

RESUMEN EJECUTIVO DE LA QUINTA SESIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO, CELEBRADA A LAS 10:00 HORAS DEL DIA 05 DE MAYO DEL 2015, EN EL SALÓN DE USOS MULTIPLES, UBICADO EN TERMINAL 1.

ORDEN DEL DIA

1. LISTA DE ASISTENCIA
2. VERIFICACIÓN DEL QUORUM
3. ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR
4. ESTADO DE LA RED DE HIDRANTES DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES EN LA TERMINAL 1 DEL AICM.
5. ASUNTOS DE ATENCIÓN INMEDIATA PRESENTADOS POR EL COMITÉ NACIONAL DE GERENTES DE AEROPUERTO
6. SEGUIMIENTO DE ACUERDOS
7. ASUNTOS GENERALES



1. LISTA DE ASISTENCIA

Se llevó a cabo en el acceso al Salón de Usos Múltiples, previo al inicio de la sesión



2. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM



Se constató la existencia de quórum legal para sesionar, de conformidad con la lista de asistencia previamente requisitada.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente del Comité) informó que para esta sesión se designa al Subdirector de Operación Sr. José Marines Rivera y Río como Secretario Técnico, en ausencia del Comandante General del AICM.



3. ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) sometió a consideración de los miembros del Comité, el acta de la Cuarta Sesión Ordinaria del COYH 2015, solicitando la dispensa de la lectura por haberse enviado con anterioridad. Al no existir comentarios ni observaciones al respecto, se procede a la formalización de las mismas.

4. ESTADO DE LA RED DE HIDRANTES DE AEROPUERTOS Y SERVICIOS AUXILIARES EN LA TERMINAL 1 DEL AICM.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) expresó que de no tener inconveniente por parte de los miembros del Comité, se presenta un punto correspondiente a ASA Combustibles.

ASA Combustibles expresó que el propósito es explicar cómo está la operación actual y cuáles son los elementos que se identificaron en el estudio que se hizo el año pasado donde se realizaron pruebas de integridad mecánica en el ducto; estas pruebas se hicieron conforme a las normas de referencia, en este caso en particular LAPI-574. así como las acciones para una recuperación rápida, principalmente de las posiciones 1 a 5 donde se observó que había mucho movimiento en el terreno y se estaban generando hundimientos diferenciales, provocando desplazamiento en las posiciones del hidrante.

En este proceso se hizo la medición de espesores con ondas guía, es decir, no fue una prueba de presión, sino una prueba real de integridad mecánica en la tubería.

El objetivo de esta prueba era verificar y asegurar que se tuvieran las condiciones ideales del estado del tubo y del ducto para continuar operando con esta red de hidrantes en la Ciudad de México. Así mismo se realizaron labores de mantenimiento en algunas juntas de expansión, principalmente en las que se encontró que tenían mayor desfaseamiento en las posiciones 37 a la 47.

El mantenimiento durante las pruebas de integridad mecánica se realizó, pero hay una condición que requiere un trabajo adicional, y es que cuando se fabricaron los registros, se ahogaron en concreto al igual que la tubería, entonces técnicamente hablando es imposible sustituir la junta de expansión, si no se hace primero el registro, es decir, si no se demuele el registro y se vuelve a construir para liberar la tubería no se podrá hacer la junta de expansión.

Por otro lado comentó que a partir de ese levantamiento, se generó otro levantamiento durante el presente año, con un centro de ingeniería para hacer la demolición y la reconstrucción de los registros de las válvulas de las posiciones 1 a 5.

Este levantamiento, tiene como objetivo identificar cuáles eran las actividades a realizar desde el punto de vista Obra Civil particularmente, y posteriormente a esto hacer la corrección específica de la junta.

Es importante mencionar que con este mantenimiento, se pretende reemplazar la junta, por una junta de expansión que tiene mayor capacidad de absorción en el desplazamiento, es decir, los hundimientos que presenta el terreno van a continuar, eso es imposible de controlar, al menos con la infraestructura actual, pero sí se puede controlar y minimizar el riesgo con otro tipo de juntas, además de hacer el mantenimiento a las válvulas de succionamiento de esas posiciones.

Se tiene contemplada una inversión por posición entre 150 y 350 mil pesos, es un trabajo que ASA estará absorbiendo con los recursos propios de mantenimiento, pero lo importante aquí es el acuerdo que se tendrá que generar para poder hacer el mantenimiento de las posiciones, el cual se calcula realizar en tres semanas.

Finalmente aclaró que las juntas de expansión actuales, no están generando una condición de derrame, goteo o filtración significativo en las zonas de la posición 5 a la 1, y por otro lado que si será necesario cerrar las posiciones, particularmente la operación con red de hidrantes, durante el tiempo de los trabajos, que con la coordinación y apoyo de las autoridades y el propio aeropuerto, se puede llevar en las tres semanas estimadas.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) solicitó conocer, a partir de cuándo iniciarán los trabajos.

ASA Combustibles dijo que de dos a tres semanas, cuando se consiga la junta de expansión, además de que se tiene que presentar en el Comité de Obras.

Así mismo expresó la importancia de que la autoridad tenga conocimiento de la obra, siendo así, se dará inicio en cuanto llegue la pieza que se requiere para el mantenimiento.

El procedimiento sería iniciar con la posición cinco, la que se tendrá que cerrar de manera inicial y posteriormente trabajos desde la posición uno, dos, tres, cuatro y nuevamente la cinco para hacer el seccionamiento que alimenta las líneas uno, dos, tres y cuatro.

Lo más importante es la parte de los registros, emplear los registros y trabajarlos y eso se puede hacer con una logística en la que únicamente se cierre una posición por semana.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) expresó que es importante conocer el tiempo de los trabajos y el procedimiento, ya que si es una posición por semana, no serán tres semanas, contando que es de la 1 a la 5.

ASA Combustible dijo que son tres semanas para corregir la cuatro y la cinco que son las críticas, las otras se pueden programar durante el año.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) expresó que comprende que es importante y que se tiene una afectación, no obstante, lo importante es cumplir con los tiempos para recibir la temporada alta.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) dijo que el tema ya se llevó al Comité de Obras, el propósito de presentarlo ante éste Comité es únicamente informativo, ya está programado y habrá coordinación particularmente con el Aeropuerto y con las Aerolíneas que tienen la afectación directa en esa zona.

5. ASUNTOS DE ATENCIÓN INMEDIATA PRESENTADOS POR EL COMITÉ NACIONAL DE GERENTES DE AEROPUERTO

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) dio lectura al listado de los puntos de atención inmediata presentados por las líneas aéreas y que se han presentado en anteriores comités, los cuales forman parte integrante de la presente acta como anexo a este punto.

Algunos puntos ya quedaron resueltos y otros están en proceso de atención por parte de las autoridades principalmente.

6. SEGUIMIENTO DE ACUERDOS

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/05/15	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe
COYH 02/05/15	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots.	DGAC AICM	Presentar Informe
COYH 03/05/15	Bandas de Equipaje Documentado	Proyecto de Infraestructura y Reingeniería.	CNGA AICM	Presentar Informe de seguimiento

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/05/15	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe

AICM (Subdirector de Operación) informó que en esta ocasión no se presentará el Índice de Puntualidad y Cumplimiento de Horarios, debido a la ausencia del representante del Subcomité de Demoras.



No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 02/05/15	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots	DGAC AICM	Presentar Informe

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) comentó que en un acto de transparencia, se va a presentar la forma de consulta que se tiene, para poder ver qué slots hay disponibles en cada una de las semanas de la temporada de verano.

AICM (Subgerente de Slots) hizo una amplia presentación de cómo funciona la página de internet, que se viene operando desde 2010, no obstante se ha venido evolucionando con respecto a la publicación y detalle por temporadas.

Se actualiza mes con mes, se publicó la base de cumplimiento y la asignación original con respecto a verano 2015, y el día de ayer se publicó la actualización al mes de mayo. En dicha página se muestran las fechas por semana, el período tanto en local como en UTC y cuantas operaciones hay, se presenta también el máximo de operaciones que se pueden operar, que son 58 el cual indica a detalle qué aerolíneas lo están ocupando y en qué minuto, desde el minuto cero, hasta el minuto 50 en el bloque de la hora.

Generalmente se hace una actualización por mes, sin embargo, se modifica todo el período de la temporada desde mayo hasta octubre. El próximo se va a publicar de junio a octubre y para hacerlo más dinámico se actualizará cada 15 días.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) informó que la liga se mandó el día de ayer a todos los que manejan el tema de slots, del cual se puede mandar copia a los gerentes de aeropuerto, esto dará una mayor flexibilidad de consulta y nos acercará a la realidad de la operación.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) agradeció la presentación y la transparencia con la que se está manejando el tema, no obstante solicitó conocer que sucederá con la reunión extraordinaria.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) al respecto expresó que se ha hecho un análisis, tal y como se acordó en la reunión de SENEAM, tratando de identificar los tipos de problemática.

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) explicó que en efecto, se llevó a cabo un análisis con datos que proporcionó SENEAM, se hizo la conversión del horario del mes de marzo a la hora local, así como las operaciones de salida que tiene el aeropuerto registradas, y los horarios asignados que corresponden a los del día analizado. Son tiempos que se tienen desde que aterrizan y hasta que llegan a posición y desde que salen y espera en posición.

El tiempo mayor que se identificó es en el que llegan, observando que el promedio que se tiene es desde que aterrizan hasta que llega a la posición es de nueve minutos y casi se duplica en lo que corresponde a las salidas para el despegue de la aeronave, con 14 minutos. Existe un promedio de 44 minutos en llegadas y 19 en los tiempos desde que sale de posición, hasta que despega. Así mismo, se tienen consideradas las que están operando sin horario asignado, siendo el 1.4% de la operación total sobre la muestra que se presenta.

Las conclusiones a las que se llegaron, fue lograr el cumplimiento del horario principalmente en los horarios de salida, mientras que en los que se suscita el incumplimiento, es en los de llegada.

Se mantiene la práctica de que se siguen operando vuelos sin horario asignado, y otra es no buscar horarios de salida que no se van a ocupar, porque con PLANSA, se busca que se opere el horario asignado únicamente.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) dijo que con base en ese análisis, se acordó con SENEAM y CANAERO no hacer público qué líneas áreas son las que están haciendo mal uso del sistema, no obstante ya se tiene identificado y en las siguientes dos semanas, se estará convocando a las líneas áreas que están teniendo este tipo de problemas para corregirlos.

Así mismo señaló que este tema se detuvo, debido a que se estuvo dando atención al tema de la COFECE, de la cual ya se entregó la mayor parte de la información y ahora se retomará el tema de PLANSA.

SENEAM (Encargado de la oficina del SMART) expresó que a fin de optimizar la operación del aeropuerto, se han sacado muestras de cinco días en el mes de todos los planes de vuelo que circularon en la red, y se envía a cada uno de los usuarios, ya se tiene contactados a 10 compañías, donde en un archivo en Excel, se les está enviando puntualmente cómo mandaron el plan de vuelo, a qué hora lo mandaron, planes de vuelo que se repiten y con un código de colores se les indica las direcciones que no deben de poner y cuales deben adecuar, cuándo duplican los planes de vuelo.

Se están utilizando algunas direcciones de la red AFTN o direcciones que se tenían asignadas a los centros de control de hace más de 20 años, direcciones que ya no se utilizan, de hecho no están ni siquiera publicadas en el PIA. Esto también servirá para depurar toda esa información, ya que aparentemente muchos de los usuarios en sus sistemas, no limpian esas direcciones viejas, las dejan y siguen enviando a esa dirección, aparte a las direcciones nuevas.

El siguiente paso es enviar a sus correos y tener una reunión con ellos para aclarar dudas, además de tener un seminario o taller dirigido especialmente a la gente de operaciones que trabaja con esto para explicarles que direcciones ya no se utilizan, cuáles son las codificaciones correctas y mejorar todo el envío de plan de vuelo, que no nada más va a servir para el AICM, si no a todas las operaciones.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente del Comité) derivado de lo anterior, comentó que no sería benéfico llevar a cabo una reunión cerrada de slots, hasta en tanto no se determine lo que pasará con PLANSA y todo el esquema de los planes de vuelo. Se pretende que en el mes de mayo, se hagan estas reuniones para afinar detalles y seguir adelante con la aplicación de manera ordenada.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) al respecto comentó estar de acuerdo con lo comentado por el AICM, sin embargo existen dudas que como Comité quisiéramos resolver antes de seguir adelante con el tema, es por eso que se ha solicitado la reunión de slots.

Por otra parte, es muy interesante la sugerencia de SENEAM de organizar un seminario, del cual solicitó conocer si hay fecha.

SENEAM respondió que aún no hay fecha programada, porque en lo que se está trabajando actualmente es en enviar a cada usuario un correo con las observaciones correspondiente.

El Seminario sería bueno organizarlo, una vez que se tenga regularizado todo lo de PLANSA, para que sirva, no nada más para las salidas de México, si no para todas las operaciones que se realizan en el territorio nacional.

Alaska Airlines propuso que sería bueno estudiar una solución tecnológica en la que al momento de colocar dos direcciones, el rebote no fuera necesariamente a un bote de basura, sino regresara la información al origen avisando que esa dirección ya no es válida y un probable link o una instrucción que dijera qué es lo válido o cómo debería de ser o las direcciones que sean las correctas, una especie como de respuesta automática cuando un correo está mal direccionado.

Así mismo dijo la idea de realizar un manual informativo en idioma inglés, para una mejor comprensión por parte de los despachadores de las líneas aéreas internacionales.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente del Comité) expresó que en la estructura de PLANSA, está contemplado que envíe un mensaje diciendo formato no válido.

Con respecto al tema del manual, se está haciendo con dos nuevos consorcios americanos, y el tema será tratado en las reuniones específicas sobre planes de vuelo y PLANSA.

SENEAM añadió que en los servicios de tránsito aéreo ocupan formatos establecidos, que están en el documento 44 y son mensajes ATS, dentro de los cuales no hay ninguno en el que se diga "está mal esto", el sistema acepta todo lo que llega, es por eso que lo envía a una bandeja o un basurero, porque si esa dirección no está conectada a ningún sistema, se quedaría en el limbo, desafortunadamente, no se leen los manuales, en el PIA las direcciones están claras, pero desgraciadamente muchas empresas utilizan "jeppesen" y a veces no está actualizada la información.

Si utilizaran la parte específica de planes de vuelo y envío de planes de vuelo, encontrarán todas las direcciones actuales y son las que están funcionando actualmente.

AICM (Subdirector de Operación) dijo que con respecto a la solicitud de reunión extraordinaria, se les hará llegar la invitación para celebrarla en aproximadamente dos semanas.

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 03/05/15	Bandas de Equipaje Documentado	➤ Proyecto de Infraestructura y Reingeniería.	AICM CNGA	Presentar Informe

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente del Comité) informa que derivado de la reunión de trabajo celebrada el 27 de abril, las áreas de ingeniería, operaciones y seguridad acordaron trabajar en este proyecto integral de reingeniería, a fin de presentar un plan tentativo el próximo 20 de mayo.

En ese sentido, y haciendo eco de las líneas aéreas que han solicitado tanto en la reunión de trabajo de Equipajes, como en el Comité de Gerentes, en el sentido de que haya un enlace que haga todo el trabajo de coordinación, entre operaciones, seguridad y mantenimiento de equipajes, además de llevar a cabo la función de capacitación, refiriéndose al Ingeniero Arquitecto Luis Enrique Bolado Saldivar, quien tiene experiencia de más de 30 años en la aviación, y dentro de otras cosas, fue Director de Aeropuertos, es una gente muy calificada en tema de aeropuertos.

Por otro lado se hizo la presentación de un video del sistema de equipajes del aeropuerto de Schiphol, con el propósito de comparar y empezar con la capacitación, tanto a prestadores de servicios, líneas aéreas y encargados de equipajes, ya que es evidente que los problemas que se presentan en éste aeropuerto también se presentan en todos los aeropuertos del mundo por mala operación de los sistemas.

Aeroméxico agradeció el interés del aeropuerto, y por darle las primeras soluciones al tema de equipajes que se presentan en ambas terminales.

Por otro lado expresó que habrá que concientizar a la Administración y a los operadores, de que falta analizar un tema más allá de la capacitación, que es infraestructura y recursos, y algunos de ellos no son tan costosos.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) informó que efectivamente, se están considerando varios aspectos, sin embargo se hará el anuncio hasta que sea algo concreto.

Aeroméxico dijo que en días pasados, se recibió un documento en varias aerolíneas, informando sobre el retiro de la piertag en la Terminal 2.

El sistema todavía presenta algunas fallas y creemos que el retirar la etiqueta piertag pudiera presentar algunos trastornos a la operación, más aun si no han quedado concluidos los trabajos.

Derivado de lo anterior, se solicita al AICM, que el tema de la piertag, no se retire hasta en tanto no quede concluido al 100% el proyecto, se sabe que es muy costoso, sin embargo funciona operativamente.

AICM (Subdirector de Operación) respondió que según los informes de la empresa, ya quedaron listos, para el enlace, no obstante, se revisará con la gente de tecnología de la información de Aeroméxico y en cuanto estén listos, lo suspendemos.

Aeroméxico dijo que el tema es planear y que quede validado, tanto por proveedores de servicios en rampa, como por las líneas aéreas, en el entendido de que, si hoy no se tienen considerado el surtimiento de las etiquetas para los meses o semanas próximas, no quisiéramos que esta situación pudiera provocar un colapso.

AICM (Subdirector de Operación) el abasto está hecho en un período, considerando la adecuación para que puedan ser leídas las etiquetas.

7. ASUNTOS GENERALES

a) **SENEAM** informó que en la Terminal 1, desde el día 29 de abril a las siete de la noche, 00 UTC del día 30 de abril, se inicia el Servicio de Control Terrestre en la Torre de la Terminal 2; hoy servicio de rampa.

Los primeros tres días, se presentaron algunos contratiempos en cuanto a los cambios de las frecuencias; ya que no estaban en la nueva frecuencia, no obstante, se regularizó de inmediato y ahora todos conocen y manejan la frecuencia.

Se han observado pequeños adelantos en los pocos días de cambio, ya que al momento en que la Torre tiene el control y puede estar manejando las calles de rodaje de esa área, se asignan lugares de espera cuando no tienen puerta para descenso de pasajeros.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) expresó que el día de ayer durante el cierre de pista que duró 59 minutos, se observó que en la salida de Terminal 2 fue mucho más ordenada, derivado de estos cambios.

Aeroméxico dijo que en efecto, la operación se regularizó de inmediato, también con el apoyo de la DGAC, que hizo la extensión de horarios de cinco aeropuertos donde atendieron y recibieron de manera muy rápida.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) agradeció a SENEAM el avance y el control que se ha dado a servicio de apoyo en tierra, por asistencia y por imagen.

b) Menzies Aviation hizo del conocimiento de los presentes que hay algunos comités en los que siendo prestadores de servicio, no son invitados, tal es el caso del Runway Safety Team en el que por tratarse de un tema de seguridad operacional estamos muy interesados en participar.

AICM (Subdirector de Operación) al respecto comentó que no son parte principal, pero si están considerados como invitados por los temas que se están tratando, de hecho uno de los principales es el evento de enero del año pasado.

Alaska Airlines informó a los presentes, que se tenía el anuncio de terminar operaciones a partir de junio 2, cediendo este espacio para hacer un código compartido con American Airlines.

Esta situación, se está prolongando a solicitud de American Airlines, siendo una situación indefinida, por lo que Alaska sigue operando de manera regular.

c) Colegio de Pilotos Aviadores de México dijo que se ha venido comentando la problemática del aeropuerto alternativo de México, la semana antepasada se tuvieron tres aeronaves que solicitaron venir al alternativo México y les fue negado el servicio nuevamente por parte de SENEAM. Se hicieron llegar los tres reportes a la autoridad, y se solicitó la sesión anterior se hiciera una reunión con la comandancia, el Aeropuerto y SENEAM para atender este tema y aun no se recibe avance.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) dijo que es un asunto competencia de la Comandancia y del Comité Local de Seguridad Aeroportuaria y no tiene injerencia este Comité.

SENEAM al respecto comentó que no son autoridad como para negar ningún servicio, cada vez que se regresa una aeronave por el motivo que sea, falla mecánica, porque no pudo aterrizar por condiciones meteorológicas en otros aeropuertos, etc., estamos obligados como Servicios de Tránsito Aéreo a informarle a la autoridad aeronáutica.

Colegio de Pilotos Aviadores de México expresó que SENEAM dice que no es autoridad y DGAC dice que es atribución de SENEAM, no obstante, hay un plan de vuelo autorizado donde

dice que México es alterno y se tiene que respetar, sin afán de hacer polémica, es que se solicitó la reunión con la autoridad por la importancia del tema.

d) Aeroméxico informó que por cambios en la organización de Grupo Aeroméxico, el Señor Antonio Clorio Espíndola, quien ocupaba el puesto de Jefe de Operaciones dejó de prestar sus servicios desde el pasado 30 de abril, agradeciendo su brillante trayectoria de casi 30 años.

Derivado de lo anterior, dio la bienvenida a la Gerencia de Operaciones de Grupo Aeroméxico para Terminal 1 y 2 a Gerardo Leyva Nava, quien es conocido en el medio por su trayectoria de aproximadamente 20 años en la industria, y hoy ocupa esta posición a partir del 1 de mayo.

e) Aeroméxico solicitó conocer los avances de la plataforma de Aviones S-A.

AICM (Subdirector de Operación) comentó que a finales del presente mes y principios de junio, se tiene programado el inicio de operación para la utilización de la plataforma de Aviones SA.

f) Aeroméxico reiteró que se tiene programada desde la semana pasada una reunión para ver el tema del "espejo" del Dedo norte y del Dedo sur, a la cual no se presentó AICM, solicitando re agendar.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) dijo que en efecto se re agenda en la reunión de Portafolio de Mejoras del AICM.

g) Air Canada dio a conocer a los presentes, que a finales del mes Air Canada estará transportando la flama olímpica para los juegos panamericanos de México a Toronto 2015, esto será entre el 27 y el 29 de mayo.

h) Unidad de Sanidad Internacional en el AICM informó que el pasado jueves 23 de abril, se recibió la visita de supervisión de evaluación internacional.

Está presente en nuestro país la Dr. Tamara Mancero Bucheli de la OMS y representando a Comunicaciones y Transporte está el Dr. Valente Aguilar Zinser, que en nivel internacional él es representante de México en el Comité CAPSCA, que es esa coordinación que emana entre la OMS y la OACI cada vez que se presenta un evento en salud pública de importancia internacional.

En este sentido, solicitó especialmente a las autoridades federales y líneas aéreas, en primer término un voto de confianza. La primera etapa de esta supervisión se enfrenta con médicos y estamos más en contacto con los fenómenos de salud.

El Dr. Valente Aguilar Zinser dejó un documento con 120 reactivos donde se pregunta una serie de situaciones que tiene que ver con todos nosotros, desde cómo enfrentamos, qué hacemos, qué tipo de escenarios se pueden presentar para recibir a un sujeto de riesgos sanitario a bordo de una aeronave, hasta en tiempos de paz, cómo se hace la sanitización de las aeronaves, quién supervisa dicha sanitización, fumigación, etcétera. Y son preguntas a las que se dará respuesta con los anexos de la OACI y el Reglamento Sanitario Internacional.

En las etapas posteriores de verificación se van a recorrer las instalaciones del Aeropuerto, no solamente en el rubro de Salud, también personal de migración, Relaciones Exteriores, Seguridad y líneas aéreas.

La Dra. Tamara Mancero representante de la OMS/OPS y coordinada con el doctor Valente Aguilar Zinser, que es el Director General de Medicina Preventiva del Transporte; fue sujeto de un operativo sanitario realizado por contacto EVE, que quiere decir Enfermedad por Virus del Ebola, contacto EVE de alto riesgo por haber estado en Liberia en contacto con enfermos. Organizamos el operativo y la recibimos.

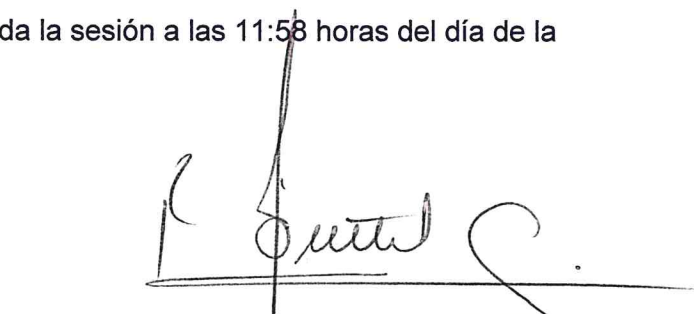
En ese momento con todas las autoridades presentes, especialmente migración y el servicio médico y después de responder preguntas y pasar el tamiz sanitario hizo algunos comentarios, que después vertió ese jueves aquí, expresando que quizás en materia de operativos sanitarios se está trabajando bien, quizás hasta un poco excedidos en las medidas. Sin embargo, la duda que tiene como representante de Salud es al seno del Comité de Emergencia o Comité CAPSCA Local de saber qué papel juega cada autoridad federal y las líneas aéreas exactamente cómo participan.

i) AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) informó que con motivo de la escenificación de la Batalla de Puebla en la colonia Peñón de los Baños, se tiene un operativo muy controlado, para cualquier situación extraordinaria.

No habiendo otro asunto que tratar, se dio por terminada la sesión a las 11:58 horas del día de la fecha.

-- o0o --


ARMANDO SUBIRATS SIMÓN
Presidente Suplente del Comité y Director
General Adjunto de Operación


ING. RICARDO QUINTAL MARTÍNEZ
Secretario General del COYH y
Comandante General del AICM

PA.

C.T.A RICARDO TORRES MUELA
Gerente Regional Centro
SENEAM


JOSÉ LUIS MARTÍNEZ GONZALEZ
Presidente del Comité Nacional de
Gerentes de Aeropuerto


LIC. RUBEN SERRÓS GARDUÑO
Presidente de la Asociación Nacional de
Prestadores de Servicios Aeroportuarios