

RESUMEN EJECUTIVO DE LA PRIMERA SESIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO, CELEBRADA A LAS 10:00 HORAS DEL DIA 5 DE ENERO DEL 2016, 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.







3. ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR

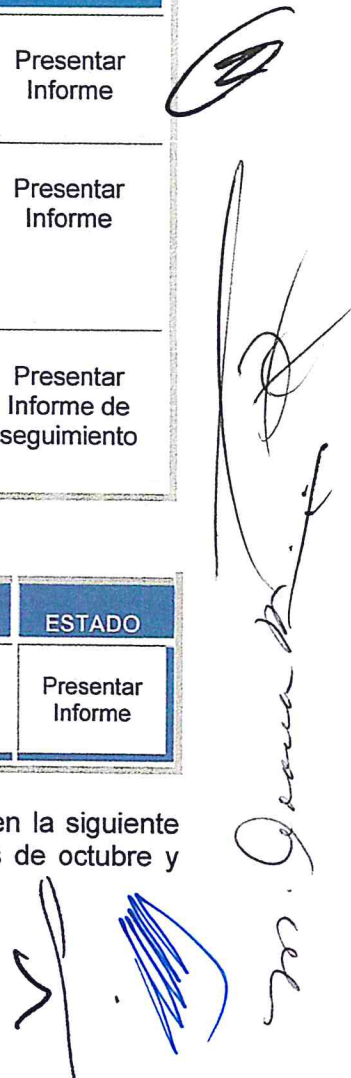
DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo) sometió a consideración de los miembros del Comité, el Resumen Ejecutivo de la Décima Segunda Sesión Ordinaria del COYH 2015, solicitando la dispensa de la lectura por haber sido suscrita por todos los miembros que participaron. Al no existir comentarios ni observaciones al respecto, se procede a la formalización de las mismas.

4. SEGUIMIENTO DE ACUERDOS

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/01/16	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe
COYH 02/01/16	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots.	DGAC AICM	Presentar Informe
COYH 03/01/16	Bandas de Equipaje Documentado	Proyecto de Infraestructura y Reingeniería.	CNGA AICM	Presentar Informe de seguimiento

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/01/16	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo) Comento que en la siguiente sesión del Comité de Operación y Horarios realizara la presentación de demoras de octubre y noviembre.



No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 02/01/16	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) El ingeniero Roch nos va a presentar una propuesta de calendario para adaptar que sea el verano de 2016.

AICM (Subdirector de Operación) Comentó el proceso de asignación de horarios de aterrizaje y despegue, iniciaron el 28 de diciembre 2015 y hasta el 8 de enero se están recibiendo las propuestas vía correo electrónico del programa de trabajo y los horarios asignados por parte de las líneas aéreas.

A partir del 8 de enero, el Aeropuerto analizará estas propuestas dentro de los slots disponibles, y vía correo electrónico se le responderá cuáles han sido las modificaciones posibles y a partir del 8 de febrero, tendremos las solicitudes y los procedimientos oficiales para los cambios de horarios vía electrónica.

Finalmente, los oficios de asignación de slots se enfrentarán a partir del 15 hasta el 22 de febrero.

Esto es para la temporada de verano.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) pregunto si existe algún comentario?

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 03/01/16	Bandas de Equipaje Documentado	➤ Proyecto de Infraestructura y Reingeniería.	AICM CNGA	Presentar Informe

AICM (Coordinación de Equipaje documentados) En el mes de diciembre pasado la temporada alta llegó al número más alto de equipajes inspeccionados de salida, con 1 millón 378 mil 061 equipajes, representando 62.28% con 88 mil la Terminal 1 y 519 con la Terminal 2.

Esto son los históricos más altos desde que se lleva el conteo desde 2007 a la fecha, en diciembre de 2014 con 1 millón 043 mil equipajes, esto se rebasó en julio de este año, con 1 millón 321 mil equipajes y finalmente este pasado mes de diciembre, se logró la cifra récord de 1 millón 378 mil equipajes inspeccionados en vuelos de salida.

Esto representa un gran esfuerzo debido a que se requiere de mucho mantenimiento.

Definitivamente hemos pasado momentos muy críticos, pero hemos salvado las situaciones, también con la participación de las líneas aéreas entre otros.

En 2014 se inspeccionaron 10 millones 626 mil equipajes, y para 2015 se incrementó a 12 millones 603 mil, lo que nos representa un avance total anual del 18.6 %.



Cabe hacer mención que del 2007 a 2010 se habían incrementado anualmente con un 9.8% año con año, pero este año sí se detonó, hasta tener un 18.6% de incremento comparado con el año anterior.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) comentó, no quiero dejar de resaltar los números de diciembre, porque es la misma infraestructura desde que se abrió la Terminal 2 y desde que tenemos los sistemas HBS.

El esfuerzo ha sido muy bueno, no sé si Interjet tenga algún comentario?

Aeroméxico tuvo una crisis el día 16 de diciembre.

AEROMEXICO (Gerente de Operaciones) reconoció el esfuerzo que se ha hecho, de acuerdo al volumen de equipaje manejado en la Terminal 2, se puede tener un equipo de soporte para el mantenimiento de ese equipo, que sigue siendo el mismo ante el crecimiento que hemos tenido.

Evidentemente, ese día de la crisis y días posteriores se actuó muy rápido, sí afectan en el desempeño de la operatividad de la Terminal en general, ahí es donde quisiéramos saber, ¿si va a ver algún equipo especial de mantenimiento?, porque estos niveles nos indican el crecimiento de todas las líneas aéreas.

Quisiéramos saber si se cuenta con algún programa especial para el mantenimiento a bandas.

AICM (Subdirector de Ingeniería) comentó, el esfuerzo que se ha hecho para tener en operación el sistema de bandas, se debe considerar el tiempo del equipo, y una cosa bien importante: es muy difícil tener un stock muy grande de refacciones, que se requerirían para tener un equipo de soporte.

La verdad los equipos difícilmente podemos saber en qué punto van a fallar, tratamos de tener un procedimiento de mantenimiento adecuado, y lo que se pretende es tener un control por una sola empresa que lleve a cabo el mantenimiento de todas las bandas.

AICM (Subdirector de Seguridad) Comentó, que ha girado instrucciones a la empresa que le da mantenimiento a los CT's para que incremente el número de especialistas, sobre todo en la hora crítica, aproximadamente de las 4:00 a las 7:00 de la mañana, para que estén ahí.

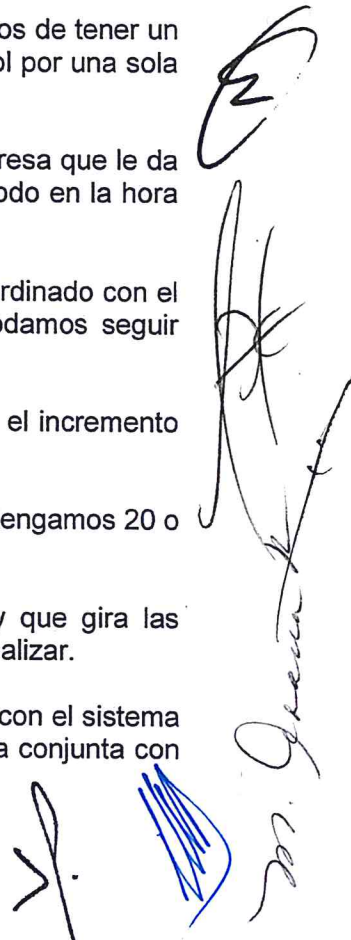
No obstante tenemos el apoyo del Estado de Fuerza del área de seguridad que coordinado con el arquitecto, y antes de que se pueda llevar a cabo este esquema de trabajo, podamos seguir atendiendo la necesidad de las aerolíneas.

AEROMÉXICO (Gerente de Operaciones) preguntó, ¿para cuándo considerarían el incremento de personal?

AICM (Subdirector de Seguridad) respondió, ese ya está plasmado, significa que tengamos 20 o 30 personas más de la empresa, sino especialistas en ese sentido.

Incrementamos la presencia con dos ingenieros, y son personal especializado y que gira las instrucciones correspondientes para que el personal operativo haga las mejoras a realizar.

Cuando la falla es en CT's, para eso están ellos, pero cuando la falla tiene que ver con el sistema de bandas, atoramiento, un desengrapamiento, una polea y demás, ya es una tarea conjunta con las demás áreas de responsabilidad del Aeropuerto.



DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo) resalto el trabajo y el esfuerzo en el tema del equipaje documentado.

Comentó reportes del equipaje documentado para Interjet: al parecer el problema son las lectoras, no derivan en las bahías correctas, y genera ahí un problema.

Entonces, si les encargo revisar el tema y que nos lo comenten, por favor.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) pregunto, si hay algún comentario?, el tema Interjet es un tema que hemos estado comentando directamente con ellos, es un tema muy complejo, pero creo que ya estamos en vías de solución.

¿No sé si tengas algún comentario?

AICM (Gerencia de Ingeniería Electromecánica) comento, el personal del aeropuerto ha trabajado directamente, se ha tenido todo el apoyo, hemos revisado varias áreas de oportunidad que nos estaban generando problemas. Seguimos trabajando, como bien lo decía Armando, no vamos a soltar este tema y queremos hacer una última prueba con los scanners, habíamos comentado, que a lo mejor pudiéramos tener un área de oportunidad, y eso yo creo que lo haríamos en esta semana o la próxima semana.

Pudiera ser la oportunidad de revisar el software del sistema, porque a lo mejor ya está un poquito pasado y con la necesidad que tenemos, pudiéramos cambiar.

AICM (Coordinación de Equipaje documentados) dijo, la última gráfica representa el incremento en la Terminal 2, en mayo 493,326 y el número más alto de equipajes inspeccionados es de 519,691 a diciembre de 2015.

Como ya se vio, los equipos y los sistemas requieren de un mantenimiento continuo, estamos pendientes de solucionarlos en tiempo y forma, para continuar incrementando el número de equipajes de acuerdo a las necesidades que requieran las líneas aéreas.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo) preguntó, ¿Algún comentario adicional?. Pasamos al siguiente tema.

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

AEROMÉXICO (Gerente de Operaciones) comentó, lo podemos dejar pendiente para la siguiente sesión.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo) respondió, claro que sí, con gusto.

Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature at the top right and another signature further down.

6. ASUNTOS GENERALES

AIR FRANCE (Gerente de Aeropuerto) solicitó apoyo a fin que el martes 12 de enero eviten ir a la llegada del equipo de Air France, porque va a haber mucha gente.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) comentó, se terminó seis días antes todo el equipamiento para el A-380 en el Aeropuerto de la Ciudad de México.

Los pasillos están instalados en su lugar, empezaron a operar antier, y ya están abiertas las otras posiciones; ya hicimos pruebas con un B-747/800 y estamos con dos 747 y estamos listos para recibir al A-380 el día 12 de enero 2016.

DELTA AIR LINES solicitó a DGAC apoyo en la terminal 2, debido a que en las posiciones 52 y 53 no tienen operativo el Jet Power.

Tenemos entendido de que es por parte de la DGAC que necesita determinar de quién o quiénes los tienen que arreglar.

SINTRA (Director de Operaciones) Comentó, la parte de los Jet Power, es un tema que tenemos ahí algo ríspido, porque la DGAC determina la responsabilidad, el Jet Power no es un equipo que ocupe SINTRA como tal.

El jet Power se ubica en los pasillos donde SINTRA da el mantenimiento preventivo; pero como el pasillo lo operan las líneas aéreas y cuando se descompone la línea aérea no paga la reparación, el Aeropuerto no la paga y la DGAC aunque determine quién es el responsable no lo repara, entonces tiene que ser la parte del seguro de las líneas aéreas que puede entrar ahí. Supongo que ese es el camino.

DELTA AIR LINES comentó, hace tiempo se descompuso el jet power y nos comentaron que la DGAC no ha determinado la responsabilidad.

Por eso es que estamos solicitando el apoyo; el año pasado lo habíamos tocado, pero seguimos en lo mismo, porque sí nos afecta; tenemos que estar pagando el Jet Power externo.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo) respondió, se lo encargo al Comandante de la Terminal 2 para darle el seguimiento.

SINTRA (Director de Operaciones) comentó, en cuanto el Aeropuerto nos indique que lo pongamos a operar, lo reparamos en dos, tres días y se hacen cargo ustedes.

AMERICAN AIRLINES (Gerente General) Comentó, hablando de las bandas de equipaje en la terminal 1, entiendo que se ha hecho un gran esfuerzo, la cantidad de maletas ha sido exorbitante. La verdad se ha parado varias veces las bandas.

American no sabe la cantidad de equipajes que se están quedando y es preocupante porque somos más.

Están llegando nuevas aerolíneas, en un Aeropuerto saturado. ¿Qué vamos a hacer de aquí al Aeropuerto nuevo?, de veras ésta ha sido una temporada para American terrible, demoras todos los días porque no podemos y no es culpa de nadie.

Faltan cinco años mínimo, y ya no cabemos; estamos dejando maletas, las cuales llegan hasta la calle, ya no hay facilidades. ¿Qué vamos hacer de aquí a cinco años? y seguimos dejando entrar aerolíneas nuevas, con todo el respeto a los nuevos que merecen entrar, estamos dejando entrar un A-380, cerramos tres posiciones o dos posiciones meses, cuando el Aeropuerto ya no da.

¿Qué vamos a hacer? Perdón, pero las cosas no están bien.

Se los dejo de tarea, porque creo que están un poco callados.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) respondió, tenemos que ser más eficientes en el tema del equipaje documentado. Tuvimos un muy mal experimento con el proveedor de las charolas, que nos dijo que venían charolas de Taiwán y resultó que no contaban con la resistencia requerida, se rompieron a las primeras de cambio, lo que estamos haciendo es pedir charolas muy robustas para poder pasar todo el equipaje.

Esto nos va a ayudar a darle más fluidez.

Segundo, ya lo vimos con Aeroméxico en Terminal 2, así como en Terminal 1, aunque el problema es menor, tenemos que hacer mucha conciencia con líneas aéreas sobre el manejo, uso y acomodo del equipaje.

Hay malos experimentos en ese sentido, del maltrato del equipaje. Eso tenemos que hacer conciencia todos, y le toca al Subcomité de Equipajes, el Comité de Gerentes hacer su labor de inclusión.

Tercero, sí estamos haciendo un esfuerzo por cambiar toda la dinámica del mantenimiento de las bandas ya que tenemos áreas muy desperdiciadas y ya tenemos otras áreas en las cuales está sobresaturado el equipaje y siempre la crisis ocurre a la hora de que no hay nadie, a las 5:00 de la mañana del domingo que se supone que no pasaba nada.

Ya tenemos un plan de emergencia, que lo va a comentar ahora el ingeniero Herrejón.

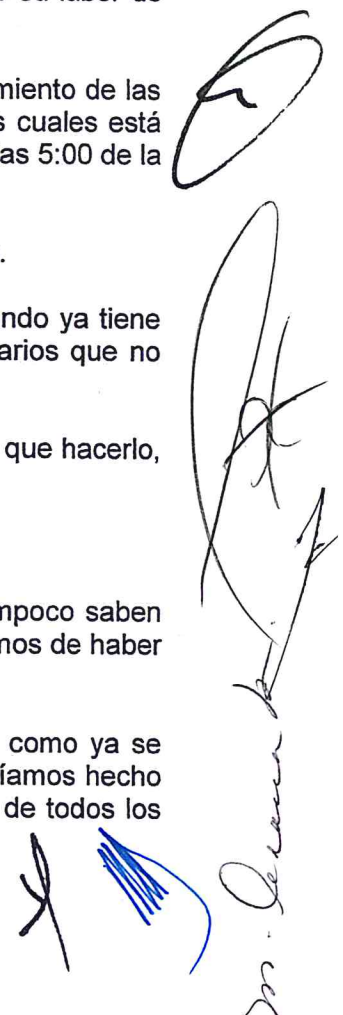
Cuarto, yo no puedo impedirle a una línea aérea la operación en el aeropuerto cuando ya tiene una autorización de operar. Como el caso de Jet Blue, empezó a operar en horarios que no estaban saturados, hoy probablemente ya se desaturaron.

En el caso de la posición 33 a 35, obviamente por efectos de modernización tuvimos que hacerlo, no nos quedaba otra. No olvidemos que el A-380 viene en lugar del B-747.

Y sí, en efecto, estamos en un aeropuerto saturado, lo vimos en la gráfica.

No son buenas noticias, lo que vemos en las gráficas en manejo de equipaje, y tampoco saben ustedes que llegamos a 18 millones de pasajeros, cuando se supone que no deberíamos de haber pasado de 14 millones.

Obviamente no lo vamos a permitir, tendríamos que tomar medidas en mitigación, como ya se anunció en su momento y se volverá seguramente a implementar todo lo que ya habíamos hecho con SENEAM, aquí está Rodolfo Olivares que es precursor del tema de PLANSA y de todos los temas.



Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a large signature at the top right and a vertical signature at the bottom right.

No sé, Rodolfo, si sobre el tema tránsito aéreo, control de flujo y eso, tengas algún comentario adicional a lo que ya dije.

SENEAM (Gerente Regional Centro) Comentó, efectivamente, yo soporto todo lo que el AICM dice, estamos tratando de hacer el mejor esfuerzo en el tema de espacio aéreo, hemos sido lo más ordenados posibles. Sin embargo, la capacidad física del aeropuerto, rebasa por horas enteras la eficiencia.

Efectivamente demoras y control de flujo, una cantidad de minutos que tenemos que repartir en demora para todas las líneas aéreas que tiene el Aeropuerto de la Ciudad de México y en las salidas estamos tratando de ser lo más eficientes; los tiempos de rodaje ya son de tomarse en cuenta, tenemos ya tiempos de rodaje importantes, porque si dejamos a las aeronaves en las plataformas, las aeronaves que están llegando no tendrían a dónde llegar a embarcar.

De tal manera que estamos en el mismo esfuerzo o el tema de los planes de vuelo a través de PLANSA, pues lo seguimos monitoreando, seguimos con un cierto controlado.

Estamos viendo resultados. Sin embargo, las horas de saturación son de las 6:00 hasta las 23:59 horas, ya no tenemos un espacio disponible durante el día como para mitigar cualquier situación de contingencia meteorológica, operativa, cualquier situación que afecte el engranaje que está funcionando, nos hace un efecto dominó que nos toma horas enteras resolverlo.

El tema del banco de niebla de ayer, por ejemplo, no fue nada importante y nos tomó regularizarlo hasta las 3:00 de la tarde, o sea, es impresionante como un efecto dominó de poco menos de 35 minutos, nos afectó de tal manera, pero así es.

Desafortunadamente tendremos que aprender a trabajar en un aeropuerto completamente saturado.

AICM (Gerente de Ingeniería Electromecánica) comentó, tenemos una problemática conjunta entre AICM, líneas aéreas y en general empresas subrogadas, que debemos cerrar filas.

El manejo de equipaje, es una situación que nos atañe a todos.

Estamos en ese trabajo, adicionalmente solicitamos la ayuda de las líneas aéreas para el manejo del equipaje, una vez documentado el desalojo de las bandas de camino hacia la aeronave, porque esto también representa un punto neurálgico de operación para el AICM.

Se daña a los equipos y nos ocasionan efectos dominó que redundan en nuestra operación.

Para nadie es desconocido que el Aeropuerto está rebasado en su capacidad, pero de manera óptima se ha manejado, y creo que los efectos en contra, sin menospreciarlos sí se han solventado y se han tomado medidas que nos han permitido unir esfuerzos para dar una respuesta eficiente.

En el caso particular, pues tomaremos conocimiento de American, para ver cuáles son los puntos de mejora que podemos atender y hacerlo a la brevedad.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) informo que inicio la página de reporte de SMS-AICM, y se pretende que el área de sistemas realice una página pública de toda la comunidad aeroportuaria.

Extender el SMS a todo aquel que quiera hacer un reporte. La idea es buscar que el SMS se reproduzca hacia toda la comunidad aeroportuaria y yo quiero meterme en esa aventura.

Y segundo, pedirle al capitán Valero que nos platique un poco del homenaje a Branif.

Colegio de pilotos (Presidente) Comentó, debemos tener conciencia los que operamos en otros aeropuertos, que tengamos un parámetro.

No es consuelo, debemos de mejorar, pero yo me voy a ir al primer mundo: a Estados Unidos, al Aeropuerto de Atlanta, el Aeropuerto de Chicago, cuando tienen mal tiempo, las demoras son impresionantes. El Aeropuerto de Atlanta, cuando las condiciones en verano son bastante agresivas, hay demoras en las llegadas de 1:40.

El Aeropuerto de Los Ángeles, que reparó la pista 24 Derecha, tenemos patrones de espera desde Peñasco a 320 millas. O sea, también debemos compararnos, así como reconocemos nuestros errores, también decimos los que operamos otros aeropuertos, que no es un aeropuerto exento.

La pista 24 Derecha de Los Ángeles y la 24 Izquierda se adecuó para arraigar al A-380, pues se generan demoras de 1:40 en las llegadas a California, y Atlanta que es el aeropuerto que maneja junto con Chicago mayor tráfico, ya no les digo Nueva York, que aquí tenemos en verano aproximadamente 27 civis sobre San Mateo a la cadena de la Sierra, por una sola tormenta en Nueva York hay demoras de 1:20.

Esto es para tener referencia de las demoras de Estados Unidos cuando una pista se cierra o hay mal tiempo.

Entonces, cuando hay mal tiempo las demoras son tremendas.

El próximo viernes se cumple el 106 Aniversario del vuelo del Branif, el primer vuelo de este Aeropuerto, reconocido históricamente. Entonces, el licenciado Alexandro Argudín, se sumó entusiastamente a la petición del colegio para que el viernes 11 de enero de 2016, en el área de personajes ilustres de la aviación de la terminal 1, realicemos un sencillo homenaje a ese hecho histórico que marca la historia de este Aeropuerto y en nombre del Colegio de Pilotos quiero agradecerle al licenciado Alexandro Argudín.

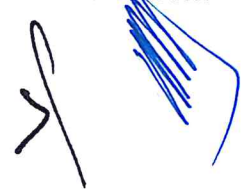
AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) comento, están cordialmente invitados, ahora se hará en el interior de la Galería de Arte.

AICM (Subdirector de Seguridad) reconoció el cumplimiento del personal de PGR para llevar a cabo los procedimientos de seguridad sin repercutir en la operación.

Hemos sido y seremos respetuosos y que Policía Federal ha coadyuvado en algunas actividades con el personal de SEIDO y con el personal de Interpol.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo) dijo, respecto a la invitación del día 8, si no tienen inconveniente para PGR, sería mucho mejor que hiciéramos aquí la reunión, aprovechando un recorrido sobre los puntos de revisión para que los vayamos comprendiendo, y si hay alguna pregunta, se realice en el recorrido o en la reunión que pudiéramos hacer aquí.

PGR (Director de Coordinación Interinstitucional) comentó, debo consultarlo con mi Director General y les aviso.



AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) comentó, deberíamos considerarlo, para que vea como están las cosas, incluso conozca todo el Aeropuerto.

PGR (Director de Coordinación Interinstitucional) respondió, sólo si me da oportunidad de comentarlo con mi Director General, se los hago saber.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo) dijo, la Comandancia realizara una presentación de SMS.

Invitamos a las líneas aéreas al Aeropuerto, a sumarse precisamente al SMS para encontrar las mejoras operativas y de seguridad.

DGAC (Área Operativa Comandancia) comentó, la Comandancia ha formado equipos de trabajo, para realizar recorridos en la plataforma y tomar conocimiento de cualquier área de oportunidad, por lo que al momento de encontrarlas, se les hacen los comentarios a las empresas que están generando el evento, si es posible hasta ahí se queda. Solamente ha habido una remisión, ahorita la vamos a mostrar.

Hizo una presentación mostrando algunos equipos de apoyo en tierra que están estacionados en áreas no permitidas.

Comentó que cuando hay dos aeronaves estacionadas en su posición y los equipos de apoyo en tierra están estacionados en medio, normalmente los vehículos que se encuentran circulando y necesitan pasar por alguna área cercana al avión provoca que pasen debajo de las semi alas.

Mostro un equipo de apoyo en tierra que está en un punto de reunión, comentando que si ocurriera algún evento de desastre natural se tendría bloqueado ese punto.

Comentó que al haber equipos de apoyo en tierra estacionados en lugares prohibidos generan demasiada basura y provocaría un problema.

Mostro la fotografía de un equipo de apoyo en tierra que está esperando su vuelo, sin embargo, está en un lugar donde genera también problemas, sobre todo porque después esto se convierte en incidente o en un accidente.

Se observa equipo de Apoyo en tierra invadiendo el lugar de los pasillos telescópicos; también ya hemos tenido problemas, porque cuando mueven los pasillos, a veces los pasilleros no se dan cuenta, mueven el pasillo y se quedan atorados y dejamos otra posición también fuera de servicio por un tiempo por haber generado un incidente.

Mostro escaleras estacionadas en lugares prohibidos.

Comento que las imágenes mostradas son de terminal 1 y ya se iniciara a realizar los recorridos en la terminal 2.

Comento que aparte de que los equipos se encuentran estacionados en lugares prohibidos, también se encuentran en malas condiciones y algunos vehículos no tienen la revista actualizada.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo) agradeció y pregunto, si había comentarios.

DGAC (Comandante de la terminal 2 y suplente del Comandante General del AICM) comentó, que se debe reforzar la capacitación y la supervisión. Porque en la Terminal 2 ya tuvimos dos



eventos; recordarán ustedes que se presentó el caso donde un empleado entró al baño y dejó encendido un vehículo y éste se fue en reversa, dio la vuelta en la esquina, impactándose en las bandas y dañando cristales de la Terminal 2.

También tuvimos el evento de una persona que surtía vinos a Aeroméxico y que estaciona su vehículo, lo deja encendido y va a ver las posiciones y le avisan: "Oye, tu vehículo se está moviendo", corre, lo alcanza, lo regresa en reversa y lo vuelve a poner en la misma posición y lo vuelve a dejar encendido, vuelve a ir a ver la posición y cuando le avisan, el vehículo ya se había estrellado contra el motor de un avión de Aeroméxico.

Entonces, este tipo de situaciones básicamente es supervisión y capacitación, porque generalmente se le echa la responsabilidad al conductor y sí la tiene, pero también hace falta mucha supervisión.

Interjet (Gerente de Aeropuerto) comentó, tenemos muchas áreas de oportunidad.

Me parece que esto es una responsabilidad compartida, primero desde la aerolínea que tiene que educar a sus compañeros, porque hay reglas de operación que debemos de respetar todos.

Y no pueden venir a hacer lo que quieren en plataforma, pero yo pido en el caso de Interjet su apoyo.

Una o dos veces, y sancionamos a la gente. Así de disciplina hay con nosotros, no podemos permitir eso, porque por eso pasan los incidentes o los accidentes.

Si vamos a actuar con esto, vámonos directamente. El operador no está apegado a la regla, una multa; vuelve a incidir, le quitamos la tarjeta de identificación aeroportuaria, entonces que se vaya, pero que no se vaya con otra compañía a trabajar, porque ya tiene un antecedente que no está respetando las reglas de operación.

Ese sería mi comentario. Tenemos que ser más firmes.

Copa Airlines (Gerente de Aeropuerto) comentó, ahorita en mi mano tengo un oficio de una afectación de uno de mis empleados pero del 9 de diciembre del año 2012.

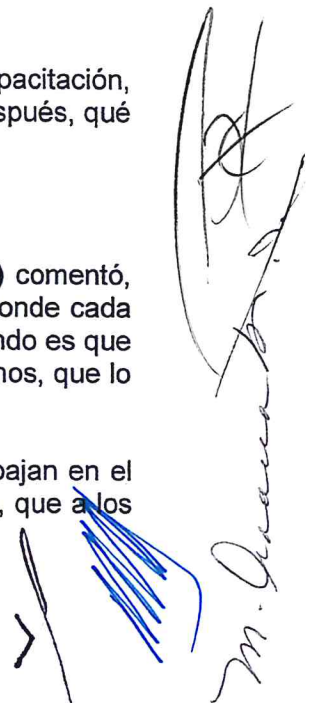
Creo que el efecto de acción y reacción es muy lento. Si tengo a alguien que está cometiendo una infracción, necesito saberlo, si es posible el mismo día, después si está con alcohol.

para aplicar las medidas que tiene la compañía de saber el por qué pasó eso, si fue capacitación, en fin, ver todos los aspectos de por qué está sucediendo el tema, pero cuatro años después, qué acción voy a tomar y simplemente nos basamos en pagar una multa de 280 pesos.

Creo que esto tiene que ser más efectivo y más en el momento.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) comentó, tenemos demasiada competencia en las tarifas de empresas de servicios de rampa, donde cada vez que viene un cliente nuevo, buscan la tarifa más barata y lo único que está ocurriendo es que estamos malbaratando los servicios, tenemos gente muy mal capacitada, eso ya lo dijimos, que lo vamos a atacar con un programa sin precedentes en materia de capacitación.

Pero me temo que no queda ahí, me temo que muchas de las empresas que hoy trabajan en el Aeropuerto, le creen más a su proveedor de servicios, porque así les conviene hacerlo, que a los propios ejes que estamos reflejando en materia de seguridad operacional.



M. Quintero

Lo que le voy a proponer a la CANAERO y al Comité de Gerentes, es un mecanismo donde comenten cuales son las empresas que brindan un mal servicio y que han sido sancionadas por la autoridad, por haber infringido 297 veces las reglas de operación del Aeropuerto.

Yo creo que eso nos ayudaría más a hacer más presión sobre estas empresas, que algunos son serios y tratan de llevar las cosas bien, y otros dicen que son serios, pero no lo hacen.

Eso no quiero imponerlo como tal, simplemente lo lanzo como una propuesta, Rubén, al propio Comité de Gerencia de la propia CANAERO, a ver si logramos algo.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo) dijo, la invitación es para todos los operadores, líneas aéreas y aeropuerto a que coadyuvemos en la seguridad, la invitación es que vayan a la comandancia, arreglemos este asunto, lo platiquemos y le demos una solución, que no dejemos pasar el tiempo también.

Copa Airlines (Gerente de Aeropuerto) agradeció y comentó, independiente de la sanción económica, lo que comenta don Armando Subirats, en cuanto a que el daño que podemos producir en uno de nuestros aviones, por un tema de golpear un avión o inhabilitar un avión, es carísimo.

Entonces, tiene que ser de inmediato, si es alguno de nuestros proveedores, de cualquier gerente de mi empresa proveedora, y él sabe que si a mí me notifican, nosotros tenemos trabajo de mejoramiento continuo y todos con la idea de evitar algún incidente de la plataforma, pero eso tiene que ser en el momento, en el mismo día y avisado la empresa de rampa, porque créanme que a mí me va a interesar, si mi empresa de rampa está cometiendo una acción que puede ser riesgosa para mi propia operación.

Entonces, sí les pediríamos ser efectivos en el tiempo, porque claro, a mí me están pidiendo acciones y planes de acciones, pero cuatro años después qué puedo hacer.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo) respondió, totalmente de acuerdo, don Pablo.

De hecho, el motivo de la presentación es articular precisamente el procedimiento. Tenemos que integrar no nada más Comandancia, sino es Aeropuerto y todos, y lo hacemos al momento que es lo que hemos intentado y hemos hecho algunas ocasiones.

Con respecto a la multa, no sé, lo vamos a analizar, pero si no se pagó en el 2012 esa cantidad, pues en la actualidad.

Copa Airlines (Gerente de Aeropuerto) comentó, lo de menos es la multa, el tema es que tenemos que controlar.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo) respondió, totalmente de acuerdo.

Por favor, Rubén.

SINTRA (Director de Operaciones) comentó, dos temas al respecto.

Primero, tomamos como Comité de Gerentes la propuesta de Armando, lo planteamos en nuestra próxima Reunión, yo creo que va a tener aceptación.

El otro tema, en la cuestión de las sanciones, en la parte de la rampa, Joaquín me podrá avalar lo que digo, cuando sancionamos a la empresa por una acción del trabajador, el trabajador no está siendo presionado, o sea, no se siente lastimado en su propia economía.

Entonces, ¿qué sucede?, si ustedes nos apoyaran en que a la gente de rampa se le retire la licencia pero no el momento de la operación, porque tengo un operador y le quitas la licencia, cómo lo regresa.

Decirle: "Oye, tú tienes que presentarte en tal momento en un día o 24 horas a pagar tu multa". Y esta parte de poderlos evidenciar para que no estén brincando de compañía en compañía, sé que esta parte a lo mejor excede la parte de la Ley Federal del Trabajo.

Pero sí poder decir: "Es un operador de riesgo", no sé cómo manejarlo, porque es una línea muy sutil, en donde no podemos evidenciar a un trabajador que no fue culpable, de acuerdo a un procedimiento legal.

O sea, lo sancionaste, si tuvo una multa, pero eso no le impide tener el trabajo. Pero sí que tengamos un historial de cuándo va a sacar su próximo gafete, que alguien diga: "Oye, pues tuvo 14 o 15 multas", pues saca de otra cosa, no de operador o la licencia, algo que ya la cibernética nos pueda llevar ahora a articularlo.

O sea, nosotros estamos en la mejor disposición, no se va a resolver aquí obviamente, pero sí iniciar el camino para acotar el número de eventos.

AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) comentó, si a los operadores 747 o equipos grandes le retiramos todo el equipo de apoyo en tierra que no ha pasado la verificación del aeropuerto o retiramos a todos los chóferes que tengan su licencia, les paramos la operación.

Y de eso se aprovechan esas empresas, para seguir siendo laxos en el cumplimiento.

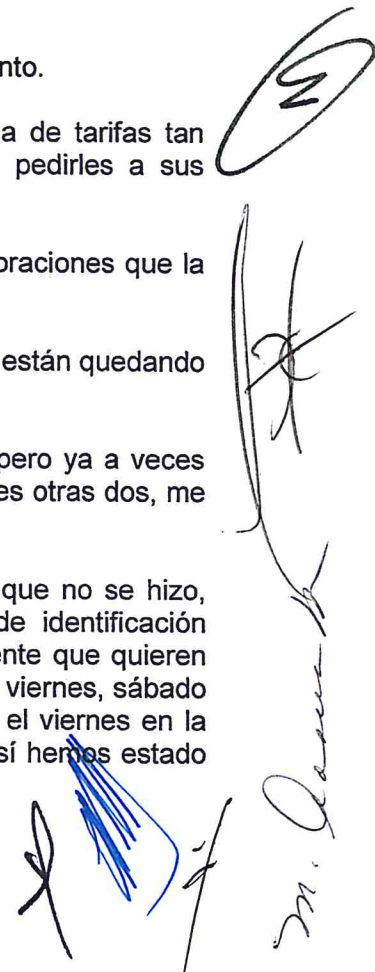
Por eso decía que quizá una medida de pinza de no permitir esa competencia de tarifas tan predatoria como la tenemos hoy y que las líneas aéreas se comprometan a pedirles a sus proveedores que le den un rango de cumplimiento de seguridad operacional.

DGAC (Área Operativa Comandancia) comentó que se han realizado las perforaciones que la licencia permite.

Hemos estado cancelando muchas licencias. Entendemos que los operadores se están quedando sin gente, y les está pegando.

Entonces, los mismos operadores de los vehículos, perdón porque lo diga así, pero ya a veces hasta nos tienen miedo, porque dicen: "Oye, ya tengo una perforación, si me haces otras dos, me voy a quedar sin trabajo".

Sí hemos estado tomando medidas, desgraciadamente han sido muchos años que no se hizo, pero ahorita también se le avisa al Aeropuerto, se desactivan las tarjetas de identificación aeroportuarias, hay días viernes a las 8:00 de la noche que tenemos fila de gente que quieren pagar, porque si no se van a quedar sin trabajo, porque resulta que ellos trabajan viernes, sábado y domingo y nosotros abrimos hasta el lunes. Entonces, quieren a veces pagar el viernes en la noche cuando no hay caja y desgraciadamente se han visto perjudicados. Pero sí hemos estado trabajando en eso.



Handwritten signatures and initials on the right side of the page, including a circled 'S' at the top, a signature that appears to be 'M. ...', and other scribbles.

También les pedimos apoyo a ustedes, de verdad esto que acabamos de presentar es poco, conforme a lo que hemos encontrado, pero sí requerimos un esfuerzo muy grande de parte de todos, aun en la misma supervisión de parte de CCO y de Operaciones, que también nos ayudaría mucho.

Copa Airlines (Gerente de Aeropuerto) comentó, pienso que asociado al tema de una multa, creo que podría hacerse lo que se hace en otros aeropuertos, una perforación o retirarles por un momento la capacidad de trabajar, hasta que no tenga un curso recurrente con un examen, aparte de la multa, y ya eso le indica al infractor de ir mejorando continuamente y al final del día todo es capacitación y enseñanza.

Creo que sería más constructivo.

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo) respondió, definitivamente no es la acción de la multa, si a la primera advertencia la compañía se acerca y analiza el problema para su solución.

No lo hace en el caso que están exponiendo, es recurrente en la segunda y en la tercera ocasión, por eso se llega a ese extremo.

Pero la invitación es que a la primer llamada mediante oficio que se haga de sanción, hagan un acercamiento con la Comandancia y lo solucionamos, tenemos que ver la gestión de riesgo y una solución, a eso vamos a la multa.

AICM (Subdirector de Operación) Es parte de lo que estamos discutiendo, como una herramienta para poder mejorar el ordenamiento la seguridad en la operación.

Hicimos un inventario de áreas de apoyo, en el cual lo dividimos por Terminal 1, donde podemos ver a quién está designada el área.

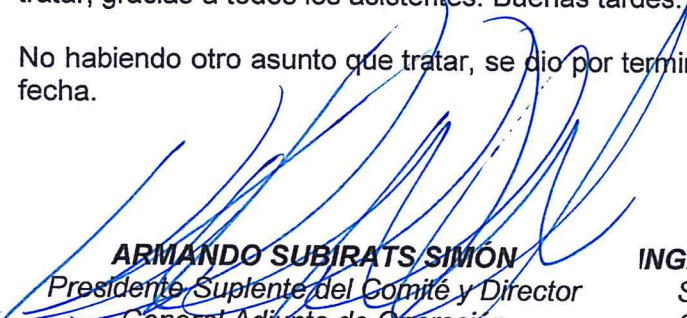
Podemos observar que todas las áreas del aeropuerto se están aprovechando. Por eso es muy importante que optimicemos el uso de estas áreas de almacenamiento.


En la Terminal 2 solamente tenemos disponible un área que se acaba de desocupar porque se trasladó TAN y LAN a la Terminal 1.


AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité) preguntó, ¿algún comentario sobre este último tema?

DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo) no habiendo otro asunto que tratar, gracias a todos los asistentes. Buenas tardes.

No habiendo otro asunto que tratar, se dio por terminada la sesión a las 11:20 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



RÚBEN CARRILLO NOVELO
Presidente del Comité Nacional de Gerentes de
Aeropuerto



FÉLIX RODOLFO OLIVARES CASTRO
Gerente Regional Centro
SENEAM



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 Primera Sesión Ordinaria del Comité de Operación y Horarios, celebrada el día 5 de enero del 2016.