

**RESUMEN EJECUTIVO DE LA QUINTA SESIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN Y HORARIOS DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LA CIUDAD DE MEXICO, CELEBRADA A LAS 10:00 HORAS DEL DIA 3 DE MAYO 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 Cuarta Sesión Ordinaria del COYH 2016, 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 01/05/16	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe
COYH 02/05/16	Lineamientos para la Asignación de Slots.	Proyectos de Lineamientos para la Asignación de Slots.	DGAC AICM	Presentar Informe



No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 01/05/16	Demoras	Índice de puntualidad y cumplimiento de horarios.	DGAC (Subcomité de Demoras)	Presentar Informe



**DGAC (Demoras)** presento las causas de demoras: un 2 % fueron horarios no utilizados por cancelación o cambio de horario, sin demora 18 % después del análisis imputable un 38 % y no imputable un 42 %.

Causas en general de todas las aerolíneas, 2 % para evento ocasional, documentación 2%, Infraestructura aeroportuaria 4%, Tripulaciones 5%, mantenimiento a las aeronaves 8%, repercusiones 18%, meteorología 28%, operaciones de la aerolínea 33%, control de flujo 1%.

Se analizaron un total de 10 mil 722 demoras con incumplimientos mayores a 15 minutos.

Las cancelaciones del mes de febrero son 1,875 cancelaciones; 15% motivos comerciales, mantenimiento a las aeronaves 4%, meteorología 8%, baja demanda de pasajeros o carga 18% y operación un 51%.

Pregunto al Comité de Gerentes, si la presentación de demoras les había llegado?.

**AEROMEXICO (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto)** Respondió, no llegó, lo solicitamos nuevamente.



También solicito a la Comandancia General, el cumplimiento de los slots de invierno; comento que DGAC ya envió algunos certificados de octubre, noviembre y diciembre pero tienen fallas, por lo que las líneas áreas los regresaron, falta enero, marzo y abril.

DGAC (Comandante General del AICM) respondió, lo atendemos de inmediato.

No.	ASUNTO	ACUERDO	RESPONSABLE (S)	ESTADO
COYH 02/05/16	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)** Comentó, hay que establecer la fecha para iniciar la recepción temporada invierno.

Les pregunto, ¿Qué tiempo proponen?

**AEROMEXICO (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto)** Respondió, cinco meses, la propuesta de la CANAERO son 180 días. 

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Comentó, hablemos de cuatro y medio meses. ¿Cuál sería la fecha para arranque?, entonces con cuatro y medio? 

**AEROMEXICO (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto)** Dijo, cinco meses, hacemos el intento a ver qué tal el proceso.

**AICM (Subgerente de asignación de slots)** Comentó, se están atendiendo solicitudes adicionales para la temporada verano 2016 de mediano plazo, los lineamientos nos indican que pueden enviarlo con 20 días de anticipación. 

Lo que se pretende evitar es que si piden un margen prolongado, es decir, unos cuatro meses de anticipación esa solicitud adicional no los están liberando en tiempo. Entonces, establecer un plazo de 45 días antes de inicio de operación de los adicionales y mínimo 20 días, a fin de que haya tiempo suficiente para que se les libere su solicitud y por otra parte que no estén apartando slots que no ocupen.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Comentó, la propuesta sería para mediano plazo, máximo 45, mínimo 20 días. Es lo que se está proponiendo en la mesa.

Se acepta la propuesta. Gracias.

Pasando a otro tema, presentamos PLANSA, Rodolfo, les va explicar cómo funciona.

**SENEAM (Gerente Regional Centro)** Dijo, mi Gerencia está ubicada donde se está operando PLANSA, el AICM ya tiene en sus oficinas la vista de la pantalla de PLANSA en vivo. 

Les voy a explicar, cuando envían un plan de vuelo a PLANSA, en la pantalla nos aparece una solicitud, automáticamente el sistema compara el ETD que ustedes envían contra el slot que el AICM nos ha hecho llegar un día anterior con los cambios más recientes de mediano plazo, lo

compara y si el slot y el ETD coinciden, entonces automáticamente lo envía a los bloques de 15 minutos que tenemos en cada uno de éstos.

En caso de que envíen un plan de vuelo que no tiene slot, o sea, un no encontrado, el sistema les responde a ustedes y en coordinación con el AICM se va a ubicar en el siguiente lugar disponible para el slot, tal vez puede ser que coincida con lo que están solicitando, pero se ubicaría en el lugar disponible que tengamos lo antes posible; cuando su plan de vuelo lleva un ETD que no coincide con el slot, nos está indicando que hay un plan de vuelo que ingresó y se va a ubicar.

Sería importante el que pudiéramos ver un ejemplo: entró ahorita un plan de vuelo que tenía un NF o un NC que no coincide y vieron cómo lo ubicaron en un bloque diferente; Nos están enviando un plan de vuelo para operar ahorita en los próximos siete minutos, pues esto ya no es posible, entonces por eso se mueve al bloque siguiente que lógicamente nos da el sistema.

Aquí tenemos la cantidad de planes de vuelo que hay en un bloque específico de 15 minutos. Cuando aparece una barra como la que está aquí nos está marcando aquí un foquito rojo, quiere decir que hay una saturación en salidas.

Nosotros no tenemos un parámetro específico, así como las llegadas son 40 y tenemos 10 aeronaves de llegada por cada bloque de 15 minutos, en las salidas no existe una capacidad declarada; sin embargo, como nosotros utilizamos una separación regular de 60 segundos entre despegues cuando son de la misma categoría de turbulencia de estela, por lógica nos está dando 14 aeronaves como saturación en un bloque de 15 minutos.

Entonces, en este bloque que tenemos aquí hay por lo menos 14 aeronaves que quieren despegar. si ustedes mandan un ETD aunque su slot coincida y automáticamente el sistema los mande aquí; como esto es una planeación estratégica dentro de varios minutos u horas en ocasiones, no podemos asegurar que esas aeronaves vayan a salir en este bloque de 15 minutos, a veces se mueven al anterior o a veces se mueven al que sigue.

Entonces, podemos estar jugando aquí con un número alrededor de las 14 de las 16 aeronaves para poder salir en un momento dado, lógicamente tenemos bloques no congestionados antes, pero aquí tenemos media hora completamente llena.

Si la persona que tiene la computadora me podría decir de qué bloque se trata, es un bloque muy congestionado, tampoco alcanzo a ver de qué hora se trata, sin embargo es un ejemplo muy claro de que en esta parte de aquí tenemos un congestionamiento, aunque las aeronaves tengan coincidencia con el slot aquí va a haber un congestionamiento ya que tenemos casi dos bloques completamente saturados; o sea, entre las 12:00 y 12:15 del día.

Lo más importante de esto es que todo lo que les acabo de platicar arroja datos, esos datos se van a una base de datos que nos está arrojando información muy importante para que el AICM y la DGAC puedan darle seguimiento a los incumplimientos.

Este es un bloque completo del día en donde estamos viendo por bloques los que están saturados, estos son los dos que estábamos viendo en el acercamiento anterior, son dos bloques ya completamente rojos y saturados.

La siguiente opción, para mejorar PLANSA, sino va a ser la unión de PLANSA con el Pronóstico de Saturación de Llegadas, va a arrojar información objetiva de cuántas operaciones prevemos por cada 15 minutos, tanto llegadas como salidas, siendo las llegadas más precisas puesto que nosotros estamos controlando el movimiento de llegadas con una secuencia establecida y las salidas con una cuestión estratégica totalmente.

La autoridad aeronáutica y el AICM nos informará cuándo podemos analizar los datos arrojados, pero nosotros tenemos una gran cantidad de información de cada uno de los vuelos, en qué momento mandaron el plan de vuelo, con qué ETD, vuelos que están operando antes de su slot, vuelos que están operando posteriores a su slot, el cumplimiento de ciertas aeronaves y lo comparamos todavía del ETD lo comparamos con la hora efectiva del despegue.

Entonces, podemos tener una información muy precisa que tan pronto y la coordinación entre SENEAM, AICM y la DGAC.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Comentó, estas dos pantallas están permanentemente conectadas con SENEAM, es en vivo, lo tenemos en la Oficina 48 para consulta, por lo pronto cualquier línea aérea que quiera consultar el sistema cómo funciona lo pueden ver ahí, en breve estaremos buscando subir esta información a la página de internet del AICM.

Pregunto, ¿tienen alguna duda?.

**AEROMEXICO (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto)** Dijo, lo que estamos viendo en vivo, nos puede ayudar a sentar bases para hablar de las reglas y fundamentos que ocupamos para este sistema y obviamente para el proceso de slots.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Comentó de hecho algunos de ustedes ya han recibido correos, donde se les informan los hallazgos de PLANSA, algunos han tenido correos ocasionales, otros prácticamente diario.

Llegará un momento en que si no hay una respuesta de determinadas líneas aéreas con esto tendremos que empezar a ejecutar la Regla, que es básicamente los NF, no van a tener ningún proceso por parte de SENEAM y tendrán que acudir a los slots a recabar lo correspondiente, pero eso será hasta que haya un consenso general de la madurez en el sistema.

Evidentemente la información que arroje el sistema nutrirá el Comité de Demoras y eso nos dará una mucha mayor velocidad de respuesta en cuanto al análisis y las demoras que hoy traen un retraso de tres meses, quizás podemos hacerlo mucho más rápido con estas aplicaciones.

**UNITED AIR LINES (Gerente de Aeropuerto)** solicito información respecto al status de un documento que emitió sobre las Reglas.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** respondió, todos los comentarios fueron tomados en cuenta, ya aprobó el Secretario de Comunicaciones y Transportes, que las reglas las subieran a la COMERI, buscaremos que la publicación sea pronto y se agradece la participación tanto de la CANAERO, como de los independientes en este proceso, recibimos comentarios prácticamente de todos tal cual se hicieron, así fueron subidos a la Secretaría como propuesta.

**AEROMEXICO (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto)** solicitó, sí se le puede enviar el documento.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** respondió, sí.

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

**CNGA (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto)** Comentó, estos asuntos ya fueron vertidos en la reunión previa que tenemos los jueves en la mesa de trabajo con la Dirección Adjunta de Operación y la Dirección Adjunta Comercial del AICM.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Dijo, los asuntos están en proceso.

## 6. ASUNTOS GENERALES

**CNGA (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto)** Comentó, traemos dos temas; el primero es el aire acondicionado en ambas terminales, la CONAGUA sacó algunos pronósticos para junio, julio y agosto, y se ve que vienen épocas muy fuertes y difíciles de calor.

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** respondió, no se cuenta con un sistema de aire acondicionado, es aire lavado y se está poniendo en servicio a las 5:00 de la mañana.

Estamos logrando mejorar la temperatura, se ha logrado bajar alrededor de uno a dos grados de temperatura, pero es difícil; hay que considerar que en Terminal 2 no tenemos ningún equipo de aire acondicionado; en Terminal 1 tenemos dos puntos nada más en SUES, uno está alrededor de la posición 16, 20 y la otra está en la conexión hacia el pasillo conector al módulo 11, son los únicos equipos que tenemos, todo lo demás es aire lavado simplemente.

**CNGA (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto)** Comentó, entendemos esta situación y sabemos que esto viene contemplado en el Plan de mantenimiento del 2016.

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** respondió, vamos hacer un análisis y trataremos de dar una solución lo más pronto posible para que podamos contar con equipos portátiles para ponerlos en las áreas más afectadas por la temperatura.

**CNGA (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto)** solicitó, que el servicio médico esté atento a los casos que se puedan presentar debido a la alta temperatura.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Comentó, por ejemplo en las bahías Fox, se están quitando algunos cristales que permitan mayor ventilación, vamos a intentar operar 24 horas el equipo.

**CNGA (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto)** solicitó, que pongan bebederos o despachadores de agua en las dos terminales, que pudieran ayudar a contrarrestar el golpe de calor que hay a ciertas horas.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Dijo, ya tomó nota el Director Adjunto de Administración del Aeropuerto.

**IBERIA (Gerente de Aeropuerto)** solicitó, se pongan más asientos en salas de última espera.

**CNGA (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto)** dijo, no necesitamos bancas en las áreas de ambulatorios y de documentación. Porque si no vamos a tener el congestionamiento en esas áreas.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Comentó, el área Comercial toma nota para ver cómo lo resolvemos.

**CNGA (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto)** dijo, el segundo tema que traemos es con Aduana, fuimos comunicados en días recientes que estaría entrando un nuevo Procedimiento para la revisión de los servicios de comisariato para vuelos internacionales.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** invito a todas las líneas aéreas y los prestadores de servicio de comisariato, a las 6:00 de la tarde, para platicar con Aduana el tema.

**ADUANA (Subadministrador de Salas Terminal 1)** confirmó la presencia del licenciado Patricio Elizondo León, Administrador de la Aduana.

**AICM (Coordinador de seguridad Terminal 1)** Informó, el procedimiento de pasajeros en tránsito sin VISA.

En la Terminal 1, después de ser identificado por el área de Migración, el pasajero será canalizado en cuanto tenga ya asignado su vuelo a la posición 23, acompañado por algún representante de línea aérea y supervisado por el área de Migración.

Pasará inspección en la Sala 23, después de apertura la puerta con un candado de seguridad, donde la huella la tiene el agente migratorio y la llave en la cuenta del área de Seguridad, con esa unión se puede hacer la apertura, la inspección del usuario y si va a Terminal 1 será canalizado a la posición correspondiente.

En dado caso de hacer su conexión en la Terminal 2, se procederá a la Sala 19 en donde descenderá al área de Plataforma para ser trasladado al área de Migración, puerta de cristal en Terminal 2.

Si el pasajero arribó a Terminal 2, será canalizado a la oficina de pasajeros en tránsito sin VISA, responsabilidad de Migración, para después ser canalizado a filtro yanqui, ser inspeccionado en ese punto para bajar las escaleras al recinto migratorio y de ahí ser trasladado a la puerta de cristal para conducirlo a Terminal 1, posición 19 y de ahí tomar el vuelo correspondiente.

Cabe mencionar que los pasajeros en tránsito con VISA seguirán su transcurso naturalmente sin ningún tipo de escolta.

Es importante comentar que el porcentaje de utilización del punto que se hizo entre los cristales que está en la escalera de conexión de Terminal 1, tuvo del 1º de marzo al 29 de abril una muestra de 60 días, fueron 208 usuarios la que lo utilizaron, 45 días de ellos no hubo un solo acceso por el punto y en la puerta 23 que hoy día se adecuó, siguiendo las instrucciones de la

Dirección General Adjunta de Operación, del 25 al 29 de abril, 215 usuarios la han utilizado, o sea, en cuatro días se hace un comparativo a 60 y es esa la diferencia.

**INM (Subdelegado Federal en el AICM)** Comentó, que se hizo un recorrido y por parte de Migración se acordó que en la Terminal 1, no pasaban por una revisión tanto de los agentes migratorios como de los tránsitos.

Al entrar a una zona estéril de nuevo pudieron ser contaminados y para evitar cualquier anomalía por parte de Migración y de estar cubiertos por parte de los pasajeros en tránsito sin VISA o de los rechazos, porque también pasan por ese procedimiento, se solicitó que se pusiera un punto de revisión. Para mí es ideal, el acceso ya no lo va a controlar Migración, lo va a controlar seguridad del Aeropuerto, y para que Aduana también esté tranquilo y ese procedimiento no pase y sea más tardado por una revisión fiscal de Aduana, como es un tránsito sin VISA no entra formalmente a territorio mexicano, solamente pasamos por el procedimiento de seguridad del Aeropuerto.

Acordé con Aduana, que ningún agente migratorio podrá llevar su mochila si no trae un pase de abordar, ¿Por qué?, Porque puede ser que el agente migratorio acompañe nada más al rechazo o al tránsito sin VISA para supervisar que aborde el avión y de ahí se quiera ir por salida nacional y no pasa por una revisión de Aduana. Ahí estoy de acuerdo, no se va a poder dar el permiso a un agente migratorio que cargue su mochila, su maleta, salvo que traiga un pase de abordar, porque va en acompañamiento.

Y con esa parte cubro el compromiso con Aduana para que se cierre ese procedimiento.

No sé si alguien quiera agregar algo o tenga duda sobre ese procedimiento.

**COPA AIRLINES (Gerente de Aeropuerto)** Comentó, en la Terminal 2, el 14 o 15 de abril, había un pasajero en segunda revisión, fue rechazado y ese mismo pasajero traía una maleta con droga; el pasajero salió del país, Migración no lo dejó entrar y Aduana no pudo tomar acción.

Entonces, al final del día, cooperando con todos los procesos de las autoridades, el personal de Copa-Airlines presenta la maleta porque así está establecido y querían que fuera esta persona 12 o 15 horas a hacer su declaración, cuando el verdadero culpable estaba en los recintos de Migración, y al final del día no le dieron el ingreso, y la persona vino, dejó lo que dejó, y se fue tranquilamente a su país, Lima.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Comentó, lo que hemos comentado con Ricardo y el comisario Arredondo, es que tendremos que asegurarnos que un pasajero que es rechazado en Migración se vaya con todas sus cosas.

**INM (Subdelegado Federal en el AICM)** Comento, la Ley de Migración es muy clara, pasa por una revisión de documentos y de entrevista, Migración no tiene acceso a ninguna de sus maletas y la que trae encima no la podemos revisar, eso es por ley.

Si yo le decreto un rechazo porque no cumple con los requisitos que marca el artículo 43 de la Ley de Migración, no tiene nada que ver con lo que aporta, sin embargo, se ha dicho que si se requiere que dicho extranjero o pasajero ingrese a territorio mexicano para poder ejecutar formalmente en flagrancia, posesión de narcóticos en una maleta, con un oficio dirigido a mí yo autorizo de manera inmediata el ingreso a territorio mexicano para ese efecto, pero yo no puedo dar un ingreso después de que decreté un rechazo nada más porque se me dice: "Trae droga, ¿lo dejas pasar?" Pues no, jamás haría eso. Dame un oficio y con todo gusto se los dejo pasar.

**CNGA (Presidente del Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto)** dijo, creo que es un tema de coordinación entre autoridades.

**COPA AIRLINES (Gerente de Aeropuerto)** Comentó, mi interés es que ninguno de los empleados de la compañía sea llevado a declarar en relación al tema.

**POLICÍA FEDERAL (Encargado Interino)** Dijo, tenemos que realizar un protocolo, un pequeño procedimiento.

**ADUANA (Subadministrador de Salas Terminal 1)** Comentó, desconozco la fecha del tema que plantea Copa, pero desde que llegó el licenciado Elizondo, en maleta sobrante nunca hemos puesto a ningún empleado de línea aérea a disposición por efecto de maleta.

El tema más reciente que tuvimos en un filtro de la Terminal 1, venían los cigarros rellenos de marihuana, que la puso United, y simplemente nos interesaba la mercancía y la maleta, no el empleado.

**AIR CANADA (Gerente de Aeropuerto)** Solicitó, ser invitada a la reunión de la COCOA para plantear un tema ocurrido con Air Canada; se detectó a bordo de uno de los vuelos de llegada un pasajero molestando a un adolescente, tuvimos el apoyo afortunadamente de Migración, al pasajero no lo dejaron ingresar a México, pero creo que necesitamos también tocar ese tema por favor.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** respondió, se contempla la presencia.

**UNITED AIRLINES (Gerente de Estación)** Pregunto, Ricardo, donde comentas que la Aduana ya no va a revisar el equipaje, ¿eso es a partir de ahora?, porque sí suele revisar el equipaje.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** comentó, tenemos que afinar en la COCOA es el método de comunicación entre la Aduana y Migración.

**UNITED AIRLINES (Gerente de Estación)** comentó, en la mayor parte de los casos la Aduana sí interviene a revisar el equipaje entrante sin VISA, lo que están diciendo ahorita y así queremos aclarar es, ¿a partir de ahora ya no se va a revisar?.

**ADUANA (Subadministrador de Salas Terminal 1)** Respondió, si el pasajero es rechazado o bien en tránsito sin VISA y trae equipaje documentado, sí lo revisamos, pasa a banda.

**INM (Subdelegado Federal en el AICM)** Comentó, se habla de las pertenencias que tiene el pasajero, cuando ingresa a filtro migratorio se pasa a segunda y se decreta un rechazo, esas pertenencias quedan bajo custodia de personal de CUSAEM hasta en tanto se ejecute el rechazo; sin embargo, en el área pudo haber sido contaminada. Eso es lo que queremos evitar, pudo haber sido contaminada por propios agentes migratorios, por personal de seguridad o personal de limpieza, entonces ahí no teníamos la certeza de qué tenía en la maleta propiamente, porque entraban sin revisión y subían al avión, entonces era muy peligroso.

Al pasar por este filtro de revisión por parte del Aeropuerto porque no están ingresando a territorio mexicano se le está rechazando o vienen en tránsito, simplemente al pasar a zona estéril van a pasar por esa revisión. Eso es lo único, es decir, no hay diferencia en el procedimiento, es revisión de sus posesiones.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Dijo, es revisión "AVSEC".

**DGAC (Comandante General del AICM)** aclaro que de acuerdo al diagrama se cambiará el punto de revisión ubicado en la posición 19 a posición 23, estamos llevando a cabo las adecuaciones correspondientes en el tema de ingeniería para poderlo pasar a la brevedad, si la autoridad no tiene inconveniente al respecto.

**AICM (Subdirector de Operación)** Informo que el grupo de trabajo de SMS deberá cumplir con la carta política autorizada por el Director General del AICM, donde se establece que se cumplirán con todos los lineamientos establecidos en la circular.

Como parte de los trabajos de SMS recibimos el reporte por parte del área central de la DGAC de un incidente respecto un avistamiento de un dron en la trayectoria de aproximación, entonces está emitiendo un boletín invitándolos a reportar cualquier presencia de un aparato piloteado remotamente para que podamos tomar una acción inmediata, además de informar que está prohibido volar cualquier tipo de dron en las inmediaciones del Aeropuerto.

Informo que se pueden reportar cualquier peligro que se identifique, al correo electrónico reportesesms@aicm.com.mx

**HERCULES (Supervisor de Operaciones)** comentó que desea compartir en los portafolios de riesgo, los riesgos identificados para poder mejorar o enriquecer.

**AICM (Subdirector de Operación)** Sí, por supuesto, a través de los tipos de peligro que se hayan identificado se puede convocar a los grupos de trabajo para compartir esta parte de las bases de datos de los riesgos y de los peligros identificados.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Comentó, acaba de aparecer una parvada de águilas y de búhos que no transitaban por el aeropuerto.

Ya estamos trabajando el tema con Riesgos a ver cómo suprimimos el tema y, sobre todo, la autorización de SEMARNAT para poder capturarlos.

**DGAC (Comandante General del AICM)** Comentó, el tema de los drones, es una amenaza mundial y recientemente hubo un impacto de un dron con un British en Inglaterra.

Entonces, sí es importante establecer un procedimiento que trabajemos Aeropuerto, Líneas Aéreas, SENEAM y la autoridad para mitigar ese riesgo. Entonces, convoco para que hagamos una reunión.

**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Comentó, en la Fórmula 1, en el Gran Premio de México, como es una amenaza latente contra los vehículos diseñamos un procedimiento de reporte de captura que nos funcionó muy bien, a ver si podemos copiar ese procedimiento para difundir en el AICM.

**AICM (Subdirector de Ingeniería)** Comento que se iniciaron los trabajos de mantenimiento a la pista 05 izquierda, del día 11 de mayo por un periodo de 105 días; entonces hasta agosto iniciaremos el mantenimiento mayor a la pista.

Hoy inicia la supervisión. El horario es a partir de las 23:00 a las 5:00 de la mañana.

**CNGA (Comité Nacional de Gerentes de Aeropuerto y Director de Aeropuerto)** solicito que el horario de trabajos en pista sea de 12:00 a 5:00.

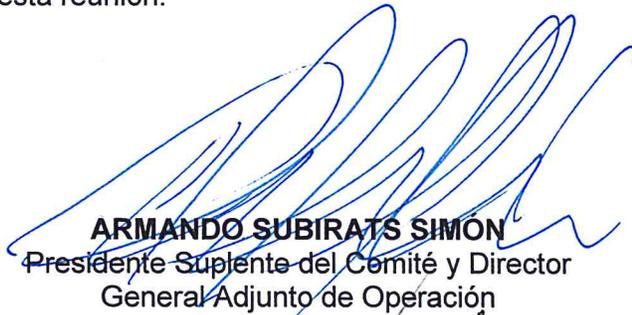
**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Respondió, el cronista del aeropuerto hace el comentario que es de 23:30 a 5:00 de la mañana. Lo dejamos de las 23:30 a 5:00 horas.

**DGAC (Comandante General del AICM)** Comentó, que el mes pasado operaron los dos Airbus 380, y se tuvo un problema con un motor del mismo avión quedándose sobre Bravo, y las posiciones 33 y 34 ya estaban ocupadas.

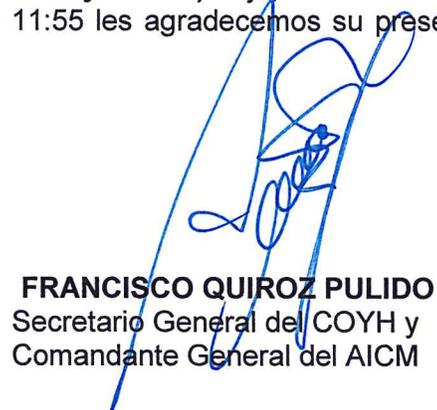
**AICM (Director General Adjunto de Operación y Presidente Suplente del Comité)** Respondió, el próximo miércoles hay una prueba con Air France, para probar en la posición 35 Alfa.

**LUFTHANSA (Director de tráfico y operaciones)** comento, ISA tienen dudas sobre la distancia del hidrante hacia el ala derecha para poder suministrar. Precisamente ese es el objetivo para verificar si todo le funciona bien y lo habíamos contemplado para el próximo miércoles.

**DGAC (Comandante General del AICM y Secretario Ejecutivo)** dijo, si no tienen otro comentario, damos por terminada la sesión siendo las 11:55 les agradecemos su presencia en esta reunión.



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



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



**ALEJANDRO CONTRERAS CAMPOS**  
Presidente del Comité Nacional de Gerentes  
de Aeropuerto



**FÉLIX RODOLFO OLIVARES CASTRO**  
Gerente Regional Centro  
SENEAM

Las presentes firmas corresponden al Resumen Ejecutivo de la Quinta Sesión Ordinaria del Comité de Operación y Horarios, celebrada el día 3 de mayo del 2016.