



Directrices mundiales de slots

Vigentes desde el 1 de enero de 2017



Edición 8
VERSIÓN EN ESPAÑOL

AVISO

EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD. La información contenida en esta publicación está sujeta a revisiones constantes en función de las modificaciones producidas en las normativas y los requisitos gubernamentales. Ningún suscriptor ni cualquier otro lector deberá actuar basándose en dicha información sin consultar las leyes y reglamentos aplicables y/o sin obtener el asesoramiento profesional adecuado. Aunque se ha hecho todo lo posible por garantizar la precisión de la información, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional no se hará responsable de cualquier pérdida o daño causado por los errores, omisiones, faltas ortográficas o interpretaciones incorrectas del contenido del presente documento. Asimismo, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional rehúsa de forma expresa toda responsabilidad para con cualquier persona física o jurídica, tanto si es un comprador de esta publicación como si no lo es, en relación con cualquier acción u omisión, así como las consecuencias de cualquier acción u omisión, de tal persona física o jurídica consumada basándose en el contenido de esta publicación.

© Asociación de Transporte Aéreo Internacional. Todos los derechos reservados. Ninguna parte de esta publicación podrá reproducirse, refundirse, reformatearse o transmitirse de ninguna forma y en ningún medio, ya sea electrónico o mecánico, incluyendo, entre otros, fotocopias, grabación o cualquier sistema informático de almacenamiento y recuperación, sin el previo permiso por escrito de:

Vicepresidente senior
Servicios comerciales y de marketing
Asociación de Transporte Aéreo Internacional.
800 Place Victoria
P.O. Box 113
Montreal, Quebec
CANADÁ H4Z 1M1

PREFACIO

La IATA publica las Directrices mundiales de slots (WSG, Worldwide Slot Guidelines) para proporcionar a la comunidad global de transporte aéreo un conjunto único de estándares para la gestión de slots aeroportuarios en aeropuertos coordinados y de las operaciones previstas en aeropuertos facilitados. La gestión de slots aeroportuarios es necesaria en algunos aeropuertos donde la infraestructura aeroportuaria disponible no es suficiente para poder satisfacer la demanda de las compañías aéreas y los otros operadores de aeronaves, mientras que la gestión de las operaciones previstas en aeropuertos facilitados permite cierta flexibilidad de programación conforme a la capacidad disponible de la infraestructura aeroportuaria.

Las WSG constituyen la referencia de la industria reconocida por muchas autoridades reguladoras para la gestión y asignación de la capacidad de los aeropuertos. En algunos casos, este texto se ha incorporado en la legislación nacional y en los reglamentos locales.

Las compañías aéreas miembros de la IATA y la comunidad de coordinadores de aeropuertos de todo el mundo elaboran las WSG de forma conjunta. Los estándares contenidos en este documento se vienen desarrollando desde 1974 y son el resultado de una serie de consultas entre las compañías aéreas y los coordinadores y facilitadores de aeropuertos. Dichos estándares reflejan las mejores prácticas demostradas para la coordinación y la gestión de los slots aeroportuarios y las operaciones previstas.

En las presentes directrices se emplea el término "coordinación" para referirse a la asignación de slots realizada por los coordinadores en aeropuertos de Nivel 3 o la aprobación de las operaciones previstas otorgada por los facilitadores en aeropuertos de Nivel 2.

Las WSG se organizan en distintas secciones que abordan la política, los principios y el procedimiento.

A pesar de que las políticas, los principios y los procedimientos descritos en este documento se han ideado para constituir las mejores prácticas de aplicación mundial, es posible que algunos estados o regiones tengan también disposiciones reglamentarias que regulen algunos de estos aspectos. En tales casos, dichas disposiciones reglamentarias prevalecerán sobre las políticas, los principios y los procedimientos de las presentes directrices.

Las WSG forman un documento dinámico que se revisa regularmente para garantizar que esté actualizado y responda a los cambios producidos en la industria y la normativa. La versión actual de las WSG puede consultarse en www.iata.org/wsg.



ACERCA DE LAS DIRECTRICES MUNDIALES DE SLOTS (WSG)

Las WSG se organizan y presentan de tal forma que permitan un fácil acceso a las políticas, los principios y los procedimientos que respaldan la asignación y gestión de slots aeroportuarios en aeropuertos congestionados de todo el mundo.

Las WSG son supervisadas por el Grupo consultivo mixto para slots (JSAG, Joint Slot Advisory Group) de la IATA, cuya composición paritaria está formada tanto por coordinadores de aeropuertos como por compañías aéreas miembros de la IATA. La composición del JSAG refleja la naturaleza global del transporte aéreo internacional. Cada miembro es responsable de garantizar que su región esté representada en el debate y consenso de las políticas y los estándares.

El JSAG se reúne periódicamente para alcanzar acuerdos sobre las propuestas de cambios en las WSG y para celebrar consultas sobre la administración de la Conferencia de slots (SC, Slot Conference) de la IATA, que se celebra dos veces al año. El JSAG se pone de acuerdo sobre todos los cambios antes de que estos reciban la aprobación de los Responsables de delegación de la SC. De esta forma, se garantiza que ninguna compañía aérea, coordinador o incluso la IATA pueda introducir unilateralmente nuevos estándares, estándares modificados o mejores prácticas. Las WSG son una Práctica recomendada de la IATA (RP 1761a), tal y como se documenta y reconoce en el Manual de la Conferencia de servicios para pasajeros (Passenger Services Conference). Se recomienda que las compañías aéreas miembros de la IATA utilicen las WSG a modo de guía de las mejores prácticas reconocidas a escala mundial para la asignación de slots.

La composición actual del JSAG puede consultarse en www.iata.org/wsg.

Esta edición de las WSG entrará en vigor el 1 de enero de 2017.

Las preguntas relacionadas con estas directrices deberán dirigirse a:

Responsable de slots aeroportuarios mundiales

IATA

Route de l'Aéroport 33

P.O. Box 416

1215 Ginebra 15 Aeropuerto

Suiza

Tel.: +41 22 770 2738

Fax: +41 22 770 2926

Correo electrónico: slots@iata.org

CALENDARIO DE ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

ACTIVIDAD	Fechas previstas	Invierno 16/17 SC/138	Verano 17 SC/139	Invierno 17/18 SC/140	Verano 18 SC/141
Fecha límite de envío de SHL	SC -57 días	18 abr. 16	12 sep. 16	17 abr. 17	11 sep. 17
Fecha límite de acuerdo de históricos	SC -40 días	5 may. 16	29 sep. 16	4 may. 17	28 sep. 17
Confirmación de los parámetros de coordinación definitivos y detalles sobre la capacidad disponible	SC -40 días	A más tardar el 5 may. 16	A más tardar el 29 sep. 16	A más tardar el 4 may. 17	A más tardar el 28 sep. 17
Fecha límite de envío de solicitudes iniciales	SC -33 días	12 may. 16	6 oct. 16	11 may. 17	5 oct. 17
Calendario de reuniones abierto a los coordinadores para concertar citas con las compañías aéreas	SC -14 días	31 may. 16	25 oct. 16	30 may. 17	24 oct. 17
Fecha límite de envío de SAL	SC -12 días	A más tardar el 2 jun. 16	A más tardar el 27 oct. 16	A más tardar el 1 jun. 17	A más tardar el 26 oct. 17
Calendario de reuniones abierto a las compañías aéreas para concertar citas con los coordinadores	SC -8 días	6 jun. 16	31 oct. 16	5 jun. 17	30 oct. 17
Conferencia de slots de la IATA	Se inaugura a mediados de noviembre (verano) y a mediados de junio (invierno), según lo notificado por la IATA	14-16 jun. 16	8-11 nov. 16	13-15 jun. 17	7-10 nov. 17
Fecha límite para la devolución de slots	15 ago. (invierno) y 15 ene. (verano)	15 ago. 16	15 ene. 17	15 ago. 17	15 ene. 18
Fecha de referencia de históricos	31 enero (verano) y 31 agosto (invierno)	31 ago. 16	31 ene. 17	31 ago. 17	31 ene. 18
Inicio de temporada	Último domingo de marzo (verano) y último domingo de octubre (invierno)	30 oct. 16	26 mar. 17	29 oct. 17	25 mar. 18

MODIFICACIONES DE LAS WSG EDICIÓN 8

SECCIÓN	TIPO DE CAMBIO	MODIFICACIÓN	ENTRADA EN VIGOR
8.1.1 e)	Cambio en la redacción	Una serie de slots es, como mínimo, 5 slots solicitados para la a una misma hora <u>concreta</u> y <u>específica</u> y el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si ello no fuera posible, asignados <u>aproximadamente</u> a la misma hora. aproximadamente.	1 de julio de 2017
10	Cambio en la redacción	Serie de slots: como mínimo, 5 slots solicitados para la a una misma hora <u>concreta</u> y <u>específica</u> y el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si ello no fuera posible, asignados <u>aproximadamente</u> a la misma hora. aproximadamente.	1 de julio de 2017

TABLE OF CONTENTS

Prefacio	- 1 -
ACERCA DE LAS DIRECTRICES MUNDIALES DE SLOTS (WSG)	- 2 -
CALENDARIO DE ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN	- 3 -
MODIFICACIONES DE LAS WSG EDICIÓN 8	- 4 -
TABLE OF CONTENTS	- 5 -
SECCIÓN 1: POLÍTICA	- 10 -
INTRODUCCIÓN A LA COORDINACIÓN DE AEROPUERTOS.....	- 10 -
1.1 ¿Qué es la coordinación de aeropuertos?	- 10 -
1.2 ¿Cuál es el objetivo de la coordinación de aeropuertos?	- 10 -
1.3 ¿Quiénes son las partes interesadas en la coordinación de aeropuertos?	- 10 -
1.4 ¿Cuáles son las condiciones para la coordinación de aeropuertos?	- 10 -
1.5 ¿Cómo se designan los aeropuertos?	- 11 -
1.6 ¿Qué es un slot aeroportuario?	- 11 -
1.7 ¿Cuáles son los principios clave de LA COORDINACIÓN DE AEROPUERTOS?	- 11 -
2 FUNCIÓN DE LA IATA EN LA COORDINACIÓN DE AEROPUERTOS	- 15 -
2.1 Directrices mundiales de slots	- 15 -
2.2 Conferencia de slots de la IATA.....	- 15 -
2.3 Manual informativo de programaciones estándar.....	- 16 -
2.4 Formación.....	- 16 -
3 AEROPUERTOS DE NIVEL 1.....	- 17 -
3.1 Definición de aeropuerto de Nivel 1	- 17 -
3.2 Función de las compañías aéreas	- 17 -
3.3 Función de los aeropuertos.....	- 17 -
3.4 Función de los agentes de asistencia en tierra	- 17 -
4 AEROPUERTOS DE NIVEL 2.....	- 19 -
4.1 Definición de aeropuerto de Nivel 2	- 19 -
4.2 Nombramiento de un facilitador	- 19 -
4.3 Función de las compañías aéreas	- 19 -
4.4 Función de los aeropuertos.....	- 19 -
4.5 Función del facilitador	- 20 -

5	AEROPUERTOS DE NIVEL 3.....	- 21 -
5.1	Definición de aeropuerto de Nivel 3	- 21 -
5.2	Nombramiento de un coordinador.....	- 21 -
5.3	Función de las compañías aéreas	- 21 -
5.4	Función de los aeropuertos.....	- 22 -
5.5	Función del coordinador	- 22 -
5.6	Función del Comité de coordinación	- 23 -
6	GESTIÓN DE LA CAPACIDAD Y LA DEMANDA	- 26 -
6.1	Análisis de la capacidad y la demanda	- 26 -
6.2	Cambio del Nivel 1 al Nivel 2	- 26 -
6.3	Cambio del Nivel 2 al Nivel 3	- 27 -
6.4	Determinación de slots históricos por primera vez	- 27 -
6.5	Retirada de la coordinación	- 27 -
6.6	Cambio temporal de nivel	- 28 -
6.7	Notificación	- 28 -
6.8	Revisión de la capacidad de los aeropuertos para cada temporada	- 28 -
6.9	Reducción de la capacidad del aeropuerto	- 29 -
	SECCIÓN 2: PRINCIPIOS	- 30 -
7	PRINCIPIOS DE LA FACILITACIÓN DE HORARIOS	- 30 -
7.1	Principios clave de la facilitación de horarios	- 30 -
7.2	Prioridades para la facilitación de horarios.....	- 31 -
7.3	Diálogo sobre ajustes de la programación	- 31 -
7.4	Ajustes de la programación rechazados	- 32 -
7.5	Operaciones que la compañía aérea no tenga la intención de utilizar.....	- 32 -
7.6	SUPERVISIÓN DE LAS OPERACIONES.....	- 32 -
8	PRINCIPIOS DE LA ASIGNACIÓN DE SLOTS.....	- 34 -
8.1	Principios clave de la asignación de slots	- 34 -
8.2	Prioridades generales para la asignación de slots	- 35 -
8.3	Criterios principales para la asignación inicial de slots.....	- 35 -
8.3.2	Slots históricos.....	- 35 -
8.3.3	Cambios en los slots históricos	- 35 -
8.3.4	Fondo de reserva de slots.....	- 35 -
8.3.5	Nuevos entrantes.....	- 36 -
8.3.6	Introducción de operaciones previstas para todo el año.....	- 36 -

8.4	Criterios adicionales para la asignación inicial de slots	- 36 -
8.5	Mantenimiento y devolución de slots	- 37 -
8.6	Norma "Úselo o piérdalo"	- 37 -
8.7	Elegibilidad para derecho histórico	- 38 -
8.7.2	Cancelaciones antes de la Fecha de referencia de históricos	- 38 -
8.7.3	Cancelaciones después de la Fecha de referencia de históricos	- 39 -
8.8	No utilización justificada de slots.....	- 39 -
8.9	Uso indebido intencional de slots.....	- 39 -
8.10	Flexibilidad en la asignación de slots	- 40 -
8.11	Cambio de uso de slots por parte de las compañías aéreas	- 41 -
8.12	MOVILIDAD de slots entre compañías aéreas.....	- 42 -
8.13	Transferencia de slots entre compañías aéreas.....	- 42 -
8.14	Operaciones conjuntas	- 43 -
8.15	Slots de una compañía aérea que deja de operar en un aeropuerto.....	- 43 -
8.16	Slots de una compañía aérea que pierde su licencia operativa.....	- 44 -
8.17	Slots asignados antes que los derechos de tráfico o la licencia operativa. -	44 -
8.18	Slots asignados sin derecho histórico	- 45 -
SECCIÓN 3: PROCEDIMIENTO.....		- 46 -
9 PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN MUNDIAL Y DE FACILITACIÓN.....		- 46 -
9.1	Representantes autorizados y comunicación	- 46 -
9.2	Calendario de actividades de coordinación.....	- 46 -
9.3	Disponibilidad de capacidad del aeropuerto.....	- 46 -
9.4	Determinación de slots históricos por parte de los coordinadores.....	- 47 -
9.5	Revisión de los slots históricos por parte de las compañías aéreas.....	- 47 -
9.6	Solicitudes iniciales por parte de las compañías aéreas	- 48 -
9.7	Utilización de códigos de acción SSIM e información complementaria	- 49 -
9.8	Garantía de recepción de las solicitudes iniciales	- 50 -
9.9	Coordinación inicial.....	- 50 -
9.10	Actividad posterior a SAL (Actividad después de la Distribución de SAL) .	- 51 -
9.11	Actividad en la Conferencia de slots	- 52 -
9.12	Reuniones en la Conferencia de slots.....	- 53 -
9.13	Actividad posterior a la Conferencia de slots	- 53 -
9.14	Gestión de la lista de espera.....	- 54 -
9.15	Devolución de slots.....	- 54 -

9.16	Asignación de slots para operaciones ad hoc	- 55 -
9.17	Cambios en el día de la operación.....	- 55 -
10	TÉRMINOS Y ABREVIATURAS	- 56 -
11	DOCUMENTOS DISPONIBLES EN LA PÁGINA WEB	- 60 -

Dejado en blanco intencionadamente.

SECCIÓN 1: POLÍTICA

INTRODUCCIÓN A LA COORDINACIÓN DE AEROPUERTOS

1.1 ¿QUÉ ES LA COORDINACIÓN DE AEROPUERTOS?

- 1.1.1 La coordinación de aeropuertos es un método para gestionar la capacidad de los aeropuertos mediante la aplicación del conjunto de normas contenidas en las presentes Directrices mundiales de slots (WSG, Worldwide Slot Guidelines). La coordinación conlleva la asignación de la capacidad aeroportuaria, restringida o limitada, a las compañías aéreas y a otros operadores de aeronaves para garantizar el funcionamiento viable del aeropuerto y del transporte aéreo. La coordinación también es un procedimiento para incrementar al máximo el uso eficiente de la infraestructura aeroportuaria.
- 1.1.2 La coordinación no es una solución al problema fundamental de falta de capacidad en los aeropuertos. En todo caso, la coordinación deberá considerarse una solución provisional para gestionar infraestructuras congestionadas hasta que se implemente la solución a largo plazo de ampliar la capacidad del aeropuerto.

1.2 ¿CUÁL ES EL OBJETIVO DE LA COORDINACIÓN DE AEROPUERTOS?

- 1.2.1 El principal objetivo de la coordinación de aeropuertos es lograr una eficiencia óptima en el uso de la infraestructura aeroportuaria, con el propósito de incrementar al máximo los beneficios para la mayor cantidad posible de usuarios del aeropuerto.

1.3 ¿QUIÉNES SON LAS PARTES INTERESADAS EN LA COORDINACIÓN DE AEROPUERTOS?

- 1.3.1 Las partes interesadas en la coordinación de aeropuertos son:
- a) Las compañías aéreas y otros operadores de aeronaves que utilizan o tienen previsto utilizar el aeropuerto.
 - b) El gestor aeroportuario que administra y gestiona las instalaciones del aeropuerto.
 - c) Las autoridades de control del tráfico aéreo responsables del aeropuerto y del espacio aéreo.
 - d) El coordinador o facilitador responsable de la coordinación en el aeropuerto.
 - e) Las autoridades gubernamentales responsables del aeropuerto.

1.4 ¿CUÁLES SON LAS CONDICIONES PARA LA COORDINACIÓN DE AEROPUERTOS?

- 1.4.1 Para llevar a cabo la coordinación de aeropuertos, las autoridades responsables clasifican los aeropuertos según los siguientes niveles de congestión:

- a) **Nivel 1:** aeropuertos donde la capacidad de la infraestructura aeroportuaria es por lo general suficiente para satisfacer la demanda de los usuarios del aeropuerto en cualquier franja horaria.
- b) **Nivel 2:** aeropuertos donde existe una probabilidad de congestión durante algunos periodos del día, la semana o la temporada, la cual puede resolverse mediante ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo entre las compañías aéreas y el facilitador. Se nombrará a un facilitador para facilitar las operaciones previstas de las compañías aéreas que utilizan o tienen previsto utilizar el aeropuerto.
- c) **Nivel 3:** aeropuertos donde los proveedores de capacidad no han desarrollado una infraestructura suficiente, o donde los gobiernos han impuesto condiciones que imposibilitan satisfacer la demanda. Se nombrará a un coordinador para asignar slots a las compañías aéreas y a otros operadores de aeronaves que utilizan o tienen previsto utilizar el aeropuerto como forma de gestionar la capacidad declarada.

1.5 ¿CÓMO SE DESIGNAN LOS AEROPUERTOS?

- 1.5.1 La autoridad responsable deberá garantizar que un aeropuerto solo reciba la designación de Nivel 3 tras efectuar un análisis exhaustivo de la demanda y la capacidad, así como una consulta completa con todos los partícipes y partes interesadas. El aeropuerto deberá recibir la designación de Nivel 3 únicamente cuando dichos análisis y consultas lleven a la conclusión de que la demanda para la infraestructura aeroportuaria supera considerablemente la capacidad declarada, y de que no existe ninguna forma práctica de mitigar el problema a corto plazo.
- 1.5.2 Un aeropuerto no deberá ser designado o seguir estando designado Nivel 3 por motivos distintos a una insuficiencia real de la infraestructura aeroportuaria, tal y como se demuestre en el análisis exhaustivo de la demanda y la capacidad.

1.6 ¿QUÉ ES UN SLOT AEROPORTUARIO?

- 1.6.1 Un slot (o "franja horaria") aeroportuario es el permiso dado por un coordinador para una operación prevista, el cual permite utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje y despegue en un aeropuerto de Nivel 3 en una fecha y hora determinadas.

1.7 ¿CUÁLES SON LOS PRINCIPIOS CLAVE DE LA COORDINACIÓN DE AEROPUERTOS?

- 1.7.1 Los principios clave de la facilitación de horarios en un aeropuerto de Nivel 2 son¹:

¹Estos principios clave también aparecen en el punto 7.1.1

- a) La facilitación de horarios se basará en un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo entre las compañías aéreas y el facilitador para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- b) En los aeropuertos de Nivel 2 no se asignarán slots. Los conceptos de derecho histórico y serie de slots no se aplicarán en los aeropuertos de Nivel 2.
- c) El facilitador deberá ajustar el menor número de operaciones posible en la menor cantidad de tiempo necesario para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- d) Los facilitadores deberán ser independientes y actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria.
- e) Antes de operar en un aeropuerto de Nivel 2, las compañías aéreas u otros operadores de aeronaves deberán informar al facilitador de todas las operaciones previstas, así como de todos los cambios realizados en las mismas. Algunos tipos de vuelos (por ejemplo, los vuelos humanitarios, los vuelos de Estado y, en algunos casos, de la aviación general y comercial) podrán estar exentos o sujetos a procedimientos locales especiales.
- f) Las compañías aéreas y otros operadores de aeronaves no deberán operar intencionadamente servicios a una hora considerablemente distinta o de una forma considerablemente distinta a la acordada con el facilitador.
- g) Las horas previstas de operación se basarán en las horas previstas de puesta de calzos (llegadas) y retirada de calzos (salidas). Las horas reales de las salidas y las llegadas podrán variar debido a factores operacionales.
- h) Las compañías aéreas y los facilitadores deberán usar los formatos de mensajes especificados en el Manual informativo de programaciones estándar (SSIM) de la IATA para las comunicaciones en los aeropuertos de Nivel 2.
- i) El Calendario de actividades de coordinación especifica las fechas límite del procedimiento de facilitación a las que deberán atenerse tanto las compañías aéreas como los facilitadores.
- j) Todas las actividades relacionadas con las operaciones facilitadas se expresarán en UTC, a no ser que se acuerde lo contrario

1.7.2 Los principios clave de la asignación de slots en un aeropuerto de Nivel 3 son²:

- a) En un aeropuerto de Nivel 3, los slots solamente serán asignados para fines de planificación por un coordinador debidamente nombrado.

²Estos principios clave también aparecen en el punto 8.1.1

- b) Los slots únicamente se asignarán a compañías aéreas y otros operadores de aeronaves.
- c) Antes de operar en un aeropuerto de Nivel 3, las compañías aéreas u otros operadores de aeronaves deberán tener un slot asignado. Algunos tipos de vuelos (por ejemplo, los vuelos humanitarios o los vuelos de Estado) podrán estar exentos o sujetos a procedimientos locales especiales.
- d) Las compañías aéreas y otros operadores de aeronaves no deberán operar intencionadamente servicios a una hora considerablemente distinta o utilizar los slots de una forma considerablemente distinta a la asignada por el coordinador.
- e) Una serie de slots es, como mínimo, 5 slots solicitados para la misma hora y el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si ello no fuera posible, asignados a la misma hora aproximadamente.
- f) Una compañía aérea podrá seguir utilizando una serie de slots basándose en su derecho histórico.
- g) El derecho histórico se aplicará a una serie de slots que se hayan utilizado como mínimo el 80% del tiempo durante el periodo asignado en la temporada equivalente anterior.
- h) No se podrán retirar los slots históricos a una compañía aérea para dar cabida a nuevos entrantes o a cualquier otra categoría de operador de aeronaves. No se permitirá la confiscación de slots por motivos distintos al uso indebido de los mismos de forma intencionada y demostrada.
- i) Los slots podrán transferirse o intercambiarse entre compañías aéreas, o bien usarse como parte de una operación conjunta, con sujeción a las disposiciones contenidas en estas directrices y en los reglamentos aplicables.
- j) Los coordinadores deberán ser funcional y financieramente independientes de cualquier parte individual interesada, así como actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria.
- k) La asignación de slots será independiente de la asignación de derechos de tráfico derivados de acuerdos bilaterales de servicios aéreos.
- l) Las compañías aéreas y los coordinadores deberán usar los formatos de mensajes especificados en el SSIM para las comunicaciones en los aeropuertos de Nivel 3
- m) Los tiempos de slots se basarán en las horas previstas de puesta de calzos (llegadas) y retirada de calzos (salidas). Las horas reales de las salidas y las llegadas podrán variar debido a factores operacionales.

Todas las actividades relacionadas con los slots, incluida la determinación de slots históricos, se expresarán en UTC, a no ser que se acuerde lo contrario.



Dejado en blanco intencionadamente.

2 FUNCIÓN DE LA IATA EN LA COORDINACIÓN DE AEROPUERTOS

2.1 DIRECTRICES MUNDIALES DE SLOTS

- 2.1.1 Las Directrices mundiales de slots (WSG) son un conjunto de estándares y mejores prácticas desarrollados por las compañías aéreas miembros de la IATA y las comunidades de coordinadores y facilitadores de aeropuertos. Estas directrices son un conjunto exhaustivo de procedimientos para la asignación y gestión de la capacidad de los aeropuertos. Los principales usuarios de estas directrices son las compañías aéreas y los coordinadores y facilitadores de aeropuertos.
- 2.1.2 La IATA somete las WSG a la supervisión del Grupo consultivo mixto para slots (JSAG, Joint Slot Advisory Group). El JSAG acuerda todos los cambios antes de presentárselos a los Responsables de delegación de la Conferencia de slots para su aprobación por mayoría. De esta forma se garantiza que ninguna compañía aérea, coordinador o incluso la IATA pueda, de forma unilateral, cambiar los estándares o las mejores prácticas o introducir nuevos apartados en las WSG.
- 2.1.3 Las WSG han sido reconocidas por la comunidad global de transporte aéreo como la metodología estándar del sector para la asignación de slots en los aeropuertos de Nivel 3 y para la gestión de operaciones previstas en los aeropuertos de Nivel 2. Cuando un estado o un gobierno pretenda desarrollar e implementar sus propias normas o procedimientos, es aconsejable que adopte los principios de estas directrices. La IATA recomienda utilizar estas directrices como base de dichas regulaciones.
- 2.1.4 Las WSG proporcionan un método uniforme, transparente y equitativo para asignar y gestionar la capacidad de los aeropuertos. El transporte aéreo tiene un carácter mundial y precisa de unos estándares armonizados de asignación de slots, tanto en los aeropuertos de origen como en los de destino de cada ruta, para poder incrementar al máximo el uso eficiente de los recursos de las compañías aéreas.

2.2 CONFERENCIA DE SLOTS DE LA IATA

- 2.2.1 La Conferencia de slots (SC) de la IATA es el foro para la coordinación de las operaciones previstas en aeropuertos de Nivel 2 y Nivel 3, y se celebra dos veces al año, para las temporadas de verano e invierno. La SC de junio se centra en la temporada de invierno siguiente y la SC de noviembre en la temporada de verano siguiente.
- 2.2.2 La SC se convoca con el único fin de asignar y gestionar los slots en aeropuertos de Nivel 3 y debatir los ajustes de la programación en aeropuertos de Nivel 2. En este tipo de conferencias no se permiten las discusiones sobre el fondo de reserva de vuelos, la fijación de precios, la introducción en el mercado o cualquier otra actividad que pueda afectar a la competencia entre las compañías aéreas y que vaya más allá del ámbito de la SC.

- 2.2.3 La Dirección de la IATA comunica a la industria las fechas de las SC mediante el Calendario de actividades de coordinación que se adjunta a estas directrices y que se puede consultar en www.iata.org/wsg. Asimismo, el calendario incluye otras fechas clave comprendidas en el procedimiento de coordinación.
- 2.2.4 Los delegados asistentes a la SC deberán ser representantes acreditados de su compañía aérea u organización de coordinación. La SC es fundamental para contribuir a garantizar el éxito de las operaciones comerciales de una compañía aérea y una gestión satisfactoria de la capacidad de los aeropuertos por parte de los coordinadores y los facilitadores. La IATA se encargará de velar por que la información necesaria para participar en las dos SC anuales esté disponible para todas las compañías aéreas, coordinadores y facilitadores.
- 2.2.5 La IATA mantiene un directorio de las empresas que participan en la SC, así como de las personas designadas por sus empresas como Responsables de delegación. En este directorio figuran los nombres y los datos de contacto de los coordinadores y facilitadores, así como de las personas autorizadas para transferir, intercambiarse, cambiar y eliminar o realizar solicitudes de slots nuevos en nombre de las compañías aéreas que participan en la SC.

2.3 MANUAL INFORMATIVO DE PROGRAMACIONES ESTÁNDAR

- 2.3.1 El Manual informativo de programaciones estándar (SSIM) de la IATA contiene los formatos de mensajes estándar de la industria que deberán utilizar las compañías aéreas, los coordinadores y los facilitadores cuando comuniquen información de coordinación de aeropuertos tal como los SAL, los SHL, los SCR, etc. El método recomendado para intercambiar datos es el correo electrónico, pero los mismos formatos de mensaje pueden intercambiarse por otros medios acordados.
- 2.3.2 El SSIM es elaborado por el Comité de estándares de información de programaciones (SISC, Schedules Information Standards Committee) y se rige por la autoridad de la Conferencia de servicios para pasajeros (Passenger Services Conference) de la IATA a través de la Práctica recomendada 1761b, "FORMATO DE INTERCAMBIO PARA LA INFORMACIÓN DE PROGRAMACIONES".
- 2.3.3 La IATA recomienda encarecidamente a todos los participantes en el procedimiento de coordinación de aeropuertos que sigan los estándares publicados en el SSIM.

2.4 FORMACIÓN

- 2.4.1 La IATA imparte cursos de formación para introducir a los participantes en el procedimiento de coordinación de aeropuertos. Estos cursos de formación incluyen sesiones introductorias para nuevos asistentes a las SC y cursos de formación más avanzados para compañías aéreas, coordinadores y facilitadores.

3 AEROPUERTOS DE NIVEL 1

3.1 DEFINICIÓN DE AEROPUERTO DE NIVEL 1

- 3.1.1 Un aeropuerto de Nivel 1 es aquel donde la capacidad de la infraestructura aeroportuaria es por lo general suficiente para satisfacer la demanda de los usuarios del aeropuerto en cualquier franja horaria.

3.2 FUNCIÓN DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

- 3.2.1 Las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto de Nivel 1 deberán comunicar debidamente sus operaciones previstas a su agente de asistencia en tierra designado, así como al gestor aeroportuario o al agente de recopilación de datos (si se ha nombrado uno). Las operaciones en los aeropuertos de Nivel 1 no se tratarán en la SC.

3.3 FUNCIÓN DE LOS AEROPUERTOS

- 3.3.1 El gestor aeroportuario de un aeropuerto de Nivel 1 deberá supervisar la demanda de la infraestructura aeroportuaria y, cuando sea necesario, aumentar la capacidad para satisfacer dicha demanda. Asimismo, será responsable de colaborar con los agentes de asistencia en tierra y otras agencias para evitar restricciones que puedan afectar a las operaciones de las compañías aéreas. El gestor aeroportuario podrá pedir información a las compañías aéreas sobre las operaciones previstas en los formatos especificados. En algunos casos, podrá nombrar a un agente de recopilación de datos para que asuma esta tarea.

3.4 FUNCIÓN DE LOS AGENTES DE ASISTENCIA EN TIERRA

- 3.4.1 Corresponderá a los agentes de asistencia en tierra la obligación de alcanzar sus propios acuerdos con el gestor aeroportuario para gestionar las operaciones previstas. Los agentes de asistencia en tierra tendrán la responsabilidad principal de velar por que no se creen restricciones innecesarias debido a una planificación deficiente o a la presencia de recursos inadecuados en sus propias operaciones.



Dejado en blanco intencionadamente.

4 AEROPUERTOS DE NIVEL 2

4.1 DEFINICIÓN DE AEROPUERTO DE NIVEL 2

- 4.1.1 Un aeropuerto de Nivel 2 es aquel donde existe una probabilidad de congestión durante algunos periodos del día, la semana o la temporada, la cual puede resolverse mediante ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo entre las compañías aéreas y el facilitador.

4.2 NOMBRAMIENTO DE UN FACILITADOR

- 4.2.1 La autoridad responsable deberá garantizar el nombramiento de un facilitador, tras celebrar las consultas pertinentes con el gestor aeroportuario, las compañías aéreas usuarias del aeropuerto y sus organizaciones representativas como, por ejemplo, la IATA. Para poder ser nombrado como tal, deberá tener conocimientos previos sobre programación de compañías aéreas y/o experiencia en coordinación.
- 4.2.2 Los facilitadores deberán contar con el tiempo y los recursos suficientes para prestar los servicios de facilitación de conformidad con las presentes directrices.
- 4.2.3 El facilitador deberá ser independiente y actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria.

4.3 FUNCIÓN DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

- 4.3.1 Todas las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto de Nivel 2 deberán enviar información sobre sus operaciones previstas al facilitador antes de operar en dicho aeropuerto. Para ese fin, en el SSIM, capítulo 6, se pueden consultar los detalles sobre el formato empleado.
- 4.3.2 Las compañías aéreas deberán estar preparadas para aceptar un horario alternativo si el facilitador lo ofrece para evitar que se superen los parámetros de coordinación, de lo contrario es posible que el aeropuerto tenga que considerar cambiar al Nivel 3.
- 4.3.3 Las fechas límite para el envío de datos pueden consultarse en el Calendario de actividades de coordinación. Los datos de contacto de los facilitadores pueden encontrarse en www.iata.org/wsg.

4.4 FUNCIÓN DE LOS AEROPUERTOS

- 4.4.1 El gestor aeroportuario deberá prestar apoyo al facilitador a la hora de conseguir la plena cooperación de las compañías aéreas en los aeropuertos de Nivel 2. Deberá proporcionar la infraestructura necesaria para gestionar las operaciones previstas de las compañías aéreas en el marco de los niveles de servicio acordados.
- 4.4.2 El gestor aeroportuario deberá mantener informados al facilitador y a todas las partes interesadas acerca de las limitaciones de capacidad y, especialmente,

alertarles a tiempo en el caso de que una o varias de estas limitaciones puedan alcanzarse o superarse en un futuro próximo.

- 4.4.3 Tras consultarlo con las partes interesadas, el gestor aeroportuario u otro organismo competente deberá informar al facilitador de cualquier cambio producido en la capacidad y en los parámetros de coordinación. El facilitador, a su vez, informará a las compañías aéreas. Esta declaración deberá realizarse como mínimo 7 días antes de la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada SC.

4.5 FUNCIÓN DEL FACILITADOR

4.5.1 El facilitador deberá:

- a) Garantizar la viabilidad de los planes enviados por las compañías aéreas de modo que no se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- b) Poner a disposición de las partes interesadas información detallada sobre los parámetros de coordinación y la utilización de la capacidad declarada.
- c) Comunicar a las compañías aéreas si las operaciones previstas superarán los parámetros de coordinación y facilitar un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo para evitar que se superen dichos parámetros.
- d) Asistir y participar en todas las SC.

5 AEROPUERTOS DE NIVEL 3

5.1 DEFINICIÓN DE AEROPUERTO DE NIVEL 3

5.1.1 Un aeropuerto de Nivel 3 es aquel donde:

- a) La demanda de infraestructura aeroportuaria supera considerablemente la capacidad del aeropuerto durante el periodo en cuestión.
- b) La ampliación de la infraestructura aeroportuaria para satisfacer la demanda es inviable a corto plazo.
- c) Los intentos por resolver el problema mediante ajustes de la programación voluntarios han fallado o no son efectivos, y
- d) En consecuencia, es necesario contar con un procedimiento de asignación de slots por medio del cual todas las compañías aéreas y otros operadores de aeronaves deban disponer de un slot asignado por un coordinador como condición indispensable para poder aterrizar o despegar en el aeropuerto durante los periodos en que tiene lugar la asignación de slots.

5.2 NOMBRAMIENTO DE UN COORDINADOR

5.2.1 La autoridad responsable deberá garantizar el nombramiento de un coordinador, tras celebrar las consultas pertinentes con el gestor aeroportuario, las compañías aéreas usuarias del aeropuerto y sus organizaciones representativas como, por ejemplo, la IATA. Para poder ser nombrado como tal, deberá tener conocimientos previos sobre programación de compañías aéreas y/o experiencia en coordinación.

5.2.2 Los coordinadores deberán contar con tiempo, recursos y experiencia suficientes para prestar los servicios de facilitación de conformidad con las presentes directrices. Los coordinadores deberán disponer de sistemas informáticos capaces de realizar las funciones necesarias para cumplir tanto las Directrices mundiales de slots (WSG) como las normas y reglamentos locales. Los requisitos mínimos recomendados para los sistemas de los coordinadores se especifican en www.iata.org/wsg.

5.2.3 Los coordinadores deberán ser funcional y financieramente independientes de cualquier parte individual interesada, así como actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria.

5.2.4 Si la coordinación diaria en un aeropuerto se transfiere a una organización de coordinación distinta, la fecha de la transferencia a la nueva organización deberá notificarse lo antes posible a todas las compañías aéreas que operan en ese aeropuerto y a la IATA.

5.3 FUNCIÓN DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

5.3.1 Todas las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto de Nivel 3 deberán contar previamente con un slot asignado por el

coordinador. Para este fin, en el capítulo 6 del SSIM se especifican los formatos que deberán utilizarse.

- 5.3.2 Para participar de forma efectiva en el procedimiento de coordinación, las compañías aéreas deberán disponer de los recursos, la experiencia y los sistemas adecuados.
- 5.3.3 Las fechas límite para el envío de datos pueden consultarse en el Calendario de actividades de coordinación. Los datos de contacto de los coordinadores pueden encontrarse en www.iata.org/wsg.
- 5.3.4 Dado que los slots en aeropuertos de Nivel 3 podrían no estar disponibles en las horas punta, es fundamental que las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en ese aeropuerto estén preparadas para desarrollar planes alternativos si no pueden obtener los slots que necesitan. Algunos aeropuertos tienen pocos slots adecuados disponibles, o incluso ningún slot. En estos casos, las compañías aéreas deberán considerar aeropuertos alternativos que puedan dar cabida a sus operaciones previstas.

5.4 FUNCIÓN DE LOS AEROPUERTOS

- 5.4.1 El gestor aeroportuario u otro organismo competente deberá velar por que se acuerden unos parámetros de coordinación adecuados con las partes interesadas y que dichos parámetros se actualicen dos veces al año. En los casos en que persistan las restricciones del aeropuerto, el gestor aeroportuario deberá examinar su capacidad e incrementarla en la medida que resulte necesario para posibilitar una nueva designación de Nivel 2 o Nivel 1 lo antes posible.
- 5.4.2 Tras consultarlo con el Comité de coordinación, el gestor aeroportuario u otro organismo competente deberá informar al coordinador de cualquier cambio producido en la capacidad y en los parámetros de coordinación. El coordinador, a su vez, informará a las compañías aéreas. Esta declaración deberá realizarse como mínimo 7 días antes de la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada SC.
- 5.4.3 El gestor aeroportuario u otro organismo competente deberá facilitar la información pertinente al coordinador, con el fin de contribuir a la aplicación de los criterios adicionales para la asignación de slots que se especifican en el punto 8.4.1, apartados b), c) y e), relativos al tipo de servicio y de mercado, a la competencia y a los requisitos de los pasajeros y otros usuarios.

5.5 FUNCIÓN DEL COORDINADOR

- 5.5.1 El coordinador deberá:
 - a) Asignar slots a las compañías aéreas y otros operadores de aeronaves de forma imparcial, transparente y no discriminatoria, sobre la base de los parámetros de coordinación aplicables y de conformidad con los criterios sobre prioridades de las WSG y de las normas y reglamentos locales.

- b) Poner a disposición de las partes interesadas información detallada sobre los parámetros de coordinación aplicables, las normas y reglamentos locales, así como sobre cualquier otro criterio empleado en la asignación de slots, como mínimo 7 días antes de la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada SC, siempre que sea posible.
- c) Poner a disposición de las compañías aéreas, preferiblemente en el formato especificado en el capítulo 6 del SSIM y a través de cualquier medio telemático, las listas de slots asignados, los slots restantes disponibles y los motivos por los que los slots no se asignaron tal y como se solicitó.
- d) Asistir y participar en todas las SC.
- e) Supervisar las cancelaciones realizadas con posterioridad a la Fecha de referencia de históricos y cualquier no utilización de slots con el fin de aplicar la norma "Úselo o piérdalo".
- f) Supervisar la utilización de slots prevista y real para identificar los posibles casos de uso indebido intencionado de slots e iniciar un diálogo con la compañía aérea o el operador de aeronaves en cuestión.
- g) Ofrecer asesoramiento a las compañías aéreas y a las autoridades pertinentes sobre todas las cuestiones que puedan mejorar la capacidad del aeropuerto o la flexibilidad de la asignación de slots, y, en especial, sobre cualquier aspecto que contribuya a que el aeropuerto pueda volver al Nivel 2 o al Nivel 1.
- h) Solucionar los problemas derivados de requisitos contradictorios, de forma que se evite la necesidad de intervención externa.

5.6 FUNCIÓN DEL COMITÉ DE COORDINACIÓN

- 5.6.1 El Comité de coordinación se establecerá en los aeropuertos de Nivel 3 para asesorar al coordinador en los asuntos relacionados con la capacidad, la asignación de slots y la supervisión de la utilización de los slots en el aeropuerto.
- 5.6.2 Todas las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto y sus organizaciones representativas, el gestor aeroportuario, las autoridades de control del tráfico aéreo y los representantes de la aviación general/comercial (cuando proceda) podrán ser miembros del Comité de coordinación. El coordinador asistirá a todas las reuniones en calidad de observador.
- 5.6.3 Las reuniones del Comité de coordinación deberán celebrarse cada temporada para revisar los parámetros de coordinación, o cuando se planee introducir cambios en la política o en la capacidad que puedan afectar considerablemente a la coordinación.
- 5.6.4 El Comité de coordinación deberá velar por que los órdenes del día y los documentos de trabajo se distribuyan a los miembros con antelación a las reuniones, así como por que las actas se publiquen sin demora después de cada reunión y se distribuyan a los miembros del Comité de coordinación por correo electrónico o se pongan a su disposición por otros medios. Las fechas de las



reuniones del Comité de coordinación deberán publicarse en las páginas web de la IATA y del Grupo de coordinadores de aeropuertos internacionales (WWACG, Worldwide Airport Coordinators Group).

- 5.6.5 Preferiblemente, las reuniones del Comité de coordinación deberán celebrarse en inglés.
- 5.6.6 El Comité de coordinación deberá prestar servicios de mediación cuando existan quejas sobre la asignación de slots o problemas relacionados con la utilización de los mismos que no puedan resolverse entre una compañía aérea y el coordinador de una forma aceptable para ambos.

Dejado en blanco intencionadamente.

6 GESTIÓN DE LA CAPACIDAD Y LA DEMANDA

6.1 ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD Y LA DEMANDA

- 6.1.1 El gestor aeroportuario u otro organismo competente deberá realizar periódicamente un análisis exhaustivo de la capacidad y la demanda, basado en métodos generalmente reconocidos. En especial, la capacidad y la demanda deberán evaluarse cuando existan cambios significativos en la infraestructura, las prácticas operativas o los patrones de demanda de los aeropuertos.
- 6.1.2 El análisis deberá sopesar de forma objetiva la aptitud de la infraestructura aeroportuaria para satisfacer la demanda con los niveles de servicio deseados, teniendo en cuenta factores como los tiempos de espera y los niveles de congestión o de retrasos. En el análisis se deberá presuponer que las instalaciones del aeropuerto se gestionan de forma eficiente y que cuentan con una dotación completa de personal.
- 6.1.3 El análisis deberá determinar los condicionantes operativos, medioambientales o de infraestructura que impidan satisfacer la demanda, así como encontrar alternativas para paliar dichas insuficiencias mediante cambios y mejoras de la infraestructura, las operaciones o las políticas.
- 6.1.4 Los resultados del análisis de la capacidad y la demanda deberán ponerse a disposición de las partes interesadas con objeto de fomentar la cooperación, así como de mitigar y solucionar los condicionantes existentes sobre la demanda.
- 6.1.5 El objetivo de este análisis deberá ser el de mejorar la capacidad del aeropuerto para satisfacer la demanda y evitar, siempre que sea posible, la necesidad de que el aeropuerto pase del Nivel 1 al Nivel 2, o del Nivel 2 al Nivel 3.
- 6.1.6 Otro objetivo de este análisis deberá ser el de identificar métodos para reducir o eliminar la necesidad de coordinación, lo cual daría lugar al cambio del aeropuerto del Nivel 3 al Nivel 2 o al Nivel 1, o bien del Nivel 2 al Nivel 1.

6.2 CAMBIO DEL NIVEL 1 AL NIVEL 2

- 6.2.1 Cuando la infraestructura de un aeropuerto ya no sea capaz de satisfacer la totalidad de la demanda, un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo podrá contribuir a adaptar la demanda a estas limitaciones.
- 6.2.2 La autoridad responsable podrá establecer el cambio de un aeropuerto al Nivel 2 por iniciativa propia, o bien tras recibir una solicitud del gestor aeroportuario o de las compañías aéreas que operen en el aeropuerto y que representen como mínimo el 50% del tráfico.
- 6.2.3 El cambio de nivel solo deberá producirse una vez que la autoridad responsable haya comprobado que:
 - a) Se ha realizado un análisis completo de la capacidad y la demanda, y
 - b) Se han celebrado consultas con todas las partes interesadas para tratar el análisis y el cambio de nivel propuesto, y se han tenido en cuenta sus opiniones.

6.3 CAMBIO DEL NIVEL 2 AL NIVEL 3

6.3.1 El cambio al Nivel 3 puede resultar necesario cuando:

- a) La demanda de infraestructura aeroportuaria supera considerablemente la capacidad del aeropuerto durante el periodo en cuestión.
- b) La ampliación de la infraestructura aeroportuaria para satisfacer la demanda es inviable a corto plazo.
- c) Los intentos por resolver el problema mediante un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo han fallado o no son efectivos.

6.3.2 La autoridad responsable podrá establecer el cambio de un aeropuerto al Nivel 3 por iniciativa propia, o bien tras recibir una solicitud del gestor aeroportuario o de las compañías aéreas que operen en el aeropuerto y que representen como mínimo el 50% del tráfico.

6.3.3 El cambio de nivel solo deberá producirse una vez que la autoridad responsable haya comprobado que:

- a) Se ha realizado un análisis completo y exhaustivo de la capacidad y la demanda en el que se evalúan los factores especificados en el punto 6.3.1, y
- b) Se han celebrado consultas con todas las partes interesadas para tratar el análisis y el cambio de nivel propuesto, y se han tenido en cuenta sus opiniones.

6.3.4 Deberá seguirse el mismo procedimiento en el caso de que un aeropuerto cambie directamente del Nivel 1 al Nivel 3.

6.4 DETERMINACIÓN DE SLOTS HISTÓRICOS POR PRIMERA VEZ

6.4.1 Cuando un aeropuerto cambie al Nivel 3, será necesario determinar los slots históricos para cada compañía aérea que haya operado en el aeropuerto en la temporada equivalente anterior.

6.4.2 Esta determinación se basará en los registros que el facilitador posea tanto de las programaciones previstas como de las utilizadas de la temporada equivalente anterior. El coordinador del aeropuerto recién designado con el Nivel 3 comparará las programaciones previstas con los servicios realmente utilizados para determinar las operaciones que deberán recibir derechos históricos. Este procedimiento también sería aplicable en el caso de que un aeropuerto cambiase directamente del Nivel 1 al Nivel 3.

6.5 RETIRADA DE LA COORDINACIÓN

6.5.1 Cuando el gestor aeroportuario o las compañías aéreas que representen como mínimo el 50% del tráfico crean que existe una capacidad suficiente para satisfacer la demanda y permitir que el aeropuerto vuelva al Nivel 2 o al Nivel 1 (según proceda), la autoridad responsable deberá garantizar que el aeropuerto cambie al Nivel 2 o al Nivel 1 tras haber comprobado que:

- a) Se ha realizado un análisis completo de la capacidad y la demanda, y
 - b) Se han celebrado consultas con todas las partes interesadas para tratar el análisis y el cambio de nivel propuesto, y se han tenido en cuenta sus opiniones.
- 6.5.2 La Dirección de la IATA realizará un seguimiento de todos los aeropuertos coordinados con el fin de detectar oportunidades para reducir la cantidad de aeropuertos que precisan coordinación.
- 6.5.3 Todas las compañías aéreas deberán vigilar los cambios producidos en la capacidad o en las operaciones de los aeropuertos donde presten sus servicios y fomentar de forma activa la nueva designación del aeropuerto ante el coordinador, el Comité de coordinación o la Dirección de la IATA.

6.6 CAMBIO TEMPORAL DE NIVEL

- 6.6.1 En circunstancias excepcionales, la autoridad responsable podrá estipular que un aeropuerto sea designado con el Nivel 3 provisionalmente durante un plazo máximo de una temporada. Algunos ejemplos de circunstancias excepcionales serían un aumento considerable de la demanda a causa de un acontecimiento especial (por ejemplo, los Juegos Olímpicos, los Campeonatos Mundiales, etc.) o una reducción temporal de la capacidad que genere un desequilibrio considerable entre la capacidad y la demanda del aeropuerto.
- 6.6.2 Dado que la designación de Nivel 3 es provisional y no dura más que una única temporada, las compañías aéreas no acumularán derechos históricos sobre los slots durante el cambio temporal de nivel.

6.7 NOTIFICACIÓN

- 6.7.1 Cuando se tome la decisión de cambiar de nivel a un aeropuerto, la autoridad responsable deberá velar por que se notifique dicha decisión a todas las partes interesadas (compañías aéreas, gestor aeroportuario, gobiernos y IATA). En cualquier caso, la notificación del cambio de nivel de un aeropuerto deberá efectuarse a más tardar el 1 de abril para la siguiente temporada de invierno y el 1 de septiembre para la siguiente temporada de verano.
- 6.7.2 Con el propósito de mantener una lista actualizada de los niveles de todos los aeropuertos, todo cambio de nivel deberá ser notificado a la IATA mediante el Formulario de notificación de cambio de nivel de aeropuerto que puede encontrarse en www.iata.org/wsg.

6.8 REVISIÓN DE LA CAPACIDAD DE LOS AEROPUERTOS PARA CADA TEMPORADA

- 6.8.1 Las partes interesadas revisarán los parámetros de coordinación dos veces al año, generalmente durante las reuniones del Comité de coordinación o de un organismo representante equivalente. Esta revisión deberá llevarse a cabo con la suficiente antelación como para poder realizar la declaración de los parámetros de coordinación como mínimo 7 días antes de la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada SC.

6.8.2 Deberán evitarse las declaraciones atrasadas o los cambios en los parámetros de coordinación después de la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales.

6.9 REDUCCIÓN DE LA CAPACIDAD DEL AEROPUERTO

6.9.1 Siempre que sea posible, deberán evitarse las reducciones de capacidad respecto de la temporada equivalente anterior. Antes de que se produzca una reducción de capacidad, deberá consultarse a la mayor brevedad al Comité de coordinación y a las compañías aéreas que operen en el aeropuerto. En cualquier caso, deberán respetarse los slots históricos de las compañías aéreas. El coordinador, u otro organismo competente, deberá comunicar el cambio de capacidad a todas las partes interesadas como mínimo 7 días antes de la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales para la SC.

6.9.2 Las reducciones de capacidad posteriores a la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales, o las reducciones a un nivel que no permita respetar los slots históricos establecidos, deberán evitarse o bien limitarse únicamente a las circunstancias más excepcionales.

SECCIÓN 2: PRINCIPIOS

7 PRINCIPIOS DE LA FACILITACIÓN DE HORARIOS

7.1 PRINCIPIOS CLAVE DE LA FACILITACIÓN DE HORARIOS

7.1.1 Los principios clave de la facilitación de horarios en un aeropuerto de Nivel 2 son:

- a) La facilitación de horarios se basará en un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo entre las compañías aéreas y el facilitador para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- b) En los aeropuertos de Nivel 2 no se asignarán slots. Los conceptos de derecho histórico y serie de slots no se aplicarán en los aeropuertos de Nivel 2.
- c) El facilitador deberá ajustar el menor número de operaciones posible en la menor cantidad de tiempo necesario para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- d) Los facilitadores deberán ser independientes y actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria.
- e) Antes de operar en un aeropuerto de Nivel 2, las compañías aéreas u otros operadores de aeronaves deberán informar al facilitador de todas las operaciones previstas, así como de todos los cambios realizados en las mismas. Algunos tipos de vuelos (por ejemplo, los vuelos humanitarios, los vuelos de Estado y, en algunos casos, de la aviación general y comercial) podrán estar exentos o sujetos a procedimientos locales especiales.
- f) Las compañías aéreas y otros operadores de aeronaves no deberán operar intencionadamente servicios a una hora considerablemente distinta o de una forma considerablemente distinta a la acordada con el facilitador.
- g) Las horas previstas de operación se basarán en las horas previstas de puesta de calzos (llegadas) y retirada de calzos (salidas). Las horas reales de las salidas y las llegadas podrán variar debido a factores operacionales.
- h) Las compañías aéreas y los facilitadores deberán usar los formatos de mensajes especificados en el SSIM para las comunicaciones en los aeropuertos de Nivel 2.
- i) El Calendario de actividades de coordinación especifica las fechas límite del procedimiento de facilitación a las que deberán atenerse tanto las compañías aéreas como los facilitadores.
- j) Todas las actividades relacionadas con las operaciones facilitadas se expresarán en UTC, a no ser que el facilitador y los operadores de aeronaves que utilicen el aeropuerto regularmente acuerden lo contrario.

7.2 PRIORIDADES PARA LA FACILITACIÓN DE HORARIOS

7.2.1 Los facilitadores deberán tomar en consideración y aplicar las prioridades siguientes a la hora de definir los ajustes de la programación necesarios para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto:

- a) **Servicios de la temporada equivalente anterior:** los servicios utilizados conforme a lo autorizado durante la temporada equivalente anterior deberán tener prioridad sobre las nuevas demandas para los mismos horarios. Los servicios que esté previsto utilizar sin cambios con respecto a la temporada equivalente anterior deberán tener prioridad sobre los servicios que esté previsto que cambien su horario u otro parámetro relevante para la capacidad como, por ejemplo, las operaciones con un avión más grande en las que la capacidad de la terminal sea un parámetro de coordinación.
- b) **Introducción de operaciones previstas para todo el año:** las operaciones nuevas que supongan una prolongación de una operación existente para constituir una operación para todo el año deberán tener prioridad sobre las demás operaciones nuevas. A la hora de evaluar si una prioridad para todo el año es aplicable, los facilitadores deberán posibilitar la flexibilidad de horarios con el fin de dejar margen para las diferentes exigencias de los servicios de corto y largo recorrido.
- c) **Periodo efectivo de operación:** deberá tener prioridad la programación que será efectiva durante un periodo de operación mayor en la misma temporada.
- d) **Operaciones ad hoc:** las operaciones previstas regularmente deberán tener prioridad sobre las operaciones ad hoc.
- e) **Factores operacionales:** las operaciones que estén restringidas por los slots o un periodo de veda en el otro extremo de la ruta, o por otros factores operacionales importantes, deberán tener prioridad sobre el resto de la demanda en la que las compañías aéreas puedan disponer de flexibilidad de horarios.

7.3 DIÁLOGO SOBRE AJUSTES DE LA PROGRAMACIÓN

7.3.1 Los ajustes de la programación deberán establecerse de mutuo acuerdo entre el facilitador y las compañías aéreas interesadas sobre la base de un diálogo y debate abiertos.

7.3.2 Los facilitadores deberán discutir con el gestor aeroportuario sobre el conjunto de la demanda de todas las compañías aéreas y cualquier insuficiencia de capacidad detectada. Si existen elementos de la infraestructura aeroportuaria que sea posible modificar para satisfacer la demanda, puede que no resulte necesario realizar ajustes de la programación.

- 7.3.3 Los facilitadores deberán motivar sus solicitudes de ajustes de la programación. Para este fin, deberán utilizarse los códigos de motivo y el texto informativo complementario del SSIM.
- 7.3.4 Las compañías aéreas que operen en un aeropuerto de Nivel 2 deberán estar dispuestas a efectuar ajustes de la programación para evitar que se superen los parámetros de coordinación ya que, de lo contrario, el aeropuerto podría recibir la designación de Nivel 3, con la consiguiente asignación de slots obligatoria. Resultará muy útil para las compañías aéreas discutir y revisar los planes operativos futuros con el facilitador y el gestor aeroportuario (cuando proceda).
- 7.3.5 En lugar de rechazar inmediatamente un ajuste programación, las compañías aéreas podrán pedir al facilitador que mantenga los horarios que hayan requerido en la lista de espera. El facilitador deberá mantener una lista de espera de todos los requisitos pendientes, y deberá intentar satisfacer lo antes posible las solicitudes pendientes mediante el uso de las prioridades especificadas en el punto 7.2.1.

7.4 AJUSTES DE LA PROGRAMACIÓN RECHAZADOS

- 7.4.1 El facilitador tendrá que llevar un registro de todos los casos en que las compañías aéreas hayan rechazado un ajuste de la programación solicitado y ello haya dado lugar a un incumplimiento de los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- 7.4.2 Si un aeropuerto cambia del Nivel 2 al Nivel 3, las compañías aéreas que no hayan respondido a las solicitudes del facilitador de ajustar sus programaciones, o que no hayan proporcionado información sobre los cambios realizados en sus programaciones, no deberán recibir ningún derecho histórico por los horarios utilizados para esos servicios.

7.5 OPERACIONES QUE LA COMPAÑÍA AÉREA NO TENGA LA INTENCIÓN DE UTILIZAR

- 7.5.1 Para garantizar una visión global exacta de la demanda en un aeropuerto, las compañías aéreas deberán cancelar las operaciones que no vayan a utilizar a la mayor brevedad posible. Aunque las cancelen con poca antelación, cabe la posibilidad de que sirvan para mejorar las programaciones de otros operadores.
- 7.5.2 Más concretamente, las operaciones que una compañía aérea no tenga la intención de utilizar deberán devolverse de conformidad con el Calendario de actividades de coordinación, antes de la Fecha límite del 15 de enero (verano) y del 15 de agosto (invierno).

7.6 SUPERVISIÓN DE LAS OPERACIONES

- 7.6.1 El facilitador deberá supervisar las operaciones en el aeropuerto con objeto de detectar los casos en que las compañías aéreas u otros operadores de aeronaves operen intencionadamente servicios a una hora considerablemente distinta o de una forma considerablemente distinta a la acordada con el facilitador.

- 7.6.2 Si detecta algún caso de este tipo, el facilitador deberá ponerse en contacto con la compañía aérea u operador de aeronaves en cuestión para resolver la anomalía identificada. El uso indebido continuado deberá dar lugar a que la compañía aérea u otro operador de aeronaves reciba una prioridad inferior en los futuros ajustes de la programación.
- 7.6.3 El facilitador, en caso necesario, deberá solicitar el asesoramiento del gestor aeroportuario u otro organismo competente para que le ayude a resolver las anomalías pendientes.

8 PRINCIPIOS DE LA ASIGNACIÓN DE SLOTS

8.1 PRINCIPIOS CLAVE DE LA ASIGNACIÓN DE SLOTS

8.1.1 Los principios clave de la asignación de slots en un aeropuerto de Nivel 3 son³:

- a) En un aeropuerto de Nivel 3, los slots solamente serán asignados para fines de planificación por un coordinador debidamente nombrado.
- b) Los slots únicamente se asignarán a compañías aéreas y otros operadores de aeronaves.
- c) Antes de operar en un aeropuerto de Nivel 3, las compañías aéreas u otros operadores de aeronaves deberán tener un slot asignado. Algunos tipos de vuelos (por ejemplo, los vuelos humanitarios o los vuelos de Estado) podrán estar exentos o sujetos a procedimientos locales especiales.
- d) Las compañías aéreas y otros operadores de aeronaves no deberán operar intencionadamente servicios a una hora considerablemente distinta o utilizar los slots de una forma considerablemente distinta a la asignada por el coordinador.
- e) Una serie de slots es, como mínimo, 5 slots solicitados a una misma hora concreta y específica y el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si ello no fuera posible, asignados aproximadamente a la misma hora.
- f) Una compañía aérea podrá seguir utilizando una serie de slots basándose en su derecho histórico.
- g) El derecho histórico se aplicará a una serie de slots que se hayan utilizado como mínimo el 80% del tiempo durante el periodo asignado en la temporada equivalente anterior.
- h) No se podrán retirar los slots históricos a una compañía aérea para dar cabida a nuevos entrantes o a cualquier otra categoría de operador de aeronaves. No se permitirá la confiscación de slots por motivos distintos al uso indebido de los mismos de forma intencionada y demostrada.
- i) Los slots podrán transferirse o intercambiarse entre compañías aéreas, o bien usarse como parte de una operación conjunta, con sujeción a las disposiciones contenidas en estas directrices y en los reglamentos aplicables.
- j) Los coordinadores deberán ser funcional y financieramente independientes de cualquier parte individual interesada, así como actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria.

³Estos principios clave también aparecen en el punto 1.7.1

- k) La asignación de slots será independiente de la asignación de derechos de tráfico derivados de acuerdos bilaterales de servicios aéreos.
- l) Las compañías aéreas y los coordinadores deberán usar los formatos de mensajes especificados en el SSIM para las comunicaciones en los aeropuertos de Nivel 3
- m) Los tiempos de slots se basarán en las horas previstas de puesta de calzos (llegadas) y retirada de calzos (salidas). Las horas reales de las salidas y las llegadas podrán variar debido a factores operacionales.

Todas las actividades relacionadas con los slots, incluida la determinación de slots históricos, se expresarán en UTC, a no ser que se acuerde lo contrario.

8.2 PRIORIDADES GENERALES PARA LA ASIGNACIÓN DE SLOTS

8.2.1 Los coordinadores deberán asignar la capacidad declarada basándose en el siguiente orden de prioridad general:

- 1) Una serie de servicios regulares.
- 2) Servicios ad hoc.
- 3) Otras operaciones.

8.2.2 Para solicitar los slots con el grado de prioridad apropiado, las compañías aéreas y otros operadores de aeronaves deberán usar los formatos de mensajes especificados en el capítulo 6 del SSIM.

8.3 CRITERIOS PRINCIPALES PARA LA ASIGNACIÓN INICIAL DE SLOTS

8.3.1 Siempre que se desarrolle un plan de asignación de slots para la SC basado en las solicitudes iniciales presentadas por las compañías aéreas, los coordinadores deberán aplicar las prioridades siguientes:

8.3.2 Slots históricos

8.3.2.1 La primera prioridad de la asignación de slots serán los slots históricos.

8.3.3 Cambios en los slots históricos

8.3.3.1 Los cambios realizados en un slot histórico deberán tener prioridad sobre las nuevas solicitudes del mismo slot dentro de la capacidad disponible.

8.3.4 Fondo de reserva de slots

8.3.4.1 Una vez que se hayan asignado los slots históricos y los cambios en los slots históricos, el coordinador establecerá un fondo de reserva de slots que incluya cualquier nuevo slot creado.

8.3.4.2 Los slots disponibles en el fondo de reserva se asignarán a las compañías aéreas que soliciten un slot utilizando los criterios establecidos en los puntos 8.3.5, 8.3.6 y 8.4 siguientes.

8.3.5 Nuevos entrantes

- 8.3.5.1 Solo las compañías aéreas podrán optar a la categoría de nuevo entrante.
- 8.3.5.2 El 50% de los slots incluidos en el fondo de reserva en la asignación inicial de slots deberá ser asignado a nuevos entrantes, salvo que las solicitudes de los nuevos entrantes sean inferiores al 50%. El coordinador tratará las solicitudes de los nuevos entrantes y las demás compañías aéreas de forma equitativa, de conformidad con los parámetros de coordinación a lo largo del día.
- 8.3.5.3 A la hora de asignar los slots a los nuevos entrantes, se aplicarán la prioridad para las Operaciones previstas para todo el año (8.3.6) y los Criterios adicionales para la asignación de slots (8.4).
- 8.3.5.4 Un nuevo entrante al que se le hayan ofrecido slots una hora antes o después del tiempo solicitado, pero que no haya aceptado esta oferta al final del primer día de la SC, no conservará la categoría de nuevo entrante para esa temporada.
- 8.3.5.5 Si un nuevo entrante no quedara satisfecho con la respuesta del coordinador a su solicitud de slot, podrá pedir reunirse con el Comité de coordinación para intentar resolver la situación.

8.3.6 Introducción de operaciones previstas para todo el año

- 8.3.6.1 Dentro de cada categoría (cambios en slots históricos, asignaciones a nuevos entrantes y otras asignaciones del fondo de reserva de slots), las solicitudes de prolongación de una operación existente para constituir una operación para todo el año deberán tener prioridad sobre las solicitudes de nuevos slots.
- 8.3.6.2 A la hora de evaluar si es aplicable una prioridad para todo el año, los coordinadores deberán posibilitar la flexibilidad de los horarios con el fin de dejar margen para las diferentes exigencias de los servicios de corto y largo recorrido.

8.4 CRITERIOS ADICIONALES PARA LA ASIGNACIÓN INICIAL DE SLOTS

- 8.4.1 Cuando los slots no puedan asignarse utilizando los criterios principales definidos en el punto 8.3 anterior, deberán tenerse en cuenta los siguientes factores:
- Periodo efectivo de operación:** deberá tener prioridad la programación que será efectiva durante un periodo de operación mayor en la misma temporada.
 - Tipo de servicio y de mercado:** deberá tenerse en cuenta el equilibrio de los distintos tipos de servicios (regulares, chárter y carga) y los mercados (nacionales, regionales o de largo recorrido), así como el desarrollo de la red de rutas del aeropuerto.
 - Competencia:** los coordinadores intentarán asegurarse de que se tengan en cuenta los factores competitivos en la asignación de los slots disponibles.

- d) **Vedas:** cuando una veda en un aeropuerto genere un problema de slots en cualquier otro lugar, deberá darse prioridad a la compañía aérea cuya programación esté restringida por la veda.
- e) **Requisitos de los pasajeros y otros usuarios:** los coordinadores intentarán garantizar que las necesidades de los pasajeros y los transportistas se satisfagan en la máxima medida posible.
- f) **Frecuencia de operación:** una mayor frecuencia como, por ejemplo, una mayor cantidad de vuelos por semana, no implicará en sí una mayor prioridad en la asignación de slots.
- g) **Directrices locales:** El coordinador deberá tener en cuenta las directrices locales, en caso de que existan. Estas directrices deberán estar aprobadas por el Comité de coordinación o su equivalente.

8.5 MANTENIMIENTO Y DEVOLUCIÓN DE SLOTS

- 8.5.1 Las compañías aéreas solo podrán conservar los slots que pretendan operar, transferir, intercambiar o utilizar en una operación conjunta.
- 8.5.2 Para garantizar que no se despilfarre la capacidad cuando ésta sea escasa, las compañías aéreas deberán devolver inmediatamente cualquier slot que no vayan a utilizar. Aunque se devuelvan con poca antelación, los slots devueltos pueden volver a asignarse a otros operadores que los necesitan.
- 8.5.3 Específicamente, los slots que una compañía aérea no pretenda operar deberán devolverse antes de la Fecha límite para la devolución de slots: 15 de enero (verano) y 15 de agosto (invierno).
- 8.5.4 Las compañías aéreas que devuelvan intencionadamente series de slots después de la Fecha límite para la devolución de slots, recibirán una prioridad inferior por parte del coordinador durante la Coordinación inicial de la siguiente temporada equivalente.
- 8.5.5 El coordinador mantendrá y publicará una lista de compañías aéreas que hayan devuelto los slots después de la Fecha límite para la devolución de slots.

8.6 NORMA "ÚSELO O PIÉRDALO"

- 8.6.1 El derecho histórico solo se concederá a una serie de slots en el caso de que la compañía aérea pueda demostrar, a satisfacción del coordinador, que dicha serie se ha operado como mínimo durante el 80% del tiempo del periodo asignado en la temporada equivalente anterior.
- 8.6.2 Los coordinadores deberán proporcionar de forma puntual información a las compañías acerca de los vuelos que puedan no cumplir el requisito de uso mínimo del 80% durante la temporada, para permitir que la compañía aérea tome las medidas oportunas.

8.7 ELEGIBILIDAD PARA DERECHO HISTÓRICO

8.7.1 Las siguientes directrices se utilizan para determinar qué slots pueden optar al derecho histórico y el número de operaciones necesarias para conseguir el uso del 80%:

- a) Para determinar la elegibilidad para el derecho histórico se utilizará como base la serie de slots conservados en la Fecha de referencia de históricos a las 23:59 UTC del 31 de enero (verano) y las 23:59 UTC del 31 de agosto (invierno).
- b) Para una serie de slots asignados de nuevo después de la Fecha de referencia de históricos, el número de slots en la serie y en la fecha de la primera asignación se utilizará como base para calcular el uso del 80%.
- c) Si el periodo de operación de una serie de slots se amplía después de la Fecha de referencia de históricos, la compañía aérea podrá optar al derecho histórico para el periodo de operación ampliado, sujeto al requisito del uso del 80% de la serie ampliada.
- d) Los slots asignados con un régimen ad hoc no pueden optar al derecho histórico. Sin embargo, los slots solicitados como una serie pero que se hayan asignado inicialmente con un régimen ad hoc y que formen una serie al final de la temporada, sí podrán optar al derecho histórico.
- e) Si una compañía aérea tiene más de una serie de slots al mismo tiempo con periodos operativos idénticos o superpuestos, la utilización de cada serie se calculará individualmente.
- f) Si un vuelo opera en más de un día de la semana, cada día de la semana se considerará como una serie individual de slots.
- g) Los cambios de horario asignados por el coordinador para una parte de una serie de slots (por ejemplo, horario de verano) no afectarán a la elegibilidad para el derecho histórico, siempre y cuando se cumpla el requisito del 80% de uso durante todo el periodo operativo del servicio.
- h) El derecho histórico se aplicará a los horarios más recientes aprobados por los coordinadores para una serie de slots, a no ser que se acuerde lo contrario entre el coordinador y la compañía aérea.
- i) Las modificaciones ad hoc no relacionadas con el horario en una serie de slots (por ejemplo, tipo de aeronave, número de vuelo, ruta o tipo de servicio) no afectarán a la elegibilidad para el derecho histórico. La utilización del 80% se calcula durante todo el periodo operativo del servicio. El derecho histórico se aplica generalmente a la serie de slots operados la mayoría del tiempo, a no ser que se acuerde lo contrario entre el coordinador y la compañía aérea.

8.7.2 Cancelaciones antes de la Fecha de referencia de históricos

8.7.2.1 La cancelación de 5 o más semanas consecutivas reducirá el periodo elegible para el derecho histórico, o generará periodos individuales elegibles para el

derecho histórico. Cuando los periodos individuales se reconozcan como parte del mismo servicio (por ejemplo, mismo número de vuelo, ruta, etc.), la utilización del 80% se calculará para el número total de operaciones en todos los periodos.

8.7.2.2 La cancelación de los periodos de menos de 5 semanas consecutivas no reducirá el periodo elegible para el derecho histórico, siempre y cuando el número total de cancelaciones sea el 20% o menos del periodo entre la primera y la última fecha de la serie de slots.

8.7.3 Cancelaciones después de la Fecha de referencia de históricos

8.7.3.1 Todas las cancelaciones realizadas después de la Fecha de referencia de históricos se considerarán como una no utilización de la serie de slots en el cálculo del uso del 80%, a no ser que la no utilización se justifique conforme a las disposiciones del punto 8.8.

8.8 NO UTILIZACIÓN JUSTIFICADA DE SLOTS

8.8.1 Cuando se calcule la utilización del 80% de una serie de slots, los slots no utilizados se considerarán como utilizados si la no utilización está justificada por uno de los motivos siguientes:

- a) Interrupción de los servicios aéreos de la compañía aérea debida a motivos imprevistos e inevitables que escapen del control de la compañía aérea, por ejemplo el cierre de un aeropuerto o espacio aéreo, o condiciones climáticas adversas o
- b) Acciones que pretenden afectar a estos servicios y que impiden que la compañía aérea lleve a cabo sus operaciones programadas, por ejemplo, huelgas o paros sindicales.

8.8.2 Las compañías aéreas deberán contactar con el coordinador lo antes posible, después de que se produzca la no operación o cancelación del vuelo, para confirmar que dichos vuelos serán considerados como utilizados.

8.9 USO INDEBIDO INTENCIONAL DE SLOTS

8.9.1 Una compañía aérea deberá tener un slot asignado antes de operar en un aeropuerto de Nivel 3. La compañía que opere sin slots puede ser instada por el coordinador a detener cualquier operación que no tenga slots. Si la compañía sigue operando sin slots, este asunto se comunicará al Comité de coordinación del aeropuerto u otro organismo competente.

8.9.2 Las compañías aéreas no deberán intencionadamente operar servicios a una hora muy distinta, ni usar slots de forma que difiera mucho respecto de la asignada por el coordinador. Las compañías aéreas que lo hagan habitualmente no podrán optar al derecho histórico para los tiempos que hayan operado o para los tiempos asignados.

8.9.3 El coordinador no deberá negar ningún derecho histórico sin antes iniciar un diálogo con esa compañía aérea. Si, en la Fecha límite de acuerdo de

- históricos, la compañía aérea no hubiese respondido al diálogo iniciado por el coordinador, la decisión del coordinador se considerará como definitiva.
- 8.9.4 En cualquier caso, la compañía aérea operadora tendrá la responsabilidad de asegurarse de que todos los slots necesarios sean asignados por el coordinador, incluso si está operando en virtud de un acuerdo con otra compañía aérea.
- 8.9.5 Las siguientes acciones también constituyen un uso indebido de slots:
- Conservar slots que la compañía aérea no tenga previsto operar, transferir, intercambiar o usar en una operación conjunta.
 - Conservar slots para una operación distinta a la prevista, con el propósito de negar capacidad a otro operador de aeronaves.
 - Solicitar nuevos slots que la compañía aérea no tenga previsto operar o
 - Solicitar slots para una operación distinta a la operación indicada, con la intención de obtener una mayor prioridad.
- 8.9.6 En algunas circunstancias, los cambios legítimos de planes pueden parecer usos indebidos de slots. Por ello, resulta difícil identificar los usos indebidos de slots intencionados.
- 8.9.7 El coordinador deberá solicitar la ayuda del Comité de coordinación o del Comité de seguimiento de uso de slots (si existen) para revisar las conclusiones del coordinador en la supervisión del uso de slots. El coordinador tiene la responsabilidad de iniciar cualquier medida disciplinaria contra una compañía aérea que realice usos indebidos intencionados en sus slots asignados.
- 8.9.8 El uso indebido continuado de slots podrá generar una prioridad inferior para futuras solicitudes de slots. Además, el coordinador podrá exigir la aplicación de sanciones en virtud de las regulaciones locales y/o la legislación nacional.

8.10 FLEXIBILIDAD EN LA ASIGNACIÓN DE SLOTS

- 8.10.1 Para lograr una utilización óptima de la capacidad disponible a la hora de asignar slots, los coordinadores pueden tener cierta flexibilidad, tal y como se describe a continuación.
- 8.10.2 **Factores operacionales:** las compañías aéreas no siempre pueden operar en los tiempos de slots asignados. Las condiciones climáticas adversas, los vientos y el control del tráfico aéreo o los problemas técnicos pueden producir variaciones en las horas de vuelo.
- 8.10.3 **Cambio de temporada:** las llegadas de un vuelo al principio de una temporada que haya salido en la temporada anterior deberán asignarse como solicitadas en la nueva temporada.
- 8.10.4 **Horario de verano:** cuando haya diferencias de menos de 5 semanas en las fechas de inicio y fin del horario de verano (DST, Daylight Saving Time), al principio o al final de la temporada, deberán adoptarse las directrices siguientes:

- a) Las compañías aéreas y los coordinadores deberán discutir y acordar de qué forma la compañía aérea deberá enviar su solicitud de slots durante los periodos DST, antes de la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales.
- b) El derecho histórico deberá aplicarse a todo el periodo operativo del servicio. El tiempo histórico será el tiempo respetado durante la mayoría de la temporada. Los cambios de horario en los periodos DST deberán tratarse como cambios ad hoc y no deberán afectar a la elegibilidad para el derecho histórico.
- c) El cálculo del uso del 80% deberá aplicarse a todo el periodo completo de operación del servicio, incluidas las operaciones durante los periodos DST.
- d) Los cambios de horario ad hoc para periodos DST de 7 días o menos deberán asignarse según se hayan solicitado, cuando sea factible, y deberán ser confirmados por los coordinadores lo antes posible, preferiblemente al inicio de la SC.
- e) Los cambios de horario ad hoc para periodos DST de 8 días o más también deberán ser asignados por parte de los coordinadores lo antes posible, y en cualquier caso no más tarde de 5 días laborales a partir de la Fecha de referencia de históricos.

8.10.5 Alteraciones de la programación:

- 8.10.5.1 A corto plazo, los vuelos atrasados por eventos que quedan fuera del control de la compañía aérea deberán considerarse como operados tal como fueron asignados inicialmente. Las compañías aéreas no tendrán que solicitar otro slot a causa de alteraciones producidas en el mismo día.
- 8.10.5.2 Las variaciones operativas considerables que afectan a los días siguientes pueden requerir que la compañía aérea solicite nuevos slots para los días siguientes.
- 8.10.5.3 Cuando las alteraciones a largo plazo generen un proceso de reprogramación, el tratamiento de elegibilidad para derecho histórico deberá discutirse y acordarse entre el coordinador y la compañía aérea.

8.11 CAMBIO DE USO DE SLOTS POR PARTE DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

- 8.11.1 Los slots aeroportuarios no tienen una ruta, aeronave o número de vuelo específico, y la compañía aérea podrá cambiarlos de una ruta o tipo de servicio a otro. Dichos cambios quedan sujetos a la confirmación final del coordinador.
- 8.11.2 La confirmación del coordinador tiene que facilitarse puntualmente y no deberá retenerse, a no ser que se excedan los parámetros de coordinación o que se infrinjan estas directrices o las regulaciones locales.

8.12 MOVILIDAD DE SLOTS ENTRE COMPAÑÍAS AÉREAS

- 8.12.1 Intercambiar slots entre compañías aéreas es altamente recomendable. Los slots asignados podrán intercambiarse uno por otro en los aeropuertos de Nivel 3 entre cualquier número de compañías aéreas.
- 8.12.2 En el caso de intercambios que impliquen nuevos slots asignados, los cuales no sean slots históricos ni slots históricos cambiados, el coordinador podrá negarse a confirmar el intercambio si no cree que éste mejora la posición operativa de la compañía aérea. En tales circunstancias, el diálogo entre el coordinador y la compañía aérea será fundamental.
- 8.12.3 Las compañías aéreas que participen en el intercambio de slots deberán comunicar al coordinador todas y cada una de los intercambios. El coordinador confirmará la viabilidad de cada intercambio y modificará su base de datos. Si la permuta implica compensaciones o contraprestaciones, se pondrán a disposición de las partes interesadas los siguientes detalles, si se solicitan, y se publicarán en la página web de los coordinadores para mayor transparencia:
- a) El nombre de las compañías aéreas implicadas.
 - b) Los horarios de los slots permutados y
 - c) El periodo del intercambio (por ejemplo, periodo de operación, temporadas, permanente/temporal, etc.).
- 8.12.4 Excepto para la información anterior, no será necesario facilitar ningún otro detalle sobre el acuerdo entre las compañías aéreas.
- 8.12.5 El intercambio de slots por compensación económica o contraprestación solo podrán realizarse cuando no estén prohibidos en virtud de la legislación del país en cuestión.

8.13 TRANSFERENCIA DE SLOTS ENTRE COMPAÑÍAS AÉREAS

- 8.13.1 Las transferencias de slots entre compañías aéreas, sean o no por compensaciones o retribuciones, solo podrán realizarse cuando no estén prohibidas en virtud de la legislación del país en cuestión. Los slots solo podrán transferirse a otra compañía aérea que esté sirviendo o tenga previsto servir al mismo aeropuerto.
- 8.13.2 La transferencia de nuevos slots asignados, los cuales sean slots distintos a los slots históricos o slots históricos cambiados, no está permitida hasta que dichos slots se hayan operado durante dos temporadas equivalentes. Esta medida intenta impedir que las compañías aéreas se beneficien de una prioridad mejorada, como el grado de nuevo entrante, para obtener slots únicamente con el fin de transferirlos después a otra compañía aérea.
- 8.13.3 Las compañías aéreas que participen en transferencias de slots deberán comunicar al coordinador todas y cada una de las transferencias. El coordinador confirmará la viabilidad de la transferencia y modificará su base de datos. Si la transferencia implica compensaciones o retribuciones, se pondrán a disposición

de las partes interesadas los siguientes detalles, si se solicitan, y se publicarán en la página web de los coordinadores para mayor transparencia:

- a) El nombre de las compañías aéreas implicadas.
- b) Los horarios de los slots transferidos y
- c) El periodo de la transferencia (por ejemplo, periodo de operación, temporadas, permanente/temporal, etc.).

8.13.4 Excepto la información anterior, no será necesario facilitar ningún otro detalle sobre el acuerdo entre las compañías aéreas.

8.14 OPERACIONES CONJUNTAS

8.14.1 Una operación conjunta implica slots de una compañía aérea que son utilizados por otra compañía aérea. Las operaciones conjuntas solo podrán realizarse si no están prohibidas en virtud de la legislación del país en cuestión.

8.14.2 Las compañías que participen en una operación conjunta deberán comunicarlo previamente al coordinador para confirmar la naturaleza y la viabilidad de la operación. La información requerida por el coordinador para confirmar la viabilidad y para realizar la supervisión de los slots es la siguiente:

- a) El nombre de las compañías aéreas implicadas.
- b) Los detalles de los slots implicados (por ejemplo, el número de vuelo operativo) y
- c) El periodo de la operación conjunta.

8.14.3 En una operación conjunta el titular original del slot conserva el derecho histórico (no el operador de los slots). El titular del slot es responsable de los envíos iniciales y suele conservar el control de los slots hasta la Fecha límite para la devolución de slots.

8.14.4 La gestión diaria de los slots (la autoridad para modificar y cancelar slots en un régimen ad hoc) después de la Fecha límite para la devolución de slots deberá ser acordada entre las compañías aéreas implicadas y el coordinador, aunque normalmente se transfieren a la compañía aérea operativa.

8.14.5 La compañía aérea operativa es responsable de todos los requisitos de uso y rendimiento.

8.14.6 Al final de la operación conjunta, o si la compañía aérea operativa pierde su licencia operativa, los slots implicados en una operación conjunta permanecen asignados al titular original del slot.

8.15 SLOTS DE UNA COMPAÑÍA AÉREA QUE DEJA DE OPERAR EN UN AEROPUERTO

8.15.1 Una compañía aérea que deja de operar en un aeropuerto deberá devolver inmediatamente todos los slots asignados para el resto de esa temporada y para

la temporada siguiente (si ya se han asignado), así como comunicar al coordinador si volverá a usar los slots en el futuro.

- 8.15.2 Si una compañía aérea no proporciona la información necesaria en una fecha límite razonable definida por el coordinador, el coordinador podrá retirar los slots y volver a asignarlos.

8.16 SLOTS DE UNA COMPAÑÍA AÉREA QUE PIERDE SU LICENCIA OPERATIVA

- 8.16.1 Los slots solo pueden ser conservados por una compañía aérea que tenga una licencia operativa válida. Si una compañía aérea deja de tener una licencia operativa válida, sus slots revertirán en el fondo de reserva de slots.
- 8.16.2 En caso de producirse una quiebra (o procedimiento similar), los representantes de la compañía aérea deberán iniciar un diálogo con los coordinadores para debatir sus intenciones futuras respecto a los slots y proporcionar los datos de contacto del administrador.
- 8.16.3 El coordinador podrá reservar los slots a la espera de la renovación de la licencia operativa de la compañía aérea o la restitución formal de las actividades de la compañía aérea. La compañía aérea, sus representantes legales o la autoridad de concesión de licencias deberán mantener informado al coordinador acerca del estado de la compañía aérea.
- 8.16.4 Si el diálogo no se hubiese iniciado dentro de una fecha límite razonable definida por el coordinador, y si no existe una protección legal asociada a la quiebra en virtud de la legislación nacional, el coordinador deberá volver a asignar los slots.

8.17 SLOTS ASIGNADOS ANTES QUE LOS DERECHOS DE TRÁFICO O LA LICENCIA OPERATIVA

- 8.17.1 Una compañía aérea podrá solicitar slots para vuelos para los cuales todavía no posea todos los derechos de tráfico aéreo necesarios. Si es posible, el coordinador deberá asignar los slots de conformidad con los procedimientos ordinarios de asignación de slots. Si la compañía aérea que posea estos slots provisionales no recibe los derechos de tráfico necesarios, el coordinador deberá ser informado inmediatamente.
- 8.17.2 Una compañía aérea también puede solicitar slots antes de obtener las licencias operativas necesarias. En tal caso, el coordinador podrá reservar los slots de forma temporal.
- 8.17.3 El estado de la licencia operativa de la compañía aérea y/o los derechos de tráfico deberán revisarse con el coordinador en la Fecha límite para la devolución de slots, el 15 de enero (verano) o del 15 de agosto (invierno), o bien en una fecha posterior acordada con el coordinador.

8.18 SLOTS ASIGNADOS SIN DERECHO HISTÓRICO

- 8.18.1 Cuando una serie de slots solo esté disponible para regímenes no históricos, el coordinador podrá volver a asignar tales slots a otra compañía aérea con un régimen ad hoc.
- 8.19 La utilización de estas series de slots no da derecho a la compañía aérea a reclamar derecho histórico. El titular original del slot conservará el derecho histórico, siempre y cuando dicha compañía aérea solicite sus slots históricos en la siguiente temporada equivalente.

SECCIÓN 3: PROCEDIMIENTO

9 PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN MUNDIAL Y DE FACILITACIÓN

9.1 REPRESENTANTES AUTORIZADOS Y COMUNICACIÓN

- 9.1.1 Los coordinadores y facilitadores deberán asegurarse de que todas las comunicaciones sobre slots, programaciones y otros aspectos relacionados provengan y se envíen a una dirección aprobada por la compañía aérea remitente, tal y como se haya notificado al coordinador y al facilitador.
- 9.1.2 Los datos de contacto para las comunicaciones con los coordinadores y facilitadores pueden consultarse en www.iata.org/wsg.

9.2 CALENDARIO DE ACTIVIDADES DE COORDINACIÓN

- 9.2.1 Los procedimientos de coordinación y de facilitación se basan en el Calendario de actividades de coordinación, incluido en estas directrices y en www.iata.org/wsg. Las fechas de las actividades para cada temporada las publica la IATA en la SC anterior. Todas las partes implicadas en el proceso de coordinación deberán conocer estas fechas y fechas límite tan importantes, y actuar en consonancia.

9.3 DISPONIBILIDAD DE CAPACIDAD DEL AEROPUERTO

- 9.3.1 El gestor aeroportuario u otro organismo competente deberá proporcionar al coordinador o facilitador los parámetros de coordinación como mínimo 7 días antes de la Fecha límite del envío de solicitudes iniciales para cada SC.
- 9.3.2 Los coordinadores y facilitadores deberán facilitar la siguiente información a todas las compañías aéreas que operen o tengan previsto operar en los aeropuertos que ellos coordinen:
- Los parámetros de coordinación para la siguiente temporada, para todos los componentes restringidos de la infraestructura aeroportuaria, tales como pistas, pistas de rodaje, zonas de aparcamiento de aeronaves, puertas de embarque, capacidad de la terminal (facturación, control de seguridad, recogida de equipajes, etc.) y limitaciones medioambientales (por ejemplo, restricciones nocturnas) y
 - La utilización efectiva de la capacidad declarada y el grado de congestión que el aeropuerto pueda tener en una típica semana concurrida de las temporadas más recientes de verano e invierno. Estos datos deberán ser lo más precisos posibles para poder ilustrar en un gráfico las limitaciones de la programación en el aeropuerto para cada parámetro de coordinación e indicar las horas que puedan tener mayor o menor congestión.
- 9.3.3 Las páginas web de los coordinadores y facilitadores deberán mostrar esta información y destacar cualquier cambio reciente en la capacidad y la demanda.

Los enlaces a esas páginas web de los coordinadores pueden consultarse en www.iata.org/wsq y en www.wvacg.org.

- 9.3.4 Si una compañía aérea prevé un aumento considerable de las operaciones en un aeropuerto de Nivel 2 o Nivel 3, deberá discutir sus planes con el coordinador o facilitador antes del envío de su solicitud inicial. Las compañías aéreas también deberán informar cuando sea conveniente al gestor aeroportuario.

9.4 DETERMINACIÓN DE SLOTS HISTÓRICOS POR PARTE DE LOS COORDINADORES

- 9.4.1 Los coordinadores deberán proporcionar a cada compañía aérea los detalles de sus slots históricos en aeropuertos de Nivel 3 en un mensaje SHL. Estos mensajes deberán distribuirse a todos los aeropuertos, cuando los slots históricos los determine el coordinador, como muy tarde en la Fecha límite de envío de SHL.
- 9.4.2 En la temporada de verano, cuando los históricos se otorgan antes del final de la temporada de verano, estos deberán considerarse como provisionales hasta que se complete la temporada y se haya verificado el 80% de su uso.
- 9.4.3 El coordinador deberá publicar la fecha en que se hayan enviado los SHL a cada aeropuerto en la Fecha límite de envío de SHL en www.wvacg.org. Los coordinadores que no distribuyan repetidamente los SHL en la Fecha límite de envío serán contactados por el JSAG para debatir su cumplimiento de estos procedimientos.
- 9.4.4 El coordinador deberá "reconstruir" los registros de las series de slots que opten al derecho histórico, pero que se fragmentaran a causa de cambios en la programación durante la temporada (por ejemplo, cancelaciones ad hoc, cambio de tipo de aeronave o cambios en el número de vuelo). Deberá crearse un registro histórico único para cada serie de slots antes de distribuir los SHL a las compañías aéreas, siempre y cuando la reconstrucción respete los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- 9.4.5 Las fechas operativas en el SHL deberán expresarse en fechas aplicables a la nueva temporada. Cuando los vuelos no se operen durante toda la temporada, las fechas de inicio y fin en la nueva temporada deberán acercarse lo más posible (antes o después) a los mismos días operativos.
- 9.4.6 Los facilitadores de aeropuertos de Nivel 2, previa solicitud o acuerdo bilateral, proporcionarán una lista de los vuelos operados habitualmente durante la temporada equivalente anterior para ayudar a las compañías aéreas a hacer sus solicitudes iniciales. Para este fin, se podrá utilizar el formato de mensaje SHL.

9.5 REVISIÓN DE LOS SLOTS HISTÓRICOS POR PARTE DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

- 9.5.1 Las compañías aéreas deberán revisar el mensaje SHL y confirmar su recepción al coordinador. Si una compañía aérea no está conforme con la determinación



de históricos, deberá ponerse en contacto con el coordinador lo antes posible, pero no más tarde de la Fecha límite de acuerdo de históricos. De esta forma, se podrán resolver las diferencias antes de la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales.

- 9.5.2 El coordinador no considerará nuevas diferencias relacionadas con los SHL después de la Fecha límite de acuerdo de históricos.
- 9.5.3 Si existe un desacuerdo relacionado con slots históricos que no pueda resolverse antes de la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales, las compañías aéreas podrán solicitar los servicios de mediación al Comité de coordinación. El coordinador decidirá si los slots objeto del desacuerdo se devuelven al fondo de reserva para su reasignación.
- 9.5.4 Las compañías aéreas que no reciban un mensaje SHL deberán solicitarlo al coordinador. Las compañías aéreas deberán consultar la página web www.wwacg.org para confirmar si se han distribuido los SHL para ese aeropuerto. Si una compañía aérea sigue teniendo problemas para obtener un SHL de un coordinador, deberá tratar este problema con la Dirección de la IATA.

9.6 SOLICITUDES INICIALES POR PARTE DE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS

- 9.6.1 Las solicitudes iniciales para los aeropuertos de Nivel 2 y 3 deberán realizarse antes de las 23:59 UTC de la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales estipulada en el Calendario de actividades de coordinación. Las compañías aéreas deberán remitir las solicitudes iniciales lo antes posible para asistir a los coordinadores.
- 9.6.2 Las solicitudes iniciales enviadas después de las 23:59 UTC de la Fecha límite tendrán una prioridad inferior y se tratarán después de completar la coordinación inicial y antes de la distribución de los SAL.
- 9.6.3 Antes de que las compañías aéreas envíen sus solicitudes, deberán conocer los parámetros de coordinación y los datos de utilización proporcionados por los coordinadores y los facilitadores. Si las compañías aéreas no disponen de parámetros de coordinación actualizados y datos de utilización, deberán obtenerlos del coordinador o facilitador antes de la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales.
- 9.6.4 Dado que los slots en aeropuertos de Nivel 3 pueden no estar disponibles en las horas punta, es fundamental que las compañías aéreas que operan o tienen previsto operar en ese aeropuerto estén preparadas para desarrollar planes alternativos si no pueden obtener los slots que necesitan. Algunos aeropuertos tienen pocos slots adecuados disponibles, o incluso ningún slot. En estos casos, las compañías aéreas deberán considerar aeropuertos alternativos que puedan dar cabida a sus operaciones previstas.
- 9.6.5 Si se desea un cambio en los slots históricos para un vuelo entre dos o más aeropuertos de Nivel 3, la compañía aérea deberá analizar el cambio con los

- coordinadores implicados antes de realizar el envío inicial. De esta forma, se puede reducir el riesgo de que el cambio solicitado se asigne a un aeropuerto pero no al otro.
- 9.6.6 Una vez que el coordinador haya aceptado la solicitud de una compañía aérea para un cambio en el slot histórico, la compañía aérea no podrá reclamar posteriormente su slot histórico original.
- 9.6.7 Las compañías aéreas deberán estar disponibles para responder preguntas sobre su solicitud por parte del coordinador o facilitador después de la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales.
- 9.6.8 Las solicitudes iniciales deberán incluir las solicitudes para todos los slots que una compañía aérea pretenda operar durante la temporada, incluyendo los vuelos al principio de la temporada y que se hayan originado en la temporada anterior.

9.7 UTILIZACIÓN DE CÓDIGOS DE ACCIÓN SSIM E INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

- 9.7.1 Las compañías aéreas deberán utilizar en su solicitud inicial los códigos de acción adecuados que se detallan en el capítulo 6 del SSIM, con el fin de comunicar de forma clara sus intenciones a los coordinadores y facilitadores.
- 9.7.2 Para los aeropuertos de Nivel 3, las compañías aéreas deberán:
- a) Identificar los slots por tipo de solicitud (slots históricos, cambios en slots históricos, solicitudes de nuevos slots, etc.).
 - b) Comunicar al coordinador cuando soliciten nuevos slots como nuevo entrante (si procede).
 - c) Comunicar al coordinador cuando se soliciten nuevos slots o cambios de horario para una operación rutinaria anual.
- 9.7.3 Para los aeropuertos de Nivel 2 y 3, las compañías aéreas deberán:
- a) Indicar si pueden o no aceptar ofertas si los horarios solicitados no están disponibles.
 - b) Indicar su grado de flexibilidad horaria utilizando el Identificador de flexibilidad horaria.
 - c) Indicar los tiempos de respuesta mínimo y máximo y cualquier otra restricción similar.
 - d) Comunicar si están o no limitados por una veda o cualquier otra restricción operativa.



9.8 GARANTÍA DE RECEPCIÓN DE LAS SOLICITUDES INICIALES

- 9.8.1 Cada compañía aérea es responsable de garantizar que el coordinador o el facilitador hayan recibido sus solicitudes iniciales. Los coordinadores y facilitadores deberán confirmar inmediatamente la recepción de las solicitudes iniciales. Las compañías aéreas deberán comprobar si han recibido una confirmación para asegurarse de que su solicitud ha sido recibida. Si no se ha recibido ninguna confirmación, la compañía aérea tendrá que ponerse inmediatamente en contacto con el coordinador o el facilitador correspondiente. Su incumplimiento puede producir que la solicitud de la compañía aérea no sea considerada en la coordinación inicial y que los slots históricos se asignen a otras compañías aéreas.
- 9.8.2 En caso de que una compañía aérea con slots históricos no realice una solicitud inicial o no solicite alguno de sus slots históricos, el coordinador deberá preguntar inmediatamente a la compañía aérea si no desea realizar ninguna solicitud. Si la compañía aérea no responde en 24 horas, el slot podrá asignarse a otra compañía aérea.

9.9 COORDINACIÓN INICIAL

- 9.9.1 Los coordinadores y facilitadores deberán informar a cada compañía aérea acerca de los resultados de la coordinación inicial, una vez que esta se haya completado, enviando un mensaje SAL lo antes posible, pero no más tarde de las 23:59 UTC de la Fecha límite de envío de SAL que se establece en el Calendario de actividades de coordinación. Los mensajes SAL deberán enviarse al mismo tiempo a todas las compañías aéreas que hayan solicitado slots en el aeropuerto.
- 9.9.2 El mensaje SAL deberá indicar cualquier cambio en la solicitud inicial de la compañía aérea que sea necesario para cumplir los parámetros de coordinación del aeropuerto, así como los motivos para dichos cambios.
- 9.9.3 Si el horario solicitado por la compañía aérea no está disponible, los coordinadores y facilitadores deberán seguir los principios siguientes a la hora de hacer ofertas durante la coordinación inicial.
- a) Las ofertas no deberán hacer que una compañía aérea pase a tener una posición menos favorable que con los horarios de que dispone actualmente.
 - b) Las ofertas deberán hacerse entre el horario solicitado y el horario del slot histórico, o dentro del rango de Flexibilidad horaria indicado por la compañía aérea.
 - c) Si una compañía aérea indica que las ofertas no son aceptables, no deberá ofrecerse ninguna mejora si los horarios solicitados no están disponibles.

- d) Los coordinadores y facilitadores deberán tener en cuenta el rango de Flexibilidad horaria indicado por una compañía aérea, pero no deberán colocar a esta en una posición menos favorable a causa de la inclusión de esta información.
 - e) Las solicitudes para diversas frecuencias (por ejemplo, un servicio diario) en una hora común no deberán recibir horarios distintos en días de la semana diferentes, a no ser que la compañía aérea haya indicado que dicho tipo de oferta sea aceptable.
 - f) Las solicitudes para dos trayectos en vuelos de ida y vuelta deberán recibir los mismos horarios para la ida y la vuelta, respetando los tiempos de respuesta mínimos y evitando cualquier aumento en el tiempo de espera en tierra que no resulte ventajoso para la compañía aérea.
- 9.9.4 Los coordinadores y facilitadores deberán usar los formatos de mensaje y códigos aceptables del mensaje SAL, tal y como se describe en el capítulo 6 del SSIM.
- 9.9.5 Las compañías aéreas que no reciban un mensaje SAL deberán solicitarlo al coordinador o al facilitador. Las compañías aéreas deberán consultar la página web www.wwacq.org para confirmar si se han distribuido los SAL para ese aeropuerto. Si una compañía aérea experimenta dificultades repetidamente a la hora de obtener los SAL de un coordinador o facilitador, deberá tratar este problema con la Dirección de la IATA.
- 9.9.6 Tan pronto como se hayan distribuido todos los SAL para un aeropuerto, los coordinadores y facilitadores deberán poner sus datos para ese aeropuerto a disposición de todas las compañías aéreas. Estos datos deberán contener detalles por compañía aérea de todos los horarios asignados y las solicitudes pendientes. Los datos deberán estar disponibles en la página web del coordinador y del facilitador para facilitar el acceso. Si no está disponible el acceso a la página web, el coordinador o el facilitador deberán poner los datos a disposición de las compañías aéreas, previa solicitud.
- 9.9.7 Los coordinadores y facilitadores no deberán divulgar los detalles de las solicitudes iniciales a ninguna otra parte antes de que se distribuyan los SAL para el aeropuerto.

9.10 ACTIVIDAD POSTERIOR A SAL (ACTIVIDAD DESPUÉS DE LA DISTRIBUCIÓN DE SAL)

- 9.10.1 El periodo posterior a SAL empieza una vez que se han distribuido todos los mensajes SAL a todas las compañías aéreas que sirven al aeropuerto, y continuará al menos 3 días antes del comienzo de la SC.
- 9.10.2 Durante el periodo posterior a SAL, los coordinadores y facilitadores podrán iniciar un diálogo con cualquier compañía aérea en relación con sus necesidades siempre que el coordinador o facilitador garantice que:
- a) se han distribuido los mensajes SAL a todas las compañías aéreas que sirven al aeropuerto;



- b) estén disponibles los datos para todas las compañías aéreas, tal y como se especifica en el punto 9.9.6;
- c) se ha proporcionado un trato justo e igual a todas las compañías aéreas que sirven al aeropuerto;
- d) los slots se asignan de acuerdo con las prioridades contenidas en los puntos 8.3 y 8.4 y de conformidad con la lista de espera descrita en 9.14 en todo momento.

Durante el periodo posterior a SAL no están permitidas las reuniones cara a cara entre coordinadores o facilitadores y compañías aéreas para debatir los problemas de asignación de slots.

9.10.3 Las compañías aéreas pueden buscar mejoras en la programación de vuelos, solicitar nuevos slots y realizar cambios en los slots asignados. Los slots también podrán intercambiarse o transferirse entre las compañías aéreas, con sujeción a las disposiciones de los puntos 8.12 y 8.13. Específicamente, la aceptación de ofertas y la cancelación de slots no deseados se recomiendan como medidas para mejorar la eficacia de la SC.

9.11 ACTIVIDAD EN LA CONFERENCIA DE SLOTS

9.11.1 La SC, que se celebra dos veces al año, es el foro principal para las discusiones sobre los ajustes practicados en los slots y en la programación de vuelos. La SC no es un foro para celebrar debates o acuerdos que impliquen la asignación de capacidad de las aeronaves, operaciones del fondo de reserva, división de mercados o cualquier otro pacto comercial relacionado con la fijación de precios, la introducción en el mercado o la capacidad de la aeronave. Los delegados no deberán participar en tales debates en la preparación para la SC y deberán negarse a iniciar o participar en tales debates durante la SC.

9.11.2 Todas las compañías aéreas (miembros y no miembros de la IATA) con una licencia operativa o que hayan solicitado una licencia operativa, pueden participar en la SC.

9.11.3 Los coordinadores y facilitadores están obligados a participar en la SC.

9.11.4 Los observadores invitados de otras partes interesadas también pueden asistir a la SC.

9.11.5 Todos los delegados de las compañías aéreas, coordinadores y facilitadores que asistan a la SC deberán estar acreditados y registrados previamente con la Secretaría de la IATA. El proceso de acreditación para la SC puede consultarse en www.iata.org/wsg.

9.11.6 Las personas que asistan por primera vez (compañías aéreas, coordinadores, facilitadores y observadores) deberán contactar con la Secretaría de la IATA con

una antelación mínima de 30 días, para poder realizar las tareas administrativas oportunas y obtener información sobre su participación.

- 9.11.7 Las reuniones durante la SC no deberán utilizarse para tratar las cuestiones relativas a la temporada actual. No obstante, durante las fechas en las que se convoca la SC, los coordinadores y los facilitadores deberán estar disponibles para atender cuestiones de la temporada actual.

9.12 REUNIONES EN LA CONFERENCIA DE SLOTS

- 9.12.1 Los delegados de las compañías aéreas deberán estar debidamente autorizados por su gerencia para actuar en la SC en nombre de su compañía aérea. Los coordinadores y facilitadores deberán comprobar el estado de acreditación de las compañías aéreas que asistan a la SC antes de entrar en discusiones vinculantes.
- 9.12.2 El coordinador o facilitador deberá reunirse con el delegado o delegados acreditados de las compañías aéreas para debatir cualquier ajuste necesario y confirmar cualquier cambio acordado.
- 9.12.3 Los participantes que no sean compañías aéreas podrán entrar en las oficinas del coordinador o facilitador y observar las discusiones bilaterales con el consentimiento expreso de las dos compañías aéreas y de los coordinadores o facilitadores implicados. No obstante, no podrán participar de forma alguna en las actividades de coordinación de ningún aeropuerto.
- 9.12.4 Las solicitudes de reuniones durante la SC deberán realizarse utilizando la herramienta AppCal de la IATA.
- 9.12.5 Los slots asignados como ofertas que no hayan podido aceptarse inmediatamente, serán válidos hasta la primera reunión de la compañía aérea con el coordinador en la SC.

9.13 ACTIVIDAD POSTERIOR A LA CONFERENCIA DE SLOTS

- 9.13.1 El proceso de coordinación continúa después del cierre de la SC. La reasignación es un proceso continuo. Las solicitudes deberán ser procesadas por parte de los coordinadores y facilitadores lo antes posible, e inmediatamente para las solicitudes que puedan confirmarse de manera automática. Todas las solicitudes deberán procesarse en 3 días hábiles o, si no es posible, confirmarse como pendientes de respuesta. Si una compañía aérea no recibe una respuesta en 3 días hábiles, deberá ponerse en contacto con el coordinador o el facilitador para aclarar el estado de la solicitud.
- 9.13.2 Cuando una solicitud nueva o revisada no pueda aceptarse dentro de los parámetros de coordinación, el coordinador o el facilitador ofrecerá el siguiente slot disponible más cercano a los horarios solicitados, y explicará el motivo por el cual no se ha podido conceder la solicitud original.
- 9.13.3 Las ofertas de slots realizadas por el coordinador son válidas durante 3 días laborales, a no ser que se especifique lo contrario. Las compañías aéreas deberán responder a todas las ofertas lo antes posible, y aceptar o rechazar una



oferta dentro de este plazo de tiempo o, de lo contrario, la oferta caducará. Una compañía aérea podrá pedir al coordinador una prórroga del plazo.

9.14 GESTIÓN DE LA LISTA DE ESPERA

- 9.14.1 Los coordinadores y facilitadores deberán mantener un registro de todas las solicitudes pendientes y revisarlo regularmente, durante y después de la SC, y en especial en la Fecha límite para la devolución de slots. Los coordinadores y facilitadores deberán intentar satisfacer lo antes posible las solicitudes pendientes, utilizando las prioridades contenidas en los puntos 8.3 y 8.4.
- 9.14.2 Los coordinadores y facilitadores deberán pedir a las compañías aéreas que confirmen que desean conservar sus solicitudes pendientes en la lista de espera, especialmente cuando se acerque la Fecha límite para la devolución de slots y antes del inicio de cada temporada. El coordinador o facilitador deberá fijar una fecha límite razonable para que las compañías aéreas confirmen sus solicitudes pendientes. Si no se produce ninguna respuesta, las solicitudes pendientes podrán considerarse nulas y podrán eliminarse de la lista de espera.
- 9.14.3 Las solicitudes sin slots asignados deberán ser eliminadas por parte del coordinador después de la Fecha límite para la devolución de slots, a no ser que la compañía aérea pida al coordinador que mantenga las solicitudes pendientes en la lista de espera.

9.15 DEVOLUCIÓN DE SLOTS

- 9.15.1 Las compañías aéreas deberán devolver todas las series de slots que no tengan previsto utilizar en un aeropuerto de Nivel 3 antes de la Fecha límite para la devolución de slots, el 15 de enero (verano) y el 15 de agosto (invierno). Las compañías aéreas también deberán cancelar cualquier vuelo que no tengan previsto operar en un aeropuerto de Nivel 2 en esas fechas límite.
- 9.15.2 Las compañías aéreas deberán publicar los días festivos y otras cancelaciones ad hoc antes o en el mismo día de la Fecha de referencia de históricos, a las 23:59 UTC del 31 de enero (verano) y las 23:59 UTC del 31 de agosto (invierno), para que dichas cancelaciones no se tengan en cuenta en el cálculo de la norma "Úselo o piérdalo".
- 9.15.3 Los coordinadores deberán mantener una lista de las compañías aéreas que devuelven series de slots después de la Fecha límite para la devolución de slots. Esta lista indicará el número total de slots que posean las compañías aéreas en la Fecha límite para la devolución de slots, en comparación con el número total de slots que tenga cada compañía aérea al principio y al final de cada temporada, para indicar el porcentaje de la cuota de cada compañía aérea en el aeropuerto en esas fechas determinadas.
- 9.15.4 Cada lista deberá contener cifras individuales para las tres temporadas equivalentes más recientes.

9.15.5 Deberá tenerse cuidado al interpretar estas cifras, ya que pueden contener cancelaciones de slots por motivos operativos (por ejemplo, el cierre de un aeropuerto o espacio aéreo) o motivos comerciales (por ejemplo, días festivos).

9.16 ASIGNACIÓN DE SLOTS PARA OPERACIONES AD HOC

9.16.1 Los coordinadores deberán procesar todas las solicitudes de slots ad hoc de las compañías aéreas y los operadores de aviación general/comercial, pero deberán dar prioridad a las solicitudes para series de slots. Normalmente, los coordinadores no deberán asignar slots para operaciones ad hoc antes de la Fecha límite para la devolución de slots.

9.16.2 Las solicitudes para operaciones ad hoc en aeropuertos de Nivel 2 y en los periodos de menor actividad en aeropuertos de nivel 3 deberán procesarse lo antes posible después de la SC.

9.16.3 En algunos casos, es posible que el coordinador tenga que considerar las solicitudes ad hoc antes de la Fecha límite para la devolución de slots, con el fin de poder dar a los operadores una notificación con antelación suficiente, por ejemplo, cuando se produzcan días festivos al principio de una temporada.

9.17 CAMBIOS EN EL DÍA DE LA OPERACIÓN

9.17.1 Los coordinadores deberán definir los procedimientos para la asignación de slots fuera del horario laboral ordinario.

9.17.2 Deberán realizarse solicitudes para los servicios adicionales planificados en el mismo día de la operación (por ejemplo, un nuevo vuelo de posicionamiento) y la compañía aérea u otro operador de aeronaves deberá recibir una confirmación de un slot asignado antes de operar.

9.17.3 Las compañías aéreas no deberán notificar a los coordinadores y facilitadores los cambios en el equipamiento en el mismo día o las variaciones operacionales (por ejemplo, vuelos con retraso, alteraciones a causa del clima, etc.) realizadas en sus slots asignados.

9.17.4 Únicamente las variaciones operacionales que afecten al día o los días posteriores requerirán que la compañía aérea envíe una solicitud para un nuevo slot para el día o los días posteriores.

9.17.5 Las compañías aéreas deberán notificar al coordinador las cancelaciones realizadas en el mismo día, para que los slots puedan volver a asignarse a otros operadores de transporte.

10 TÉRMINOS Y ABREVIATURAS

Cambio ad hoc: un cambio en una serie de slots que no afecta a la elegibilidad para el derecho histórico.

Slot ad hoc: un slot asignado que no puede optar al derecho histórico.

Fecha límite de acuerdo de históricos: la fecha límite, estipulada en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la que las compañías aéreas deberán plantear cualquier desacuerdo con la determinación de históricos por parte del coordinador. La fecha límite es 7 días antes de la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales.

Compañía aérea: una empresa de transporte aéreo con una licencia operativa válida o una autorización equivalente de la autoridad nacional pertinente.

Infraestructura aeroportuaria: la totalidad de las instalaciones aeroportuarias y cualquier otro componente medioambiental o de otra índole utilizados en la operación de los servicios de un aeropuerto.

Gestor aeroportuario: el organismo que gestiona y administra las instalaciones del aeropuerto.

Nivel de aeropuerto: la clasificación de los aeropuertos en función de su nivel de congestión como de Nivel 1, Nivel 2 y Nivel 3.

AppCal: IATA Appointments Calendar

Acuerdo bilateral de servicios aéreos: un acuerdo suscrito entre dos gobiernos que permite la operación de servicios aéreos comerciales en rutas designadas y a través de aeropuertos designados.

Calendario de actividades de coordinación (o Calendario): los eventos y las fechas límite de la industria por los que se rige el procedimiento de coordinación de cada temporada.

Coordinación: el término genérico que engloba la facilitación en un aeropuerto de Nivel 2 y la asignación de slots en un aeropuerto de Nivel 3.

Comité de coordinación: un comité establecido en los aeropuertos de Nivel 3 para asesorar al coordinador en los asuntos relacionados con la capacidad, la asignación de slots y la supervisión de la utilización de los slots en el aeropuerto.

Parámetros de coordinación: los límites funcionales de todos los factores técnicos, operativos y medioambientales en el aeropuerto.

Coordinador: la organización o persona responsable de la asignación de slots en un aeropuerto de Nivel 3.

Análisis de la demanda y la capacidad: el proceso de evaluar la demanda de las compañías aéreas y determinar la capacidad máxima del aeropuerto, teniendo en cuenta todos los límites físicos, operativos y medioambientales presentes en el aeropuerto.

DST: horario de verano.

Temporadas equivalentes: temporadas estivales consecutivas (dos veranos) o temporadas invernales consecutivas (dos inviernos) en contraposición a dos temporadas consecutivas (una temporada de verano y una de invierno).

Facilitador: la organización o persona responsable de recopilar datos sobre las operaciones previstas en un aeropuerto de Nivel 2, así como de recomendar ajustes de la programación voluntarios según sea necesario.

Vuelo: la operación de uno o varios trayectos con el mismo código de designación de vuelo.

Agente de asistencia en tierra: una persona u organización que representa a una compañía aérea en áreas de servicios de carga o de pasajeros, o expedición de aeronaves.

Derecho histórico: el principio por el que las compañías aéreas tienen derecho a recibir una serie de slots que se hayan operado como mínimo durante el 80% del tiempo durante el periodo asignado en la temporada equivalente anterior.

Slots históricos o (históricos): slots asignados en función del derecho histórico.

Fecha de referencia de históricos: la fecha de referencia utilizada para el cálculo de la utilización del 80% para determinar el derecho histórico, que es el 31 de enero (verano) y el 31 de agosto (invierno).

IATA: Asociación de Transporte Aéreo Internacional.

Coordinación inicial: el proceso que tiene lugar entre la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales y la Fecha límite de envío de SAL para cada temporada, por el que un coordinador asigna slots en un aeropuerto de Nivel 3 y un facilitador recomienda realizar ajustes de la programación voluntarios en un aeropuerto de Nivel 2.

Fecha límite de envío de solicitudes iniciales: la hora límite de las 23:59 UTC en esta fecha, tal y como se especifica en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la cual las compañías aéreas deben enviar sus operaciones previstas a los coordinadores y facilitadores en aeropuertos de Nivel 3 y Nivel 2.

Grupo consultivo mixto para slots (JSAG): foro de la IATA donde las compañías aéreas miembros y los coordinadores aeroportuarios se reúnen para debatir los asuntos de interés común, formular y promocionar las directrices del sector relacionadas con la coordinación internacional de aeropuertos y acordar principios para administrar la Conferencia de slots de la IATA.

Aeropuerto de Nivel 1: un aeropuerto donde las capacidades de toda la infraestructura aeroportuaria son, por lo general, suficientes para satisfacer la demanda de los usuarios en cualquier franja horaria.

Aeropuerto de Nivel 2: un aeropuerto donde existe una probabilidad de congestión durante algunos periodos del día, la semana o la temporada, la cual puede resolverse mediante ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo entre las compañías aéreas y el facilitador.

Aeropuerto de Nivel 3: un aeropuerto donde es necesario que todas las compañías aéreas y demás operadores de aeronaves dispongan de un slot asignado por un coordinador para poder aterrizar o despegar en el aeropuerto durante los periodos en que tiene lugar la asignación de slots.

Nuevo entrante: una compañía aérea que solicita una serie de slots en un aeropuerto en cualquier día donde, si se acepta la solicitud de la compañía aérea, debería tener menos de 5 slots en ese aeropuerto y ese día.

Fondo de reserva: véase Fondo de reserva de slots.

Autoridad responsable: el departamento gubernamental, la dirección, la autoridad o el organismo responsable de supervisar y regular el aeropuerto correspondiente.

SAL (mensaje con la Lista de asignaciones iniciales de slots): mensaje estándar utilizado por los coordinadores y facilitadores para informar a las compañías aéreas de los resultados de la coordinación inicial en los aeropuertos de Nivel 2 o Nivel 3.

Fecha límite de envío de SAL: la fecha límite, tal y como se especifica en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la cual los coordinadores y facilitadores de aeropuertos de Nivel 3 y Nivel 2 deben distribuir los resultados de la coordinación inicial a todas las compañías aéreas.

Temporada: la temporada de verano que empieza el último domingo de marzo, o la temporada de invierno que empieza el último domingo de octubre.

Serie de slots: como mínimo, 5 slots solicitados a una misma hora concreta y específica y el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si ello no fuera posible, asignados aproximadamente a la misma hora.

Operación conjunta: un término genérico que hace referencia a diversos tipos de acuerdos operativos o comerciales entre dos o más compañías aéreas.

SHL (mensaje con la Lista de slots históricos): mensaje estándar utilizado por los coordinadores para informar a las compañías aéreas del estado de sus slots históricos.

Fecha límite de envío de SHL: la fecha límite, tal y como se especifica en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la cual los coordinadores de aeropuertos de Nivel 3 deben entregar a todas las compañías aéreas los detalles de sus slots históricos. Es el tercer lunes de septiembre (verano) y el tercer lunes de abril (invierno).

SISC: Comité de estándares de información de programaciones.

Slot: un permiso otorgado por un coordinador para una operación prevista, que permite utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria para aterrizar o despegar en un aeropuerto de Nivel 3 en una fecha y hora específicas.

Conferencia de slots (SC): un foro organizado por la IATA para coordinar las operaciones previstas en aeropuertos de Nivel 2 y Nivel 3, que se celebra dos veces al año para las temporadas de verano e invierno.

Intercambio de slots (o Permuta de slots): proceso por el que los slots asignados se intercambian de forma individual (uno por otro) entre compañías aéreas en el mismo aeropuerto.

Supervisión de slots: un análisis realizado por los coordinadores para medir el rendimiento operativo de las compañías aéreas, comparado con los slots asignados a las mismas.

Comité de seguimiento de uso de slots: un subcomité del Comité de coordinación formado para asesorar al coordinador en temas de supervisión de slots, con el objetivo de mejorar la puntualidad y combatir el uso indebido de slots.

Grupo de trabajo de la política de slots (SPWG): un foro de la IATA de compañías aéreas miembros fundado para tratar temas como el desarrollo de las WSG y las posibles modificaciones de las mismas, así como para asistir a la oficina del Director general de la IATA en temas relacionados con los slots del sector.

Fondo de reserva de slots (o Fondo de reserva): los slots disponibles en aeropuertos de Nivel 3 después de asignar los slots históricos y los cambios en los slots históricos, incluyendo cualquier nuevo slot creado.

Fecha límite para la devolución de slots: la fecha antes de la cual las compañías aéreas deben devolver las series de slots que no tengan previsto operar, que es el 15 de enero (verano) y el 15 de agosto (invierno).

SSIM: el Manual informativo de programaciones estándar de la IATA.

Transferencia de slots: un proceso por el que se transfieren los slots asignados de una compañía aérea a otra.

Norma "Úselo o piérdalo": el principio por el que el derecho histórico solo se concede a una serie de slots si la compañía aérea puede demostrar, a satisfacción del coordinador, que dicha serie se ha operado como mínimo en el 80% del tiempo del periodo asignado en la temporada equivalente anterior.

UTC: tiempo universal coordinado, también conocido como Z o GMT. **Lista de espera:** una lista no priorizada de las solicitudes pendientes, inclusive los slots asignados que estén pendientes de mejoras y las solicitudes sin slots asignados.

WWACG: Grupo de coordinadores de aeropuertos internacionales.

11 DOCUMENTOS DISPONIBLES EN LA PÁGINA WEB

Los siguientes documentos pueden consultarse en www.iata.org/wsg

- 11.1 IATA Slot Conference – Standing Working Arrangements
- 11.2 IATA Appointments Calendar
- 11.3 IATA Standards for Airport Capacity Analysis
- 11.4 Recommended Minimum System Requirements for Airlines and Coordinators
- 11.5 Slot Policy Working Group (SPWG) – Terms of Reference
- 11.6 Joint Slot Advisory Group (JSAG) – Terms of Reference
- 11.7 Schedules Information Standards Committee (SISC) – Terms of Reference
- 11.8 Coordination Committee – Terms of Reference
- 11.9 Slot Performance Committee – Terms of Reference
- 11.10 Membership of the Slot Policy Working Group (SPWG)
- 11.11 Membership of the Joint Slot Advisory Group (JSAG)
- 11.12 Contact list for Level 2 and Level 3 Airports
- 11.13 Notification of Airport Level Change
- 11.14 Independence of the Coordinator