



Recurso nº 1469/2023

Resolución nº 1558/2023

Sección 1ª

RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

En Madrid, a 1 de diciembre de 2023.

VISTA la reclamación interpuesta por D. P.G.G.T.G., en representación de la entidad IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.O., contra la adjudicación de los lotes 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12 y 14 del procedimiento para la *“Prestación a terceros de los servicios de asistencia en tierra en las categorías de servicios de rampa en 43 aeropuertos y 2 helipuertos de la red de AENA”*, con expediente DSA-258/2022, convocado por AENA, S.M.E., S.A.; este Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. En sucesivas fechas, para la ampliación de plazo, -6 , 11 y 12 de julio, y 7 y 26 de octubre de 2023- AENA, S.M.E, S.A. (en lo sucesivo, Aena) publicó el anuncio de la licitación del expediente DEA DSA-258/2022, *“Prestación a terceros de los servicios de asistencia en tierra en las categorías de servicios de rampa en 43 aeropuertos y 2 helipuertos de la red de AENA”*, con un total de 21 lotes, en la Plataforma de Contratación del Sector Público, y en el DOUE de 8 de julio, en cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 14 b) del Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra (en lo sucesivo, RD 1161/1999). El anuncio identificó el contrato como amparado en Directiva 2014/24/EU - sobre Contratación Pública.

Segundo. Con fechas 28 de septiembre pasado -y 11 de octubre siguiente, para corregir el número de lotes adjudicados y dejar fuera el 19- se publica en la Plataforma de Contratación del sector Público la adjudicación del expediente que nos ocupa, a favor de



los licitadores que en él se identifican por lotes, recogiendo dicho acuerdo en sendas resoluciones de AENA de 28 de septiembre de 2023.

Tercero. Estando disconforme con los Acuerdos indicados de AENA, se presentó contra ellos, amparándose en el Real Decreto-Ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión Europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores; de seguros privados; de planes y fondos de pensiones; del ámbito tributario y de litigios fiscales (RD-Ley 3/2020 en adelante), en fecha 20 de octubre de 2023, en el Registro Electrónico de la Administración General del Estado, reclamación en materia de contratación en la que se invocaba, lo siguiente:

- Que la reclamación es procedente porque estamos ante un contrato de concesión de servicios que supera el umbral de 5.382.000 de euros de valor estimado, de modo que, aunque AENA ha calculado el valor estimado de este servicio en cero euros se aporta un dictamen pericial que se pronuncia sobre este aspecto y calcula el valor estimado del contrato conforme a los parámetros legales y arroja un valor superior al mencionado umbral.
- Que aunque no fuera contrato de concesión, se daría la aplicabilidad del RD-Ley 3/2020, por tener que estar, al no transferirse, en hipótesis al contratista el riesgo operacional, ante un contrato de servicios, y se cumpliría: (i) el requisito subjetivo de que se licitara por una entidad como AENA que es una sociedad mercantil estatal que no tiene carácter de poder adjudicador; (ii) por un importe de valor estimado igual o superior a los 431.000 euros [artículo 1 b) del RD-Ley 3/2020 que, obviamente se superaría]; (iii) en el ámbito del artículo 12 del RD-Ley 3/2020.
- Que se ha causado por tales acuerdos indefensión material y efectiva derivada de la absoluta falta de motivación de las resoluciones impugnadas, no exigiendo especial justificación, sino que es un hecho apreciable directamente con la lectura de las resoluciones de AENA impugnadas de 28 de septiembre de 2023, que las mismas carecen absolutamente de motivación.
- Que no existe motivación *in aliunde*, pese al intento de AENA de construir artificialmente *a posteriori* un llamado "Informe técnico" que no es propiamente tal, pues en el que se presenta como tal AENA ha hecho dejación de su función esencial de valorar las



ofertas presentadas por los licitadores, como se reconoció por los propios representantes de AENA en la reunión mantenida el pasado día 11 de octubre, quedando así reflejado en el Acta. Dicho informe, dice, además, es un documento sin fecha ni firma, además de que no es un informe de valoración.

- Añade que tampoco es informe de valoración la presentación entregada a la recurrente en la reunión de 11 de octubre de 2023 para mejor entendimiento de la valoración de Iberia. Dicha presentación con 188 slides, no recoge ningún tipo de motivación sobre la aplicación de los criterios sujetos a juicio de valor, ni de los criterios de eliminación directa (algunos de los cuales también requerían juicio de valor), sino que es un nuevo intento burdo de, a través de la mera acumulación de “papel”, pretender generar la apariencia de una voluminosa expresión de razones de la adjudicación cuando sobre eso no hay nada. Además de que no se da traslado de la valoración de los criterios automáticos respecto del resto de licitadores.

- Que se ha dado en una forma irregular a la recurrente un acceso parcial y de forma fragmentada al expediente. Consistiendo esa irregularidad en requerir AENA, tras solicitarse por la recurrente el acceso al expediente, a los licitadores para que designaran las partes de sus ofertas que tenían carácter confidencial (cuando debe efectuarse por las empresas en el momento de presentar la oferta la declaración de confidencialidad, sin que sea válida la efectuada a posteriori a requerimiento de AENA) y en aceptar AENA incondicionalmente, de forma acrítica e irreflexiva la declaración de confidencialidad efectuada unilateralmente por los licitadores, sin examinar si está justificada por el secreto empresarial.

- Que AENA ha prescindido total y absolutamente del procedimiento establecido dado que: (I) dicha Entidad no ha valorado las ofertas presentadas y, en ocasiones, ha delegado en terceros contratados por los propios licitadores dicha función de valoración; (II) AENA no ha valorado primero los criterios sujetos a un juicio de valor y después los apreciables mediante fórmula o automáticamente.

Cuarto. Junto con el expediente de contratación, se remitió por el órgano de contratación, en relación con la reclamación, el pertinente informe, fechado en 2 de noviembre pasado y en el que se razonaba la inadmisibilidad del recurso por cuanto que el recurso especial en materia de contratación interpuesto por IBERIA se dirige contra actos realizados por AENA, en el marco del procedimiento de selección de agentes de asistencia en tierra (Expediente



DSA 258/2022), que no son susceptibles de impugnación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 44 Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante, LCSP).

En el informe, se defiende que tal procedimiento de selección de los agentes de *handling* y el posterior contrato que estos formalizan con AENA se regulan por su normativa específica – conformada por 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 (en adelante, la Directiva 96/67) y por el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra (el Real Decreto 1161/1999, en lo sucesivo), que nada tiene que ver con la normativa de contratación administrativa.

Además, razona que el contrato con los agentes no es una concesión de servicios, pues tiene un régimen jurídico propio que se asemeja a la concesión de una autorización o licencia, que en él no hay transferencia del riesgo operacional, de AENA a los agentes de *handling* y que, además, le falta también la nota de “onerosidad”.

Quinto. En fecha 8 de noviembre de 2023, la Secretaría del Tribunal dio traslado del recurso interpuesto a los restantes licitadores, otorgándoles un plazo de cinco días hábiles para que, si lo estimaran oportuno, formularan alegaciones.

A fecha de esta Resolución al Tribunal le constan presentadas alegaciones por parte de:

FECHA UTE GLOBALIA HANDLING, S.A.U.-IBERHANDLING, S.A.U.;

MENZIES AVIATION (IBÉRICA), S.A.;

SOCIEDADES DEL GRUPO AVIAPARTNER: (I) AVIAPARTNER, S.A.S., (II) AVIAPARTNER MÁLAGA HANDLING, S.A., (III) AVIAPARTNER TENERIFE, S.A., (IV) AVIAPARTNER SEVILLA, S.A., (V) AVIAPARTNER LANZAROTE, S.A., (VI) AVIAPARTNER FUERTEVENTURA, S.A., Y (VII) AVIAPARTNER MENORCA, S.A.;



SWISSPORT HANDLING, S.A.;

ACCIONA AIRPORT SERVICES, S.A.U.;

WORLDWIDE FLIGHT SERVICES, SERVICIOS AEROPORTUARIOS, S.A.

Varias de las alegaciones abundan en los razonamientos esgrimidos por el órgano de contratación para la inadmisión de la presente impugnación por falta de competencia de este Tribunal. Otras han solicitado un pronunciamiento sobre el fondo o pretensiones conexas.

Sexto. Interpuesto el recurso, la Secretaria del Tribunal por delegación de éste dictó resolución de 7 de noviembre de 2023 acordando mantener la suspensión de los lotes 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12 y 14 del expediente de contratación producida como consecuencia de lo dispuesto en el artículo 53 de la LCSP, de forma que, según lo establecido en el artículo 57.3 del texto citado, será la resolución del recurso la que acuerde el levantamiento.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. La primera cuestión a analizar es la relativa a si este Tribunal es competente para conocer del recurso interpuesto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 de la LCSP.

La impugnación se dirige contra el acuerdo de adjudicación de varios lotes en el marco del procedimiento de selección de agentes de asistencia en tierra, promovido por AENA S.M.E., que es considerada poder adjudicador por este Tribunal.

Los pliegos de la licitación indican expresamente el régimen jurídico aplicable y el de recursos. En concreto, en la introducción del Pliego y en su cláusula 11 relativa al régimen jurídico, se dice que este está constituido por la disposición final cuadragésima de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, administrativas y del orden social, por el RD 1161/1999 (que es desarrollo reglamentario de aquella) y por el Pliego. Dicha normativa constituye la trasposición al derecho interno de la Directiva 96/67, de 15 de octubre.



Literalmente, la cláusula 11 establece que:

“Primero.- El régimen jurídico regulador de la prestación de los servicios de asistencia en tierra en las categorías objeto del presente Pliego, a cuyas normas queda íntegramente sometido el agente, está constituido por la Disposición adicional cuadragésima de la Ley 66/1997, de 30 de Diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, el RD 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de interés general, cualquier otra normativa que regule los servicios de asistencia en tierra y las bases, condiciones y especificaciones establecidas en el presente Pliego, la oferta presentada por el agente seleccionado y el contrato que se suscribirá con Aena previamente al inicio de la prestación de los servicios objeto del Pliego, que ha quedado definido en la CLÁUSULA 1 de este Pliego.

Segundo. – En concreto, el presente Pliego se regirá por lo dispuesto en el artículo 8 del R.D. 1161/1999 y demás normativa de aplicación a los contratos que deban suscribir los gestores aeroportuarios en relación con los servicios de asistencia en tierra.

Resultará asimismo de aplicación: i) el capítulo I del Título II del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre; ii) la Orden FOM/1525/2011, de 7 de junio; iii) el título VI de la Ley 1/2011, de 4 de marzo; iv) la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea; y iv) su normativa de desarrollo, en el ámbito de las materias reguladas por estas normas.

Supletoriamente, serán de aplicación las restantes normas de derecho privado.

Tercero. - Salvo en aquellos casos en que la normativa de aplicación disponga otra cosa, ambas partes, con renuncia a cualquier fuero que pudiera corresponderles, acuerdan someter a los Juzgados y Tribunales de Madrid el conocimiento de cuantas cuestiones se suscriben en relación con el presente contrato”.

La cláusula a la que nos referimos es reconocida (se cita por el propio recurrente) y no ha sido recurrida por este, quien lo hace ahora y además para impugnar solo aquellos acuerdos de adjudicación que no le favorecen. Es más, el Fundamento Jurídico Primero de orden procedimental del propio recurso reconoce que en el Pliego que ha consentido, no se menciona en el régimen jurídico aplicable a la licitación ni la Ley 9/2017, de 8 de



noviembre, de Contratos del Sector Público ni el Real Decreto-Ley 3/2020 de “sectores especiales”.

Por otra parte, igualmente, debemos destacar que el Pliego rector del procedimiento de selección en ningún momento indica al establecer el régimen de impugnación, que este deba ser el del recurso especial ni el de la reclamación que se regula en la Ley 9/2017 y en el RDL 3/2020, respectivamente. Al contrario, se incluye una cláusula de sumisión a los Juzgados y Tribunales de Madrid.

Pese a todo ello, el recurrente defiende la competencia de este Tribunal para el conocimiento del recurso, argumentando que en el acuerdo de adjudicación que ahora impugna se cita la Directiva 2014/24/EU, de forma que indirectamente se remite al régimen el recurso especial regulado en la Ley 9/2017. Asimismo, hace referencia a cómo en el acuerdo se cita el CPV de servicios complementarios al transporte y que el valor estimado es cero.

Esa referencia al CPV y su identidad con la exigida para la licitación del servicio de asistencia a personas con movilidad reducida en 17 aeropuertos de la red de AENA, le sirve además al recurrente para considerar equiparable el procedimiento que nos ocupa, a aquel, el cual se encontraba ya en los pliegos sujeto al RDL 3/2020 y en consecuencia, sus actuaciones en materia de contratación eran impugnables antes este Tribunal a través de la reclamación que contempla el artículo 119 y siguientes del citado RDL 3/2020.

Por otra parte, invoca la respuesta dada por AENA a una consulta realizada por el recurrente sobre si la licitación estaba sometida a la LCSP, a lo cual se responde que “*se han recogido los principios generales de la contratación pública de la Ley de Contratos del Sector Público*”.

Estos son sucintamente expuestos, los argumentos claves y diferenciadores esgrimidos por la recurrente para tratar de justificar un cambio en la doctrina de este Tribunal sobre el particular, la cual ha sido confirmada por el Tribunal Supremo según exponremos.

Claves y diferenciadores por cuanto toda su exposición sobre la naturaleza de la relación jurídica que se establece entre AENA y los prestadores del servicio, sean terceros o las



propias compañías aéreas en régimen de autogestión, toda esa exposición que trata de argumentar que nos encontramos ante la licitación de una concesión de servicios y por tanto, sujeta al régimen bien de la LCSP bien del RDL 3/2020, ya ha sido analizada y desestimada por anteriores resoluciones de este Tribunal, como decimos, confirmadas tras ser recurridas en sede jurisdiccional.

Pues bien, comenzaremos por reiterar nuestra doctrina contenida en nuestras Resoluciones nº 1034/2019 y 633/2015, conforme a la cual 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 (Sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo núm. 1025/2019, de 10 de julio de 2019 y señaladamente en la sentencia de la Audiencia Nacional de 28 de junio de 2017).

Pues bien, en su sentencia afirma el Tribunal Supremo que:

“1º La prestación de servicio de handling o de asistencia en tierra en la categoría de servicios de rampa descrito en el artículo 2.c) del Real Decreto 1161/1999, no está sujeta a las previsiones de la LCSP de 2011 como contrato de servicios, tampoco bajo forma concesional, por razón del ámbito subjetivo deducible de su artículo 8: tal contrato típico queda para el celebrado por las Administraciones públicas y las Mutuas patronales.

2º Aun cuando implicase una fórmula concesional que exige licitación para elegir al agente de asistencia en tierra, no le es aplicable la Ley 31/2007: aparte de que estaría expresamente excluida de dicha norma [cf artículo 18.3.]], no se ajusta por entero a un negocio concesional de servicios pues AENA no transfiere un servicio propio, de su titularidad.

3º En consecuencia por razón de la limitación del espacio aeroportuario, AENA, sociedad mercantil pública y gestora de las infraestructuras aeroportuarias, selecciona mediante convocatoria pública a un agente de asistencia en tierra autorizado, al que cede mediante un contrato la ocupación de un espacio aeroportuario, en su caso mediante precio (artículo 16.3 de la Directiva 96/67), para que ese agente desarrolle en libre competencia la actividad comercial de servicio de asistencia en tierra en la categoría de servicios de rampa con aquellos usuarios con los que contrate.



4° No enerva lo dicho que ejerzan potestades regulatorias los órganos de la Administración del Estado o los organismos dependientes de la misma, por ejemplo, en cuanto al otorgamiento de autorizaciones para tener la consideración de agente de asistencia en tierra (cf. artículo 9 del Real Decreto 1161/1999 en relación con los artículos 10 a 13).

5° Para los conflictos que se susciten en esa selección del artículo 21 de la Directiva 96/67 se deduce que los Estados podrán regular tres posibilidades de impugnación: primera, ante los órganos jurisdiccionales ordinarios; segunda posibilidad, recurrir ante una autoridad pública distinta de AENA o, tercera posibilidad, recurrir ante una autoridad independiente de la autoridad pública que controle a AENA.

6° Por tanto, de tal regulación no se deduce que, de forma imperativa, deba habilitarse un solo sistema de recurso o reclamación, aun potestativo, ante el TARC”.

El Tribunal Supremo confirma así la falta de competencia del TACRC para conocer de un recurso o reclamación en el marco de un servicio de asistencia en tierra y desestima el recurso de casación.

En consecuencia, el legislador no ha establecido como medio de impugnación de las decisiones adoptadas en estos procedimientos ni el recurso especial ni la reclamación prevista en el RDL 3/2020. Por ello, este Tribunal carece de competencia para resolver sobre la reclamación planteada, lo que conduce a un pronunciamiento de inadmisión del recurso.

Sobre esta cuestión se ha pronunciado también el TJUE en su Sentencia 13 de julio de 2017 (Asunto C-701/2015), al reconocer que la cesión de espacios aeroportuarios por el gestor italiano en el Aeropuerto de Malpensa no estaba comprendido en el ámbito de aplicación de la Directiva 2004/17 del Parlamento Europeo y del Consejo.

En concreto, dicha sentencia rechaza calificar la relación jurídica como contrato de servicios y la de concesión de servicios (Pfo. 30 y 31), impidiendo con ello en consecuencia la aplicación de la Directiva 2014/17 y reconociendo que la selección ha de someterse a lo señalado en la Directiva 96/67:



“27 De conformidad con el artículo 7 de la Directiva 2004/17, entre las actividades a las que se aplica dicha Directiva figuran las de explotación de una zona geográfica determinada para la puesta a disposición de los transportistas aéreos de los aeropuertos.

28 No obstante, procede examinar si el contrato de puesta a disposición del espacio aeroportuario de que se trata en el litigio principal puede estar comprendido dentro del ámbito de aplicación de la Directiva 2004/17.

29 Pues bien, como señala, en particular, la Comisión, el contrato controvertido en el litigio principal, tal como ha sido presentado por el órgano jurisdiccional remitente, no puede calificarse de ‘contrato de servicios’, puesto que la entidad gestora del aeropuerto de Milán Malpensa no ha adquirido un servicio prestado por el agente contra remuneración.

30 Por otra parte, tampoco es necesario analizar la cuestión de si el referido contrato puede calificarse de ‘concesión’, puesto que, en virtud del artículo 18 de la Directiva 2004/17, las concesiones de servicios relativas a la explotación de una zona geográfica determinada para la puesta a disposición de los transportistas aéreos de los aeropuertos están, en cualquier caso, excluidas del ámbito de aplicación de la Directiva.

31 Por consiguiente, a la vista de los elementos presentados por el órgano jurisdiccional remitente, no se desprende que la atribución de que se trata en el litigio principal esté comprendida en el ámbito de aplicación de la Directiva 2004/17.

32 En cambio, una entidad gestora de un aeropuerto, como la SEA, está sujeta a lo dispuesto en la Directiva 96/67.

33 Del artículo 16, apartado 2, de la Directiva 96/67 resulta que la entidad gestora de que se trata está obligada a cumplir las obligaciones que se derivan de dicha disposición; en su virtud, los espacios disponibles para la asistencia en tierra en el aeropuerto deben repartirse entre los diferentes agentes de asistencia en tierra y entre los distintos usuarios que practiquen la autoasistencia, incluidos los nuevos, en la medida necesaria para el ejercicio de sus derechos y para permitir una competencia efectiva y leal, en función de normas y criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios, sin estar, sin embargo, obligada a organizar una licitación previa”.



Por consiguiente, aplicando esa doctrina, hay que concluir que la prestación de servicio de handling o de asistencia en tierra en la categoría de servicios de rampa descrito en el artículo 2.c) del Real Decreto 1161/1999, está sujeta a la obtención de una habilitación administrativa para el ejercicio de una serie de actividades a desarrollar en el ámbito aeroportuario.

Siendo ello así, no son aplicables las previsiones de la legislación de contratos públicos al contrato de servicios ni a la concesión de servicios.

Por otra parte, el legislador no ha establecido expresamente que como medio de impugnación de las decisiones adoptadas en estos procedimientos deba acudir al recurso especial o a la reclamación prevista para la contratación en los denominados sectores excluidos.

Por ello, este Tribunal carece de competencia para resolver sobre la impugnación planteada, lo que conduce a un pronunciamiento de inadmisión del recurso con base en el artículo 55 a) de la LCSP.

Segundo. Siendo esa nuestra conclusión, procede analizar si a la luz de los argumentos esgrimidos en el recurso contra esta concreta licitación, es posible intuir algún matiz o incluso su corrección.

En cuanto a las menciones incluidas en el acuerdo de adjudicación que ahora impugna, en concreto, la cita de la Directiva 2014/24/EU y del CPV de servicios complementarios al transporte, hemos de señalar que ninguno de ellos tiene entidad para modificar nuestra conclusión, pues el primero es un error evidente y el segundo una incorporación de una norma a efectos de la selección y acreditación de requisitos sin que ninguna de ellas tenga entidad para desvirtuar el régimen jurídico aplicable al procedimiento de selección ni el de recursos, pues ambos son cuestiones determinadas *ex lege*, cuya determinación no queda al arbitrio de las partes intervinientes. Por otra parte, también debemos destacar cómo lógicamente el acuerdo de adjudicación no incluye pie de recurso, como hubiera sido preceptivo en caso de tratarse de un acuerdo dictado en el marco de un procedimiento de licitación.



Igual conclusión llegamos tras la cita de la respuesta dada por AENA a una consulta realizada por el recurrente sobre si la licitación estaba sometida a la LCSP, señalando que “*se han recogido los principios generales de la contratación pública de la Ley de Contratos del Sector Público*”.

Los principios de la contratación pública se fijan en el artículo 1 de la LCSP (libertad de acceso, publicidad y transparencia, igualdad y no discriminación, concurrencia y selección de la oferta económicamente más ventajosa) y son perfectamente aplicables al procedimiento de selección que nos ocupa, pues ha de tenerse en cuenta que el artículo 14 del Real Decreto 1161/1999 señala que la selección de los agentes de asistencia en tierra para los servicios de rampa en los casos que prevé el propio Real Decreto, se realizará a través de un procedimiento de licitación que será convocado por AENA en base a criterios de selección adecuados, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

Por último, la pretensión de aplicar el mismo régimen jurídico y, con él, el de recursos que se establece en la licitación del servicio de asistencia a personas con movilidad reducida en 17 aeropuertos de la red de AENA, ha de descartarse, pues la prestación de estos servicios se rige por el Reglamento (CE) nº 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo.

Este Reglamento no exige que estos prestadores de servicios de asistencia dispongan de una autorización de *handling* de las previstas en el artículo 9 del Real Decreto 1661/1999. Por otro lado, este Reglamento atribuye a AENA, como entidad gestora, la responsabilidad de garantizar por sí misma esta asistencia, permitiendo, no obstante, que el servicio pueda prestarse a través de terceros, en cuyo caso sí impone la obligación de aplicar la normativa de contratación administrativa, tal y como resulta de su artículo 8.

Por todo ello, tras considerar los nuevos argumentos defendidos con ocasión de este procedimiento, el Tribunal concluye que debe mantenerse el criterio que fijó en sus anteriores resoluciones, confirmadas judicialmente, de forma que procede inadmitir el recurso interpuesto por falta de competencia de este Tribunal con base en el artículo 55 a) de la LCSP.



Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación,

ESTE TRIBUNAL, en sesión celebrada en el día de la fecha **ACUERDA**:

Primero. Inadmitir la reclamación interpuesta por D. P.G.G.T.G., en representación de la entidad IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.O., contra la adjudicación de los lotes 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12 y 14 del procedimiento para la *“Prestación a terceros de los servicios de asistencia en tierra en las categorías de servicios de rampa en 43 aeropuertos y 2 helipuertos de la red de AENA”*, con expediente DSA-258/2022, convocado por AENA, S.M.E., S.A.

Segundo. Levantar la suspensión del procedimiento de contratación, de conformidad con lo establecido en el artículo 57.3 de la LCSP.

Tercero. Declarar que no se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad en la interposición de la reclamación, por lo que no procede la imposición de la multa prevista en el artículo 58 del LCSP.

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa y contra la misma cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 11.1 letra f) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

LA PRESIDENTA

LOS VOCALES