Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

REPÚBLICA DE COLOMBIA

22 DIC. 2011

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

Resolución Número

Principio de Procedencia:
3000.492

(# 07466)

"Por la cual se modifica la Parte Primera, y se adiciona un apéndice "A" a la Parte Tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales y en especial las que le confieren los artículos 47 de la Ley 105 de 1993, así como los artículos 1773, 1782, y 1815, del Código de Comercio, y en los artículos 2º y 5° numerales 3, 4, 5,6, 8, 10, 11 y 20 del Decreto 260 de 2004, y;

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el artículo 2º del Decreto 260 de 2004, La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil es la autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional y le compete, entre otras atribuciones, regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano por parte de la aviación civil, desarrollando las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos sobre la materia, prestar los servicios aeronáuticos, reglamentar y supervisar la infraestructura aeroportuaria del país, y administrar directa o indirectamente los aeropuertos de su propiedad.

Que a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en su calidad de autoridad aeronáutica de la República de Colombia, le corresponde también establecer las condiciones y requisitos necesarios para el desarrollo de la actividad aeronáutica.

Que la República de Colombia es parte en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional suscrito en la ciudad de Chicago (USA) el 7 de diciembre de 1944 y aprobado mediante Ley 12 de 1947 y como tal, miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI, motivo por el cual, debe darse cumplimiento al citado Convenio y demás estándares técnicos adoptados por dicha Organización.

Que de conformidad con el Artículo 5º, Numeral 4 del Decreto 260 de 2004, corresponde a la autoridad aeronáutica, armonizar los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia con las disposiciones que promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI.

Que de acuerdo con la circular 283 - AT/119 de la OACI, las autoridades aeronáuticas deben implementar medidas con el propósito de optimizar la capacidad disponible en los aeropuertos abiertos a la operación pública.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

REPÚBLICA DE COLOMBIA

22 DIC. 2011

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

Principio de Procedencia: 3000.492

Resolución Número

(#07466)

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifica la Parte Primera, y se adiciona un apéndice "A" a la Parte Tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

Que la Parte Tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, había establecido entre otras, las disposiciones tendientes a la aprobación de horarios e itinerarios en el Aeropuerto Internacional ElDorado de Bogotá.

Que durante los últimos años se ha evidenciado un sensible incremento en los volúmenes de tráfico de aeronaves, pasajeros y carga en algunos aeropuertos del país, principalmente en Eldorado de Bogotá D.C. haciéndose necesaria la implementación de medidas de gestión de afluencia de tránsito aéreo, en aras de optimizar su capacidad, lo cual conlleva a que se revisen los conceptos y disposiciones establecidos en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC frente a los itinerarios de las empresas de servicios aéreos comerciales y las franjas horarias - SLOT - de aeropuerto, disponibles para la operación.

Que de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 1790 del Código de Comercio, corresponde a la autoridad aeronáutica dictar las normas sobre la operación de las aeronaves; en tanto que, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 1815 del mismo Estatuto, dicha autoridad clasificará los aeródromos y determinará los requisitos que deba reunir cada clase, teniendo en cuenta siempre las reglamentaciones internacionales.

Que la Parte Sexta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, en su capítulo IX, estableció la gestión de afluencia de tránsito aéreo como un instrumento para equilibrar el hecho de que la demanda de tránsito aéreo excede a veces, o se espera que exceda, la capacidad declarada de los servicios de control de tránsito aéreo, así como la capacidad proyectada en las fases de planificación ATFM de la FMU Colombia.

Que la Parte Décimo Quinta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia estableció, en su Capítulo XI, lo relacionado con la obligatoriedad de la presentación del plan de vuelo (FPL/RPL), elemento fundamental para la planificación operacional de un aeropuerto.

Que en mérito de lo expuesto;

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Adóptese la siguiente enmienda de la Parte Primera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, adicionando y/o reemplazando las siguientes definiciones en el orden alfabético en que correspondan:

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

Aeropuerto Coordinado: Aeropuerto en el cual, para facilitar las actividades de las empresas de servicios aéreos comerciales que allí operan o proponen operar, se ha establecido una oficina de coordinación de SLOT. La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, incluirá en la Publicación de Información Aeronáutica - AIP Colombia, información pertinente respecto de los aeropuertos a los cuales se haya dado el carácter de coordinados.

Aeropuerto Totalmente Coordinado: Aeropuerto coordinado en el cual, para aterrizar o despegar en los períodos en que esté totalmente coordinado, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular deberán disponer de un SLOT, asignado a través de una oficina de coordinación de SLOT.

La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, incluirá en la Publicación de Información Aeronáutica – AIP Colombia, información pertinente respecto de los aeropuertos a los cuales se haya dado el carácter de totalmente coordinados.

Análisis de Capacidad Proceso mediante el cual se determina la máxima capacidad de un aeropuerto, teniendo en cuenta todas las limitaciones operacionales y ambientales del mismo.

Banco de SLOT Conjunto de SLOT que no han sido asignados y los que han sido retenidos, más los que sean liberados por las aerolíneas. Los explotadores no podrán retener ningún SLOT que no pretendan operar.

Banco de SLOT para FPL: Es el número de SLOT que la Oficina de Transporte Aéreo delega a la Oficina de Coordinación de SLOT, para que distribuya su utilización por parte de la aviación comercial, general, y de Estado, los que serán asignados por dicha Oficina de coordinación, para despegues y aterrizajes desde o hacia un Aeropuerto Totalmente Coordinado.

Conveniencia operacional: Se refiere a la posibilidad de que una operación se ejecute, teniendo en cuenta la capacidad disponible de los aeropuertos de salida y/o llegada y su espacio aéreo, para el día de la operación.

Cumplimiento: Es la utilización del SLOT (comercial u ordinario) por parte de una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, dentro de los márgenes de servicio establecidos por la Oficina de Transporte Aéreo. La Oficina de Coordinación de SLOT, supervisará su utilización e informará a la Oficina de Transporte Aéreo para el establecimiento de los indicadores de cumplimiento correspondientes a las diferentes empresas de servicios aéreos comerciales.

Demora: Lapso superior a quince (15) minutos transcurrido entre la hora programada y publicada para la salida de un vuelo y el momento real en que la respectiva aeronave

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

inicia, desde su puesto de estacionamiento, el rodaje inmediatamente precedente al despegue; salvo condiciones meteorológicas adversas u otras circunstancias no atribuibles al explotador, que impidan la oportuna salida.

Demora ATC: Es una demora superior a 15 minutos luego que la aeronave inicia su movimiento relacionado con la salida teniendo en cuenta los tiempos establecidos para remolque, puesta en marcha y rodaje.

Desplazamiento de un vuelo: Toda variación (por fuera de los casos de incumplimientos o demoras) previamente programada, respecto de la hora y/o día de la semana en que ha de operar un vuelo de itinerario ya sea en forma temporal o permanente, trasladándolo a un SLOT diferente al inicialmente previsto para él y conservando su mismo número. El desplazamiento de un vuelo implica una modificación de itinerario, la cual debería surtirse ante la Oficina de Transporte Aéreo.

Día hábil: Día laborable (no festivo) en Colombia, de acuerdo con la Ley colombina.

Factores Incontrolables: Factores que escapan al control del explotador de una aeronave, no imputables a él, que afectan la oportuna realización de un vuelo, tales como intervención de autoridades, factores meteorológicos, cierres de aeropuertos o de pistas, restricciones en la infraestructura aeroportuaria, o fallas en las ayudas o equipos de navegación (CNS), divulgados por NOTAM u otros medios que correspondan. Cuando se aduzcan estos factores para justificar un incumplimiento, se adjuntarán o se referenciarán los reportes meteorológicos y/o NOTAM correspondientes.

FMU Colombia: Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo (Flow Management Unit) de la República de Colombia, por su sigla en inglés. Dicha dependencia tendrá a su cargo la coordinación de SLOT, a menos que la autoridad aeronáutica atribuya esa función a otra dependencia.

Horario: Hora definida para una operación. Para los servicios aéreos comerciales de transporte público regular. Las horas definidas han de quedar incorporadas en un cuadro indicador de las mismas, dentro de un determinado periodo de operación.

Hora prevista de fuera calzos (EOBT): Hora prevista en la cual la aeronave iniciará, por cualquier medio, el desplazamiento asociado con la salida.

Hora Prevista de salida (ETD): Hora en la que se estima la salida (despegue) de una aeronave.

Itinerario: Es el conjunto coordinado de operaciones regulares que realiza una empresa de transporte aéreo comercial, sujeta a unas condiciones tales como, ruta, frecuencia,

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

horario, días, de operación, equipo, número de vuelo, en un período de operación determinado.

Itinerario fechado: Itinerario en el cual se ha definido la fecha precisa para la realización de cada uno de los vuelos que lo conforman.

Ocupación de un SLOT: Es el empleo que de él se hace, incluyéndolo en una programación de itinerario.

Oficina de Coordinación de SLOT: Dependencia dispuesta en la FMU Colombia, para coordinar la asignación de SLOT y supervisar su utilización, pudiendo incluso asumir esa responsabilidad en, o respecto de otros aeropuertos cuando sea esto conveniente a los fines de un óptimo desempeño de las coordinaciones resultantes.

Período de Operación: Periodo al que aplica el horario de operaciones de las empresas de servicios aéreos comerciales.

Plan de Vuelo Presentado (FPL): El Plan de Vuelo tal y como ha sido presentado a la dependencia ATS por el piloto o su representante autorizado, sin ningún cambio subsiguiente.

Plan de Vuelo Repetitivo (RPL): Planes de vuelo relativos a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas, presentados por los explotadores para que las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) los conserven y utilicen repetidamente.

Rangos de vuelo: Números asignados por la Oficina de Transporte Aéreo a cada empresa de servicios aéreos comerciales para la identificación de sus vuelos, los cuales no pueden ser cambiados ni cedidos a ningún título.

SLOT: (Por sus siglas en ingles Space Limit Over Traffic). Es el "intervalo" de tiempo, o franja horaria, previsto en un aeropuerto para la operación de un vuelo determinado, indicado por el tiempo preciso (día, hora y minutos) específico disponible o asignado a una aeronave para su operación (aterrizaje o despegue), de acuerdo con su disponibilidad en relación con la capacidad declarada y proyectada del espacio aéreo, pistas e instalaciones y servicios de cada aeropuerto. Un SLOT podrá ser modificado de acuerdo con las regulaciones de la Gestión del Tránsito Aéreo, - ATFM - aplicadas por la FMU Colombia, en coordinación con la Oficina de Coordinación de SLOT.

Esta asignación constituye un privilegio que otorga la administración a una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público y en ningún caso podrá ser cedido ni traspasado a ningún titulo.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

SLOT Activo: Corresponde a un SLOT, que para efectos de la Oficina de Coordinación de SLOT y/o FMU Colombia cuenta ya con un plan de vuelo activo, estando asignado a un operador para uso de una pista con una tolerancia de -5 + 10 minutos, o la que sea establecida por la FMU de acuerdo con la configuración del aeropuerto, la cual es exclusiva para el uso del ATC.

SLOT Asignado: SLOT que habiendo sido reservado por un explotador, le ha sido confirmado.

SLOT Comercial: También llamado SLOT ordinario, es la asignación de un Itinerario para la prestación de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros, por parte de la Oficina de Transporte Aéreo. El SLOT comercial está referido a la hora de iniciación del desplazamiento de la aeronave asociado con la salida (fuera calzos).

SLOT Especial: Franja Horaria que se asigna a vuelos adicionales de empresas de servicios comerciales de transporte público regular, empresas de transporte público no regular, trabajos aéreos, aviación general o aviación de estado, que no corresponde a itinerarios de transporte público regular de pasajeros.

SLOT Disponible: Expresión que hace referencia a un SLOT no asignado específicamente y que está disponible para cualquier solicitante.

SLOT Histórico: Corresponde a un SLOT utilizado por una empresa de servicios aéreos comerciales y que es acumulado en una base de datos con fines exclusivos para el estudio del comportamiento del tráfico y el cumplimiento de un explotador frente a sus frecuencias autorizadas, el cual ha sido operado y cumplido por la aerolínea por lo menos en un 80% del tiempo durante el período programado para el cual fue asignado, el cual da muestra de la permanencia de un determinado operador en dicha franja, más no constituye un derecho adquirido.

SLOT Liberado: SLOT que habiendo sido asignado a un explotador, este decide no utilizarlo, informando oportunamente a la Oficina de Coordinación de SLOT para que quede disponible y pueda ser reasignado a otro explotador.

SLOT Operacional: Es la asignación de una hora específica para la iniciación de un vuelo (SLOT de salida) o para su terminación (SLOT de llegada), teniendo en cuenta todos los parámetros coordinados de un aeropuerto, como son las pistas, calles de rodaje, posiciones de parqueo de las aeronaves, las puertas, la capacidad del terminal, etc. El SLOT Operacional, está referido a las horas de salida (despegue) ó de llegada (aterrizaje).

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

SLOT Ordinario: (Ver SLOT Comercial)

Tabla de SLOT: Es la matriz que muestra los SLOT –operacionales- asignados, indicando en este caso el operador, la hora y los días de operación autorizados y los SLOT disponibles (Banco de SLOT). La tabla podrá ser actualizada y ajustada periódicamente mediante coordinación entre la FMU Colombia, la Oficina de Coordinación de SLOT y la Oficina de Transporte Aéreo, teniendo en cuenta los criterios de cumplimiento, utilización y la capacidad y conveniencia operacional del Aeropuerto.

Utilización: Es el uso del SLOT asignado dentro del margen de cumplimiento establecido por la Oficina de Transporte Aéreo.

Vuelo Adicional: Vuelo que realiza o propone realizar una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, dentro de una ruta que le ha sido autorizada, pero que no ha sido considerado en su programación de itinerario para la misma.

Vuelo chárter: Vuelo que realiza o se propone realizar una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, por fuera de sus rutas autorizadas, o en cualquier ruta para el caso de las empresas de transporte público no regular.

Vuelo fechado. Vuelo incluido en un itinerario de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, con indicación exacta de la fecha o fechas en que sería efectuado.

ARTÍCULO SEGUNDO: Adicionase un Apéndice "A", a la Parte Tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, así:

APENDICE "A"

ASIGNACIÓN DE FRANJAS HORARIAS (SLOT) PARA LAS OPERACIONES AEREAS EN AEROPUERTOS COORDINADOS

1. DISPOSICIONES GENERALES

1.1. Aplicabilidad

El presente apéndice regula la asignación de franjas horarias (SLOT) para las operaciones aéreas hacia o desde los aeropuertos colombianos que debido a su alto

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

volumen de tráfico aéreo, sean clasificados como aeropuertos coordinados y así lo requieran.

1.2. Necesidad de franjas horarias (SLOT) en aeropuertos coordinados

Para las operaciones hacia y desde aeropuertos coordinados, todos los explotadores de aeronaves deberán contar con una franja horaria (SLOT) asignado y en su caso aprobado, antes de iniciar el vuelo respectivo. Si las operaciones se hicieran bajo un itinerario de transporte público regular, este deberá coincidir con los SLOT previamente reservados.

Los explotadores de las aeronaves en cualquier modalidad hacia o desde aeropuertos coordinados, solo podrán efectuar aquellas operaciones respecto de las cuales hayan solicitado y obtenido la asignación de un SLOT por parte de Oficina de Coordinación de SLOT.

La FMU Colombia, las Oficinas de Información Aeronáutica y los Servicios de Tránsito Aéreo en Colombia, se abstendrán de procesar todo plan de vuelo o autorización de vuelo que un explotador se proponga efectuar desde o hacia un aeropuerto coordinado, sin contar con un SLOT asignado para el mismo.

1.3. Principios orientadores

La autoridad aeronáutica, los explotadores aeroportuarios, y los explotadores de aeronaves en servicios aéreos comerciales u otras actividades aéreas, observarán en relación con la solicitud, asignación y utilización de las franjas horarias, SLOT en aquellos aeropuertos que lo requieran; además de los principios orientadores de las actuaciones administrativas, contendidos en el artículo 3º del Código Contencioso Administrativo, (o disposiciones que en el futuro lo modifiquen o sustituyan) los siguientes:

a) Transparencia

Las actuaciones de la administración para la asignación de SLOT, aprobación de itinerarios y definición de capacidad de los aeropuertos; estarán sometidas a procedimientos claros y visibles para los interesados. Las empresas de servicios aéreos comerciales y demás explotadores podrán acceder a la información sobre SLOT y conocer su proceso de asignación, sin que ello signifique injerencia alguna en la toma de las decisiones a cargo de la autoridad aeronáutica.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

b) Igualdad y proporcionalidad

El acceso a los SLOT y su asignación, se darán en igualdad de condiciones y oportunidades para todas las empresas y explotadores de aeronaves. Sin embargo, la cantidad de SLOT que puedan ser asignados a las diferentes empresas de servicios aéreos comerciales, será proporcional al tamaño e intensidad de sus operaciones, considerando el tamaño del mercado atendido, la frecuencia de las operaciones y las conexiones que se generan en el aeropuerto.

c) Lealtad

Al momento de solicitar SLOT para sus operaciones, las empresas de servicios aéreos comerciales observarán criterios de lealtad respecto de otros explotadores, evitando toda práctica que de manera indebida afecte o restrinja el acceso o la obtención de SLOT a otras empresas o explotadores.

d) Cooperación

Los explotadores de aeródromos, prestadores de servicios a la navegación aérea y explotadores de aeronaves en cualquiera de sus modalidades, cooperarán para lograr la mayor eficiencia posible en las operaciones aéreas hacia o desde aeropuertos coordinados, evitando reservar y retener SLOT que no han de ser utilizados y procediendo a su oportuna cancelación y liberación cuando estimen que no serán necesarios.

1.4. Prioridades y políticas

Para la atribución de SLOT, la Oficina de Coordinación, deberá tener en cuenta las prioridades y políticas fijadas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, para el sector, a través de la Oficina de Transporte Aéreo.

La mayor prioridad la tendrán los vuelos regulares que hayan de operar ajustados a un itinerario, para los cuales la Oficina de Coordinación de SLOT reservará el ochenta (80%) por ciento de los SLOT.

A falta de otra estipulación se observarían las siguientes prioridades, de acuerdo con las posibilidades del servicio:

- Operaciones de empresas de ambulancia aérea en desarrollo de vuelos propios de ese servicio y otras operaciones aéreas civiles de apoyo humanitario o de búsqueda y salvamento. En este caso deberán aportarse los soportes respectivos a la oficina

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

de planes de vuelo con la presentación del plan de vuelo, o a más tardar dentro de las 24 horas siguientes.

- Operaciones de la aviación de Estado en vuelo VIP –I, ó en misión de orden público.
- Operaciones de servicios aéreos comercies de transporte público regular.
- Operaciones de la aviación de Estado o civil del Estado en vuelo VIP –II.
- Operaciones de vuelos adicionales efectuadas por empresas de transporte público regular, o de vuelos chárter de empresa de transporte público regular o no regular, de pasajeros correo y/o carga.
- Operaciones de las empresas de transporte público no regular de pasajeros, correo y/o carga y de trabajos aéreos especiales.
- Operaciones de aviación general corporativa o civil del Estado.
- Operaciones de la aviación de Estado en misión ordinaria.
- Operaciones de la aviación general diferente de la corporativa y la civil del Estado.
- Operaciones diferentes de todas las anteriores.

1.5. Cálculos de tiempo según la realidad operacional

Para las reservas y/o solicitudes de SLOT los explotadores de aeronaves considerarán tiempos de vuelo y tránsito ajustados a la realidad operacional. Para su asignación la Oficina de Coordinación de SLOT verificará en las solicitudes de las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público y en las solicitudes de otros explotadores, que los tiempos bloque, de vuelo, de rodaje y de tránsito, correspondan a la realidad operacional y que sean adecuados y acordes al tipo de aeronave.

a) El tiempo bloque estimado será el suficiente para realizarlo, incluyendo el requerido desde el inicio del rodaje (calzos fuera) inicio de motores, continuación del rodaje hasta el punto de espera, ingreso a la pista, despegue, ascenso, tiempo en crucero, descenso y aproximación, aterrizaje y rodaje hasta el sitio de parqueo, todos tomando como referencia la velocidad normal a la que se haría cada una de estas maniobras y/o el tiempo ordinariamente requerido para ejecutarlas.

b) El tiempo de permanencia en tierra (tránsito) en un aeropuerto será el suficiente para el desembarque y embarque de pasajeros, descargue y cargue de equipajes correo y/o carga, limpieza de la aeronave, procedimientos sanitarios (desinfección, desinsectación etc.) cuando corresponda, catering, aprovisionamiento de combustible, despacho y mantenimiento de tránsito, considerando el tiempo ordinariamente requerido para cada una de esas maniobras en cuanto sean necesarias.

A menos que se demuestre de otro modo por parte del explotador interesado, se estimará que los tiempos de tránsito no son inferiores a:

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

En operaciones nacionales de pasajeros
-10 minutos para aeronaves con capacidad igual o inferior a 19 sillas de pasajeros
-15 minutos para aeronaves capacidad entre 20 y 54 sillas de pasajeros
-20 minutos para aeronaves con capacidad entre 55 y 120 sillas de pasajeros
-35 minutos para aeronaves con capacidad superior a 120 sillas de pasajeros

En operaciones nacionales de carga
-30 minutos para aeronaves con capacidad igual o inferior a 5.500 Kg de carga
-50 minutos para aeronaves con capacidad superior a 5.500 Kg de carga

En operaciones internacionales de pasajeros
-45 minutos para aeronaves con capacidad igual o inferior a 120 sillas de pasajeros
-50 minutos para aeronaves con capacidad entre 121 y 180 sillas de pasajeros
-65 minutos para aeronaves con capacidad superior a 180 sillas de pasajeros

En operaciones internacionales de carga
-50 minutos para aeronaves con capacidad igual o inferior a 5.500 Kg de carga
-75 minutos para aeronaves con capacidad superior a 5.500 Kg de carga

En todo caso, si por las facilidades en el aeropuerto o las características de la aeronave, se requirieran tiempos diferentes, así deberán considerarlo el explotador solicitante y la Oficina de Coordinación de SLOT.

1.6. Hora de salida

Para efectos de cumplimiento, se considera como hora de salida, la hora en la cual la aeronave inicia su movimiento por cualquier medio (calzos fuera) o la hora en que se inicia en el remolque inmediatamente precedente al despegue cuando este sea usado.

Operacionalmente se considera como hora de salida, la hora del despegue (en el aire).

1.7. Base de datos de las empresas de servicios aéreos comerciales

Cada empresa de transporte aéreo, tanto regular como no regular que opere en aeropuertos coordinados, deberá tener su propia base de datos, en la cual podrá alimentar y procesar su información relativa a la programación de sus vuelos.

En el caso de disponerse de sistemas ACARS en las aeronaves, la base de datos del respectivo explotador estará en capacidad de recibir la información automatizada proveniente directamente de las mismas, para desde allí alimentar y procesar la mencionada información relativa a sus vuelos.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

1.8. Gestión para la asignación de SLOT

Las gestiones encaminadas a la reserva y asignación del SLOT solo podrán ser adelantadas ante la Oficina de Coordinación de SLOT y/o la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, según corresponda, por las empresas de servicios aéreos comerciales o los explotadores de las aeronaves involucradas en la operación, directamente a través de su representante legal, apoderado o persona designada de la organización o sucursal. En su defecto, cuando tales gestiones al igual que las relativas a planes de vuelo o autorizaciones de vuelos, sean adelantadas a través de terceros o intermediarios, estos deberán estar constituidos y autorizados como Empresa de Servicios de Escala.

1.9. Sistema de Información

Salvo contingencias en el sistema que exijan hacerlo de otro modo, el Programa Integrado de Servicios de Información Aeronáutica –PISTA, y la tabla de SLOT, serán la únicas herramientas utilizadas por la Oficina de Coordinación de SLOT y por la FMU Colombia, para la reserva y gestión de los SLOT requeridos para la programación de vuelos y asignación de SLOT, y por la Oficina de Transporte Aéreo para la gestión y aprobación itinerarios, cuando corresponda.

1.10. Intransferibilidad de los SLOT

Los SLOT asignados para un vuelo a un explotador de aeronaves ya sea en servicios aéreos comerciales o en aviación general o de Estado, no serán cedibles ni transferibles a ningún título.

Cuando un explotador libere un SLOT con el objeto de que éste sea asumido por otro, la Oficina de Coordinación de SLOT se reservará el derecho de asignarlo a cualquiera que en igualdad de condiciones lo solicite.

1.11. Intercambio de SLOT

El intercambio de SLOT entre aerolíneas sólo podrá hacerse previa autorización por parte de la Oficina de Transporte Aéreo, la cual verificará que el cumplimiento de los SLOT objeto de intercambio sea mayor al ochenta (80%) por ciento. En caso contrario no procederá el intercambio. La solicitud correspondiente se considerará y tramitará como una modificación de itinerario.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

2. CAPACIDAD DE AEROPUERTO

2.1. Las operaciones aéreas, cualquiera que sea su modalidad, jamás podrán exceder la capacidad o limitaciones del aeropuerto, la pista y su espacio aéreo. La capacidad y limitaciones de un aeropuerto catalogado como coordinado, serán declaradas y públicas.

2.2. A efectos de coordinar las franjas horarias (SLOT) para las operaciones aéreas en los aeropuertos coordinados, la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y el correspondiente explotador aeroportuario realizarán estudios para determinar la capacidad disponible de SLOT.

2.2.1. Para el cálculo de capacidad, se tendrá en cuenta lo siguiente:

a) El Explotador aeroportuario calculará la capacidad (para llegadas y salidas) del terminal y plataformas, considerando posiciones de parqueo, puentes de embarque, sala y bandas de equipaje, filtros de inmigración y aduanas; mostradores o CUTE para chequeo de pasajeros y equipaje, sistemas de transporte de equipajes hasta las aeronaves, filtros para emigración, instalaciones de sanidad portuaria y control fitosanitario, salas de embarque y demás instalaciones y servicios que afecten la disponibilidad del aeropuerto, estableciendo la capacidad máxima posible y su disminución o incremento por afectaciones en cualquiera de los elementos anotados hasta llegar a la capacidad real o aproximada.

   Las personas o entidades que presten servicios de migración aduanas y demás controles en los aeropuertos informarán al explotador aeroportuario sobre cualquier eventualidad en sus instalaciones o procedimientos que disminuya su disponibilidad, con el fin de considerarlas en los cálculos de capacidad.

   La información sobre la capacidad calculada, será suministrada por el explotador aeroportuario a la Oficina de Coordinación de SLOT, vía correo electrónico.

   Cuando se programen trabajos de mantenimiento o reparación a la infraestructura aeroportuaria, tal programación deberá incluir cálculos relativos a la disminución de capacidad del aeropuerto, situación que será informada a la Oficina de Coordinación e SLOT, por lo menos con seis (6) meses de antelación. También informará el explotador aeroportuario, tan pronto lo conozca, sobre cualquier variación en la capacidad derivada de daños repentinos que requieran reparación inmediata o cualquier otra circunstancia que disminuya o incremente de manera temporal o permanente la capacidad de la infraestructura a su cargo; identificado claramente los SLOT que no sea posible utilizar o los nuevos disponibles.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

b) La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, calculará la capacidad (para llegadas y salidas) del espacio aéreo circundante del aeropuerto coordinado, en el Área Terminal -TMA que le corresponda y su Zona de Tránsito de Aeródromo - ATZ, así como de la pista o pistas y sus calles de rodaje, considerando las capacidades de los servicios de control de aproximación, control de aeródromo, control de superficie y servicios conexos de información y telecomunicaciones aeronáuticas, meteorología y ayudas a la navegación aérea y demás instalaciones y servicios que afecten la disponibilidad del aeropuerto o su espacio aéreo, estableciendo la capacidad máxima posible y su disminución o incremento por afectaciones en cualquiera de los elementos anotados o por condiciones meteorológicas adversas, incidentes o daños que afecten el servicio, hasta llegar a la capacidad real o aproximada.

La información sobre la capacidad calculada, será suministrada por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea a la Oficina de Coordinación de SLOT, vía correo electrónico.

Cuando se programen trabajos de mantenimiento o reparación a las instalaciones, servicios o ayudas para la navegación aérea, tal programación deberá incluir cálculos relativos a la disminución de capacidad del aeropuerto, situación que será informada por parte de la Direcciones de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea, la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, la Dirección de Infraestructura o explotador aeroportuario, según el caso, a la Oficina de Coordinación de SLOT, por lo menos con seis (6) meses de antelación. También se informará, tan pronto se conozca, sobre cualquier variación en la capacidad, derivada de daños repentinos que requieran reparación inmediata, modificación en los procedimientos de aeronavegación o cualquier otra circunstancia que disminuya o incremente de manera temporal o permanente la capacidad del espacio aéreo o las pistas; identificando claramente los SLOT que no sea posible utilizar o los nuevos disponibles.

c) La información suministrada por los Explotadores Aeroportuarios y por la Dirección de Servicios a la navegación aérea será actualizada diariamente y/o cada vez que se presenten circunstancias que impliquen variaciones significativas (que afecten la operación) en el aeropuerto, su espacio aéreo o pistas.

d) La Oficina de Coordinación de SLOT asumirá como capacidad disponible la menor de las dos capacidades (aeropuerto vs espacio aéreo-pista), en un momento dado, información que publicará diariamente en la página web www.aerocivil.gov.co como capacidad declarada, y con respecto a la cual determinará los SLOT utilizables, para confeccionar y modificar en su caso, la tabla de SLOT también publicada.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

e) La información publicada por parte de la Oficina de Coordinación de SLOT, será actualizada periódicamente, de acuerdo con las novedades suministradas por los explotadores aeroportuarios y/o la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea.

2.2.2. La única información utilizable por parte de las empresas de servicios aerocomerciales, para conocer la disponibilidad de franjas horarias en un aeropuerto coordinado o su capacidad, es la visible para el público, incluida en la tabla de SLOT publicada. Las empresas de servicios aéreos comerciales no adelantarán gestiones directas ni indirectas ante los explotadores aeroportuarios para la obtención de tal información, ni estos la suministrarán.

2.2.3. Si un explotador aeroportuario otorgase directamente a una empresa de servicios aéreos o explotador de aeronaves, información sobre disponibilidad diferente de la publicada, para que este solicite un SLOT en esa franja, la Oficina de Coordinación de SLOT no se lo asignará ni le permitirá su uso y el SLOT resultante entraría a formar parte del banco de SLOT, quedando disponible para ser reservado en igualdad de condiciones por el solicitante actual o por cualquier otra empresa o explotador que reúna las condiciones necesarias. No obstante, si hubiera otra empresa a quién, habiendo solicitado un SLOT a esa hora se le hubiera negado durante el mes inmediatamente anterior, se le ofrecerá a ella y se le asignará preferentemente si aún estuviera interesada.

3. OPERACIONES DE SERVICIOS AEREOS COMERCIALES DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR

3.1. Operaciones comprendidas bajo la modalidad de trasporte público regular

Quedan comprendidas bajo esta modalidad todas las operaciones de empresa de servicios aéreos comerciales internos o internacionales, de transporte público regular, sometidas a rutas, horarios y frecuencias preestablecidas y enmarcadas en una programación de itinerario aprobado.

3.1.1. Disponibilidad y acceso a la información

La información sobre los SLOT estará disponible para las empresas o explotadores de aeronaves interesados, en el sistema habilitado para ello. Dicha información será presentada en forma de tabla, la cual se mantendrá actualizada y se podrá consultar en línea a través del portal de la Entidad, permitiendo acceso a la información sobre SLOT

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

ocupados, reservados, disponibles y solicitudes en curso, discriminando entre SLOT para despegues y para aterrizaje.

3.1.2. La tabla de SLOT publicada podrá presentar variaciones de la capacidad disponible de los aeropuertos (coordinados), debido a limitaciones operacionales programadas tales como las resultantes de trabajos de mantenimiento o reparaciones de la infraestructura aeronáutica y servicios de navegación aérea, así como por contingencias o eventos especiales.

3.2. Reserva y asignación de SLOT

3.2.1. Reserva de los SLOT

Con el fin de planificar su programación de itinerarios en rutas que incluyan como punto de salida o llegada un aeropuerto coordinado, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular reservarán previamente las franjas horarias o SLOT disponibles que requieran y con base en ellos diseñarán dichos itinerarios, de acuerdo a lo siguiente:

a) La empresa de servicios aéreos comerciales interesada, consultará la tabla publicada y reservará las franjas horarias –SLOT operacionales requeridos por ella, de entre las que se encuentren disponibles en ese momento, asociando un solo vuelo por cada SLOT y un solo SLOT por cada vuelo. La tabla puede ser consultada en: http://portal.aerocivil.gov.co/portal/page/portal/Aerocivil_Portal_Internet/itinerarios/consulta_slots

b) Los SLOT reservados serán los estrictamente necesarios para la operación.

c) La empresa interesada suministrará la información necesaria o cualquier otra que le sea solicitada por la Oficina de Coordinación de SLOT o la Oficina de Transporte Aéreo en forma veraz y oportuna.

3.2.2. Asignación de los SLOT

a) La Oficina de Coordinación de SLOT, recibirá a través de la dirección electrónica cfmu.dsna@aerocivil.gov.co las solicitudes específicas de SLOT para operaciones de servicios aéreos comerciales de transporte público regular en horas y días hábiles (lunes a viernes de 08:00 a 17:00 horas). Para ello podrán utilizarse los SLOT disponibles (no asignados) así como los SLOT liberados.

b) Si se cumplieran todos los requisitos y no hubiera ninguna imposibilidad o impedimento, para la utilización del o los SLOT reservados, la Oficina de Coordinación

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

de SLOT los asignará provisionalmente, informándolo a la empresa interesada dentro de las 24 horas siguientes, mediante correo electrónico remitido a la dirección registrada previamente, del cual enviará copia al Grupo de Servicios Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo.

c) Habiendo reservado los SLOT requeridos y obtenido su asignación provisional por parte de la Oficina de Coordinación de SLOT, la empresa interesada podrá diseñar su programación de itinerarios con fundamento en ellos, para ser presentados a la Oficina de Transporte Aéreo con miras a su aprobación.

d) Si la reserva del SLOT no cumpliera los requisitos o si se presentare alguna imposibilidad o impedimento para atender alguna solicitud o asignar un SLOT, este será negado y así lo informará la Oficina de Coordinación de SLOT a la empresa interesada, dentro del término de 24 horas, señalando las razones de ello e indicando y asignándole el SLOT de alternativa más próximo. Si la empresa solicitante no estuviera interesada en el SLOT alternativo asignado, deberá informarlo a la Oficina de Coordinación.

3.2.3. Ocupación de los SLOT

Solo los SLOT asignados según el literal anterior, podrán ser ocupados en una programación de itinerarios.

Los SLOT reservados deberán ser ocupados dentro de los cinco (5) días calendario siguientes a la asignación provisional, presentando a la Oficina de Transporte Aéreo, dentro de ese término, la programación de itinerarios planificada con fundamento en ellos.

En caso que la empresa solicitante decida no ocupar o renunciar a algún SLOT reservado, antes del término de cinco (5) días señalado, deberá liberarlo inmediatamente e informarlo del mismo modo a Oficina de Coordinación de SLOT para que pueda ser asignado a otro vuelo o explotador.

Si transcurridos los cinco (5) días de que tratan los numerales anteriores, algún SLOT reservado y asignado provisionalmente, no ha sido ocupado y presentado en su programación de itinerarios por parte de la empresa solicitante, se entenderá que ella ha renunciado a él, aún cuando no lo haya informado, y en consecuencia este quedará liberado automáticamente pudiendo ser reservado y asignado a otro solicitante.

En caso de renuncia a un SLOT omitiendo dar aviso oportuno de dicha renuncia, según los párrafos anteriores, el mismo solicitante no podrá solicitar dentro del mes inmediatamente siguiente, el SLOT al cual haya renunciado (si estuviera disponible)

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

3.2.4. Concurrencia de solicitudes

En caso de existir discrepancias o concurrir solicitudes simultáneas sobre un mismo SLOT, la Oficina de Coordinación de SLOT, remitirá el caso a la Oficina de Transporte Aéreo, la cual definirá a quien corresponde en igualdad de condiciones, aplicando los siguientes criterios:

- En primer lugar se dará prelación a la empresa con mejor porcentaje de cumplimiento en los tres períodos anteriores. Si la empresa fuera nueva y no tuviera niveles de cumplimiento que mostrar, se preferirá a la más antigua.
- En segundo lugar, se tendrá en cuenta a la empresa que históricamente haya estado operando ese SLOT.
- En tercer lugar se tendrá en cuenta el tamaño del mercado atendido y las conexiones que se generan en el aeropuerto con el vuelo.
- En cuarto lugar se considerará a quien ofrezca para el vuelo asociado a ese SLOT, una aeronave con mayor capacidad de sillas, beneficiando a una mayor cantidad de pasajeros.
- Si el empate persistiera, se preferirá a la empresa que no disponga de otro SLOT a la misma hora más o menos (±) quince (15) minutos, en el mismo día.

3.3. Itinerarios

3.3.1. Programación de los itinerarios para vuelos entre aeropuertos coordinados - Presentación y solicitud de aprobación

Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, efectuarán sus operaciones con arreglo a la programación de itinerarios que le sea aprobada por la Oficina de Transporte Aéreo, los cuales deberán corresponder a frecuencias, rutas, horarios y equipos de vuelo que se encuentran incorporadas en el respectivo permiso de operación. Dichos itinerarios serán diseñados con fundamento en los SLOT reservados por las aerolíneas interesadas que le hayan sido asignados (provisionalmente) por la Oficina de Coordinación de SLOT, conforme a lo siguiente:

a) Antes de presentar la programación de itinerario propuesta o sus modificaciones, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, habrán reservado los SLOT (operacionales) requeridos ante la Oficina de Coordinación, quién se los habrá asignado provisionalmente para su confirmación y aprobación definitiva, según corresponda, por parte de la Oficina de Transporte Aéreo.

b) Los SLOT reservados por la empresa y empleados en su programación de itinerarios, le habrán sido asignados (provisionalmente), con no más de cinco (5) días calendario de antelación a la fecha de presentación a la Oficina de Transporte Aéreo.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

c) Si la aerolínea hubiese operado en el trimestre anterior, deberá mostrar un cumplimiento total superior al 80% de los SLOT que le hubieran sido asignados para dicho período y que esté solicitando conservar, descontando factores incontrolables. Para todos los efectos, se entenderá como trimestre anterior el último trimestre cuyos indicadores de cumplimiento hayan sido publicados por Grupo de Estudios Sectoriales de la Oficina de Transporte Aéreo, con anterioridad a la solicitud.

d) La programación preverá un (1) solo vuelo por SLOT y un (1) solo SLOT por vuelo

e) Toda programación de itinerario e incluirá:

-Nombre de la Aerolínea
-Designación y Número de vuelo
-Origen y destino
-Fecha(s) o períodos propuestos para cada vuelo
-Horas de salida y de llegada (EOBT)
-Identificación del SLOT operacional relacionado con el vuelo
-Equipo de vuelo y capacidad en sillas disponibles
-Frecuencia semanal y días de la semana en que operaría
-Fecha de entrada en vigencia y período de vigencia.

f) Excepto modificaciones parciales, la programación de itinerarios corresponderá a dos períodos anuales de la siguiente manera:

1er Período: Desde el último domingo de marzo – Hasta el último sábado de Octubre de cada año.

2º Período: Desde el último domingo de Octubre – Hasta el último sábado de marzo de cada año.

Dentro de cada período se considerará, además de las épocas de tráfico normal, las correspondientes a temporadas turísticas o de vacaciones, puentes festivos y demás eventos previsibles que conlleven incremento en el tráfico.

g) Las programaciones de itinerarios deberán presentarse al menos con dos (2) meses de antelación a su fecha prevista de entrada en vigencia. En todo caso tales programaciones deberán presentarse a la Oficina de Transporte Aéreo, a más tardar el último día hábil de enero de cada año para el primer período y el último día hábil de agosto de cada año para el segundo período.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

h) Se exceptúa de lo anterior, las modificaciones parciales que deberán presentarse con no menos de diez (10) días hábiles de antelación a su fecha prevista de entrada en vigencia.

i) La programación de itinerarios se presentará contenida en medio magnético y será remitida con oficio dirigido a la Oficina de Transporte Aéreo, y radicado a través de la *ventanilla única* del Grupo de Atención al Ciudadano. No obstante, en aras de mayor celeridad la empresa interesada podrá, si lo desea, enviar también una copia de la misma información mediante correo electrónico, como archivo adjunto, a la dirección: (registroitinerarios@aerocivil.gov.co)

j) La solicitud deberá incluir información sobre la cantidad de aeronaves aeronavegables de las incluidas en sus especificaciones de operación, que destinará la empresa para cubrir el itinerario propuesto, anexando el itinerario operacional, correspondiente a cada una de dichas aeronaves, promediando la cantidad de horas de vuelo diarias y mensuales de la totalidad de ellas y la cantidad total de horas de vuelo diarias y mensuales requeridas para cubrirlo, debiendo evidenciarse la suficiencia del equipo de vuelo disponible para cumplir dicho itinerario.

k) La solicitud e información requerida deberá ser presentada por el representante legal, apoderado o persona designada de la empresa respectiva, en forma completa según las especificaciones dadas. La Oficina de Transporte Aéreo no evaluará ni aprobará ninguna programación de itinerarios incompleta o que no se avenga a los períodos de antelación y vigencia señalados, y en consecuencia la devolverá del mismo modo en que hubiera sido recibida.

l) Si una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular no presentase oportunamente, según los literales anteriores, la programación de itinerarios que ha de reemplazar a la que se encuentre en curso; al expirar el período para el cual había sido aprobado esta última, se entenderá que ha decidido continuar con la misma programación, la cual podrá ser objeto de modificaciones parciales, de conformidad con el numeral 3.3.4.-

3.3.1.1. Vuelos fechados

Todos los vuelos que conforman un itinerario de servicios aéreos comerciales, serán vuelos fechados, es decir debe indicarse con respecto a cada uno de ellos, además de la hora y minutos, la fecha o fechas en que será efectuado, previa reserva y asignación de SLOT, en el entendimiento que durante las fechas o lapsos no mencionados en el itinerario para la realización de dicho vuelo, el SLOT correspondiente estará disponible para ser utilizado por cualquier otro explotador; sin perjuicio que la empresa interesada pueda volver a utilizarlo si hubiese quedado establecido en la misma programación de itinerario, o en una posterior, en este último caso, si aún estuviese disponible.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

3.3.2. Aprobación de los itinerarios

a) Dentro de los diez (10) días calendario siguientes a su recepción, la Oficina de Transporte Aéreo evaluará la programación de itinerario recibida y la aprobará si cumpliera con todos los requisitos o la desaprobará, total o parcialmente, en caso contrario, comunicando tal determinación a la empresa solicitante dentro del mismo término, o formulará las observaciones encaminadas a que se hagan correcciones, si a ello hubiera lugar.

b) Si hubiera errores en la programación presentada por la empresa interesada, esta deberá radicar las correcciones pertinentes dentro de los cinco (5) días calendario siguientes al recibo de las observaciones de la Oficina de Transporte Aéreo y serán tramitadas como si se tratase de modificaciones parciales.

c) La aprobación del itinerario por parte de la Oficina de Transporte Aéreo lleva implícita la confirmación y aprobación definitiva de los SLOT empleados que habían sido reservados por la empresa y asignados provisionalmente por la Oficina de Coordinación de SLOT. Dicha aprobación incluirá información sobre el período de vigencia de lo aprobado. (Fechas de iniciación y de terminación).

3.3.3. Publicación de los itinerarios y ejecución de las operaciones programadas.

a) Los itinerarios aprobados a cada empresa de servicios aéreos comerciales, o sus modificaciones, deberán ser ofrecidos al público, por ellas o por sus agentes o intermediarios, una vez aprobados -no antes de su aprobación- dentro de las 48 horas siguientes a tal aprobación, a través de los sistemas de reserva empleados. Así mismo, una vez aprobados también podrán ser anunciados o publicados por otros medios.

b) A menos que correspondan a vuelos adicionales y/o chárter aprobados por dicha Oficina de Transporte Aéreo o la Oficina de Coordinación de SLOT, los explotadores de aeronaves en servicios aéreos comerciales de transporte público regular internos o internacionales, solo podrán efectuar aquellas operaciones que estén enmarcadas en una programación de itinerario aprobado por la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC o que correspondan a operaciones entre aeropuertos no coordinados.

3.3.4. Modificación de itinerarios

Las empresas de servicios aéreos comerciales que hayan presentado su programación de itinerarios con la debida antelación y obtenido su aprobación, podrán solicitar la modificación parcial de tales itinerarios conforme a lo siguiente:

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

REPÚBLICA DE COLOMBIA

22 DIC. 2011

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

Principio de Procedencia: 3000.492

Resolución Número

(#07466)

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifica la Parte Primera, y se adiciona un apéndice "A" a la Parte Tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

a) Los itinerarios aprobados podrán ser modificados parcialmente hasta en tres (3) oportunidades dentro de los seis (6) ó más meses de su vigencia, siempre y cuando el porcentaje acumulado de variación que se solicite no exceda del diez (10 %). Una variación adicional, no superior al tres por ciento (3%) dentro del respectivo período de vigencia del itinerario original podría aceptarse para casos de extrema urgencia debidamente justificada. No obstante lo anterior, en caso de aprobación de nuevas rutas, o permisos provisionales a una empresa para cubrirlas durante el período de ejecución de un itinerario aprobado, se podrán aceptar porcentajes superiores a los indicados.

b) Una modificación se considera parcial cuando no implique variación superior al cinco por ciento (5%) del total de los vuelos programados en el itinerario. Cualquier variación en proporción superior al cinco por ciento (5%) será considerada para todos los efectos y tramitada como si se tratase de un nuevo itinerario, por lo que deberá ser presentada con la antelación que corresponda a ellos.

c) Las propuestas de modificaciones parciales de itinerarios deberán presentarse a la Oficina de Transporte Aéreo, con no menos de quince (15) días calendario de antelación a su fecha prevista de entrada en vigencia.

d) Las modificaciones corresponderán a períodos no inferiores a un (1) mes calendario desde su entrada en vigencia pero en todo caso no podrán tener término de vigencia que vaya más allá de la prevista para el itinerario original que modifican.

e) Para programar y solicitar la aprobación de modificaciones de itinerarios, la empresa interesada reservará y obtendrá previamente la asignación provisional de los SLOT requeridos.

f) Las modificaciones decrecientes (disminución de frecuencias) se realizarán mediante la suspensión de vuelos del itinerario aprobado. Estas no requieren de autorización previa de la Oficina de Transporte Aéreo, sí dicha modificación no supera el cinco por ciento (5%) de la programación para el respectivo mes en un determinado destino u origen. Estos ajustes deberán ser presentados en medio magnético o formulario a la Oficina de Coordinación, para la inmediata liberación de los SLOT. Si su operación se realiza desde o hacia un aeropuerto coordinado, dicha presentación debe realizarse por lo menos con quince (15) días de antelación a la semana operacional respectiva. Estos arreglos decrecientes serán reportados por parte de la Oficina de Coordinación de SLOT a la Oficina de Transporte Aéreo, Grupo de Servicios Aerocomerciales, vía correo electrónico a la dirección registroitinerarios@aerocivil.gov.co

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

3.3.5. Variación en la hora de salida

Cuando de cualquier modo se esté variando (anticipando o retrasando) el horario de salida para un vuelo previamente programado, éste no será considerado adicional, debiendo efectuarse con el mismo número de vuelo, independientemente de la hora de salida y en consecuencia el reporte deberá remitirse a la Oficina de Transporte Aéreo.

3.3.6. Vuelos adicionales y chárter

Los vuelos adicionales y los chárter de empresas de transporte público regular, al no tener la regularidad propia de una programación de itinerario, se tramitarán y aprobarán como vuelos diferentes a los servicios aéreos comerciales de transporte público regular, según las reglas contenidas en los numerales 4.1.- y siguientes de este Apéndice.

Para explotadores de rutas internacionales, todos los vuelos adicionales en cualquier época del año requerirán la autorización previa de la Oficina de Transporte Aéreo. Los vuelos adicionales para rutas nacionales no requieren de tal aprobación.

3.3.7. Vuelos por fuera de itinerario

Excepto los vuelos de traslado, ferry, adicionales y/o chárter debidamente autorizados, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, únicamente efectuarán sus vuelos comerciales con arreglo a los itinerarios que le hayan sido aprobados. La FMU Colombia, las Oficinas de Información Aeronáutica y los Servicios de Tránsito Aéreo en Colombia, se abstendrán de procesar todo plan de vuelo saliendo, o autorización de vuelo que se proponga por fuera de los itinerarios que hayan sido aprobados, o en cantidades superiores a las allí previstas.

3.3.8. Vuelos de itinerarios realizados por fuera del SLOT

Los vuelos de itinerario que por motivos de demora u otra circunstancia se efectúen en el mismo día, por fuera del horario y SLOT asignado, se tomarán como demorados, si se hicieran durante el mismo día calendario (de acuerdo a hora local colombiana) en que estaban programados.

Si un vuelo no pudiera efectuase en el día calendario y hora en que estaba programado (de acuerdo a hora local colombiana) haciéndose necesario realizarlo en un día posterior y ese día posterior la empresa tuviese programado el mismo vuelo (mismo destino y número de vuelo) quedando dos vuelos con el mismo número en la misma fecha; dicho vuelo podrá efectuarse como adicional, solicitando el correspondiente SLOT ante la Oficina de Coordinación, con copia al Grupo de Asuntos Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo. En éste evento, el vuelo no efectuado en su fecha y hora programada se considerará cancelando, a menos que la diferencia entre el

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

momento en que debía efectuarse según itinerario y el momento de la salida del adicional sea inferior a seis (6) horas, caso en el cual se considerará como una demora, aun teniendo número de vuelo diferente (adicional).

Tales cancelaciones y demoras estarán sujetas a las compensaciones previstas en la Ley, los Reglamentos y los convenios internacionales aplicables.

3.3.9. Itinerarios para operación en aeropuertos no coordinados

Los Itinerarios para operaciones entre aeropuertos no coordinados, y sus modificaciones, serán presentados por la empresa interesada a la Oficina de Transporte Aéreo, sin necesidad de reservar SLOT o coordinaciones previstas con Oficina de Coordinación.

Estos programas para operaciones en aeropuertos no coordinados se presentarán conjuntamente con los correspondientes a los de aeropuertos coordinados cumpliendo un solo programa de itinerarios.

No obstante lo anterior, la planeación de operaciones hacia o desde tales aeropuertos no coordinados deberá consultar su horario de operación, y disponibilidad operacional, particularmente durante temporadas altas de tráfico y frente a trabajos de mantenimiento de la infraestructura u otras contingencias que puedan afectar la regularidad de sus operaciones o las que se efectúen desde allí hacia los aeropuertos coordinados, atendiendo la información divulgada en la Publicación de Información Aeronáutica –AIP Colombia, Circulares y NOTAMS publicados por el Servicios de Información Aeronáutica –AIS.

En todo caso, la programación y aprobación de estos itinerarios deberá ajustarse a las disposiciones contendías en los numerales 3.3.1.- literales (e) a (l), 3.3.2.- literales (a) y (b) y demás disposiciones pertinentes de éste Apéndice.

3.3.10. Cancelación de vuelos

Si una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular tuviera que cancelar un vuelo de itinerario hacia o desde un aeropuerto coordinado por razones diferentes a las de orden meteorológico o asociadas directamente a las condiciones operacionales de los aeropuertos de origen o destino, deberá informarlo a la Oficina de Coordinación, de SLOT, tan pronto como sea posible o al menos con dos (2) horas de antelación a la hora de llegada o salida prevista, según el caso. En el evento de fallas técnicas u otras circunstancias que súbitamente impidan la ejecución del vuelo, así deberá informarse y acreditarse a la Oficina de Coordinación, tan pronto se tome la decisión de cancelar, demostrando el motivo de la falla.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

Lo anterior, con el fin de liberar el SLOT que no ha de ser utilizado, cooperando así para que éste pueda ser reasignado a otro vuelo que lo esté necesitando, particularmente aquellos que por motivos de demora puedan requerirlo repentinamente. Tal cooperación será tomada en cuenta favorablemente cuando esa misma empresa solicite un SLOT para uno de sus vuelos que por demora lo requiera también de manera repentina.

3.3.10.1. Cuando una empresa cancele un vuelo de itinerario, (hacia aeropuerto coordinado o no) habiendo solicitado antes o solicitando después uno o más vuelos adicionales en la misma fecha y ruta, dicho vuelo adicional no subsanará la situación de incumplimiento del vuelo cancelado.

3.4. Verificación posterior

La Oficina de Coordinación de SLOT monitoreará el efectivo uso por parte de las empresas de servicios aéreos comerciales de los SLOT asignados a éstas, presentando un informe quincenal reportando las novedades detectadas a la Oficina de Transporte Aéreo y mantendrá actualizada la siguiente información para el control respectivo:

a) Una relación cronológica de los SLOT históricos de todas las empresas de servicios aéreos comerciales que operan en el aeropuerto,

b) Los SLOT solicitados y asignados provisionalmente, por orden cronológico.

c) Todos los SLOT asignados y las solicitudes pendientes de todas las empresas de servicios aéreos comerciales, por compañía y por orden cronológico, de todas las compañías de servicios aéreos comerciales.

d) Los SLOT asignados y no operados u operados en menos de un cincuenta (50%) por ciento de sus frecuencias programadas, durante el respectivo mes calendario.

e) Los SLOT aún disponibles.

f) Eficiencia de los Aeródromos coordinados.

3.5. Publicación de Indicadores

A través del Grupo de Estudios Sectoriales, La Oficina de Transporte Aéreo, con fundamento en la información suministrada por la Oficina de Coordinación de SLOT, establecerá, consolidará y publicará indicadores de cumplimiento de las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

Así mismo se publicarán reportes estadísticos de los vuelos demorados.

4. OPERACIONES DIFERENTES A LOS SERVICIOS AEREOS COMERCIALES DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR

4.1. Operaciones comprendidas como diferentes a las de trasporte público regular

Las operaciones diferentes a los servicios aéreos comerciales de transporte público regular comprenden:

- Operaciones de vuelos adicionales efectuadas por empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular
- Operaciones de vuelos chárter de empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular de pasajeros y/o correo o carga
- Operaciones comerciales de las empresas de transporte público no regular de pasajeros y/o correo o carga
- Operaciones de servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales
- Operaciones de aviación general
- Operaciones de la aviación de Estado

4.1.1. Disponibilidad y acceso a la información

La información sobre los SLOT estará disponible para los explotadores de aeronaves interesados. Dicha información será presentada en forma de tabla, la cual se podrá consultar en línea a través del portal de la Entidad, permitiendo acceso a la información sobre SLOT ocupados y disponibles discriminando entre SLOT para despegues y para aterrizajes.

La tabla publicada podrá presentar variaciones en la capacidad disponible de los aeropuertos (coordinados), debido a limitaciones operacionales programadas tales como las resultantes de trabajos de mantenimiento o reparaciones de la infraestructura aeronáutica y servicios de navegación aérea, así como por contingencias o eventos especiales.

4.2. Solicitud y asignación de SLOT

Para las operaciones hacia y desde aeropuertos coordinados, todos los explotadores de aeronaves deberán solicitar y contar con un SLOT aprobado antes de iniciar el vuelo respectivo.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

La Oficina de Coordinación de SLOT, atenderá en todo momento, las solicitudes específicas de un SLOT para operaciones que no correspondan a servicios aéreos comerciales de transporte público regular. Para ello podrán utilizarse SLOT disponibles (no asignados) así como los SLOT liberados.

4.2.1. Vuelos adicionales de empresas de transporte público regular

Para los vuelos adicionales hacia o desde aeropuertos coordinados en Colombia, en rutas previamente autorizadas a la empresa solicitante, pero que no hayan sido considerados dentro de la programación de itinerarios regulares, se observarán las siguientes reglas:

a) La empresa interesada, deberá proponer a la Oficina de Coordinación de SLOT, vía correo electrónico, a la dirección: cfmu.dsna@aerocivil.gov.co, la realización del vuelo informando fecha y hora previstas para el aterrizaje y despegue, como mínimo con tres (3) días calendario de antelación a dicha fecha, con el fin de que ella pueda asignarle un SLOT disponible. Si la solicitud no se recibiera con la suficiente antelación, la Oficina de Coordinación no la tramitará ni se autorizará la ejecución del vuelo.

b) La Oficina de Coordinación de SLOT evidenciará si un vuelo es adicional o no, previa confrontación de la tabla de itinerarios. Si efectivamente se trata de un adicional lo tramitará. Si se tratase de un desplazamiento, este deberá ser tramitado ante la Oficina de Transporte Aéreo.

c) Verificado lo anterior, si se cumplieren todos los requisitos, la Oficina de Coordinación asignará el SLOT para el vuelo adicional, si lo hubiera disponible. Si no lo hubiere, se asignará para el vuelo el SLOT más próximo que sí esté disponible y así se informará a la empresa interesada dentro de los tres (3) días hábiles siguientes.

d) Los SLOT disponibles para vuelos adicionales serán distribuidos equitativamente y en igualdad de condiciones, entre las empresas que los soliciten, teniendo en cuenta el orden cronológico de llegada de las solicitudes y el tamaño de la operación de cada operador.

e) Una vez obtenido el SLOT requerido para un vuelo adicional, las horas previstas de llegada y salida deberán ser informadas por la empresa interesada a la Oficina de Transporte Aéreo - Grupo Servicios Aerocomerciales, antes de ser publicadas u ofrecido el respectivo vuelo en los sistemas de reservas. Hasta tanto esta información sea recibida, la empresa interesada al igual que sus agentes o intermediarios, deberán abstenerse de anunciar el vuelo en los sistemas de reserva o de cualquier otro modo, so pena de ser sancionada de conformidad con la parte Séptima de estos Reglamentos.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

f) Ningún explotador de servicios aéreos comerciales de trasporte público regular nacional podrá ejecutar más del cinco (5%) por ciento de su operación mensual a base de vuelos adicionales, por fuera del itinerario aprobado.

g) Todos los vuelos adicionales para rutas internacionales en cualquier época del año, requieren de la autorización previa de la Oficina de Transporte Aéreo. A ese fin, una vez obtenida la asignación del SLOT requerido, la empresa interesada solicitará la aprobación del vuelo a la Oficina de Transporte Aéreo, por lo menos con diez (10) días calendario de antelación a la fecha prevista para su realización. La Oficina de Trasporte Aéreo se pronunciará dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la solicitud.

4.2.2. Vuelos de empresa de transporte público no regular de pasajeros o carga, vuelos chárter de empresas de transporte público regular o no regular

Para todos los vuelos de empresa de transporte público no regular de pasajeros correo y/o carga y vuelos chárter de empresas de transporte público regular hacia o desde aeropuertos coordinados en Colombia, se observarán las siguientes reglas:

a) La empresa interesada, deberá proponer a la Oficina de Coordinación de SLOT, vía correo electrónico, a la dirección: cfmu.dsna@aerocivil.gov.co, la realización del vuelo informando fecha y hora previstas para el aterrizaje y despegue, como mínimo con tres (3) días hábiles de antelación a dicha fecha; si se tratase de un vuelo internacional, o dos (2) días hábiles si se tratase de un vuelo nacional, con el fin de que la Oficina de Coordinación pueda asignarle un SLOT disponible. Si la solicitud no se recibiera con la suficiente antelación, la Oficina de Coordinación de SLOT no la tramitará ni se autorizará la ejecución del vuelo.

En caso de extrema urgencia la solitud podrá tramitarse con una antelación inferior a la señalada, pero no inferior a tres (3) horas a la llegada o salida del vuelo. En ese caso, la situación deberá justificarse y demostrase antes de la salid del aeropuerto coordinado, o inmediatamente después de la llegada, según se trate de vuelos saliendo o llegando. La Oficina de Transporte Aéreo evaluará las razones de urgencia manifestadas y aprobará el vuelo, solo si estas fuesen suficientes y demostradas.

Cuando se trate de una serie de vuelos, deberán solicitarse los SLOT en forma simultánea para todos. En este caso solo podrá darse tratamiento de vuelo urgente a los dos (2) primeros de ellos, si hubiera lugar, pero los demás deberán tramitarse en forma ordinaria.

PARAGRAFO. Sin perjuicio de los tiempos mínimos de antelación señalados, las empresas de servicios aéreo comerciales deberán presentar sus solicitudes con la mayor antelación posible una vez hayan sido requeridas por sus clientes, con el fin de

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

facilitar la consecución del SLOT, en el entendimiento que mientras mayor sea la antelación, mayores posibilidades tendrá de conseguirlo.

b) Verificado lo anterior, si se cumplieren todos los requisitos, la Oficina de Coordinación asignará el SLOT para el vuelo no regular o chárter, si lo hubiera disponible. Si no lo hubiere, se asignará para el vuelo el SLOT más próximo que sí esté disponible y así se informará a la empresa interesada.

c) Los SLOT disponibles para vuelos no regulares y/o chárter serán distribuidos equitativamente y en igualdad de condiciones, entre las empresas que los soliciten, teniendo en cuenta el orden cronológico en la recepción de las solicitudes y el tamaño de la operación de cada explotador.

d) En el caso de los vuelos internacionales a ser realizados con aeronaves cuyo peso máximo de despegue exceda de doce mil quinientos (12.500) kg o con capacidad superior a 19 pasajeros, ejerciendo derechos de tráfico, una vez obtenido el SLOT requerido(s), la empresa o su agente o intermediario en Colombia deberá solicitar a la Oficina de Transporte Aéreo, autorización para la realización del vuelo con una antelación no inferior a 48 horas. La Oficina de Transporte Aéreo, verificará si la aerolínea solicitante puede efectuar o no el vuelo chárter y en caso negativo se pronunciará dentro de las 48 horas siguientes a la recepción de la solicitud. Si dentro del mismo término no hubiese pronunciamiento, se entenderá que la solicitud ha sido aprobada.

4.2.3. Otros vuelos comerciales de transporte público no regular y de trabajos aéreos especiales.

Los vuelos de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros correo y/o carga a ser realizados con aeronaves cuyo peso máximo de despegue no exceda de doce mil quinientos (12.500) Kg, o su capacidad no exceda de diecinueve (19) pasajeros y de trabajos aéreos especiales hacia o desde aeropuertos coordinados, no previsto en las categorías anteriores deberán seguir el siguiente procedimiento:

a) La empresa interesada solicitará autorización a la Oficina de Coordinación un SLOT, con una antelación mínima de 3 horas, a la hora prevista de llegada (ETA) y/o a la hora prevista de despegue (ETD), según el caso, aportando la siguiente información:

- Fecha de vuelo
- Identificación del vuelo
- Tipo de aeronave
- Aeropuerto y hora de salida (ETD)
- Tiempo estimado en ruta

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

b) La Oficina de Coordinación de SLOT, de acuerdo con la disponibilidad del aeropuerto coordinado aceptará o no el horario de la operación y en las horas pico de tránsito, o a falta de disponibilidad, ofrecerá horarios alternativos.

c) La solicitud de SLOT deberá ser previa a la presentación del plan de vuelo, el cual deberá incluir la EOBT basada en el SLOT autorizado. Esta se puede realizar directamente desde la Oficina de Plan de Vuelo respectiva.

d) Los vuelos comerciales de transporte público procedentes del exterior, con aeronaves cuyo peso y capacidad excedan los aquí indicados, se tramitarán con sujeción al numeral 4.2.2.- anterior.

e) En el caso de los trabajos aéreos especiales con aeronaves extranjeras, estos requieren autorización previa de la Oficina de Transporte Aéreo. Conforme al numeral RAC 3.6.3.7.5.-

4.2.4. Vuelos de la aviación general y aviación de Estado en operación ordinaria

Los vuelos de la aviación general (privada individual, privada corporativa, civil del Estado, experimental, etc.) y los vuelos de aviación de Estado en operación ordinaria, deberán seguir el siguiente procedimiento:

a) El explotador interesado solicitará autorización a la Oficina de Coordinación de SLOT con una antelación mínima de 3 horas, a la hora prevista de llegada (ETA) y/o a la hora prevista de despegue (ETD), según el caso, aportando la siguiente información:

- Fecha de vuelo
- Matrícula de la aeronave
- Tipo de aeronave
- Aeropuerto y hora de salida
- Tiempo estimado en ruta

b) La Oficina de Coordinación de SLOT de acuerdo con la disponibilidad del aeropuerto coordinado autorizará o no el horario de operación y en las horas pico de tránsito, o a falta de disponibilidad, ofertará horarios alternativos.

c) La solicitud de SLOT deberá ser previa a la presentación del plan de vuelo, el cual deberá incluir la EOBT basada en el SLOT autorizado, esta se puede realizar directamente desde la oficina de plan de vuelo respectiva.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

d) A los vuelos procedentes del exterior se le aplicarán conforme corresponda los numerales 3.6.3.5.11.1.- y siguientes de estos Reglamentos, en relación con el ingreso y permanencia de la aeronave.

4.2.5. Vuelos de la aviación de Estado en operación VIP o en misión de orden público.

Los vuelos de la aviación de Estado en operación VIP o en misión de orden público, seguirán el siguiente procedimiento:

a) La institución militar o policial correspondiente informará la fecha y hora prevista para la realización del vuelo a la Oficina de Coordinación de SLOT, con la mayor antelación posible a la hora prevista de llegada (ETA) y/o a la hora prevista de despegue (ETD), según el caso. Si esto no fuera posible, o no se hiciera de este modo, la dependencia de los servicios de tránsito aéreo que reciba el plan de vuelo lo remitirá a la Oficina de Coordinación y a la FMU.

b) La Oficina de Coordinación, de acuerdo con la disponibilidad del aeropuerto, harán las coordinaciones necesarias para asegurar un SLOT a la hora correspondiente. No obstante, si no se conociera oportunamente la información anticipada sobre el vuelo según el literal anterior, el SLOT se asignará según la disponibilidad y posibilidades existentes al momento de la operación.

NOTA: De conformidad con el Artículo 1786.- del Código de Comercio, "Para las aeronaves de Estado en vuelo o que operen en un aeropuerto civil, rigen las normas sobre tránsito aéreo que determine la autoridad aeronáutica, sin perjuicio de que puedan apartarse de ellas por causa de su actividad específica, en cuyo caso deberán establecerse previamente las medidas de seguridad que sean convenientes."

4.2.6. Operaciones especiales en aeropuertos coordinados

Las aeronaves en emergencia o que por razones operacionales deban regresar a un aeropuerto del cual hayan despegado o aterrizar en él como alterno, al igual que los vuelos de empresas titulares de un permiso de operación para explotar servicios aéreos comerciales de trabajos aéreos especiales en la modalidad de ambulancia aérea, en vuelo propio de ese servicio, podrán obtener de manera prioritaria SLOT en los aeropuerto coordinados.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

4.3. Modificación de los vuelos

4.3.1. Modificación de vuelos adicionales.

Las modificaciones de los vuelos adicionales ya coordinados deberán notificarse por la empresa interesada con una antelación mínima de cinco (5) días calendario a la fecha prevista para su realización. En estos casos, el vuelo adicional modificado se considerará como un nuevo vuelo adicional y se le aplicarán las reglas precedentes, con excepción de lo pertinente al plazo de antelación, que será de cinco (5) días mínimos según lo aquí señalado. La Oficina de Transporte Aéreo se pronunciará dentro de los tres (3) días hábiles siguientes al recibo de la solicitud.

4.3.2. Modificación de vuelos chárter

La modificación de vuelos chárter deberá proponerse por la empresa interesada al menos con cuarenta y ocho (48) horas de antelación a su realización y si esto no fuera posible o si no hubiera un nuevo SLOT disponible se asumirá como cancelado, a menos que la empresa prefiera mantener el horario original.

4.3.3. Modificación de otros vuelos

Para la modificación de cualquier otro vuelo que no corresponda a transporte público regular, adicional o chárter, deberá procederse a su cancelación, y solicitarse un nuevo SLOT para él, por parte del explotador interesado, en cuanto lo haya disponible. Si no lo hubiera la empresa solicitante podrá conservar el horario original.

4.4. Cancelación de los vuelos

Si un explotador tuviera que cancelar un vuelo hacia o desde un aeropuerto coordinado por razones diferentes a las de orden meteorológico o asociadas directamente a las condiciones operacionales de los aeropuertos de origen o destino, deberá informarlo a la Oficina de Coordinación de SLOT tan pronto como sea posible o al menos con tres (3) horas de antelación. En caso de fallas técnicas u otras circunstancias que súbitamente impidan la ejecución del vuelo, así deberá informarse a la Oficina de Coordinación, tan pronto tome la decisión de cancelar.

Lo anterior, con el fin de liberar el SLOT que no ha de ser utilizado, cooperando así para que éste pueda ser reasignado a otro vuelo que lo esté necesitando, particularmente aquellos que puedan requerirlo repentinamente. Tal cooperación será tomada en cuenta favorablemente cuando ese mismo explotador solicite un SLOT para uno de sus vuelos que lo requiera también de manera repentina.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

ARTÍCULO TERCERO: DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1- Dentro del término de tres (3) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, la Dirección de Informática de la UAEAC, en coordinación con la Secretaría de Sistemas Operacionales, la Oficina de Transporte Aéreo, la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y la Oficina de Comercialización, o quién haga sus veces, deberá adecuar los medios informáticos necesarios para la implementación del sistema de coordinación de SLOT, así como de las bases de datos requeridas.

2- Dentro de los tres (3) meses siguientes a la adecuación y puesta en producción de los nuevos medios informáticos necesarios para la implementación del sistema de coordinación de SLOT, las empresas de servicios aéreos comerciales deberán hacer las adecuaciones pertinentes en sus sistemas y bases de datos con el fin de poder dar pleno cumplimiento a las presentes disposiciones. En caso contrario no podrán reservar SLOT ni presentar itinerarios una vez en línea el nuevo sistema.

3- Los dos primeros períodos para la vigencia de itinerarios de conformidad con el numeral 3.3.1. del Apéndice "A" de que trata ésta Resolución, se aplicarán de la siguiente manera:

a) Para el primer período (Desde el último domingo de marzo hasta el último sábado de octubre de cada año):

Las empresas de servicios aéreos comerciales, operarán los itinerarios que traían aprobados el 31 de diciembre de 2011, el cual se considera como itinerario base vigente hasta el 27 de octubre de 2012 (último sábado)

No obstante lo anterior, la empresa de servicios aéreos comerciales podrán radicar itinerarios completos antes del 27 de enero de 2012 para aplicar hasta el 27 de octubre (último sábado de octubre), ajustados al sistema anterior, aplicable antes de la entrada en vigencia de ésta Resolución.

b) Para el segundo período (Desde el último domingo de octubre hasta el último sábado de marzo de cada año):

A más tardar el viernes 31 de agosto, de 2012, las empresas de servicios aéreos comerciales deberán presentar sus itinerarios a operar desde el domingo 28 de octubre de 2012 hasta el 24 de marzo de 2013 ajustados al nuevo sistema adoptado con ésta Resolución.

Publicada en el Diario Oficial Número 48.295 del 27 de Diciembre de 2011

REPÚBLICA DE COLOMBIA

22 DIC. 2011

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL

Principio de Procedencia: 3000.492

Resolución Número

07466)

Continuación de la Resolución: "Por la cual se modifica la Parte Primera, y se adiciona un apéndice "A" a la Parte Tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

ARTÍCULO CUARTO. Las disposiciones adoptadas con la presente Resolución, no generan ninguna diferencia con respecto a los estándares internacionales contenidos en los anexos de la OACI, en consecuencia no dan lugar a notificación alguna ante el Consejo de dicho Organismo.

ARTÍCULO QUINTO. Deróganse los numerales 3.6.3.4.3.12.- a 3.6.3.4.3.13.- de la Parte Tercera de los Reglamentos Aeronáuticos, los cuales se designan como "Reservados".

ARTÍCULO SEXTO. Previa su publicación en el Diario Oficial, incorpórense las presentes disposiciones en la versión oficial de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia publicada en la Página web www.aerocivil.gov.co.

ARTÍCULO SEPTIMO. Incorpórense en la Publicación de Información Aeronáutica – AIP de Colombia, las normas y procedimientos adoptados, que se estimen pertinentes, con la presente Resolución.

ARTÍCULO OCTAVO. Las demás disposiciones de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, que no hayan sido expresamente modificadas con el presente acto administrativo, continuarán vigentes conforme a su texto preexistente.

ARTÍCULO NOVENO. La presente resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los: 22 DIC. 2011

SANTIAGO CASTRO GOMEZ
Director General

MONICA MARIA GOMEZ VILLAFAÑE
Secretaria General

Proyectó: Edgar B. Rivera Florez – Jefe Grupo de Normas Aeronáuticas
Juan Carlos Tarazona – Profesional Normas Aeronáuticas

Revisó: Adriana Sanclemente Alzate – Jefe Oficina de Transporte Aéreo
Sergio Paris Mendoza – Secretario de Sistemas Operacionales
Cr. Juan de Jesús Arboleda – Director de Servicios a la Navegación Aérea

Ruta electrónica: D/Resoluciones 2011/SLOT