

**RESUMEN EJECUTIVO DE LA DÉCIMA SESIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO, CELEBRADA A LAS 10:00 HORAS DEL DÍA 6 DE OCTUBRE DEL 2015, EN EL SALÓN DE USOS MÚLTIPLES, UBICADO EN TERMINAL 1.**

**ORDEN DEL DÍA**

1. LISTA DE ASISTENCIA
2. VERIFICACIÓN DEL QUORUM
3. ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR
4. SEGUIMIENTO DE ACUERDOS
5. ASUNTOS DE ATENCIÓN INMEDIATA PRESENTADOS POR EL COMITÉ NACIONAL DE GERENTES DE AEROPUERTO
6. 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.

*(Handwritten signatures and initials in blue ink, including a circled '5' and a signature that appears to read 'Dr. Juan...')*

**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 Resumen Ejecutivo de la novena Sesión Ordinaria del COYH 2015, solicitando la dispensa de la lectura por haber sido suscrita por todos los miembros que participaron. Al no existir comentarios ni observaciones al respecto, se procede a la formalización de las mismas.

**4. SEGUIMIENTO DE ACUERDOS**





No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/10/15	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe
COYH 02/10/15	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots.	DGAC AICM	Presentar Informe
COYH 03/10/15	Bandas de Equipaje Documentado	Proyecto de Infraestructura y Reingeniería.	CNGA AICM	Presentar Informe de seguimiento

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/10/15	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe

**DGAC (Representante del Subcomité de Demoras)** hizo la presentación de los resultados del Índice de Puntualidad y Cumplimiento de Horarios correspondiente al mes de julio de 2015.

El estatus de calificación de demoras corresponde al comportamiento de los incumplimientos imputables y no imputables a las líneas aéreas nacionales e internacionales para el mes de julio.



Dr. Guzmán

Los horarios no utilizados por cancelación o cambio de horario representaron el 3%, 13% sin demora, 42% de demoras imputables y 42% de demoras no imputables a las compañías.

Se presentaron las causas del mes de julio; tráfico o documentación 2%, 1% aplicación de control de flujo por saturación del AICM, servicios en rampa 28%, meteorología 19%, repercusiones 19%, operaciones de línea aérea 13%, infraestructura 7%, mantenimiento de aeronave 6%, tripulaciones 5%.

En julio se analizaron un total de 14 mil 124 demoras, con la unidad de demoras del AICM de las cuales 2 mil 246 se turnaron al Subcomité para su dictaminación final.

Se presentaron las causas de cancelación en el mes de julio, a meteorología con un 3%, a baja la demanda de pasajeros y carga con un 5%, motivos comerciales 15%, operaciones 76%, mantenimiento 1%.

En el periodo de julio se reportaron 3 mil 134 cancelaciones.

Actualmente se están recibiendo las pruebas y defensas para hacer los dictámenes y los reportes correspondientes, y la Unidad de Demoras está analizando las demoras correspondientes al mes de septiembre y octubre.

**SINTRA** Solicito la información contenida en la presentación.

**DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo)** al respecto respondió que tenían que solicitar la información por correo electrónico.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidente terminal 2)** informo que el nuevo Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto es Rubén Carrillo Novelo, Martha Arana Rueda Vicepresidenta de la terminal 1; el de la voz como Vicepresidente de la terminal 2; Rodrigo Romero Lopez ( United Airlines) como Secretario y Monique Tribut ( Air France KLM México) como Tesorera.

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 02/10/15	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots	DGAC AICM	Presentar Informe

**AICM (Gerente del Centro de Control Operativo)** informó que está pendiente la notificación de los lineamientos.

**INTERJET (Gerente de Aeropuerto)** comentó, lo que entendemos es que está pendiente hasta que se haga la notificación.

**AICM (Gerente del Centro de Control Operativo)** respondió que todavía están pendientes en base a WSG de IATA, porque esa es la propuesta de los nuevos lineamientos y mientras no se formalicen, no podemos aplicarlos.

**INTERJET (Gerente de Aeropuerto)** Esperamos a que nos informen entonces.

*Handwritten signatures and notes on the right margin, including a large signature that appears to read 'Sr. Granados'.*

**AICM (Subdirector de Operación)** expresó, queda pendiente la notificación.

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 03/10/15	Bandas de Equipaje Documentado	➤ Proyecto de Infraestructura y Reingeniería.	AICM CNGA	Presentar Informe

**AICM (Coordinación de Equipaje documentados)** hizo una breve presentación respecto a la estadística de inspección de equipaje documentado.

Expresó que en el mes de septiembre se llegó a un total de un millón 046 mil, representando el 62.5 % del equipaje que se manipula en la Terminal 1, y el 37.5 % equivalente a 392 mil equipajes inspeccionados en la Terminal 2. Estas cifras se logran, porque los programas de mantenimiento implantados por las Subdirecciones de Operación, Gerencia de Electromecánica y la Subdirección de Seguridad siguen obteniendo buenos resultados en nuestros equipos.

Si comparamos los datos de septiembre de 2014 con los de septiembre de este año, vemos que hay un incremento del 24.6 %, esto no quiere decir que el incremento en la tasa de inspección de equipaje ha crecido. Tenemos que de los datos históricos de 2009 a 2014 se mantuvo un crecimiento del 8.18 % anual, pero en este 2015 el crecimiento se está detonando un poco más arriba de lo esperado, porque se tenía programado que iban a estar por el 11%, y la tendencia de crecimiento a septiembre de 2015 representa un 14.6 % de crecimiento.

Este es un dato comparativo estadístico desde 2007 a la fecha, les manifestamos en la reunión anterior el pico mayor fue en julio de 2015, con un total de equipajes de las dos terminales que rebasó el millón 300 mil, esta es la gráfica de T1 y esta es la gráfica de T2.

Aquí se ve que en 2015 el mes con mayor equipajes manejados fue en mayo, pero en las sumas de las dos Terminales, julio fue la que tuvo mayor con un millón 300 mil, gracias al esfuerzo conjunto de las Subdirecciones involucradas en este proceso.

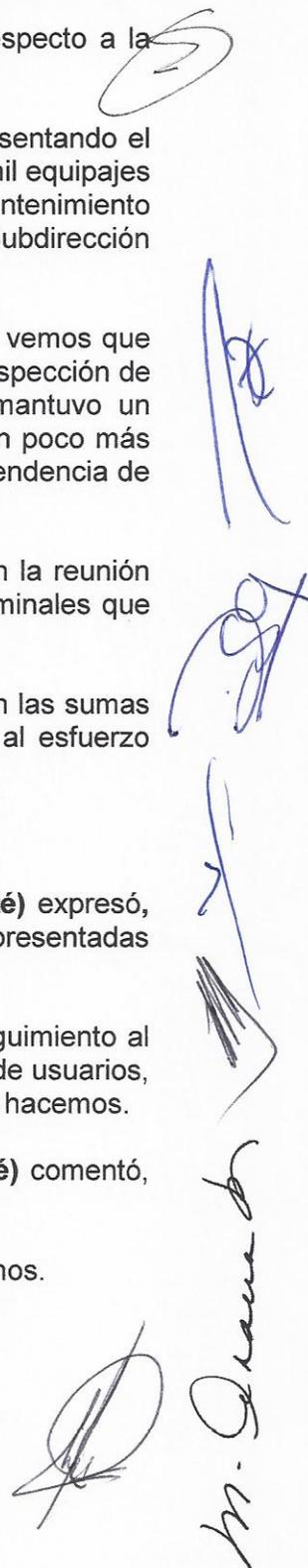
¿Tienen alguna pregunta al respecto? Estoy a sus órdenes.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** expresó, hay alguna duda o pregunta, de no ser así, pasamos al siguiente asunto "atenciones presentadas por el Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto".

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** comentó que dando seguimiento al tema de equipajes, en la reunión pasada se acordó hacer llegar al AICM los reportes de usuarios, los tenemos en esta mesa, los entregamos, los tienen, los comentamos, nos dicen qué hacemos.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** comentó, con gusto le damos seguimiento

**Comité nacional de gerentes de aeropuerto (presidente)** respondió, se los entregamos.



Handwritten signatures and initials in blue ink on the right margin, including a large signature at the bottom right that appears to read 'M. G...'.

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

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** solicitó información respecto a los avances del wifi.

**AICM (Director General Adjunto Jurídico)** respondió que se sigue trabajando en el wifi, la idea es que antes de que termine el año ya se tenga Wi-Fi libre para todos los pasajeros y usuarios.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** solicitó información respecto a los avances de los postes unifila, se hizo la solicitud de incrementar la capacidad de los postes, la entrega de los postes. Había quedado también pendiente, creo que estaban en proceso de compra, ¿continúan? ¿Tenemos alguna fecha?

**AICM (Director General Adjunto Jurídico)** respondió que realizara la presentación en la siguiente sesión.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** comentó, si antes de la siguiente Sesión tuviéramos alguna fecha, nos las puedes comentar, para no darle 30 días más.

**AICM (Director General Adjunto Jurídico)** respondió en cuanto lo tengamos se los hacemos llegar.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** agradeció y solicitó información respecto a los avances de la señalética de T1 y T2, comentó que se realizaron dos recorridos, uno con Aeroméxico y otro con su servidor. Solicito a Sergio explicar el tema.

**AICM (Director General Adjunto Jurídico)** respondió, es correcto se hicieron dos recorridos y se empezarán a hacer las propuestas de las oportunidades de mejora que se tienen, se va iniciar el trabajo sobre la detección de detalles que se vieron en los recorridos.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** preguntó ¿Tenemos alguna fecha de inicio, sobre todo el retiro de la señalética de algunas líneas aéreas que no existen y de cosas que no están, y la colocación de los nuevos?

**AICM (Director General Adjunto Jurídico)** respondió que seguramente se iniciara la semana que entra.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** respondió que la próxima semana.

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** comentó que entre el 8 y el lunes 12 de octubre, iniciara el retiro de señalética.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** en relación al tema comentó que sobran suficientes postes, solo necesita saber a quién se le hará el plan de distribución.

Dr. Juan M.

**INTERJET (Gerente de Aeropuerto)** respondió, si quieren lo coordinamos, si me da permiso la Vicepresidenta Martha Arana, lo coordinan conmigo y lo subimos cuando ustedes nos digan, ¿qué hacemos?

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** expresó, que se retiran una gran cantidad de unifilas de las salidas ECO1, ECO2 y ECO3, y hay una buena cantidad disponible nuevas.

**INTERJET (Gerente de Aeropuerto)** respondió, si me pueden informar con quien vemos este tema con gusto nos ponemos de acuerdo

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** comento que lo vieran con el área Comercial.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** expreso, entonces el asunto de las unifilas queda concluido.

Solicito la atención a las goteras que se han encontrado en el aeropuerto.

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** informo que se están reparando las goteras cuando se detectan.

Comento que muchas goteras se están generando por problemas de azolve en las líneas de drenaje de los propios comercios, sobre todo restaurantes, que no les dan mantenimiento a las trampas de grasa.

Independientemente de eso, por la longitud propia del edificio, el tipo de terreno sobre el que está, y el movimiento del edificio provoca goteras, sobre todo en la parte curva de la Terminal 1, donde está el desarrollo de la ampliación del ambulatorio, tenemos el problema de que las bajadas de aguas pluviales son muy pequeñas y se azolvan.

Estamos también trabajando la propia bajada de agua pluvial para evitar que se concentre el agua.

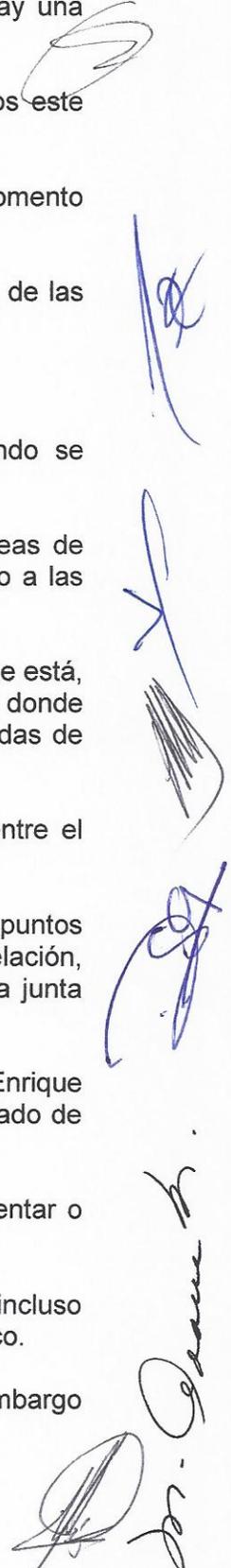
Y en el caso de la Terminal 2, derivado de los hundimientos diferenciales, hay muchos puntos donde la fachada ya está separada del edificio como tal; entonces, hay un sistema de nivelación, pero la separación ha sobrepasado lo que soporta el sistema, ahorita se está sellando la junta para evitar lo más posible la entrada de agua.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidente Terminal 2)** comentó, Enrique en estas últimas dos semanas se han realizado tres cierres de pasillos telescópicos, derivado de la filtración del agua entre el pasillo telescópico y el edificio terminal.

Solicitamos, si es posible, que para evitar el cierre de las posiciones se pudiera implementar o tomar la decisión de impermeabilizar estas zonas de inmediato.

Sólo la semana pasada estuvieron cerradas prácticamente día y medio dos posiciones, incluso representa un riesgo para los pasajeros al momento de bajar a la parte del pasillo telescópico.

Por otro lado, la parte dentro del área del nivel 7.50, ya se han identificado goteras, sin embargo no han sido reparadas, Enrique.



No queremos que pase lo de la temporada de lluvias anteriores, “Nos esperamos a que pase el agua para reparar”, y cuando no hay agua: “Es que nos debemos de esperar para ver dónde están las filtraciones”.

Esto es un círculo vicioso que nunca se acaba.

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** Informo que los hundimientos en la Terminal 2 son de 20 centímetros al año, esto separa tanto las fachadas como los pasillos porque tienen cierto movimiento.

Vamos a hacer una pequeña presentación de lo que se ha reparado, incluida la parte de donde se detectan principalmente las goteras, en ese instante va personal a verificar; si se puede en el momento de la lluvia, se hace el trabajo, y si no tenemos que esperar a que termine de llover y lo secamos.

**AICM (Gerente de Apoyo Técnico)** comento que tienen detectados los puntos donde se filtró el agua, principalmente en Terminal 2, en la posición 66.

Hizo una presentación la cual mostraba una reparación urgente, a base de un impermeabilizante Imperquat, para sellar las grietas derivadas de los movimientos. Es una trinchera, que se hace para captar la lluvia; sin embargo, por las separaciones ahí se ve entre el ángulo, que está separado de lo que es la loza, y por ahí se dio la filtración.

Esto se ha venido reparando; sin embargo, ahorita nos ganó un poco el tiempo, pero ya se está reparado, ya no se va a volver a filtrar este fue un paliativo nada más, pero se tiene ya diseñado cómo lo vamos a continuar, y lo tenemos resuelto derivado del estudio que se hizo de los hundimientos que ha tenido la Terminal 2.

Esto viene en el proceso que nos presentaron, y pretendemos que con la reparación que se haga, que es mínima, realmente es colocar un flashing, también de impermeabilizante, y una lámina, que va a absorber los movimientos por los próximos 10 años

Esto es lo que tenemos, y pretendemos empezarlo a la brevedad.

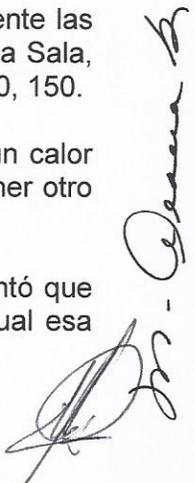
**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** agradeció y solicitó información respecto a los avances en la reparación del aire acondicionado del Instituto Nacional de Migración de la terminal 1.

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** informo que se sigue trabajando en el equipo del aire, ahorita se está viendo la posibilidad de meter un equipo de enfriamiento adicional para incrementar la capacidad de enfriamiento de la zona.

El aire funciona y refresca el área cuando hay una ocupación normal promedio, y solamente las quejas vienen en el momento en el que llegan los aviones 747 que es cuando se satura la Sala, estamos hablando de 300 pasajeros en un área donde regularmente la capacidad es de 100, 150.

Entonces, la sobresaturación es lo que hace que en determinado momento nos genere un calor mayor al que se debe de presentar, independientemente de eso, estamos tratando de poner otro enfriador en el punto.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidente de la terminal 2)** comentó que los aires acondicionados deben de cubrir la necesidad, no hay una justificación por la cual esa área no tenga un sistema de aire acondicionado adecuado.



Sabemos que es el tema del enfriamiento, que es por agua, etc., ya conocemos, ya nos dieron esa lección, lo que ahora queremos es ver cómo esos clientes que llegan a la Terminal 1 en esos jumbos no se sofoquen de calor, porque para nosotros esa es una operación normal.

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** al respecto respondió que el tamaño del edificio está diseñado para una capacidad menor a la actual. Se va a meter un enfriador adicional en la parte superior para incrementar el volumen de aire frío en el momento crítico.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidente de la terminal 2)** pregunto, ¿Cuándo?

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** respondió que no hay fecha ya que esta en concurso la adquisición de aire acondicionado.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidente de la terminal 2)** comento que en todas las reuniones se escucha que todo está en concurso y todo esté en licitación, y la verdad es que no satisfacen las necesidades de las líneas aéreas ni de los clientes.

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** menciona que ya se cerró el presupuesto de este año y se están realizando los concursos para el próximo año.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidente de la terminal 2)** preguntó, ¿Entonces no va a ser para este año?.

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** respondió que no va a ser para este año, porque el aeropuerto está sujeto a la autorización de recursos por parte de la Secretaria de Hacienda.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidente de la terminal 2)** comentó que son cosas no creíbles para el medio aeronáutico.

Sin embargo, existe un órgano de Control Interno del Aeropuerto, que puede apelar y apoyar al aeropuerto, para evitar poner en riesgo la seguridad de la operación.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** al respecto indico que se solicitó un presupuesto, incluso por acuerdo del Consejo de Administración, que repone todo lo que no está considerado para el 2015 y para el 2016.

Esperemos que la gestión sea la adecuada y que tenga buenas noticias a partir del 2016 en cuanto al presupuesto.

Es un presupuesto bien alto, que incluso pretende corregir parte del problema del T2 en cuanto a los hundimientos diferenciales, ambas pistas, en fin; o sea, sí está considerado, vamos a esperar a ver hasta dónde alcanza nuestra gestión.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidente de la terminal 2)** pregunto, Armando, crees que el Comité Nacional de Líneas Aéreas, pudiera de alguna forma coadyuvar en estas solicitudes o hacer algún tipo de presión.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** respondió, cuando sea el momento, se los haré llegar.

Handwritten signatures and initials in blue ink on the right margin of the page, including a large signature at the bottom right that appears to read 'Armando'.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidente de la terminal 2)** al respecto indicó que todos los temas que están pendientes es por cuestión de presupuesto.

Solicito información respecto a la falta de iluminación en ambas terminales.

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** al respecto explico que hay un problema legal con la empresa que realizaba estos trabajos desde hace dos años y medio, ahorita se está en el proceso de aplicación de fianzas, pero tenemos que liberar el proceso jurídico.

Independientemente de esto, se han cambiado algunas lámparas en la planta baja de la Terminal 2 que es donde tenemos más problemas de iluminación.

Ya estamos trabajando en el concurso otra vez de lo que es el apoyo a las bahías uno y tres de la propia Terminal 2 con el tipo de lámpara de led para dar una mejor iluminación. Y bueno, seguimos con el tema de autorizaciones y presupuestos.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** manifestó estamos pendientes.

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** al respecto indico que las bahías uno y tres de la Terminal 2 también se están manejando.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** solicito información respecto a la falta de mantenimiento y limpieza en baños de ambas terminales.

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** al respecto informo que ya hay contrato de mantenimiento con una empresa que se llama Instalaciones Hidráulicas y Sanitarias, encargada de mantenimiento preventivo y correctivo hidrosanitario.

Nada más quisiera explicar un poco el volumen de lo que es la problemática. Tenemos en total, de los dos edificios, en la Terminal 1, 988 muebles sanitarios y en la Terminal 2, 975, dando un gran total de 1 mil 636 muebles en todo lo que es la Terminal.

Desafortunadamente tenemos mucho problema de robo de los sensores eléctricos, los estamos cambiando otra vez por el dispositivo manual, para evitar precisamente lo que está sucediendo.

Nos roban papel sanitario y sobre todo mucha gente del Peñón baja a hacer uso como si fuera un baño público y no sólo para lavarse las manos, sino para bañarse completamente en los sanitarios.

Esto es, se paran en las tasas, las truenan, las quiebran, etc., y puedo hacer el siguiente comentario.

Tenemos 22 elementos internos, más la empresa contratada y están trabajando precisamente los tres turnos, de 7 a 15 horas, de 15 a 22 horas y de 22 a 7 horas.

Entonces, ahorita se está tratando en conjunto con la empresa contratada de reponer lo más pronto los desperfectos que se den en los sanitarios.

Solicito el apoyo para que nos señalen cuáles resultan más apremiantes para que ataquemos esas partes.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** agradeció y solicito a las líneas aéreas comenten cuáles son los más apremiantes, para hacerlos llegar.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** manifestó que el inicio del SMS se realizara con una reunión a nivel Directores Generales, Director General del Aeropuerto, Director General Adjuntos, el próximo 16 aquí en el salón de usos múltiples.

**DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo)** comentó que es importante establecer un programa de trabajo por parte del Aeropuerto, y darle un seguimiento.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** solicito información respecto a la optimización de la información al pasajero en las pantallas, sobre todo de Terminal 1, la información tarda en ir pasando los cambios de vuelo y actualizarse de demoras

**AICM (Subdirector de Operación)** al respecto explico que el enlace se tiene con el sistema de Aeropuertos y Servicios Auxiliares.

Se han llevado a cabo algunas reuniones y vamos a continuar con ellas para poder evitar esos vacíos que existen en el enlace de la información y evitar que se retarde y tengamos problemas de información para los mismos pasajeros.

**Interjet (Gerente de Aeropuerto)** agradeció y al respecto comentó, que la intención es dejar el itinerario del vuelo y poner el estatus del vuelo en las pantallas con lo que respecta a las salas de última espera, con lo respecta en las pantallas de las salas de última espera. Lo importante sería las del ambulatorio que al final de cuentas es donde se dirige al pasaje.

Otro tema es el de las pantallas que están a baja altura e implica un peligro para la gente con los filos de la pantalla que tiene en las esquinas.

Otro tema es el de la Sala Tango, solicitamos se le ponga un número, no una letra, ya que confunde y va ligado al tema de la información de las pantallas, confunde mucho en que diga T, porque la gente piensa que es T y aparece además uno, donde dice Terminal y la gente dice: "Pues esa es la Terminal 1". Entonces, aunado a mejorar la señalética de la Tango, que sí la hay, pero necesitamos mejorarla, la solicitud por favor es que quede en minuta

Insisto, la propuesta sobre las pantallas, regresando al mismo tema, es que apareciera el estatus del vuelo, aunque no le cambiaran la hora a la hora que debería de salir, o sea, si el vuelo está demorado, ponerle demorado y ponerle la misma hora del itinerario, que es más o menos como hemos venido trabajando en las salas de última espera

**AICM (Subdirector de Operación)** respondió que ha tenido muchos problemas por el enlace entre el sistema ASA, y AICM.

Yo no creo que tengamos problema, nos ponemos de acuerdo con Francisco Alvarado y el área comercial para que se maneje la misma información, sin tener que estar modificando, solo se deja el estatus de demorado.

Lo de la Tango-1, es un tema de señalética que vamos a platicar con el área comercial, les avisamos a la brevedad este tema.

**AICM (Gerente del Centro de Control Operativo)** solicitó a las líneas aéreas informen las demoras para tener el correcto seguimiento y estado de los vuelos.

**INTERJET (Gerente de Aeropuerto)** al respecto comentó que tiene una persona exclusiva para esto y seguirán informando.

**Iberia (Gerente de Aeropuerto)** comento que ha dado instrucciones de que todas las maletas o la mayoría de las maletas vayan en bandeja, y al parecer alguien de seguridad, les han dicho que no que utilizan muchas bandejas.

**AICM (Subdirector de Seguridad)** en relación al tema solicito a Luis más información para investigar, debido a que por parte de la Subdirección de Seguridad no existe consigna al respecto.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** solicitó información respecto al tema de bandas de equipaje.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** respondió que se sigue trabajando en el tema.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** agradeció y pregunto, ¿hay la posibilidad de que operen las 24 horas las bandas transportadoras de personas?

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** al respecto informo que cuando baja el flujo de pasajeros se apaga para ahorrar energía. Es un programa general del Gobierno, tenemos que reportar una disminución de energía al año, pero si se hace la petición, las vamos a dejar prendidas.

Y vamos a ver la posibilidad de poner sensores de movimiento a las bandas y escaleras mecánicas para el siguiente año.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** pregunto, ¿podríamos decir que el próximo año tendremos sensores de movimiento?

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** respondió, no, apenas estamos viendo la posibilidad.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** pregunto al Comandante, respecto a las Juntas del SMS

**DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo)** Respondió que es importante y necesario darle continuidad al SMS.

Sería conveniente convocar a una reunión para darle seguimiento a todos los pendientes. Tuve un acercamiento con el ingeniero Roch, sobre el avance que tiene el Aeropuerto con el SMS. Me quedé que iban en la etapa dos.

Si nos comenta, ingeniero.

**AICM (Gerente de Operaciones)** al respecto informo que el SMS está en la etapa dos, de acuerdo a las autorizaciones que se tienen de la DGAC.

El SMS es precisamente del Aeropuerto, y la coordinación que se da con las demás entidades del Aeropuerto, es a través de los grupos de trabajo, donde analizamos todos los riesgos y peligros correspondientes y comunes entre sí.

Para eso tenemos reuniones del RST por ejemplo, para establecer este tipo de incidentes.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** comentó que existe un procedimiento cuando los vuelos están demorados, se avisa a Comandancia y a Centro de Control Operativo para que permitan el acceso a los pasajeros que se demoraron sus vuelos por largo tiempo.

Pregunta, ¿funciona este mecanismo?. Pero en ocasiones, la información no llega tan rápido.

Sé que hay muchas puertas, que entran por cualquier parte; entonces, buscar la manera de que lo podamos agilizar.

**AICM (Subdirector de Seguridad)** solicitó a las líneas aéreas que el reporte de la demora hacia el centro de control operativo fuera rápido, para que informe a seguridad y se agilice el paso de la gente.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** agradeció.

**AICM (Subdirector de Operación)** Al respecto solicitó a las líneas aéreas den aviso cuando es una demora indefinida y si va a salir el mismo día.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidente de la Terminal 1)** respecto al tema respondió que ya se lleva a la práctica.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** agradeció, y comentó que AICM atendió la limpieza de los mostradores de las posiciones 20, 21, 22, 23, 24 y 25, en forma casi inmediata.

Solicito al presidente del Comité permita realizar una reunión previa al comité para presentar los puntos más álgidos o aquellos que tengan que ser presentados para su consideración, señor Presidente.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** manifestó que sería los lunes por la tarde anterior al comité, para estar lo más cerca posible de la reunión y ya llegar con temas concretos.

**DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo)** preguntó, ¿para el próximo mes?

Solicito a Rubén Carrillo Novelo, que avisen a la Comandancia las demoras, porque no están avisando.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** respondió, lo tomamos en cuenta y damos un mensaje.

## 6. ASUNTOS GENERALES

**AICM (Gerente de Operaciones)** Comento que está poniendo a la consideración de este Comité los cambios de tres procedimientos de las reglas de operación; uno de ellos son las reglas de circulación, otro el procedimiento para las licencias y otro para la expedición de los permisos de

los vehículos, ya se ha estado discutiendo con la Dirección General de Aeronáutica Civil durante algún tiempo.

Entonces, los presentamos para su revisión para que se dé el visto bueno en la siguiente Sesión.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Comento que una de las condiciones que se proponen por parte de las líneas aéreas y de los prestadores de servicios es el sentido de que se quite el requisito de antigüedad del equipo.

El equipo puede ser muy antiguo, pero si tiene buen mantenimiento podrá circular.

Sabemos que comprar un MDL o comprar un equipo no es fácil, pero si lo mantenemos bien, puede ser eterno. Si no lo mantenemos bien, vamos a pedir a la comandancia que nos ayude a sacarlo del Aeropuerto.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente)** al respecto comento que este tema lo han solicitado desde hace varios años. Es un logro tanto para líneas aéreas como para prestadores de servicio, la inversión en equipos nuevos es muy cuantiosa, es muy difícil hacer la depreciación y los equipos en muchas ocasiones están en excelente estado, y su problema es nada más la antigüedad.

Agradeció y felicito.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** al respecto indico que le toca al Comité de Gerentes decidir sobre el tema. Esperamos comentarios en la siguiente Sesión.

**AICM (Gerente de Operaciones)** comentó que se les va entregar un CD a los representantes de los grupos aquí presentes, para su conocimiento y cualquier comentario enviarlo a [j.rocha@aicm.com.mx](mailto:j.rocha@aicm.com.mx).

**Presidente de la Asociación Nacional de Prestadores de Servicios Aeroportuarios** pregunto, ¿solo es vehículos especiales y camionetas?

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** respondió, no, estamos hablando de todos pero es evidente que se va aumentar el nivel de exigencia en la revisión.

**Presidente de la Asociación Nacional de Prestadores de Servicios Aeroportuarios** comentó que hace varios años tuvo un acercamiento con Martha y su equipo, para ofrecerle parte de lo que se hizo en conjunto con su equipo de trabajo, cuando llegaban los operadores tenían mucho tiempo trabajando y se sabían todo.

Entonces, quizá para que también les hagan llegar el programa que teníamos para que lo puedan complementar con el suyo.

La verdad es que trabajamos mucho con Martha en aquel momento y no se llegó a nada.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** al respecto informo que si la Secretaría de Hacienda aprueba un proyecto que se ingresó para el 2016, se tendrá un simulador de tiempo real para conducir en plataforma.

**Jefe de la Unidad de Sanidad Internacional** comentó que desde hace aproximadamente un mes, se formó un grupo de trabajo, para la reactivación de CAPSCA, para estar preparados ante contingencias.

Ya llevábamos muchos avances, en breve se les van a presentar. En el Comité de Seguridad, en los meses anteriores, he expuesto dos casos de contingencias que hemos tenido y bueno que queda de manifiesto la falta de protocolos y la falta de coordinación entre aerolíneas, entre todas las instituciones.

Sin embargo, sí quiero hacer notar que, por ejemplo, el viernes 2 de octubre, a las 10:50 personal de Interjet, acude a la Unidad de Sanidad Internacional para notificar la presencia de un pasajero con datos de hepatitis, durante el vuelo 2995, proveniente de Nueva York para realizar el protocolo adecuado.

De manera correcta y oportuna, el capitán del vuelo dio aviso previo al aterrizaje al Centro de Control Operativo, y se notificó a Sanidad Internacional.

El vuelo aterrizó a las 11:00 horas, sin descender a los pasajeros ni tripulación hasta la llegada de personal de sanidad internacional, como debe de ser. Entonces, sí conocen los protocolos.

Siendo las 11:05, se procede a entrevistar a la tripulación, quienes se percataron de la coloración icterica del pasajero, quien presentó documentación con diagnóstico de hepatitis C, y en virtud de que esto no es una enfermedad transmisible, contagiosa, no representa un riesgo para los pasajeros, y corroborando que no había ningún otro pasajero enfermo, a las 11:15 ya pudo descender la tripulación.

Se emitió un certificado que le sirve de respaldo a la aerolínea, en el cual se pueden percatar que tienen todos los datos, todas las recomendaciones que emite Sanidad Internacional y esto es un claro ejemplo de que sí se puede trabajar correctamente, de que no les quitamos más allá de 15 minutos, y pues se procedió de manera adecuada.

Entonces, bueno, independientemente de eso, otro avance que se solicitó, la licenciada Leticia Gil, Gerente de Seguridad, que ahorita va a platicar con ustedes, les hizo la invitación a que nos enviaran todos sus protocolos de seguridad en caso de las aerolíneas.

Ahorita les voy a decir cómo vamos en ese avance, pero sí les encargamos mucho, porque por lo que he pedido revisar, nada más tienen un párrafo de lo que son enfermedades infecciosas, otros mandaron otras cosas que no deberían de ser. Entonces, en base a la información que nos manden, en base a la información que tenemos, estamos armando un plan de trabajo y un programa de capacitación para ponernos de acuerdo con todas las aerolíneas y estar trabajando en el mismo tenor.

Muchas gracias y le cedo la palabra a la licenciada.

**AICM (Gerente de Seguridad)** comentó que ha estado solicitando a las líneas aéreas que faltan de entregar el protocolo, porque de esa manera es como se va a estandarizar ese protocolo para que todos tengan lo mismo coordinado con Sanidad.

De hecho, se hizo la presentación de CAPSCA en la Sesión pasada.

**AICM (Gerente de Servicios Médicos)** comentó que se ha conformado un grupo para retomar el tema de CAPSCA, este es un proyecto de la OACI referido en el anexo nueve de facilitación.

Handwritten notes and signatures in blue ink on the right margin of the page. There are several scribbles and what appears to be a signature at the bottom right.

CAPSCA tiene la finalidad de manejar el riesgo potencial de la propagación de enfermedades pandémicas y enfermedades transmisibles similares por vías terrestres, marítimas y aéreas.

En lo que nos concierne, nos toca tomar acción en enfermedades que vienen transportadas por un avión o por vía aérea.

Estas enfermedades tienen un potencial de afectación de diversos actores de la economía, turismo, banca, salud y el sector transporte, como ya lo vivimos en el 2009.

En qué momento nosotros activamos CAPSCA ¿Cuándo existe una ESPI?. ¿Qué es una ESPI? Es una emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional.

Esto lo emite la Directora General de Salud de la Organización Mundial de la Salud, una vez que se ha reunido con su Comité y entonces determina en qué momento pueden etiquetar a una enfermedad con características pandémicas y que tenga un riesgo potencial a nivel internacional.

En el momento en que la OMS emite una emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional, la Secretaría de Salud toma cartas en el asunto y éste es el flujo de coordinación que sigue para que podamos activar el Comité de CAPSCA que ya está conformado.

Si se dan cuenta, en la parte superior, la Secretaría de Salud es la que emite el comunicado a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ésta a su vez a la Dirección General de la DGAC, lo notifica, se notifica la alerta a nivel sanitaria internacional y vienen las dos direcciones: la Dirección General del AICM, la Comandancia General de la DGAC y de ahí ya se convoca a reunión del Comité y se llama a todas las entidades que participan en este tipo de padecimientos o en este tipo de situaciones, para empezar a actuar o tomar acciones para evitar la propagación de una enfermedad de este tipo a nivel nacional.

En el AICM hemos tenido varios eventos, ustedes recordarán lo que padecimos en el 2009, ante la influenza H1N1, en donde tomamos acciones más bien de carácter preventivo de difusión social y de movilización social.

Sin embargo, a nivel nacional se emitieron varias alertas, nunca llegaron a un nivel rojo, pero sí estábamos en nivel rojo, pero las acciones que tomaron aquí fueron únicamente de prevención y de difusión.

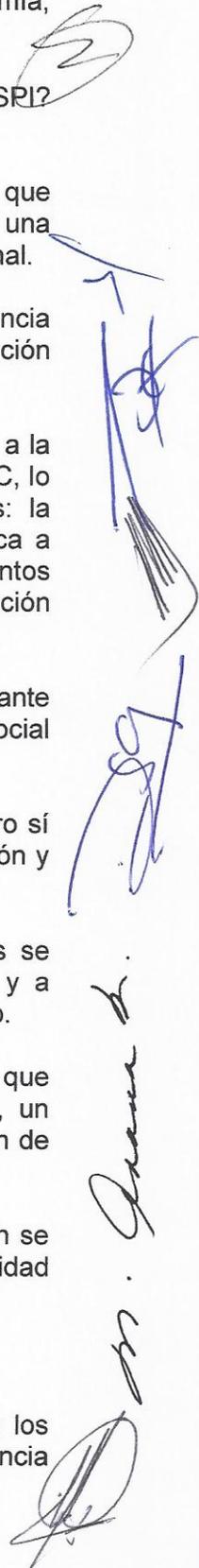
En el 2010 tuvimos la presencia de la OACI, para una visita de seguimiento y entonces se empezaron a emitir algunas recomendaciones a este aeropuerto para empezar a tomar y a estructurar nuestro Comité y algunas acciones en específico de este tipo aquí en el Aeropuerto.

En el 2013 se tuvo la presencia de la OACI para darle seguimiento a todas las acciones que habíamos empezado a realizar, y en ese momento ya habíamos conformado un Comité, un documento único, ya habíamos anexado nuestro plan de alerta epidemiológica a nuestro Plan de Emergencia Aeroportuaria.

Otro evento que tuvimos fue en el 2014-2015, ante la presencia de Ébola, en donde también se tomaron ya acciones conjuntas con Sanidad Internacional y con el área de seguridad correspondiente sobre todo a respetar las directrices que nos había emitido la OMS.

En la forma en que se trabajó Ébola con respecto a influenza, fue totalmente diferente.

Esto es lo que tenemos hasta ahorita, ya se conformó el Comité Regulador; se anexaron los planes para la atención de emergencias epidemiológicas en nuestro plan de emergencia



Handwritten notes and signatures in blue ink on the right margin, including a large signature at the bottom that appears to read "M. Juan D.".

aeroportuaria, se asignaron los servicios médicos del Aeropuerto para atender este tipo de contingencias y se han venido realizando seminarios de entrenamiento.

Lo que esperamos y no sabemos cuándo se pueda presentar, es una próxima evaluación a nuestro Aeropuerto por parte de la OACI. Creemos que puede ser anunciado en el 2016.

Y ante este hecho, queremos estar preparados para dar cumplimiento a lo que nos han venido pidiendo en años anteriores.

Así es como está conformado nuestro Comité de CAPSCA, tenemos al Presidente que está representado por el Comandante de la DGAC; el Vicepresidente que es nuestro Director General Adjunto de Operaciones; el Secretario que es el Subdirector de Operaciones y de ahí todos los titulares de las diferentes áreas que están involucradas en este evento, incluyendo a líneas aéreas, algunas entidades como SCT, SAGARPA, Aduana, Migración, etc.

Lo que nosotros queremos es tener actualizados los protocolos y procedimientos que cada una de estas entidades tienen elaborados o van a elaborar para este tipo de situaciones, y poderlos dar a conocer en el momento en que tengamos la presencia de la OACI, y además nutrir y actualizar nuestro Manual de Emergencias Epidemiológicas en nuestro Manual de Emergencias Aeroportuarias.

El anexo cuatro, el que está ya incluido en el Plan.

Estos son los grupos asignados, tenemos dos grupos permanentes, que es el Servicio Médico del Aeropuerto, Sanidad Internacional y tenemos grupos médicos de apoyo que están conformados por los servicios médicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y por los Servicios Médicos de la Secretaría de Salud.

Esta es una gráfica en donde vemos cómo se empezaron a dar los seminarios de capacitación en aquel entonces, hace dos años, con apoyo de seguridad del Aeropuerto, y se dieron un total de 2 mil 500 elementos en capacitación.

¿Cuáles son los objetivos de todo esto que hemos venido trabajando?, reactivar y actualizar el Comité de CAPSCA-AICM.

Cuando hablamos de actualizar, nos referimos a nuestros titulares.

Coordinar las reuniones en forma periódica, y que en su momento y dependiendo de lo que vayamos determinando, nos vamos a ir acercando a las diferentes áreas para ir conociendo sus actividades y sus acciones, y conocer los protocolos de las entidades que conforman el Comité.

**IBERIA (Gerente de Aeropuertos)** al respecto comentó, las líneas aéreas tienen protocolos internacionales, a lo mejor no son exactamente las que han pedido, pero en caso de que en una aeronave se produzca una duda sobre un pasajero, desde luego el protocolo es aislar al pasajero y el Comandante del vuelo, va avisar a la Torre o bien nos va a avisar a través de vía Acass, va a mandar un aviso de que tiene un pasajero dudoso.

Digamos, dudoso por el tema de las enfermedades, y nosotros vamos a avisar a la Comandancia del Aeropuerto para que ésta realice lo conducente. Ustedes tienen que decir a las líneas aéreas por escrito, si las acciones que realizamos esta fuera del protocolo o hay que hacer algo más.

Pero realmente aparte de aislar a bordo al pasajero, de comunicar la duda que tenemos sobre el pasajero a la Comandancia por la vía más rápida para que les avisen y ustedes estén esperando;

nosotros sabemos que el pasaje se queda a bordo, la tripulación se queda a bordo hasta que ustedes lleguen; o sea, es un protocolo internacional, ampliamente sabido, pero no sabemos si en su pregunta quieren algo más por nuestra parte, debido a la importancia que tenemos y que sabemos de este tema.

**AICM (Gerente de Servicios Médicos)** Expresó que el protocolo básico que está contemplado a nivel internacional es que el piloto comunica a SENEAM, SENEAM a Centro de Control Operativo y éste nos llama a nosotros como servicios médicos.

Sin embargo, se presenta la situación, que cuando el servicio médico llega al avión ya muchos pasajeros se bajaron.

Entonces, nosotros tenemos que iniciar el procedimiento del cerco epidemiológico, los dos pasajeros que atrás, los dos de adelante y a los dos de los lados, los etiquetamos como azules, tenemos un formato, y después ya se toman los datos de las personas que estuvieron más cercanos a él. Sin embargo, esa situación no se da, porque cuando nosotros llegamos, ya bajaron. Entonces, perdemos ese punto.

**IBERIA (Gerente de Aeropuertos)** al respecto comentó que hay vuelos que tardan 12 horas en llegar y la incidencia se da en tiempo que no está en comunicación con SENEAM ni con el Aeropuerto, sino tiene que ser vía Acass, con la propia Compañía uno, dos.

En un vuelo más corto o en una incidencia si el Comandante avisa a SENEAM, por ejemplo, como protocolo, SENEAM le dice al Comandante: "No baja nadie". Se mantienen puertas cerradas hasta que la autoridad sanitaria le autorice.

Ese es el punto crucial para que no haya errores, el Comandante está con otros asuntos en cabina, el sobrecargo abre la puerta y los pasajeros se van.

Entonces, si le dice: "No se abren puertas hasta autorización sanitaria", y eso es importantísimo, ese comunicado.

**AICM (Gerente de Servicios Médicos)** respondió, lo que pretendemos es regular ese tipo de situaciones, atender vuelos con esas características.

**COPA AIRLINES (Gerente de Aeropuerto)** al respecto indicó que el Comandante debe esperar a que llegue personal de sanidad internacional.

**SANIDAD INTERNACIONAL** al respecto comentó que su compromiso es estar pendiente, para actuar de inmediato en cuanto se les reporte la situación. Informo que para atender este tipo de situaciones existen protocolos y posiciones aisladas, que es en la 52 y en la 19.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** solicitó a las líneas aéreas revisar el plan de CAPSCA, antes de comentarlo en el Comité.

**ADUANA (administrador de Aduana en el AICM)** solicitó apoyo a Aeroméxico, para que mediante la bocina que se encuentra en la Sala P, anuncie a los pasajeros que vienen de Centro, Sudamérica y del Caribe para que su salida sea por la Sala N.

Ahorita estamos en el proceso de poner la señalización; sin embargo, los vuelos de la madrugada, se está complicando un poquito porque la Sala P está totalmente vacía y nos está costando mucho trabajo orientar a los pasajeros para que se vayan a la Sala N.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidente de la Terminal 2)** respondió que es tema de señalética; sin embargo, las tres líneas aéreas que tienen vuelos de Centro y Sudamérica, están presentando sobresaturación de clientes y se prevé que para diciembre se va a complicar aún más, mientras no esté dividida la banda 1, en algún momento le propusimos en este Comité a dividir esa banda 1 por tres bandas en lugar de una.

Tenemos evidencia fotográfica de cómo se están poniendo las cosas.

Quisiéramos ver la posibilidad que cuando tengamos los vuelos, Centro, Sudamérica que son cinco o seis que se juntan para que eso fuera a través del lado Lima, es Lima, ¿verdad?

**ADUANA (Administrador de la Aduana del AICM)** respondió Es en la N.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidente de la Terminal 2)** comentó, exactamente, pudiéramos en esos momentos utilizar las cuatro bandas que están del otro lado.

Entonces, si quieres te buscamos para ver cómo lo pudiéramos atender.

**ADUANA (Administrador de la Aduana del AICM)** respondió de hecho el día de ayer estuve analizando los videos de la madrugada y sí se ve una saturación.

Hoy en la mañana yo giré instrucciones para que mi gente organizara a esos pasajeros y la verdad es que el flujo fue muchísimo más ágil.

Es un tema de organización, es decir, informar a los pasajeros dónde está su salida porque de otra manera andan un poco perdidos, la verdad es que el nuevo proceso nos está ayudando a que la salida sea más ágil.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidente de la Terminal 2)** comentó, y bueno, Armando, nada más como complemento a esto quisiéramos ver si está considerado el tema del presupuesto, recordarás que tenemos pendientes.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Está dentro del proyecto.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidente de la Terminal 2)** agradeció

**ADUANA (Administrador de la Aduana en el AICM)** solicito a las líneas aéreas entreguen las declaraciones a los pasajeros en el vuelo, e insistir en el vuelo que deben de llegar con la declaración debidamente llenada para que se ya esté listo para salir.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidente de la Terminal 2)** al respecto comentó que así lo harán. Pero también solicita el apoyo de migración, para que una vez que pasen por este filtro se le informe al pasajero la petición de Aduana.

**MIGRACIÓN** respondió que en el ejercicio diario migración le explica que debe llenar el formato de aduana y que aduana debe de completarlo y que se lo van a revisar en la siguiente Sala, siempre se hace esa tarea y si llegamos a un acuerdo Aduana y nosotros es para apoyar al extranjero siempre.

**ADUANA (Administrador de la Aduana del AICM)** comentó que es importante que se actualicen los formatos de declaración de pasajeros. Hay líneas aéreas que están utilizando formatos ya muy

viejos, obsoletos y que cuando llega el pasajero tenemos que pedirles que lo vuelvan a llenar, sobre todo las líneas europeas, están entregando declaraciones ya vencidas.

Entonces, si necesitan declaraciones nuevas, por favor, acérquense con su administrador de la Terminal-1 o con el Subadministrador de la Terminal-2 para que les entreguen declaraciones nuevas.

Porque sí han cambiado, sobre todo lo que se considera como equipaje.

Y el último, es seguir insistiendo con las líneas aéreas para que les pregunten a los pasajeros cuando van a abordar si traen más de 10 mil dólares para declarar. Seguimos encontrando muchas incidencias en la Sala de última espera, entonces, insistir con ese tema, que si tienen divisas por declarar que les entreguen o que los orienten para que vayan y realicen su declaración de divisas, por favor.

**INTERJET (Gerente de Aeropuerto)** al respecto solicito información más breve para dársela al pasajero; a veces no hay espacio donde poner los posters, los pequeños banners, se me hace que están muy grandes, es algo que ya habíamos solicitado estoy seguro que con eso reforzaremos.

**ADUANA (Administrador de la Aduana en el AICM)** al respecto comentó que los cartelones son hechos a principio de año y son unificados para todas las aduanas del país, así que es el único con el que se cuenta.

Entonces, sería importante que nos apoyaran para evitar cualquier inconveniente que se tenga en la sala de última espera.

**INTERJET (Gerente de Aeropuerto)** sugirió solicitar al aeropuerto si puede realizar voces respecto a informar a los pasajeros que deben realizar la declaración de las divisas.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** expreso que se analizara y consultara los convenios que hay y consultar el anexo 9 de facilitación.

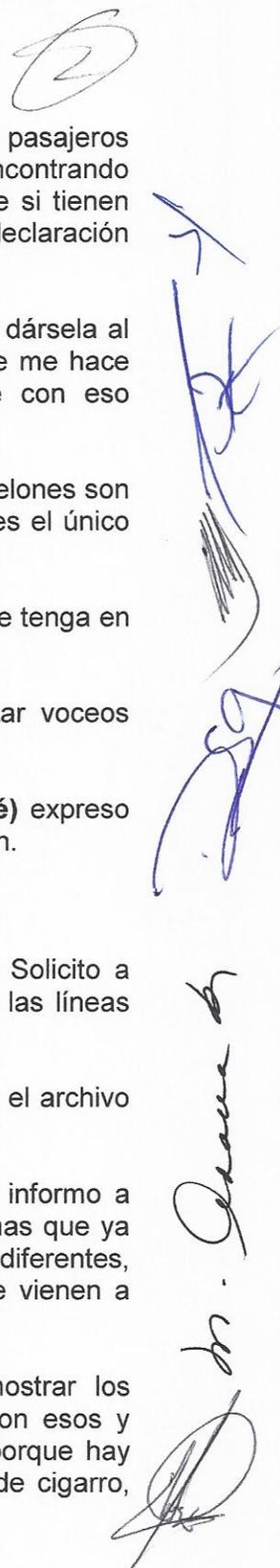
Se dará una respuesta para la siguiente reunión.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidente de la Terminal 2)** Solicito a Aduana el archivo en PDF de los posters para mandarlos hacer y distribuirlos entre las líneas aéreas.

**ADUANA (Administrador de la Aduana en el AICM)** agradeció y dijo que hará llegar el archivo PDF a Rubén Carrillo Novelo.

**Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Vicepresidenta de la Terminal 1)** informo a Aduana que hace dos semanas Air Canada hizo una solicitud de 80 mil formas, mismas que ya están en Canadá y comentan en el almacén de Air Canada, que son de tres versiones diferentes, por lo que solicito excepción porque los formatos ya están en diferentes países que vienen a México.

**ADUANA (Administrador de la Aduana en el AICM)** al respecto comento que va a mostrar los formatos actualizados, para que los envíe Air Canada y únicamente se queden con esos y desechar los que no son y vuelvan a solicitar la cantidad que están desechar, porque hay información que el pasajero piensa que está actualizada, por ejemplo, las cajetillas de cigarro, antes eran más hoy son menos.



Entonces, llega el pasajero con una declaración antigua y puede meterse en algún inconveniente.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** expreso que sería conveniente hacer un compromiso por parte de la Secretaría de Hacienda, porque si no, cada vez que haya un cambio de alguno de estos formatos que deciden hacerle el cambio al renglón 24 del formato, que de alguna manera nos aseguramos que sea el formato que va a prevalecer por el siguiente año o siguientes dos años.

**ADUANA (Administrador de la Aduana en el AICM)** al respecto comento que el formato sigue siendo el mismo, lo que cambia son las reglas de carácter general.

El mismo formato trae la información de las mercancías que se pueden considerar como equipaje, y esas son las que cambian cada tres meses a veces.

El tema es que hay aerolíneas que están entregando formatos del 2006, 2007, que ya ni siquiera la forma del SAT y la forma de la Secretaría de Hacienda ya están vigentes.

**AICM (Gerente del Centro de Control Operativo)** informo que hoy se concluyó la asignación de adicionales, a más tardar mañana se entregaran los listados. Los horarios que están retirados se les enviaran por correo y la publicación queda en la página del portal del AICM para el día 8 de octubre.

El otro tema es el acuerdo que se llevó a cabo en la séptima reunión del Comité, donde los horarios cuya solicitud exceda menos 30 minutos, quedan disponibles, sino se les mandara a las líneas aéreas.

Por último, a partir de la próxima temporada se va a reportar a la Comandancia sobre las líneas aéreas que no tienen horario asignado. Lo estamos viendo ahorita con la asignación de los horarios adicionales, no todos están completando sus frecuencias de adicionales, pero obviamente no podemos dar esa asignación porque está disponible, no obstante los horarios que quedan sin horario, serán reportados y se establecerá un control para agilizar este reporte a la autoridad.

**AICM (Director General Adjunto de Operación Y Presidente Suplente del comité)** informo que hay una línea aérea que está vendiendo boletos y no tienen slot autorizado.

**AICM (Gerente de Centro de Control Operativo)** informo que del 25 de octubre al 1° de noviembre, se encuentra en desfase y se va a rebasar las 58 operaciones de esta semana.

**INTERJET (Gerente de Aeropuerto)** expresó, Discúlpame, por favor.

**AICM (Gerente de Centro de Control Operativo)** pregunto, ¿Qué punto?

**INTERJET (Gerente de Aeropuerto)** respondió, el último.

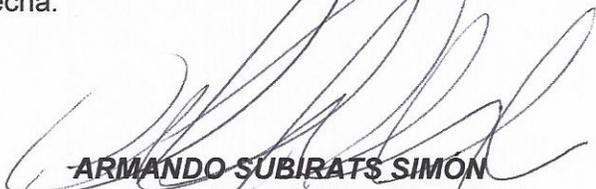
**AICM (Gerente de Centro de Control Operativo)** al respecto informo que las líneas aéreas internacionales cambian de horario.

Se van a rebasar las 58 operaciones, porque las líneas aéreas norteamericanas donde estamos adelantando el cambio de horario.

Entonces, precisamente por ahí, eso tratamos de preverlo en el proceso de conciliación, pero por disponibilidad fue posible atenderlas a todas, todas las internacionales.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** expresó que la línea aérea de la que hizo el comentario no pertenece a CANAERO, y solicito al Presidente del Comité Nacional de Gerentes que le haga llegar el comentario.

No habiendo otro asunto que tratar, se dio por terminada la sesión a las 11:52 horas del día de la fecha.

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

  
**ING. FRANCISCO QUIROZ PULIDO**  
Secretario General del COYH y  
Comandante General del AICM

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

  
**RÚBEN CARRILLO NOVELO**  
Presidente del Comité Nacional de Gerentes de  
Aeropuerto

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

  
**MARTHA ARANA RUEDA**  
Vicepresidente del Comité Nacional de  
Gerentes de Aeropuerto Terminal 1

  
**ALEJANDRO CONTRERAS CAMPOS**  
Vicepresidente del Comité Nacional de  
Gerentes de Aeropuerto Terminal 2

Las presentes firmas corresponden al Resumen Ejecutivo de la Décima Sesión Ordinaria del Comité de Operación y Horarios, celebrada el día 6 de octubre del 2015.