinco años. En cuanto a la interrupción de la prescripción pueden plantarse dudas acerca de si es de aplicación lo dispuesto en el artículo 1973 del CC o bien el artículo 947 CCo. La jurisprudencia y doctrina entiende que cabe invocar las disposiciones del CC en la contratación mercantil³⁹.

C. Contrato atípico, normativo y de adhesión

El contrato de *handling* es legislativa y socialmente atípico ya que carece de una regulación legal expresa pero es conocido por la sociedad desde los inicios de la aviación. Si bien es cierto que su contenido es libre de ser pactado por las partes, los términos o cláusulas del contrato son elaboradas siguiendo el modelo estandarizado de IATA que recibe el nombre de SGHA o *Standard Ground Handling Agreement* que se actualiza cada cinco años y la versión más reciente es de 2023⁴⁰.

En cuanto a la consideración de como contrato de adhesión, no existe una opinión unánime. Existe un sector de la doctrina que afirma que estamos ante un contrato de adhesión porque el propio agente de *handling* predispone el contenido del contrato y se lo impone a la compañía aérea. Mientras que hay otros autores que defienden que se trata de un contrato suscrito entre las partes y no impuesto por la compañía de *handling*, «pues responde al modelo normalizado por IATA, que afecta a las relaciones de todas las compañías aéreas del mundo, en la asistencia en tierra a las

³⁸ El agente de *handling* está sometido a los deberes de confidencialidad, fidelidad y lealtad que derivan de la buena fe (ex artículo 1.1258 Código Civil y artículo 57 Código de Comercio).

³⁹ *vid* STS, Sala de lo Civil, de 31 de marzo de 2001 (ECLI:ES:TS:2001:2680): FD 2º «Existen poderosas razones para concluir que nuestro ordenamiento permite, en todo caso, en el tráfico civil o en el mercantil, la interrupción de la prescripción por efecto de la reclamación extrajudicial, (...) la solución ya indicada favorable a un régimen jurídico unitario de la interrupción de la prescripción de las acciones en materia civil y mercantil por las siguientes razones: (...) c) el principio conforme al cual debe entenderse que la ley general no deroga a la ley especial no es aplicable a este supuesto, ya que no hay ninguna razón que justifique la pretendida « especialidad » frente al Derecho común de las obligaciones y contratos mercantiles, sino mas bien argumentos en contra derivados del criterio antiformalista que para los contratos de comercio reconoce el artículo 50; de la importancia del principio de buena fe en la ejecución y cumplimiento».

⁴⁰ La SAP de Madrid, Sección 13ª de 30 de septiembre de 2002, (ECLI:ES:APM:2002:11233), entendió que se trata de un contrato normado o normalizado.

aeronaves que aterrizan en un determinado aeropuerto» [STS, Sala de lo Civil, de 14 de julio de 2005 (ECLI:ES:TS:2005:4784)].

D. Contrato consensual

Aunque es un contrato que se perfecciona por el mero consentimiento de las partes, lo habitual es su pacto escrito (*ex* artículos 1.278 CC y 51CCo)⁴¹.

E. Contrato de duración y de tracto sucesivo

El contrato de *handling* vincula a las partes por un determinado tiempo fijado en el contrato donde se incluyen los servicios que se van a prestar. Así mismo, se incorporan en este tipo de contratos las cláusulas de *benchmarking* que condicionan el contrato a la evolución que experimente el mercado, permitiendo prorrogar el acuerdo o resolverlo en función de los resultados que se hayan obtenido ⁴².

F. Contrato sinalagmático

La naturaleza del contrato de *handling* permite que pueda ser bilateral o plurilateral, bien como prestadores del servicio o como asistidos. En él se establecen una serie de obligaciones recíprocas para las partes. Aunque si bien es cierto que desde el punto de vista del control público de la actividad y para la autorización administrativa, «se equipare a la autoasistencia la prestación de servicios de asistencia por una compañía aérea a otra en la que tenga una participación mayoritaria, o cuando sean ambas filiales de una sociedad dominante, matriz común, jurídicamente en estos casos existirá un contrato que configurará a una de ellas como asistente y a otra como asistida »⁴³.

G. Contrato oneroso

Se trata de un contrato oneroso ya que se prestan unos servicios a cambio de un precio. La cuestión que se nos plantea es determinar el importe concreto de la cuantía devengada. Este tipo de

⁴¹ No obstante me parece interesante hacer mención a la SAP de Madrid, Sección 13ª de 30 de septiembre de 2002 (ECLI:ES:APM:2002:11233) en relación con una reclamación de daños, consideró que la falta de firma del contrato no implicaba su inexistencia, ya que la forma del contrato en nuestro ordenamiento jurídico es un requisito a efectos de prueba. El tribunal añadió que «no hay razón para entender que la estampación formal de la firma por Airtours cuando ya estaba en vigor y ejecutándose el contrato represente una voluntad de esa contratante de que las relaciones con Iberia tengan, a partir de la firma, el 8 de abril de 1997, contenido distinto del que tuvieron antes de esa fecha».

⁴² El *benchmarking* en el mundo de empresa consiste en realizar un estudio de la competencia para determinar cuáles son las estrategias y prácticas que utilizan. En el ámbito del *handling* se traduce en una auditoría que realiza el propio agente de *handling* para analizar sus operaciones y establecer las prestaciones y métodos empleados que pueden ser objeto de mejora.

⁴³ MORILLAS JARILLO, MJ., *La asistencia en tierra o handling. Actividad y contratos*, Comares, 2008, pp. 79.

contratos, como ya se ha expuesto, engloban diversos servicios con un carácter continuado en el tiempo, por lo que es muy importante la determinación de la contabilidad de cada uno de los servicios prestados para determinar cuál es el precio exacto que se debe satisfacer al agente de *handling*⁴⁴.

3.4 Naturaleza jurídica del contrato de *handling*

Como consecuencia de la pluralidad de prestaciones que abarca el contrato de *handling* resulta laborioso encuadrar el contrato en una modalidad contractual determinada. Por eso a continuación se exponen algunas de las teorías defendidas por la doctrina a la hora de analizar la naturaleza jurídica de este contrato.

A. El contrato de handling como contrato de depósito a favor de tercero

Entre los servicios que presta el agente de *handling* se encuentran el depósito de mercancías (categoría nº1 del Anexo del RD 1161/1999), lo que lleva a atribuir a este contrato el carácter de depósito en favor de tercero del artículo 1.275 CC. Ahora bien, entender el contrato de *handling* como de depósito conlleva dejar de describir el resto de prestaciones que implican la carga aérea y la naturaleza del *handling* para el resto de actividades posibles enumeradas en el citado Anexo y que se pueden observar en el Título III de este trabajo.

B. El contrato de handling como contrato de arrendamiento

La opinión doctrinal mayoritaria defiende el contrato de *handling* como un contrato de arrendamiento de servicios a través del cual el agente realiza o presta unos determinados servicios siguiendo unos niveles de diligencia o calidad, pero sin comprometer resultado alguno. Al mismo tiempo que podemos categorizarlo como contrato de obra, en el cual el agente de *handling* sin estar subordinado a la compañía aérea, atiende las necesidades de ésta a las que se compromete, asumiendo unas obligaciones de resultado⁴⁵.

C. El contrato de handling como contrato especial y autónomo

Algunos autores denominan a este contrato como “flotante” o combinado de suministro de servicios. Abarca prestaciones propias de contratos de arrendamiento, obra, de compraventa, suministro, depósito, transporte, comisión, mandato y de agencia, incluyéndose también la

⁴⁴ Los tribunales tienen en cuenta también el precio del servicio para analizar la validez de las cláusulas del contrato reguladoras de la responsabilidad de las partes (*vid* SAP de Madrid, Sección 13ª de 30 de septiembre de 2002 [ECLI:ES:APM:2002:11233]).

⁴⁵ MORILLAS JARILLO, MJ., *La asistencia en tierra o handling. Actividad y contratos*, Comares, 2008, pp. 84

representación como puede ser el abono de compensaciones económicas del Reglamento 261/2004, a los pasajeros por denegación de embarque ⁴⁶. Dada la variedad de obligaciones o prestaciones que conforman el contrato de *handling* resulta imposible identificarlo exclusivamente con uno de ellos. Por ello recibe el nombre de especial y autónomo ya que en función de cada caso particular y necesidades de la compañía aérea, formaran parte del contrato caracteres de unas modalidades contractuales o de otras.

3.5 Contenido del contrato y forma

El contenido del contrato de *handling* puede variar considerablemente en función de los medios e infraestructuras que disponga el agente y de las exigencias de la compañía aérea así como las propias condiciones del aeropuerto donde se vayan a prestar los servicios. A continuación se exponen los deberes generales de las partes específicos en contratación de *handling*.

A. Deberes y obligaciones del operador de handling

La primera de las obligaciones del operador es el cumplimiento de niveles de calidad. En este tipo de contratos es habitual una rigurosa regulación de indicadores de calidad de servicio y valores de referencia. Para establecerlos se tiene en cuenta el AHM de IATA que contiene un listado y guía para su utilización en el AHM 803 y en lo relativo al control y medida de los niveles de calidad se sigue el AHS 1000. En función del cumplimiento y/o incumplimiento de los niveles de calidad, los contratos prevén sistemas de bonificación y penalización en el precio. Algunos de los indicadores más empleados son el número de irregularidades con equipajes, tiempo de entrega del último, posicionamiento de las escaleras y jardineras de embarque y desembarque ^{47 48}.

B. Deberes y obligaciones de la compañía aérea

Dado el carácter oneroso del contrato, la compañía aérea tiene la obligación de pagar el precio por los servicios que le son prestados. Generalmente, el agente pacta el precio de forma individual con cada compañía en función de los servicios a prestar y la capacidad disponible del agente en el *slot*. Igualmente el agente debe regirse por un deber de colaboración para ejecutar de forma correcta lo pactado, debiendo el agente suministrar información a la compañía sobre la

⁴⁶ Esta es la opinión que defiende MORILLAS JARILLO, MJ., *La asistencia en tierra o handling. Actividad y contratos*, Comares, 2008, pp. 85

⁴⁷ MORILLAS JARILLO, MJ., *La asistencia en tierra o handling. Actividad y contratos*, Comares, 2008, pp. 86

⁴⁸ *Jardineras*: denominación que reciben los autobuses que transportan a los pasajeros de la terminal al avión y viceversa cuando el embarque se realiza en remoto.

operativa, datos como *slots*, programación, calibre de las aeronaves, etc. y los cambios que acontezcan.

3.6 La extinción del contrato

El contrato se extingue por las causas habituales de extinción de los contratos: i) transcurso del plazo establecido; o ii) resolución anticipada por mutuo acuerdo o unilateral en caso de incumplimiento por la otra parte o por imposibilidad sobrevenida. En caso de resolución anticipada se proyecta la cuestión de cuantificar los daños y perjuicios y, en qué medida forman parte de éstos los costes que el agente va a tener que hacer frente aunque el contrato haya finalizado, tales como alquileres de instalaciones y equipos y salarios. Para solventar este tipo de situaciones, se establecen en los contratos una duración determinada y procedimiento a seguir en caso de resolución anticipada⁴⁹.

4. POSICIÓN JURÍDICA DEL AGENTE DE ASISTENCIA EN TIERRA RESPECTO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

4.1. El empresario de *handling* como agente del transportista

En el transporte aéreo el porteador necesita de la asistencia de otros empresarios. En los textos convencionales como el Convenio de Varsovia o el de Montreal se hace referencia a este sujeto como agente o dependiente del porteador. El problema que se nos plantea es determinar si la operativa del *handling* sería una ejecución *per se* del transporte aéreo o por el contrario son servicios que acondicionan la efectiva realización del transporte aéreo, puesto que la responsabilidad varía para cada caso. La opinión mayoritaria entiende que la empresa de *handling* es auxiliar, agente o representante de la compañía aérea, ya que en todo momento los bienes transportados se encuentran bajo la custodia inmediata del transportista al mismo tiempo que se realizan los servicios preparatorios imprescindibles para una correcta ejecución del transporte. Así el Convenio de Montreal establece en su artículo 17.2 «el transportista es responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje facturado por la sola razón de que el hecho que causó la destrucción, pérdida o avería se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquier período en que el equipaje facturado se hallase bajo la custodia del

⁴⁹ El SGHA establece la posibilidad de resolución anticipada por cualquiera de las partes con un plazo de preaviso de 60 días (cláusula 11.4).

Cabe incluso la posibilidad de contar con cláusulas de *benchmarking* a las que me he referido en la pp. 35 de este trabajo.

transportista»⁵⁰. En definitiva la actividad del agente de *handling* va orientada a la ejecución de la prestación debida por el transportista aéreo y ello sin que la naturaleza del contrato esté supeditada a la confirmación del mercado.

4.2. El empresario de *handling* como transportista efectivo, sustituto o de hecho.

En el sector de la aviación es habitual encontrar contratos de transporte en los cuales el transportista contractual, no es el que finalmente realiza el transporte. El que lo realiza se le conoce como transportista efectivo, sustituto o de hecho. Esta situación se origina dada la variedad de contratos que permiten la explotación de aeronaves, tales como arrendamiento, *leasing*, intercambio de aeronaves, *interlining*, etc. La posible denominación del agente de *handling* como un porteador de hecho deriva en una cierta dificultad para identificar quién es el porteador⁵¹. De la propia definición de porteador resulta una tarea ardua identificarlo. Ahora bien, si entendemos que el porteador efectivo es quien realiza de forma material el transporte o quien se obliga en virtud de un contrato de transporte al traslado, el agente de *handling* no puede ser valorado como porteador de hecho.

⁵⁰ Similar régimen de responsabilidad fija el Convenio de Varsovia modificado por el Protocolo de Guatemala: «el transportista es responsable por el hecho exclusivo de que el daño ocurra abordo de la aeronave durante el viaje, o durante las operaciones de embarque y desembarque» (artículo 17).

⁵¹ MORILLAS JARILLO, MJ., *La asistencia en tierra o handling. Actividad y contratos*, Comares, 2008, pp. 97.

VI. EL REPARTO DEL RIESGO Y LA ATRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES

1. CONCURRENCIA DE RESPONSABILIDADES

Debido a la pluralidad de sujetos implicados en la actividad del *handling* resulta una tarea ardua determinar la responsabilidad de cada uno de estos actores. En cuanto al operador de *handling*, no queda clara la legitimación pasiva para el ejercicio de acciones de responsabilidad por los perjudicados - pasajeros o destinatarios de la carga - así como cuál es la naturaleza de la responsabilidad del agente y si la compañía aérea puede demandar a la agente por daños que puedan haber sufrido los pasajeros o la carga.

Respecto al supuesto de incumplimiento del contrato de transporte, hay que determinar quién es el responsable del incumplimiento o del daño - porteador, transitorios, agentes, pasajeros, destinatarios de las mercancías, gestor aeroportuario, etc. -, qué régimen de responsabilidad se tiene que aplicar y si la responsabilidad es contractual o extracontractual. A efectos prácticos esta tarea se dificulta en los supuestos de daños en transportes sucesivos con varias compañías aéreas y agentes de *handling* y cuando el daño sobreviene en transportes combinados. Al respecto, la SAP de Barcelona de 18 de mayo de 2005 (JUR 2005\183031) relativa a una expedición de material fotográfico desde Japón a España, realizada por vía aérea hasta Barcelona y desde la Ciudad Condal a Hospitalet por vía terrestre, la mercancía sufrió daños. La aseguradora de la compradora ejercitó la acción de subrogación contra el transitario encargado de gestionar y contratar los trámites con la aduana y la organización del transporte terrestre; si bien, fue completamente ajeno a la operativa por vía aérea. Precisamente en el período del transporte aéreo fue cuando se produjeron los daños y el tribunal entendió que no debía responder esta empresa de los daños.

2. POSIBLES RESPONSABLES Y FUENTES DEL DEBER DE INDEMNIZAR

2.1 Responsabilidad del transportista por los daños causados en el curso de las operaciones de asistencia en tierra

Si en el transcurso de las operaciones del agente de *handling* se producen daños a pasajeros, equipajes o carga, hay que determinar a quién se le atribuye la responsabilidad y las consecuencias del agente de *handling* y el transportista.

Partiendo de la premisa del empresario de *handling* como un agente o dependiente del transportista, responde este último de los daños ocasionados por el agente de *handling* durante el transcurso de las operaciones de asistencia en tierra (artículos 17 a 20 CV) ⁵². Los terceros perjudicados deben dirigirse únicamente contra el transportista, ya que el tercero queda fuera del contrato de arrendamiento de servicios que vincula a los dos empresarios, el porteador y el empresario de *handling*⁵³. En este sentido, la Audiencia Provincial de Madrid desestimó una demanda de reclamación de responsabilidad presentada al entender que la entidad demandada no tenía legitimación ya que no ostentaba la representación legal o voluntaria del transportista [sSAP Madrid, Sección 28ª de 12 de junio de 2008 (AC 2008\1547)]. Independientemente de que el agente de *handling* haya actuado con dolo o de forma culposa, responde exclusivamente el transportista de acuerdo con las reglas del contrato de transporte (*ex* artículos 115, 116, 120 y 121 LNA). No obstante, el transportista puede una vez haya indemnizado al perjudicado, reclamar al agente dicha cantidad si acredita que en su actuación medió culpa⁵⁴. En cuanto al plazo para ejecutar las acciones de responsabilidad, la jurisprudencia viene entendiendo que el régimen de prescripción de acciones del CC no es aplicable a los supuestos englobados en el ámbito de aplicación del CM⁵⁵.

2.2 Responsabilidad contractual del operador de *handling*

El incumplimiento del contrato de *handling* firmado entre agente y compañía aérea conlleva una responsabilidad contractual. Así lo manifestó la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 13ª) en su Sentencia de 11 de mayo de 2004 (AC 2004\1583), relativa a daños causados en las aeronaves por los empleados del agente del *handling*, considerando que dichos daños no podían ser

⁵² Tanto el CV como el CM son aplicables a los transportes internacionales y nacionales de pasajeros y carga que permiten a los dependientes del transportista adherirse al régimen con unos límites y condiciones de responsabilidad del porteador. Siempre y cuando se trate de actividades que no trasciendan el vuelo u operaciones de embarque o desembarque, ya que entonces queda fuera del riesgo especial de la navegación aérea. AAVV., *Derecho aéreo y del espacio*, MORILLAS JARILLO, PETIT LAVALL, *et al*, Marcial Pons, España, 2014, pp 375.

⁵³ MORILLAS JARILLO, MJ., *La asistencia en tierra o handling. Actividad y contratos*, Comares, 2008, pp. 102.

⁵⁴ Otros instrumentos normativos a nivel internacional establecen este derecho de reembolso contra el agente, como el CM en su artículo 30 o el SGHA de 2018 en su artículo 8.2: « El Transportista no efectuará reclamación alguna contra La Empresa de Asistencia en Tierra respecto de (...), salvo que dichas acciones u omisiones hayan sido realizadas con la intención de causar daño, muerte, retraso, lesión o pérdida o temerariamente y a sabiendas de que el daño, muerte, retraso, lesión o pérdida probablemente ocurriría ».

⁵⁵ SAP Madrid, Sección 28ª de 22 de junio de 2011 (ECLI:ES:APM:2011:11171) llegó a a conclusión de que «Hay que destacar también que resulta inviable la aplicación del régimen de prescripción de acciones del Código Civil a los supuestos comprendidos en el ámbito del Convenio de Montreal. Aunque las acciones ejercitadas fuesen de naturaleza extracontractual, el art 29 CM establece que toda acción de indemnización, cualquiera que sea la causa en que se funde, solo podrá iniciarse con sujeción a las condiciones y límites de responsabilidad previstos en el Convenio. Esta disposición es aplicable, como es obvio, a las acciones dirigidas contra dependientes o agentes -art. 30 CM».

categorizados como responsabilidad extracontractual del artículo 1902 CC «*dado que los daños a los aviones se han producido estrictamente en el ámbito contractual de la asistencia en tierra dada a las aeronaves con ocasión de los servicios pactados en el contrato*»⁵⁶.

2.3. Responsabilidad extracontractual del operador de *handling*

Cuando el agente de *handling* no actúe en el ejercicio de sus funciones, es decir, embarque y desembarque, o cuando el perjudicado no sea parte en el contrato de transporte, le podrá ser exigida en su caso, al agente de *handling* la responsabilidad extracontractual del artículo 1902 CC, sin que pueda serle exigida al transportista⁵⁷. En cambio, en otros casos se ha considerado que el agente de *handling* siempre queda sujeto a una posible acción de responsabilidad extracontractual en base al artículo 1902 CC bajo el principio *neminem laedere* (no causar daño a nadie) en el ejercicio de sus funciones, incluso durante el embarque y desembarque, frente al perjudicado que sea parte del contrato de transporte o un tercero ajeno respecto a otro agente o frente a la compañía aérea.

Finalmente existe una tercera interpretación por un sector de la doctrina que entiende que de un mismo hecho dañoso, dimanen dos acciones, una contractual contra el transportista y otra extracontractual frente al agente de *handling*. Este razonamiento deriva de que ambos empresarios son responsables frente al mismo perjudicado de forma solidaria, « sin que a ello sea obstáculo la diversa naturaleza de sus responsabilidades, ni el hecho de que su responsabilidad derive de la transgresión de diferentes normas »⁵⁸.

2.4. Responsabilidad de la entidad gestora del aeropuerto respecto de las operaciones de asistencia en tierra

El gestor aeroportuario es un sujeto que participa en la actividad de asistencia en tierra como ya se ha comentado anteriormente, lo que implica la asunción de responsabilidad contractual frente a las compañías aéreas y agentes de *handling* y extracontractual frente a pasajeros y usuarios del aeropuerto. La responsabilidad patrimonial del gestor aeroportuario español, AENA, se rige por el Derecho privado a excepción de los daños que pueda ocasionar como consecuencia del

⁵⁶ Respecto al gestor aeroportuario, el agente de *handling* está vinculado contractualmente con éste, quien le puede reclamar al agente por los daños que pueda sufrir en la operativa de *handling*.

⁵⁷ A modo de recordatorio, en las operaciones de embarque y desembarque responde el transportista por los daños que pueda causar el agente de *handling*.

⁵⁸ Esta es la opinión que defiende MORILLAS JARILLO, MJ., *La asistencia en tierra o handling. Actividad y contratos*, Comares, 2008, pp. 113.

funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos que preste, que se aplicará el Derecho administrativo (artículos 32 y ss. LRJSP).

3. LOS PACTOS DE EXONERACIÓN

En el sector de la aviación es muy habitual encontrar en los contratos pactos de exoneración. En efecto, son consustanciales a la asistencia en tierra debido a la naturaleza de las obligaciones que se compromete el agente de *handling* y la multiplicidad de daños que se pueden producir en la operativa. Simplemente con que uno de los vehículos que transportan las maletas al avión, roce con la bodega de éste, la aeronave muy probablemente no pueda despegar en la hora prevista. Así mismo, cabe añadir que se tratan de activos muy costosos y cuyo remplazo a corto plazo puede verse muy limitado dada la alta tecnología que disponen. Por lo que los pactos de exoneración son un mecanismo legal necesario y que por ello IATA publica cada cinco años el SGHA que entre otros, regula la responsabilidad entre las partes y frente a terceros.

Antes de analizar las cláusulas del SGHA que contienen los pactos de exoneración de responsabilidad entre agente de *handling* y compañías aéreas, me parece interesante hacer una breve mención al régimen de exoneración de responsabilidad en los contratos entre agente y gestor aeroportuario.

En la cláusula nº7 del Contrato para la práctica de Autoasistencia se establece que AENA tiene que comprobar la documentación técnica de los vehículos empleados por el usuario para la prestación del *handling* en aras de verificar que cuentan con la debida homologación o certificación. Pero ello no supone que AENA adquiera responsabilidad alguna respecto al control de las condiciones de seguridad del equipo o del vehículo; dicha responsabilidad corresponde íntegramente al usuario. Por su parte, en la cláusula nº18 en materia laboral dispone que « AENA es totalmente ajena a las relaciones laborales entre el usuario y sus empleados así como a las responsabilidades que de tales relaciones laborales pudieran derivarse, por no darse entre AENA y el usuario el supuesto de subrogación empresarial».

Respecto a las relaciones entre agente de *handling* y compañía aérea, el SGHA de 2018 en su cláusula nº8 bajo el nombre de *Responsabilidad e Indemnidad*, contiene una recopilación de cláusulas de exoneración tanto del agente como de la compañía en su primer inciso⁵⁹. Se prevé la exoneración del agente respecto a la compañía aérea en caso producir daños, retrasos o lesiones a

⁵⁹ Para la redacción de este apartado se ha tenido en cuenta el SGHA de 2018. La versión de 2023 recién publicada no es accesible al público general.

pasajeros, equipajes, carga, correo, aeronave y personas de la compañía. Ello exige que el transportista asuma las reclamaciones y que el agente comunique a éste las reclamaciones que reciba con la mayor antelación posible.

La cláusula 8.2 exime al agente frente a la compañía de los daños sufridos por terceros derivados del manejo de la aeronave siempre y cuando no medie intención de ello por parte del agente o incurra en un comportamiento imprudente ⁶⁰.

La cláusula 8.3 fija la responsabilidad del agente de *handling* en caso de reclamaciones derivadas de «transporte en superficie» diferenciando entre aquellos que son prestados por cuenta del transportista, en cuyo caso se ven amparados por el contrato de transporte y sus límites; de los que no son prestados por cuenta del transportista, que en consecuencia no cuentan con la protección y límites del contrato de transporte.

La cláusula 8.4 exonera a la compañía aérea de una posible reclamación por parte de los trabajadores del agente en caso de que sufran daños o pérdidas de bienes o equipos del agente durante la operativa, salvo dolo directo o eventual.

La cláusula 8.5 regula la responsabilidad del agente cuando, mediando negligencia, produzca daños a la aeronave. La cuantificación de dicha responsabilidad se encuentra sometida a un límite «dicha pérdida o daño estará siempre limitada a un importe que no excederá de la cuantía de la franquicia bajo la póliza de cascos del Transportista que, en ningún caso, deberá exceder de USD 1.500.000, con la salvedad de que cualquier daño o pérdida respecto a cualquier incidente por debajo de USD 3.000 no deberá ser indemnizada» (Cláusula 8.5 SGHA 2018).

Pese a la existencia de estas cláusulas cuyo propósito es aportar seguridad jurídica a las relaciones existentes entre el agente y la compañía aérea, son muy habituales las reclamaciones del transportista contra el agente en reclamaciones por daños causados. Al respecto, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid de 30 de septiembre de 2002, un camión cisterna golpeó la aeronave a la que iba a abastecer de agua y el tribunal estimó negligencia por parte del conductor

⁶⁰ Indica el precepto: «El Transportista no efectuará reclamación alguna contra La Empresa de Asistencia en Tierra respecto de daños, muerte, retraso, lesión o pérdida causada a terceros por acciones u omisiones de la Empresa de Asistencia en Tierra en la operación por cuenta del Transportista de cualquier aeronave en ejecución de este Acuerdo, salvo que dichas acciones u omisiones hayan sido realizadas con la intención de causar daño, muerte, retraso, lesión o pérdida o temerariamente y a sabiendas de que el daño, muerte, retraso, lesión o pérdida probablemente ocurriría».

del camión pero aplicó la cláusula de exoneración por no existir una intención o voluntad de causar el daño por parte del trabajador ⁶¹.

Como conclusión de este apartado, es relevante mencionar la problemática que ha surgido con estas cláusulas, al ser consideradas condiciones generales impuestas por el agente de *handling* a la compañía aérea asistida, así como su falta de incorporación al contrato, principalmente⁶². En primer lugar, hay que tener en cuenta que estamos ante un contrato entre empresarios o B2B por lo que no es de aplicación el régimen de nulidad del artículo 83 LGDCU. Por consiguiente, es de aplicación el régimen general de nulidad LCGC que permite declarar su invalidez por faltar algún elemento esencial. Un sector de la doctrina ha considerado estas cláusulas de adhesión, al no ser negociadas, predisuestas e impuestas por el agente a la compañía. Sin embargo, esta interpretación queda desvirtuada porque el agente de *handling* no es un predisponente, debido a que las cláusulas no son redactadas por éste. En este sentido la SAP de Madrid, Sección 13ª de 11 de mayo de 2004 (AC 2004\1583), consideró que el contrato «*se ajusta a un marco o modelo del organismo internacional de aviación civil (IATA); lo cual permite colegir que se aplicarán las mismas normas a las compañías aéreas que estén comprendidas en el ámbito de influencia de ese organismo a quien, si acaso, debería sugerir la pretendida desigualdad*». Otra de las cuestiones que ha suscitado controversia es su falta de incorporación al contrato de acuerdo con el artículo 7 LCGC ya que en estos contratos las partes introducen por remisión estas cláusulas y todas las que conforman el contrato normalizado SGHA. Sin embargo, la jurisprudencia ha establecido que su referencia expresa en el contrato es válida ya que ambas partes pueden acceder al contenido del SGHA de IATA⁶³.

⁶¹ «no es de apreciar en el empleado de Iberia que se hallaba a cargo del camión cisterna que golpeó a la aeronave de Airtours el día de los hechos intención o voluntad de causar el daño o conciencia de su descuido y, mucho menos, conciencia de que de su descuido podían derivar daños para la aeronave. De forma que los hechos quedan bajo la cobertura exoneratoria válida y pactada, por lo que se deberá confirmar íntegramente la sentencia recurrida». SAP Madrid, Sección 13ª de 30 de septiembre de 2002 (JUR 2003\23128).

⁶² Se ha discutido también acerca del desequilibrio que ocasionan en las prestaciones de las partes, en perjuicio de la parte débil. Así como, la bilateralidad o reciprocidad ficticia que proporcionan, el carácter ambiguo, oscuro e incomprensible y la posible falta de acomodo a los límites del artículo 1255 CC. Para más información *vid* la obra de MORILLAS JARILLO, MJ., *La asistencia en tierra o handling. Actividad y contratos*, Comares, 2008, pp. 125 - 135.

⁶³ En este sentido, la SAP de Madrid, Sección de 30 de septiembre de 2002, estableció que «La referencia a la aplicación de la regulación del contrato normalizado de asistencia en tierra de abril de 1993 publicado por IATA es clara y terminante, con el mismo valor que tendría si se hubiese reproducido en su totalidad en este documento, con mención expresa a la inclusión de la regulación de la responsabilidad del artículo 8 del contrato normalizado. (...). El Contrato Normalizado de Asistencia en Tierra de abril de 1993, publicado por IATA (...) no podía resultarle desconocido a ninguna de las dos compañías».

VII. ACTUALIDAD DEL *HANDLING* EN ESPAÑA

Desde la adjudicación de las licencias de *handling* por parte de AENA el pasado mes de septiembre de 2023 por un período de siete años, este contrato ha sido un tema muy recurrente en los medios de comunicación por la impugnación de la resolución por parte de Iberia ante el TACRC. La compañía del grupo IAG solicitó al tribunal la suspensión de la adjudicación hasta que se resolviera la reclamación. Los asesores legales de Iberia consideraban que se habían producido irregularidades en el sistema de puntuaciones. Esta adjudicación suponía un impacto considerable para la compañía que operaba a través de su empresa Iberia AirPort Services, ya que perdía la licencia para operar en los aeropuertos de Barcelona, Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Tenerife Sur, Ibiza y Bilbao. Sin embargo, el TACRC se declaró incompetente alegando que «estamos ante una relación jurídica de naturaleza especial regida por su normativa específica, la cual no es asimilable a un contrato público de servicios ni a una concesión de servicios» concluyendo así que «por ello, este Tribunal carece de competencia para resolver sobre la reclamación planteada, lo que conduce a un pronunciamiento de inadmisión del recurso»⁶⁴.

Dicha resolución derivó en la convocaría de una huelga por parte de los sindicatos, ya que únicamente iban a permanecer dentro de la empresa los trabajadores necesarios para la realización del *autohandling* dentro de las empresas que forman parte del grupo IAG, y el resto pasarían a ser subrogados por los nuevos agentes entrantes, lo que suponía una considerable pérdida de derechos adquiridos con la compañía⁶⁵. La huelga llegó a realizarse, si bien finalizó antes de lo previsto tras el anuncio por parte de Iberia de la creación de una nueva empresa, South Europe Ground Services (SOEGS), participada al 100% por IAG para realizar *autohandling* de servicios de rampa a todas las empresas del grupo en España. Lo que supone la baja de entorno a 1700 trabajadores a través de bajas incentivadas y prejubilaciones. Al respecto los tribunales, en el momento de redactar este trabajo, aún no se ha pronunciado sobre la legalidad de la creación de esta nueva empresa. A lo que cabe añadir, otros problemas como la posible rentabilidad o no de esta compañía, ya que los costes de una empresa de *handling* y la inversión en equipos son muy elevados, y la compañía no va a poder prestar el servicio de rampa a terceros.

⁶⁴ Resolución del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales, Recurso nº 1469/2023, Resolución nº1558/2023.

⁶⁵ Compañías que forman parte del grupo IAG: Iberia, Iberia Express, British Airways, Vueling, Aer Lingus y Level.

Otro de los aspectos que podría cambiar el *handling* en España en los próximos años es la compra de Air Europa por parte de Iberia, pendiente a fecha de hoy de ser autorizada por la Comisión Europea. En caso de que se autorice la compra, Air Europa en este momento realiza *autohandling* a través de la empresa Groundforce, integrada dentro del Grupo Globalia; empresa de *handling* que no se incluye dentro de la compraventa. La cuestión que se plantea es si Air Europa pasa definitivamente a formar parte del Grupo IAG, sería lógico que South Europe Ground Services le prestase el servicio de *handling* de rampa, por lo que quizás la división de *handling* de rampa de Groundforce perdería un cliente importante que cuenta con 58 aeronaves y opera en los principales aeropuertos españoles donde la compañía de Globalia, tiene licencia para operar ⁶⁶. Por ello, cabría la posibilidad de que esta división del grupo Globalia saliese al mercado en unos años. En este sentido, es relevante que AENA no permite la venta de empresas de *handling* y *autohandling* con licencia para operar en España hasta una vez transcurridos tres años desde que empiecen a operar. De tal forma que quizá en unos años la distribución actual de agentes de *handling* en España se vea alterado hasta la próxima adjudicación de licencias, que como se ha expresado al comienzo de este trabajo, tienen una duración de siete años ya que podría ser adquirida por cualquier agente de *handling* con considerables recursos e influencia a nivel mundial, como son Swissport o Menzies Aviation.

El panorama existente en España se va a ver muy influenciado por las nuevas tecnologías que están surgiendo y el rápido desarrollo de la Inteligencia artificial. Existe una tendencia en el sector del *handling* hacia la automatización de los servicios de rampa mediante el uso de robots y drones. Esto permitirá agilizar los procesos, reducir el impacto que este tipo de operaciones tienen en la salud de los trabajadores, sobre todo en la estiba y desestiba de la carga de las aeronaves, y así como minimizar los riesgos de accidentes. Recientemente el aeropuerto de Munich ya ha probado un prototipo de estos robots, que reciben el nombre de *EvoBOT* diseñados por la empresa alemana Fraunhofer⁶⁷. Este prototipo es capaz de trasladar maletas y carga de los aviones gracias a sus brazos y desplazarse por el aeropuerto. Lo que supone la introducción de un nuevo elemento a la operativa aeroportuaria y que habrá que ver en el futuro como puede convivir con las aeronaves y demás vehículos que circulan por el aeropuerto.

⁶⁶ Tras la última adjudicación de licencias Groundforce obtuvo licencias en Madrid-Barajas, Barcelona - El Prat, Palma de Mallorca, Málaga, Alicante, Gran Canaria, Valencia, entre otros con menor tráfico de pasajeros.

⁶⁷ Noticia accesible desde <https://logistica.cdcomunicacion.es/automatizacion-y-robotica/138179/prueba-robot-autonomos-handling-aeropuerto-munich-alemania> consultado 02/06/24.

CONCLUSIÓN

Para concluir este trabajo se exponen las conclusiones fundamentales a las que he llegado sobre el *handling* y el régimen jurídico de este contrato.

Se entiende por *handling* o asistencia en tierra el conjunto de servicios que son prestados a la aeronave cuando se encuentra en tierra, desde los proporcionados en el interior de la terminal como es el control de billetes y equipajes, o la asistencia en operaciones y limpieza, combustible, etc. La regulación de estos servicios viene muy delimitada por la IATA con su AHM (*Airport Handling Manual*) e IGOM (*IATA Ground Operations Manual*); regulación que los Estados posteriormente incorporan a sus ordenamientos jurídicos y en el caso europeo a través de la Directiva 96/67 y el RD 1161/1999, por el que se traspone la misma.

La prestación de *handling* puede ser realizada a las compañías aéreas por un agente o mediante la autoasistencia por la propia compañía, para lo cual requiere la firma de un contrato con AENA para el cual tiene un modelo preestablecido. Este contrato se otorga en régimen de no exclusividad para cada aeropuerto en el que se vaya a auto-asistir y las categorías de servicios que quiere prestar. En cuanto al contrato firmado entre compañía aérea y agente, es legislativamente atípico y sus caracteres son los de un contrato de colaboración, mercantil de empresa, normativo y de adhesión, consensual, de duración y tracto sucesivo, sinalagmático y oneroso. No existe una opinión unánime acerca de su naturaleza jurídica. No obstante, bajo mi punto de vista se asemeja más a un contrato de arrendamiento de servicios, en el cual el agente se compromete prestar un servicio siguiendo unos determinados niveles de calidad establecidos por la IATA en su IGOM pero sin comprometer resultado alguno.

Debido a la multitud de agentes involucrados en este negocio y la peligrosidad de la operativa, resulta imprescindible establecer un régimen de responsabilidad riguroso. A diferencia de en otras modalidades contractuales, en los contratos de *handling* se pactan una serie de cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños establecidas por el SGHA de IATA para ambas partes. Si bien es cierto que se ha discutido sobre la legalidad de estas cláusulas por ser consideradas de adhesión e impuestas por el agente de *handling* a la compañía aérea, los tribunales han admitido su licitud. Estas cláusulas exoneran al agente de los daños causados a terceros durante la operativa de embarque y desembarque; debiendo responder la compañía área o transportista. En el resto de casos dañosos y cuando el perjudicado no sea parte del contrato, el agente responde por responsabilidad

extracontractual. Si se produce un incumplimiento del contrato de *handling* firmado entre agente y compañía aérea, en este caso hay una responsabilidad contractual.

BIBLIOGRAFÍA

ARROYO MARTÍNEZ, I., *Curso de Derecho aéreo*, Editorial Civitas, 2006.

DOMINGO CALVO, M., *Descubrir el handling aeroportuario* (2ª ed.), AENA, España, 2014.

GARCÍA ÁLVAREZ, B., «Sobre la naturaleza jurídica y la responsabilidad en el contrato de logística y en el contrato de “Handling”» en *Representación aduanera y comercio internacional en el siglo XXI*, ÁLVAREZ RUBIO, J.A., et al (coord.), Thomson Reuters, España, 2022, pp. 595 y ss.

GUERRERO LEBRÓN, M.J., «Transporte aéreo» en *Derecho mercantil: vol 8 Transportes mercantiles*, JIMÉNEZ SANCHEZ, G.J., et al (coord.), Marcial Pons, Madrid, 2013, pp. 463 y ss.

GONZÁLEZ LEBRERO, R.A., *Curso de Derecho aeronáutico*, Dykinson, Madrid, 2020.

AA.VV., *La regulación de la industria aeronáutica*, MENÉNDEZ MENÉNDEZ et al (coord), Aranzadi, Cizur Menor, 2016.

MORILLAS JARILLO, M.J., *La asistencia en tierra o handling. Actividad y contratos*, Comares, Granada, 2008.

AA.VV., *Derecho aéreo y del espacio*, MORILLAS JARILLO, PETIT LAVALL, et al, Marcial Pons, España, 2014, pp 318 y ss.

SIERRA NOGUERO, E., *Manual de Derecho Aeronáutico* (2ª ed.), Tirant lo blanch, 2024.

ZUBIRI DE SALINAS, M.M., «El operador de *handling* en España», en *Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico* nº73, 2023.

RECURSOS WEB Y NOTICIAS

«Resolución del Tribunal administrativo Central de Recursos Contractuales». Recurso nº 1469/2023, Resolución nº1558/2023. Consultado 22/04/24 Accesible desde: [https://www.hacienda.gob.es/tacrc/resoluciones/año 2023/recurso 1469-2023 \(res 1558\) 01-12-2023.pdf](https://www.hacienda.gob.es/tacrc/resoluciones/año%202023/recurso%201469-2023%20(res%201558)%2001-12-2023.pdf)

«Handling y autoasistencia en los aeropuertos de Aena. Modelo de contrato para la práctica de Autoasistencia en el aeropuerto». Consultado 14/04/2024. Accesible desde: <https://www.aena.es/es/aerolineas/operar-en-aena/aspectos-operativos-y-comerciales/handling-y-autoasistencia.html>

«EASA proposes first EU-wide regulation on ground handling». Nota de prensa EASA consultado 29/03/2024. Accesible desde: <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/press-releases/easa-proposes-first-eu-wide-regulation-ground-handling>

«Finaliza el proceso de asignación de las licencias para el servicio de asistencia en tierra a las compañías aéreas». Nota de prensa AENA 26 septiembre 2023. Consultado 28/04/24 Accesible desde: <https://www.aena.es/es/prensa/finaliza-el-proceso-de-asignacion-de-las-licencias-para-el-servicio-de---asistencia-en-tierra-a-las-companias-aereas.html&p=1575078740846> consultado el 27/04

«Iberia impugna el concurso del ‘handling’ de Aena por “irregularidades evidentes”». Noticia de Cinco Días 20 octubre 2023. Consultado 28/04/24. Accesible desde: <https://cincodias.elpais.com/companias/2023-10-20/iberia-impugna-el-concurso-del-handling-de-aena.html>

«El TACRC paraliza las ocho adjudicaciones de handling recurridas por Iberia». Noticia de Fly News. Consultado 28/04/24. Accesible desde: <https://fly-news.es/aviacion-comercial/el-tacrc-paraliza-las-ocho-adjudicaciones-de-handling-recurridas-por-iberia/>

«El TACRC inadmite el recurso de Iberia contra el concurso de handling por “carecer de competencia”». Noticia de Europapress. Consultado 28/04/24. Accesible desde: <https://www.europapress.es/economia/noticia-justicia-rechaza-recurso-iberia-contra-concurso-handling-aena-20231201181030.html>

«Iberia Anuncia la Creación de una Nueva Compañía de Handling». Noticia de Aviación digital 15 enero 2024. Consultado 28/04/24. Accesible desde: <https://aviaciondigital.com/iberia-anuncia-la-creacion-de-una-nueva-compania-de-handling/>

«El Gobierno aprueba el proyecto de Ley que actualiza la normativa sobre Navegación y Seguridad aéreas». Consultado 30/05/24. Accesible desde: <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mar-07052024-1438>