UNIDAD/ORGANISMO		ACRÓNIMO DE DIRECCIÓN	
TIPO REUNIÓN		Grupo de trabajo	
LUGAR		AESA	
Fecha	21-06-2017	DURACIÓN:	03:00

REFERENCIA ACTA	CÓDIGO ACTA DE REUNIÓN
Acceso al mercado de asistencia en tierra en España	

REDACTADO POR:		FECHA REDACCIÓN:	
AESA		03-07-2017	
DIFUSIÓN DEL DOCUMENTO: Convocados para analizar la situación actual del mercado de asistencia en tierra.			
PRÓXIMA REUNIÓN			
FECHA:	N/A	HORA:	N/A

AGENDA DE LA REUNIÓN
- Exposición de las razones que han motivado la convocatoria de la reunión. - Analizar la situación actual del mercado de asistencia en tierra en España. - Necesidad de actualización de la normativa vigente (Directiva Europea 96/67/CE, Real Decreto 1161/1999). - Nuevos criterios (económicos) de evaluación para la concesión de autorizaciones de asistencia en tierra.

Nº	RESUMEN DE DESARROLLO DE LA REUNIÓN
1	**Introducción. Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)** **Juan Luis Maestre** - El objetivo de la reunión es analizar la necesidad de crear un grupo de trabajo que trate los problemas y el desarrollo de la actividad de asistencia en tierra en España. - AESA ha recibido denuncias por competencia desleal en la actividad de asistencia en tierra por escrito, en el foro de 2015 y de manera informal en diferentes ocasiones. **Ruth Herrero Martín** - El problema planteado de competencia desleal en el sector no es un problema de seguridad aérea, sólo de competencia en el mercado. - El Real Decreto (1161/1999) que regula esta actividad tiene diferentes objetivos que la Ley de Seguridad Aérea (21/2003). - Por cambios organizativos en AESA, desde 2016 la competencia en la tramitación de las autorizaciones la asume la División de Inspecciones Aeroportuaria (DIA) de AESA. **Borja Gutiérrez Mantilla** - Solicita a los representantes que las empresas que participen activamente en el desarrollo de la reunión puesto que el objetivo de la misma es conocer los problemas existentes.
2	**Competencia desleal. Exposición de opiniones** **Luis Guerra (Menzies)** - Solicita que sea Ángel Gallego (ASEATA) el que inicie la participación en el debate. **Ángel Gallego (AEATA)** - Recientemente se han incorporado nuevos miembros a la asociación, tanto empresas de auto asistencia como de asistencia a terceros. - El RD 1161/1999 es mejorable, pero es el que hay actualmente. - Propone crear un grupo de trabajo para mejorar la regulación actual.

© AESA *Cualquier copia impresa o en soporte electrónico, total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la Intranet*

- En 1994 sólo existía un operador, el mercado ha cambiado notablemente.

Luis Guerra (Menzies)
- Expone las ventajas de un negocio abierto y regulado: eficacia, calidad de servicio y menores costes, mejora de la competitividad de las empresas.
- En la reunión falta la "parte sindical" que ejerce mucha influencia en el sector. Los sindicatos nunca han realizado denuncias al respecto.
- Las denuncias formuladas con anterioridad fueron fruto de antiguos problemas internos entre los distintos implicados.
- Los dos modelos de negocio (auto asistencia y asistencia a terceros) deben convivir.
- En países de nuestro entorno (UK, Francia) ya existe un mercado abierto.
- La solución es la apertura del mercado.

Manuel Ángel Bermúdez (Iberia)
- En 2015 sí tenían sentido las denuncias realizadas, pero en 2017 no.
- Es un problema de carácter político y no operativo. Se debe avanzar hacia el futuro.
- Propone mejorar el marco normativo existente.
- ASEATA debe ser el órgano que participe en este proceso.
- AESA debe ser la administración competente en este tema.

Carlos Ortiz (Ryanair)
- Muestra su completo acuerdo con lo expresado por Luis Guerra (Menzies).
- En 2017 ya no existe el problema reflejado en 2015.
- AESA debe ocuparse de la seguridad operacional.
- Ryanair es una compañía aérea y no de asistencia en tierra, lo hace por necesidad.
- Esta situación no se produce en otros países de nuestro entorno.

Germán Agudo (AENA)
- AENA cumple escrupulosamente el RD 1161/1999.
- El mercado ya está bastante liberalizado, actualmente es un negocio abierto.
- Una excesiva apertura podría conllevar algunos problemas.

Jon Zubia (WFS)
- Hay nuevos actores en el mercado de asistencia en tierra.
- Actualmente sólo existe un problema de liberalización del mercado y regulación de la actividad de auto asistencia.

David Salafranca (JET2)
- JET2 es un operador aéreo que ha optado por hacer auto asistencia por motivos de calidad.
- Es necesario un mercado abierto, esto permitiría que cada operador eligiese su camino: calidad, costes, etc.

Juan Luis Maestre (AESA)
- Ante una denuncia, la actuación administrativa podría derivar en un expediente sancionador en caso de producirse una infracción contemplada en la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea.
- Se siguen produciendo denuncias de forma verbal.

Ruth Herrero Martín (AESA)

© AESA *Cualquier copia impresa o en soporte electrónico, total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la Intranet*

	- AESA a través de las inspecciones ha comprobado el cumplimiento de los requisitos de seguridad operacional de los agentes de asistencia en tierra, tanto a agentes de asistencia en tierra a terceros como auto asistencia. - La trasposición de la Directiva Europea 96/67/CE en España no fue directa. - Tanto OACI como EASA están trabajando en un desarrollo normativo en requisitos de seguridad operacional pero no a nivel de mercado. **Borja Gutiérrez Mantilla (AESA)** - La Directiva Europea 96/67/CE es común, pero cada país ha hecho una interpretación propia para la trasposición a su normativa. - En 2013 se propuso una modificación de la Directiva, pero no prosperó. - Se podría proponer una modificación del actual RD 1161/1999 para aproximarnos más a la Directiva, ya que parece claro que limita la apertura del mercado de asistencia en tierra.
3	**Autorizaciones. Exposición de opiniones** **Ruth Herrero Martín (AESA)** - Se solicitan muchas autorizaciones, entre otros motivos porque no tienen coste para las empresas que lo solicitan. - ¿Sería bueno introducir criterios de seguridad operacional en las mismas? - ¿Tendría sentido establecer una autorización "previa" a la licitación de los concursos de AENA? - A día de hoy todos cumplimos la normativa, pero ¿todo funciona bien? **Luis Guerra (Menzies)** - Las autorizaciones deben ser meramente administrativas. - Operacionalmente no se pueden conocer todas las condiciones que se van a producir durante la operación. - Hay que mejorar la supervisión de las autorizaciones por parte de AENA y AESA. - Si las autorizaciones fueran "pos" concesión, sí se podrían introducir criterios distintos de los meramente administrativos. - Las autorizaciones "previas" deberían ser muy simples. - AENA es el titular de los aeropuertos y regula de forma efectiva mediante sus concesiones. **Borja Gutiérrez Mantilla (AESA)** - Actualmente los requisitos exigidos para la concesión de las autorizaciones son meramente administrativos. - Propone dotar de más valor las autorizaciones. - Expone criterio "causa de disolución" conforme a RDL 1/2010 para reforzar el control en casos de empresas con problemas económicos que puedan derivar en riesgos para la seguridad. **Germán Agudo (AENA)** - Solicita que AESA realice una vigilancia de las autorizaciones concedidas durante los siete años de vigencia, tanto a nivel administrativo como operativo.
4	**Formación de grupo de trabajo** **Ruth Herrero Martín (AESA)** - Pregunta sobre quienes deberían ser los colaboradores para formar parte del grupo de trabajo propuesto. **Manuel Ángel Bermúdez (Iberia)**

© AESA *Cualquier copia impresa o en soporte electrónico, total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la Intranet*

	- Propone que el grupo lo integren ASEATA, AENA y AESA. **Luis Guerra (Menzies)** - Propone que el trabajo se canalice a través de AESATA. **Jon Zubia (WFS)** - WFS no pertenece por ahora a ASEATA y solicita incluir en el grupo de trabajo todas las sensibilidades. **Borja Gutiérrez Mantilla (AESA)** - En cualquier caso, el procedimiento administrativo establece que la propuesta de nuevo Real Decreto de publique en BOE para que los usuarios pueden realizar sus comentarios.
5	**Conclusiones:** - El principal motivo para la convocatoria de esta reunión fue el debate sobre la situación actual del mercado de Asistencia en Tierra. En la reunión se puso de relieve las denuncias recibidas por AESA sobre competencia desleal en la actividad. Respecto a este tema la situación en la actualidad ha evolucionado positivamente en los últimos años, pero la Normativa actual no soluciona todas las situaciones que pueden plantearse. Por esto, se considera necesario la creación de un Grupo de Trabajo formado por representantes de AESA, AENA y ASEATA (incluyendo cualquier agente que, no perteneciendo a ASEATA, esté interesado). - Los asistentes a la reunión, en representación muy amplia del sector de Asistencia en Tierra en España, están alineados e interesados en la modificación del Real Decreto 1161/1999, de forma que se adapte mejor a la Directiva Europea 96/67/CE en lo referente a la apertura del acceso al mercado de Asistencia en Tierra. El grupo de Trabajo señalado en el punto anterior, debe ser el órgano de referencia para la realización de cualquier modificación de la Normativa al respecto. - AESA iniciara las consultas con otros estamentos de la Administración para tramitar una propuesta reguladora para la modificación de la Normativa vigente de acceso al mercado de Asistencia en Tierra.

Nº	ACCIONES A REALIZAR	Responsable	Fecha Prevista	Fecha Ejecución	Desv.
1	Creación de un grupo de trabajo formado por representantes de AESA, AENA y ASEATA (incluyendo cualquier agente que, no perteneciendo a ASEATA, esté interesado) para la posible adaptación de la normativa actual de acceso al mercado de Asistencia en Tierra.	AESA	28/02/2018		
2	Iniciar consultas con otros estamentos de la administración para tramitar una propuesta de modificación de la normativa vigente respecto al acceso al mercado de asistencia en tierra.	AESA	28/02/2018		

© AESA *Cualquier copia impresa o en soporte electrónico, total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la Intranet*