

RESUMEN EJECUTIVO DE LA SEXTA SESIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO, CELEBRADA A LAS 10:00 HORAS DEL DIA 02 DE JUNIO 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. 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.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) hizo la presentación de personal que se integra al Comité de Operación y Horarios y a la operación del aeropuerto:

- **Lic. Guadalupe Gómez Morales.**- Representante de la Secretaría de Relaciones en Protocolo en Terminal 2.
- **Ing. Wilibaldo Molina Pérez.**- Gerente de la Estación de Aeropuertos y Servicios Auxiliares Combustibles México.
- **Mtro. Ali Agut García.**- Director de Coordinación Interinstitucional de la Procuraduría General de la República.
- **Dr. Javier Roch Soto.**- Gerente de Operaciones AICM.
- **Ing. Daniel Francisco Mosqueira Mondragón.**- Gerente de Ingeniería Civil 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 Resumen Ejecutivo de la Quinta 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 la misma.

4. SEGUIMIENTO DE ACUERDOS

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/06/15	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe
COYH 02/06/15	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots.	DGAC AICM	Presentar Informe
COYH 03/06/15	Bandas de Equipaje Documentado	Proyecto de Infraestructura y Reingeniería.	CNGA AICM	Presentar Informe de seguimiento

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/06/15	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe

DGAC (Representante del Subcomité de Demoras) hizo la presentación del índice de puntualidad y cumplimiento de horarios, correspondientes a los meses de febrero-marzo de 2015.

Se presentó el cumplimiento real por causas externas y el incumplimiento imputable a las aerolíneas, a excepción de Amerijet y Qatar, que operaron sin demora.

A partir de las 00:00, hasta las 23:59, se presentaron aumentos en horarios saturados, presentando el máximo a las 20:00, 21:00, 22:00 que son las horas del cierre.

Se presentó la proporción de los incumplimientos, 1% los no utilizados por cancelación o cambio de horario, imputables 43%, no imputables son 39% y sin demora un 17% también en el mismo período.

Las causas que se dieron en los dos meses conjuntos, para tráfico y documentación de la aerolínea 1%, por falla de sistemas y aplicación de control de flujo 1%, operaciones de la aerolínea 22%, servicios en rampa a aerolínea 22%, meteorología un 21%, repercusiones 17%, mantenimiento a las aeronaves 6%, infraestructura aeroportuaria 6%, y tripulaciones de la aerolínea 4%.

En el período de febrero-marzo 2015, se analizaron un total de 20 mil 598 demoras con la unidad de demoras del aeropuerto, de las cuales 3 mil 635 se turnaron al Subcomité para su dictaminación final.

Las causas de cancelaciones que se dieron en ese período fueron 1% de mantenimiento a las aeronaves, meteorología un 4%, baja demanda de pasajeros o carga 14%; por motivos comerciales 35%, y por operaciones un 46%. Por este motivo, se cancelaron un total de 4 mil 872 vuelos.

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 02/06/15	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots	DGAC AICM	Presentar Informe

AICM (Subdirector de Operación) informó que como se acordó en reuniones anteriores, este punto queda pendiente y sujeto a las próximas noticias de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) para definir la situación.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) expresó que hubo una reunión de trabajo la semana pasada, en la que se acordó que el Comité de Gerentes daría la fecha para la sesión extraordinaria, la cual se propone que sea el próximo martes 09 de junio a las 10:00 am para seguimiento del tema de Slots.

AICM (Subdirector de Operación) aclaró que este punto de los lineamientos y la adaptación del WSG que ya se había acordado en reuniones anteriores, quedó pendiente por la situación que se tiene actualmente con la COFECE, es por eso que no se van a tratar lineamientos como tal, la reunión que se acordó se refiere al trabajo de Slots.

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 03/06/15	Bandas de Equipaje Documentado	➤ Proyecto de Infraestructura y Reingeniería.	AICM CNGA	Presentar Informe

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) informó que se presentará un documento por parte del Arq. Luis Enrique Bolado, sobre lo que se ha avanzado en el tema de bandas.

AICM (Coordinación de Bandas de Equipaje) expresó que se le ha encomendado verificar el cumplimiento de varias acciones del aeropuerto, como es el que todos los equipajes sean estrictamente inspeccionados, y lleguen a tiempo a sus aeronaves, es por ello que se han realizado reuniones con las áreas involucradas directamente en la parte de la inspección del equipaje, como la Subdirección de Seguridad, Operaciones e Ingeniería de AICM, para llevar a cabo este programa.

Se ha solicitado la aplicación de programas de mantenimiento preventivo a los sistemas de bandas y elevadores de montacargas, ya que como es el conocimiento de todos, cada que es temporada alta hay mucha demanda de equipajes.

Para dichos mantenimientos, se ha hecho una simulación de cuáles son los recorridos de las maletas y cuáles serían los puntos estratégicos que hay que cuidar en el mantenimiento, considerando los siguientes escenarios:

- Sistema de la Terminal 2, una maleta ingresa normalmente en uno de los tomógrafos y hace el recorrido normal hasta llegar a carruseles.
- Un equipaje sobredimensionado, ingresa por zona VIP, ahí se selecciona el tamaño y va directamente a la revisión manual "SWS" y sale a bandas.
- Otro probable recorrido, es una maleta por la L-2, donde también se notaran las mejoras que se hicieron con la empresa Boimer terminando el recorrido en el carrusel número tres.
- Otro escenario es considerando que los primeros cinco tomógrafos están ocupados y la maleta de acuerdo a la programación que se ha realizado, busca el que esté vacío, hace un recorrido que fue una de las mejoras que se hicieron para que el equipaje no esté atorado, ni parado, encuentra su destino y sale a carruseles.

Finalmente también se analizó cuál es el recorrido de las maletas que entran por conexiones, para que los puntos estratégicos de éste, estuvieran con el mantenimiento adecuado. En este caso, la primera sección de tomógrafos estuvo ocupada; la maleta con la programación busca el adecuado, es revisada y llega a su destino.

Son los trabajos que se están haciendo y que se realizaron en Terminal 2, se han realizado transacciones, se han cambiado tomógrafos, siendo esta una labor bastante ardua, la cual gracias a los colaboradores de la Subdirección de Seguridad y Operaciones se pudo lograr.

A la fecha se han cambiado dos tomógrafos del área Internacional, como ven ahí, y uno en la parte nacional, con lo que se ha mejorado la revisión. También se han cambiado los viejos equipos fijos detectores de trazas (ETD), llevando 10 sustituidos por los scanner portátiles que dan unas lecturas más eficientes a la hora de la detección de explosivos.

Por lo que se refiere al sorteo por vuelos, hay dos lectoras que sortean los vuelos hacia los carruseles uno a cinco y otras más que después de pasar por el sorteo de una a cinco, los lectores las mandan a las bandas de la 6 a la 10; siendo ahí mucho más eficiente el sistema para la colocación de los equipajes en las bandas adecuadas.

Se hicieron las simulaciones al suponer que algunos tomógrafos están ocupados, el sistema automáticamente busca el que esté libre, si hay alertas, se manda a la parte del equipaje sobredimensionado (SWS), para que se realicen las revisiones manuales, y en su caso, las aperturas correspondientes.

Son un poco más complicados los recorridos, realmente no se tiene un circuito de retorno, pero se tiene una banda de bypass que ayuda en caso de acumulación de maletas o concentración de diversos vuelos, para pasar a la revisión manual.

En este último recorrido, se utilizó un equipaje sobredimensionado que no puede entrar a los tomógrafos por las dimensiones y pasa directamente al SWS y se canaliza a la banda que se ha sorteado.

Otro de los temas que se tienen en la operación doméstica, es el sorteo de vuelos para el sistema de detección de explosivos (EDS) nacional de la Terminal 1, ahí se van a realizar pruebas de diferente estilo, en condiciones ideales, a través de maletas simuladas con lastres que Interjet proporcionó, se van a imprimir una serie de etiquetas ideales para estas pruebas y se realizaran los mismos recorridos para tratar de definir con exactitud cuáles son los puntos medulares de la situación y se pueda cumplir con el sorteo adecuado.

Una vez que se realicen las pruebas, se puede definir los puntos que hay que afinar para tener un sistema mucho más eficiente y se cumpla con la inspección de todos los equipajes y lleguen a tiempo a las aeronaves.

Finalmente expresó que donde empieza el problema, puede empezar la solución. Mucha gente está preocupada por el acomodo de la maleta y su recepción, no obstante, se han manejado trípticos para tratar de que los trabajadores generales que son los que de origen reciben la maleta y la colocan en las bandas de alimentación, lo hagan de acuerdo a lo que solicite el sistema.

Lamentablemente es mucha información para un trabajador general, por lo tanto se están programando campañas de información para realizarse semanalmente.

En la primera campaña, se va a dedicar a que el pasajero cierre perfectamente sus equipajes y anude sus correas.

La segunda semana será para que se retiren las etiquetas de vuelos anteriores y sólo se tenga en la maleta la etiqueta del vuelo en curso, ya que otras etiquetas hacen que los lectores se confundan, y manden por default a un solo carrusel.

Otro de los aspectos que se consideran en las campañas semanales, será el acomodo de las maletas en la banda de alimentación para que se den los espacios para lograr que con este espaciamiento no se amarren las maletas con sus correas, quitar las etiquetas y contraer sus correas, el sistema de equipaje debe funcionar mejor para que la maleta llegue a tiempo a los aviones.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) dijo que la presentación va en el sentido de entender cómo funciona el sistema y entre todos hacer un esfuerzo para educar a nuestra gente en cuanto al acomodo de los equipajes.

Esto será una campaña permanente, solicitando al Comité Nacional de Gerentes apoye a darle difusión a los procedimientos.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) expresó que hay comprensión por parte del Comité, y se dará seguimiento junto con los implementos que hagan falta.

Efectivamente se está haciendo campaña para que la gente ponga los equipajes cómo van, las correas y todo lo que conlleva la maleta, es un compromiso de todos.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) adicionalmente expresó que ya está adjudicado el pedido de las charolas para efectos de suministro, considerando un mes aproximadamente.

Además se harán pruebas con algunas charolas nacionales, para ver si el comportamiento de la importada, es similar al comportamiento de la nacional, para que en futuras ocasiones se compren domésticas y no esperar la importación.

Por otro lado informó que en breve se hará la licitación para el mantenimiento del sistema de bandas, que ya está programado con la Subdirección de Recursos Materiales.

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 y áreas técnicas del AICM.

6. ASUNTOS GENERALES

a) **SENEAM** informó que en seguimiento a la última reunión que se tuvo, donde se habló del Sistema PLANSA y la revisión que se estaba haciendo con el envío de los mensajes de plan de vuelo, en el sentido de que se quiere dar una fecha de inicio e informar cómo está la recepción de los planes de vuelo. Los usuarios que están haciendo las cosas correctamente, los que tiene aún duplicidades y los que no han cumplido.

En cumplimiento a lo que se había acordado, se quiere invitar a que asistan a un taller en donde se podrá hablar más operativa y técnicamente sobre lo que es el mensaje del plan de vuelo, cómo se recibe y que es lo que debería llevar y no llevar para que podamos hacer el procesamiento adecuado de estos mensajes.

SENEAM (Encargado de la Unidad de Smart) informó que de acuerdo con los compromisos que se tenían que hacer un envío a cada una de las compañías para informarles cómo estaban enviando los planes de vuelo, se trabajó toda la parte de finales de abril y todo mayo, enviando a diferentes usuarios un archivo donde venían todos los planes de vuelo que circularon en la red AFTN, marcando con colores las direcciones que estaban mal, las que estaban bien y las repetidas.

Es una tarea complicada, ya que diario circulan en la red AFTN más de nueve mil planes de vuelo en toda la República Mexicana, hay que filtrarlos y sacar la información exclusiva de México; en ocasiones un mismo plan de vuelo llega cuatro o cinco veces seguidas y no es la forma de operar. La red es muy confiable, si no encuentra el canal directo para comunicarse con el Centro de Control Operativo, busca otro camino, pero el plan de vuelo nunca se pierde.

Cuando hay un cambio, el método correcto no es enviar otro plan de vuelo, porque eso genera duplicidad y no se sabe cuál es el plan de vuelo correcto, en ocasiones en rutas muy largas el error puede estar en Estados Unidos o en Canadá y la ruta ya no puede corresponder a lo que se le autorizó a la tripulación.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) expresó que es de llamar la atención que Aeroméxico, Interjet y American Airlines todavía presenten errores.

El inicio del proyecto de PLANSA, estaba programado para el mes de enero, de haber iniciado, hoy se tendría un mal manejo y problemas con los planes de vuelo.

Derivado de lo anterior solicitó a la CANAERO, hacer lo necesario para convocar el próximo miércoles a la reunión que se llevará a cabo en el Centro México, a las 9 de la mañana, a efecto de que asistan las áreas operacionales que estén manejando la red AFTN para iniciar con la simulación, de lo contrario no se tendrá ningún avance y habrá más problemas en el arranque; el mes pasado se tuvieron dos días al borde de cierre del aeropuerto por saturación.

SENEAM (Encargado de la Unidad de Smart) dijo que se cuenta con un espacio para 25 a 30 personas, si son más las personas que van a asistir, se tiene contemplado hacer una segunda sesión a las 12 del día.

Son pequeños detalles los que falta definir, pero esos errores multiplicados por 100 o 200 vuelos que se tengan de una sola compañía van a crear un caos, hay empresas que no han podido agregar sus planes de vuelo, por otro lado 18 líneas aéreas ya están haciendo correctamente el envío.

El seminario también servirá para aclarar otro tipo de dudas que no son nada más de direccionamiento, algunos errores que se cometen con el llenado de rutas, cuantificación de salidas y llegadas, también afecta a los sistemas, ya que para un sistema un punto, una diagonal, un espacio de más no lo procesa y lo toma como error.

Si todos los usuarios se apegan al Documento 4444 de OACI (Gestión de Tránsito Aéreo) no habrá ningún problema y también para eso es el seminario.

Así mismo solicitó que dicho seminario se coordine vía el AICM y envíe a SENEAM la lista de participantes para saber si se hace un grupo o dos.

Finalmente, se mostró un comparativo de los meses enero, febrero, marzo y abril, donde se muestra un 5.75% de aumento de operaciones, lo cual provoca demoras, cambios de ruta para poder soportar 3059 operaciones en un mes, en un aeropuerto que ya está saturado.

Este incremento es demasiado para un aeropuerto que ya está saturado, sin considerar que los últimos dos meses, se han presentado lluvias atípicas alterando los pronósticos meteorológicos.

Las áreas militares se han estado utilizando con más frecuencia. Todas las operaciones de Seguridad Nacional con todo lo que pasó en Guadalajara, Vallarta y Michoacán, se incrementa el número de operaciones en el Aeropuerto afectando directamente su capacidad.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) hizo extensiva la preocupación de una línea aérea por los sobrecostos que están teniendo en combustible por el efecto de control de flujo.

Se está teniendo un incremento que no aguanta el Aeropuerto de México, por lo que solicitó a CANAERO enfáticamente, que cite a la gente al curso de PLANSA, ya que después del seminario se dará inicio a la simulación en tiempo real.

SENEAM (Gerente Regional Centro) reforzó la invitación y solicitó que asista al seminario la gente operativa que tiene contacto con el envío del plan de vuelo, que maneje la red AFTN, para que tenga un acercamiento con expertos en el envío y la recepción de los planes de vuelo.

b) Colegio de Pilotos Aviadores de México expresó que cuando cambió el control de rampa de la Terminal 2 y pasó a terrestre, es muy común tener arranques cruzados, dirigiendo hasta el rodaje "B2", en Control de Torre, como es del conocimiento de muchos en un análisis de SMS, cruzar una pista con un solo motor representa un riesgo, ya que puede pararse el motor y quedarse a media pista.

Aeroméxico explicó que dentro de los procesos de vuelo, no se tiene contemplado rodar a la salida con ninguno de los equipos y en ningún aeropuerto de los que se opera, se puede cruzar

una pista con un solo motor operativo para, posteriormente arrancarlo; con este cambio, se está afectando las operaciones y los tiempos de ocupación de las áreas del aeropuerto.

SENEAM al respecto dijo que el Control de Tránsito Aéreo siempre ha utilizado el rodaje "B2", que tiene una plataforma anexa para los arranques cruzados de cualquiera de las dos terminales.

Si el control de rampa permite arranques cruzados en un rodaje de plataforma, es muy riesgoso porque hay una cantidad de vehículos circulando ahí, para ello la DGAC o la autoridad, tendría que emitir una norma para poder permitir ese tipo de movimientos, SENEAM no asume esa responsabilidad, toda vez que nunca se ha hecho de esa forma.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario del Comité) expresó que la propuesta sería mandar hacer un análisis más a fondo del tema y ver posibles alternativas, es decir, buscar un equilibrio entre el tema de infraestructura, facilidad de operaciones en tierra y operaciones vuelo.

Así mismo solicitó llevar el tema a la reunión Runway Safety Team (RST), que está programada para esta semana, para hacer un análisis más completo y poder dar una respuesta precisa y definitiva, porque si se puede proceder en eso, se estaría pensando en desviar quizás unas vialidades y hacer algunas modificaciones.

Colegio de Pilotos Aviadores de México explicó que afortunadamente con los aviones de nueva generación que se están operando en el aeropuerto, ya es muy raro tener que acelerar mucho un motor para poder arrancar el otro, a veces con el mismo empuje con el que se inicia un rodaje, con el que se puede asistir el otro motor para arrancarlo.

Por otro lado explicó que este aeropuerto, está preocupado mucho con el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS), pues en un análisis de riesgo simple, cruzar una pista con un solo motor es más riesgo que hacer un arranque cruzado sobre una vialidad.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) comentó que al iniciar con el nuevo procedimiento de Control Terrestre por parte de SENEAM, se iban a presentar nuevas dificultades, no obstante se buscará la mejor solución en el SMS.

c) American Airlines expresó que se tuvieron dos incidentes, a la hora de cargar combustible, ASA Combustibles pone la persona que conecta la manguera y mueve las válvulas, la cual a veces lleva unas escalerillas muy frágiles, ya hubo dos caídas una por parte del mismo personal de Combustibles y se tuvo que llamar a la ambulancia y otra fue un operador de Aeroméxico Servicios.

ASA Combustibles (Jefe de Estación México) ofreció revisar el tema y todas las escaleras, si son aviones de ala baja, se utilizan escaleras de aproximadamente un metro pero con barandal circundante y unos bancos que efecto sí representan cierto riesgo, se analizara el tema y se harán llegar los comentarios correspondientes.

c) AICM (Subdirector de Operación) informó que como se acordó la semana pasada en la reunión de Slots, se confirma la información que fue presentada ahí, para que se puedan tomar decisiones en la próxima reunión extraordinaria de Slots, como se dijo se está tomando como guía los lineamientos vigentes de asignación de slots.

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) expresó que efectivamente en esa reunión se trataron tres puntos:

- El primero fue el procedimiento para la conciliación de horarios para la temporada de verano 2015, que es la que está actualmente.
- Los criterios a considerar para realizar la próxima asignación de horarios correspondientes a la temporada de Invierno 2015-2016.
- La propuesta de establecer una fecha en que deberán de iniciarse los trabajos de conciliación y asignación para la temporada Invierno 2015-2016.

El procedimiento para la conciliación de horarios de la temporada verano 2015 fue en base a los horarios que tuvieron asignados y a los cumplimientos considerados en el envío inicial.

La información de la asignación preliminar con que se llevó a cabo la conciliación de horarios, es decir, cómo se realizó el ajuste requerido por cada aerolínea, incluyendo cambios de frecuencia y horarios, fue enviada el día 15 de enero de 2015, a todos y cada uno de los transportistas que operan de manera regular en esta terminal aérea.

La intención principal fue optimizar el aprovechamiento de cada uno de los horarios que fueron asignados en los periodos en que fueron solicitados; favorecer la disponibilidad de los mismos, así como obviar los tiempos en cuanto a las modificaciones que pudieran requerirse, por lo cual se les solicito a las aerolíneas verificaran si la información que se les envió correspondía a su horario comercial, así como que las fechas de los vuelos regulares estuvieran correctas.

Se estableció un programa de trabajo para realizar ajustes y consultas acerca de las dudas de la información enviada, la cual fue presentada por día de operación, con la finalidad de que únicamente fuera requerido el periodo a utilizar para vuelos regulares de pasaje y carga, más no toda la temporada. Es decir, no se consideró realizar por semana-tipo, sino los mismos horarios para todas las frecuencias requeridas para toda la temporada.

Se ofreció asesoría personal con la finalidad de cumplir con los plazos establecidos. Desafortunadamente ya vencido el plazo se tuvo que realizar la tarea de contactar a aquellas aerolíneas que no cumplieron con las fechas en que debían entregar la información, ya que de lo contrario no se podía avanzar al siguiente paso que era la asignación con datos de los vuelos para todas las aerolíneas, y posteriormente la carga de modificaciones a horarios, por lo cual existía el riesgo de ocupar aquellos horarios que no fueran solicitados desde la asignación original.

Es conveniente señalar que para la conclusión de la conciliación, se realizaron todos los movimientos posibles para que el horario asignado fuera de utilidad, de acuerdo a su horario comercial.

También se consideró relevante comentar que la aerolínea Volaris, realizó la cancelación de aquellos horarios que no fueron necesarios para su operación, aún y cuando quedaron pendientes horarios por asignar.

Los horarios finalmente acordados fueron remitidos, nuevamente vía correo electrónico a las aerolíneas que presentaron modificaciones o bien, la adición de aquellos horarios que utilizaron para sus vuelos regulares y que, por alguna circunstancia no fue posible operar en las fechas de la temporada anterior similar, los cuales, en algunos casos no pudieron ser concluidos considerando la disponibilidad a 58 operaciones por hora.

El procedimiento posterior a la conciliación fue el que se realizó en la temporada de Invierno 2014 y Verano 2015, es decir, primero se realizó la asignación original, luego su publicación, se hicieron modificaciones y por último, la asignación de horarios adicionales.

El segundo punto fue los criterios a considerar para realizar la próxima asignación de horarios correspondientes a la temporada invierno 2015.

Sobre la base de que algunas aerolíneas manifestaron contrariedades y cuestionamientos sobre la asignación por día de operación, se solicitó en el grupo de trabajo el pronunciamiento por mayoría de votos para determinar si es que se asigna por semana-tipo o por día de operación, quedando pendiente se defina por parte de los transportistas aéreos.

El tercer punto fue la propuesta para establecer una fecha en que deberán iniciarse los trabajos de conciliación y asignación para la temporada Invierno 2015, ya que una vez definida la forma de asignación para la próxima temporada, se propone como fecha de inicio de los trabajos de conciliación el próximo 15 de junio de 2015, pero está sujeto a lo que acuerden los transportistas aéreos.

En las consideraciones generales se habló de algunas prácticas que utilizan las líneas aéreas y que solicitamos, sean considerados para que se defina cómo proceder para la próxima temporada.

De acuerdo a la recurrencia de situaciones importantes es conveniente resaltar, que se debe tomar el acuerdo, si se va a esperar a una aerolínea aunque aquí se da el plazo de entrega, o bien, se continúa con el proceso, aunque implique perder la prioridad para asignar horarios y por lo tanto, no tenga horarios para su operación.

Las solicitudes para la asignación de horarios, serán registradas pero no consideradas si se encuentra mal elaborada o si no se envía el archivo electrónico, o viceversa. El soporte documental es el que marca el orden para procesar la solicitud, sin embargo, si no se cuenta con el archivo electrónico no es factible procesarla.

Se considera que manifieste su recomendación, respecto a aquellas modificaciones de horarios que, por no existir disponibilidad y por tanto, no sea posible asignarles el nuevo horario, de acuerdo a su horario comercial, se le respete la prioridad que tienen aunque no atiendan a su operación comercial o lo liberen para que le sea asignado a otra aerolínea que sí responda a su horario comercial.

Esta recomendación es muy importante, ya que se reconoce que si lo operó en la temporada pasada, tiene la prioridad para hacerle asignado, pero si no lo van a ocupar para la próxima, la sugerencia sería que lo devuelvan para que el aeropuerto tenga posibilidades de asignarlo a otra línea aérea; pero eso está sujeto a recomendación.

Se mandó el día de ayer, las consideraciones que se van a tomar para hacer la asignación de horarios, ya sea para la semana tipo o por día de operación, ya se tiene en el correo electrónico y ahí viene el ejemplo, básicamente lo que significa es: la próxima temporada implica 23 frecuencias para lunes, 23 frecuencias para martes, hasta la frecuencia siete también son 23, que es el domingo.

Otro punto a tratar, es que se haga la solicitud de la asignación de pasaje regular o carga regular; los que van a quedar fuera son los de pasaje de fletamento o protección de pasaje, ya que éstos no son vuelos regulares.

La ocupación se va a considerar para lo que es la semana tipo, si rebasan el 85%, obviamente, también si lo cancelan de manera oportuna, se va a considerar como utilizado por el transportista original.

La última propuesta sería por día de operación, básicamente lo único que se está haciendo es tenerlo asignado, si es cancelado de manera oportuna, ese día se considera que lo operó de manera normal; si no lo utilizaron y no lo cancelaron, también ese día no tendrá prioridad. Es importante resaltar que las cancelaciones de aquellos horarios que cancelen en temporada y que cuando se haga el análisis resulta que sí los operaron, no van a considerarse para efectos de ocupación.

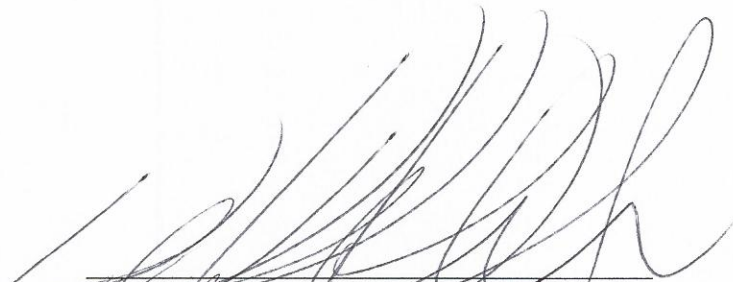
AICM (Subdirector de Operación) expresó a la CANAERO y a los miembros del Comité de Operación y Horarios de aerolíneas de pasajeros y carga, que tomen su decisión para que en la próxima reunión extraordinaria puedan emitir su voto, su punto de vista de cómo prefieren que sea trabajado y así se haga. Se pretende que sea un proceso transparente, en beneficio de usuarios y aerolíneas.

Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto (Presidente) comentó que si es posible operar unos de una forma y otros de otra.

AICM (Gerente del Centro de Control Operativo) explicó que no es posible ya que lo que se está presentando es la base para la conciliación, aprovechando lo que hizo la DGAC, es decir la conciliación de 58 operaciones por hora, sobre eso el aeropuerto hizo la asignación y no se puede hacer la mezcla entre un día de operación y una semana tipo.

No habiendo otro asunto que tratar, se dio por terminada la sesión a las 11:45 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

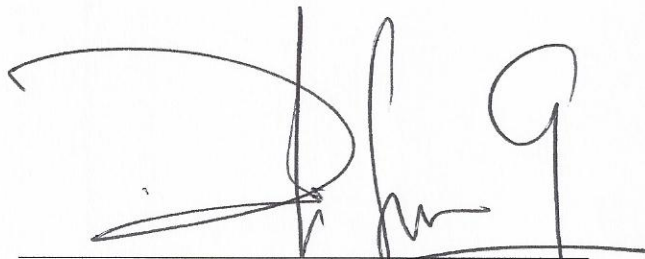
P.A.



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



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



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

Las presentes firmas corresponden al Resumen Ejecutivo de la Sexta Sesión Ordinaria del Comité de Operación y Horarios, celebrada el día 02 de junio del 2015.