

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

# 02062) 18 JUL. 2017

*"Por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"*

**EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL  
DE AERONÁUTICA CIVIL -AEROCIVIL**

En uso de sus facultades legales y en especial las conferidas en los artículos, 1782, 1784, 1790, 1815 y 1860 del Código de Comercio, en concordancia con lo establecido en el numeral 4° del artículo 9° del Decreto 260 de 2004, en el artículo 1° y en los numerales 6, 7 y 8 del artículo 2° del Decreto 823 de 2017 y,

**CONSIDERANDO:**

Que de conformidad con los artículos 1° y 2° del Decreto 823 de 2017, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil es la autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional y le compete, entre otras atribuciones para 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 regular y controlar a los proveedores de servicios a la aviación civil, el uso del espacio aéreo colombiano y la infraestructura dispuesta para ello.

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 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.

Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil acogiendo las recomendaciones del Capítulo 3 del Documento 4444 ATM (Gestión de Tránsito Aéreo) de la Organización de Aviación Civil Internacional-OACI, el Documento OACI 9971 "Manual de Gestión Colaborativa de la Afluencia del Tránsito Aéreo" y los documentos asociados con el DOC OACI 9854 "Concepto Operacional ATM y el Concepto Operacional de Gestión de la Afluencia de Tránsito Aéreo", ha prestado desde el año 2008 el Servicio de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad (ATFCM), contribuyendo a una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo asegurando que se utiliza al máximo posible la capacidad del Control de Tránsito Aéreo -ATC.

Que de conformidad con el artículo 1859 del Código de Comercio, los permisos de operación de servicios de transporte aéreo determinarán los itinerarios autorizados y las demás condiciones que señalen los reglamentos.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

# 02062 )

18 JUL. 2017

***“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”***

Que de conformidad con el artículo 1860 del Código de Comercio, corresponde a la autoridad aeronáutica, entre otras funciones, reglamentar y clasificar los servicios aéreos, los explotadores y las rutas, con la finalidad de lograr la prestación de servicios aéreos seguros, eficientes y económicos.

Que mediante Resolución 07466 del 22 de diciembre de 2011, se adicionó un apéndice “A” a la Parte Tercera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, denominado “ASIGNACIÓN DE FRANJAS HORARIAS (SLOT) PARA LAS OPERACIONES AÉREAS EN AEROPUERTOS COORDINADOS”, considerando 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, como una medida de gestión de capacidad aeroportuaria.

Que la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil en el año 2014, acogió las directrices mundiales de Coordinación de Slots propuestas por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), basadas en las mejores prácticas internacionales para lograr el mayor aprovechamiento de la capacidad aeroportuaria en aeropuertos Nivel 3, donde la demanda de infraestructura aeroportuaria supera considerablemente la capacidad durante un periodo determinado y en aquellos aeropuertos Nivel 2 y 1 donde existen probabilidades de congestión en algunos periodos del día. Ese mismo año el Director General clasificó al aeropuerto internacional Eldorado de la ciudad de Bogotá como de Nivel 3.

Que de conformidad con el Art. 4 del Decreto Ley 019 de 2012: “Las autoridades (...) deben incentivar el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones a efectos de que los procesos administrativos se adelanten con diligencia, dentro de los términos legales y sin dilaciones injustificadas (...)”, ante lo cual, teniendo en cuenta los lineamientos del Gobierno Nacional en su estrategia de Gobierno en línea, en el año 2014, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, adquirió como nueva herramienta informática el sistema de información SCORE, puesto en servicio en el año 2015, generándose variaciones en los procedimientos y responsabilidades de los actores involucrados en materia de Slots aeroportuarios.

Que como resultado de los análisis del Coordinador del Slots en la Planificación Estratégica y Pre-táctica de las franjas horarias de las aerolíneas (sistema SCORE), con respecto a los informes de la fase post operacional, se han encontrado algunas inconsistencias en la utilización de los Slots asignados a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, por lo que se hace necesario establecer las reglas para su buen uso; las conductas que se podrían tipificar en caso de existir un uso inadecuado y las consecuencias respectivas.

Que, en vista de lo anterior, se hace necesario actualizar la reglamentación existente, así como precisar el alcance del rol de la coordinación de Slots, su imparcialidad e independencia respecto de la funcionalidad del aeropuerto.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

# 02062) 18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

Que en mérito de lo expuesto;

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Modifíquense las siguientes definiciones en el Capítulo II del RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, las cuales se insertarán de acuerdo con la secuencia alfabética correspondiente, así:

**“Aerolínea (línea aérea):** Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público con un permiso de operación vigente o una autorización equivalente de la autoridad nacional pertinente.”

**“Explotador aeroportuario (de aeródromo):** Persona natural o jurídica, que opera legítimamente un aeródromo a título de propiedad o en virtud de un contrato mediante el cual se le ha transferido dicha calidad, figurando en uno u otro caso inscrita como tal en el registro aeronáutico. Se presume explotador al dueño de las instalaciones equipos o servicios que constituyen el aeródromo a menos que haya cedido la explotación por documento inscrito en el Registro.

En los casos en que un aeródromo sea construido (previa autorización de la Autoridad Aeronáutica) u operado por acción comunal, o de otra manera semejante, a falta de explotador inscrito se tendrá por tal al municipio en cuya jurisdicción se encuentre.

De acuerdo con la Ley y los Reglamentos Aeronáuticos, los explotadores, así como las personas o entidades que presten servicios de infraestructura aeroportuaria son responsables de los daños que cause la operación de los aeródromos o la prestación de los servicios citados.”

**“Slot (Franja Horaria):** 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 específica.”

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Adiciónense las siguientes definiciones al Capítulo II del RAC 1 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, las cuales se insertarán de acuerdo con la secuencia alfabética correspondiente, así:

**“Acuerdo bilateral de servicios aéreos:** Acuerdo suscrito entre dos o más Estados que permite la operación de servicios aéreos comerciales en rutas designadas y a través de aeropuertos designados.”

**“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 establecida de mutuo acuerdo entre las aerolíneas y el facilitado.”



**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

**“Aeropuerto de Nivel 3:** Un aeropuerto donde es necesario que todas las aerolíneas 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 del Slot.”

**“Agente de asistencia en tierra o Servicios de escala en aeropuerto (Handling):** Persona (Natural o Jurídica) que representa a una aerolínea en la llegada, permanencia y salida de aeronaves, personas, cargue y descargue de mercancías o equipajes, así como para el manejo, despacho operacional de vuelos, o el mantenimiento de tránsito y demás facilidades de asistencia requeridas por los explotadores de aeronaves.”

**“Análisis de la capacidad y la demanda:** Proceso de evaluar la demanda de las aerolíneas y determinar la capacidad máxima del aeropuerto, teniendo en cuenta todos los límites físicos, operativos y medioambientales presentes en el aeropuerto.”

**“Calendario de actividades de coordinación:** Eventos y fechas límite de la industria por los que se rige el procedimiento de Coordinación de Slots de cada temporada.”

**“Comité de Coordinación de Slots:** 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.”

**“Coordinación inicial:** 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.”

**“Coordinación:** Término genérico que engloba la asignación de Slots en un aeropuerto de Nivel 3.”

**“Coordinador de Slots (Coordinador):** Persona responsable de la asignación de Slots en un aeropuerto de Nivel 3.”

**“Condición de histórico:** Principio por el que las aerolíneas tienen la posibilidad de recibir una serie de Slots que se hayan operado como mínimo durante el ochenta por ciento (80%) del tiempo durante el periodo asignado en la temporada equivalente anterior.”

**“DST:** Sigla en idioma ingles para el horario de verano.”

**“Facilitación:** Término genérico que engloba la facilitación en un aeropuerto de Nivel 2.”

**“Facilitador:** Persona responsable de recopilar datos sobre las operaciones previstas en un aeropuerto de Nivel 2, así como de recomendar ajustes de programación voluntarios según sea necesario.”

**“Fecha de referencia de históricos:** Es la fecha de referencia utilizada para el cálculo de la utilización del ochenta por ciento (80%) para determinar la condición de histórico, que es el 31 de enero (verano) y el 31 de agosto (invierno).”



Principio de  
Procedencia: 3000.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Resolución Número

#(02062)

18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

**“Fecha límite de acuerdo de históricos:** Es la fecha límite, estipulada en el calendario de actividades de coordinación, antes de la cual, las aerolíneas deberán plantear cualquier desacuerdo con la determinación de históricos publicada por el coordinador. La fecha límite es 7 días antes de la Fecha límite de envío de solicitudes iniciales.”

**“Fecha límite de envío de SAL:** Es 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 aerolíneas.”

**“Fecha límite de envío de SHL:** Es 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 aerolíneas los detalles de sus Slots históricos.”

**“Fecha límite de envío de solicitudes iniciales:** Es 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 aerolíneas deben enviar sus operaciones previstas a los coordinadores y facilitadores en aeropuertos de Nivel 3 y Nivel 2.”

**“Fecha límite para la devolución de Slots:** La fecha límite en la cual las aerolíneas deben devolver las series de Slots que no tengan previsto operar, que es el 15 de enero (verano) y el 15 de agosto (invierno).”

**“FMU:** Unidad de Gestión de Afluencia.”

**“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.”

**“Gestión de Tránsito Aéreo (ATM):** Servicio que comprende la gestión del espacio aéreo, la gestión de afluencia del tránsito aéreo y los servicios de tránsito aéreo.”

**“Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo (ATFCM):** Servicio establecido con el objetivo de contribuir a una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo asegurando que se utiliza al máximo posible la capacidad ATC, y que el volumen de tránsito es compatible con las capacidades declaradas por la autoridad ATS competente.”

**“Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad (ATFCM):** Servicio que optimiza la relación entre las capacidades del sistema y la demanda de tráfico aéreo, maximizando el aprovechamiento de la capacidad disponible, con objeto de garantizar una afluencia óptima del tráfico aéreo. Uno de los objetivos de la ATFCM es permitir la puntualidad y la eficiencia del vuelo de acuerdo a los recursos disponibles con el énfasis de la optimización de la capacidad de la red a través del proceso de toma de decisiones en colaboración (CDM).”

**“Hora Pico o Punta:** Hora (s) en el día con altos niveles de demanda y mayor afluencia de tráfico de aeronaves en un aeropuerto, en las que se utilizan todos los recursos disponibles (terminales, plataformas, pista y espacio aéreo), a su máxima capacidad.”



#(02062) 18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

“**IATA:** Asociación de Transporte Aéreo Internacional.”

“**Infraestructura aeroportuaria:** Parte de la infraestructura aeronáutica enmarcada dentro de un aeropuerto que es necesaria para la partida y llegada de aeronaves y para la atención de pasajeros o carga; incluyendo pistas, calles de rodaje, plataformas, instalaciones, terminales de pasajeros y carga, instalaciones y servicios para la navegación aérea, instalaciones para mantenimiento, aprovisionamiento y despacho de aeronaves.”

“**Intercambio de Slots (o Permuta de Slots):** Proceso por el que los Slots asignados se intercambian de forma individual (uno por otro) y temporal, entre aerolíneas en el mismo aeropuerto.”

“**JSAG:** Grupo Conjunto Asesor de Slot (Joint Slot Advisory Group).”

“**Lista de espera:** Lista no priorizada de las solicitudes pendientes, inclusive los Slots asignados que estén pendientes de mejoras y las solicitudes sin Slots asignados.”

“**Monitoreo de Slots:** Análisis para la medición de la utilización del Slot en el horario asignado y verificación del uso brindado al Slot con respecto a la asignación inicial autorizada por el coordinador de Slots.”

“**Nivel de aeropuerto:** La clasificación de los aeropuertos en función de su nivel de congestión, la cual puede ser: Nivel 1, Nivel 2 y Nivel 3.”

“**Norma “Úselo o Piérdalo”:** Es el principio por el que la condición de histórico solo se concede a una serie de Slots si la aerolínea puede demostrar, que dicha serie se ha operado como mínimo en el ochenta por ciento (80%) del tiempo del periodo asignado en la temporada equivalente anterior.”

“**Nuevo entrante:** Una aerolínea que solicita una serie de Slots en un aeropuerto en cualquier día donde, si se acepta la solicitud de la aerolínea, debería tener menos de cinco (5) Slots en ese aeropuerto y ese día.”

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

“**Posición OCS:** Extensión de la coordinación de slot para las fases pre-táctica y táctica ubicada en la FMU.”

“**Régimen ad hoc:** Permiso único en una fecha específica a una hora determinada otorgado por un coordinador para una operación no prevista, que permite utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria para aterrizar o despegar en un aeropuerto de Nivel 3, por lo cual no constituye una serie.”

“**Reunión mundial de Slot (RMS):** 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.”



Resolución Número

# 02062, 18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

**“SAL (mensaje con lista de asignaciones iniciales de Slots):** Mensaje estándar usado por los coordinadores y facilitadores para informar a las aerolíneas de los resultados de la coordinación inicial en los aeropuertos de Nivel 2 o Nivel 3.”

**“Serie de Slots:** Conjunto de cinco (5) o más Slots solicitados para la misma hora y en el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada, y asignados de esa forma, o si dicha forma no es posible, asignados a la misma hora aproximadamente.”

**“SHL (mensaje con lista de Slots históricos):** Mensaje estándar utilizado por los coordinadores para informar a las aerolíneas del estado de sus Slots históricos.”

**“Slot ad hoc:** Es un Slot específico asignado que no puede optar a la condición de histórico.”

**“Slot aeroportuario:** Ver definición de Slot.”

**“Slot operacional (Slot ATFCM):** Espacio de tiempo asignado por la FMU COL para hacer uso de un recurso de capacidad con el objeto de garantizar el uso de dicho recurso, a la hora autorizada, la FMU COL suministra una hora CTOT y una hora COBT.”

**“Slots históricos:** Slots asignados en función de la condición de histórico.”

**“SSIM:** Manual informativo de programaciones estándar de la IATA.”

**“Sub-comité de ejecución de Slots:** Se trata de un subcomité del Comité de Coordinación de Slots formado para preparar y recomendar medidas adecuadas que permitan mejorar las prácticas del uso y cumplimiento de Slots.”

**“Tabla de vinculación (Rotación de aeronaves):** Contiene la información de rotación de las aeronaves, ligando las llegadas con las salidas, determinando el tiempo y recurso en tierra; lo que permite optimizar la capacidad limitada en aeropuertos.”

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

**“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).”

**“UTC:** Tiempo Universal Coordinado, también conocido como "la hora en el meridiano de Greenwich" ("GMT") o el "tiempo zulú" ("Z"). Para Colombia se entiende la suma de más cinco (+ 5) horas de la hora local actual colombiana.”

**“Vuelo Adicional:** Vuelo comercial adicionado a la programación de vuelos regulares, con el fin de atender un incremento de demanda en una ruta operada por una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular.”



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

#02062 ) 18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

**ARTÍCULO TERCERO:** Deróguense las siguientes definiciones en el Capítulo II de la norma RAC 1, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia: “Aeropuerto Coordinado” y “Aeropuerto totalmente Coordinado”.

**ARTÍCULO CUARTO:** Modifíquense los siguientes numerales del RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, los cuales se insertarán de acuerdo con la secuencia numérica correspondiente, así:

**“3.6.3.4.2.1.** Para iniciar la operación de nuevas rutas, los explotadores interesados, ya sean nacionales o extranjeros, deben cumplir, dentro de los términos y procedimientos establecidos para cada caso, con los siguientes requisitos:

- (a) Que la autorización se encuentre vigente, es decir, dentro del (los) plazo(s) establecido(s) por la UAEAC, conforme a lo previsto en el numeral 3.6.3.4.3.8.
- (b) Para el caso de empresas nacionales, contar con el concepto técnico operacional favorable emitido por la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil de la UAEAC o la revisión de las Especificaciones de Operación. En el caso de empresas extranjeras, se deberá contar con la Carta de Aceptación de las Especificaciones de Operación para operadores extranjeros o su revisión, en donde se incluya la ruta o aeropuerto autorizado, según corresponda.
- (c) Para aeropuertos coordinados (Nivel 3) y/o facilitados (Nivel 2 y 1), la aerolínea deberá contar con un Slot aprobado y/o una franja horaria registrada, según corresponda, enviando la mensajería SSIM de que trata el Apéndice A del presente Reglamento.
- (d) Formalizar ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, mediante oficio radicado en la ventanilla única o por los medios electrónicos establecidos, el cumplimiento de los requisitos para la iniciación de la ruta y su inclusión en el itinerario vigente. En caso de que la nueva ruta no hubiese sido incluida en el registro de la programación de los itinerarios de la respectiva temporada, la solicitud deberá venir acompañada del recibo de pago por derechos-de trámite.
- (e) Informar al Grupo de Estudios Sectoriales de la Oficina de Transporte Aéreo las tarifas que ofrezcan al público con sus respectivas condiciones, al día siguiente de ser publicadas, de acuerdo con los parámetros del sistema de información de la UAEAC. En el caso de tarifas promocionales, deberá informarse un día antes de su publicación en los sistemas de reserva.”

#### **“3.6.3.4.3.11. Frecuencias**

Los concesionarios de rutas aéreas nacionales presentarán las frecuencias que pretendan realizar en la ruta o rutas autorizadas, a través del procedimiento de registro de itinerarios establecido en el numeral 3.11 de este Reglamento.”



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

# 02062)

18 JUL. 2017

**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

**“3.6.3.5.5. Vuelos esporádicos (Chárter)”**

Los vuelos no regulares a la demanda o «Chárter», tanto nacionales como internacionales, serán autorizados siempre y cuando su realización no constituya una competencia indebida a los servicios aéreos regulares que se prestan tanto en las empresas nacionales como en las extranjeras. Para su operación deberán contar con la autorización formal previa de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC.”

**“3.6.3.5.6.** Cuando el explotador nacional o extranjero proyecte realizar un vuelo o serie de vuelos en la modalidad de “chárter”, deberá solicitarlo, al menos, con setenta y dos (72) horas de anticipación a la fecha programada del vuelo. No obstante, se deberán tener en cuenta las medidas y circulares que se emitan en época de alta temporada.

La solicitud, deberá ser presentada en el Formato de: “SOLICITUD VUELOS NO REGULARES (CHARTER)” disponible en la página web de la Entidad [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co), dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC y radicada a través de la *ventanilla única* del Grupo de Atención al Ciudadano, o vía Web para los trámites automatizados, o los medios electrónicos dispuestos para tal fin, conteniendo la siguiente información:

- (a) Nombre de la empresa y del representante legal y/o responsable en Colombia, dirección postal, dirección electrónica, fax y teléfono.
- (b) Autorización y/o permiso otorgado por el país de bandera para realizar los referidos vuelos, si se trata de empresa extranjera.
- (c) Objeto o propósito del vuelo o vuelos, con indicación clara del mismo.
- (d) Nombre del operador y designador OACI.
- (e) Ruta o rutas, con indicación de origen y destino con sus siglas OACI, derechos de tráfico a ejercer, cantidad de vuelos, fechas de realización y horas de operación (en hora local colombiana).
- (f) Equipo de vuelo con indicación de su propietario y/o explotador, modelo, marcas de nacionalidad y matrícula, peso bruto máximo de operación (PBMO) en Kg y capacidad en sillas y/o toneladas, según se trate de transporte de pasajeros o carga. En el caso de empresas colombianas, esta información podrá consultarse en los registros o bases de datos que al efecto disponga la UAEAC.
- (g) Certificación de Análisis de Rendimiento de Aeronave(s) conforme al anexo del Formato de Solicitud de Vuelos No Regulares (Chárter), suscrito por el representante legal de la empresa o Director de operaciones en la que indique la(s) empresas(s) que ejecutará(n) el mantenimiento, despacho y atención de la aeronave durante la operación en Colombia, Empresa de Servicios de Escala o Handling que prestará los servicios en tierra, si se trata de empresa extranjera, a menos que opere la ruta.
- (h) Recibo de pago por derechos de trámite, en la cuantía prevista en la Resolución 4895 de diciembre 24 de 1997 o la que la remplace o modifique.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número  
#(02062)

18 JUL. 2017

**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

- (i) Cuando se trate de empresas extranjeras, estas deberán aportar, además:
- (1) Copia de los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad de la(s) aeronave(s) con las cuales pretende efectuar la operación, a menos que éstas se encuentren debidamente inscritas ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, con ocasión a su operación regular desde y hacia Colombia.
  - (2) Copia de los seguros de responsabilidad civil a pasajeros, daños a terceros y abordaje vigentes, que ampare a la(s) aeronave(s) con la(s) cual(es) se efectuará(n) el(los) vuelo(s), a menos que éstas se encuentren debidamente inscritas ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, con ocasión de su operación regular desde y hacia Colombia.
  - (3) Copia de las especificaciones de operación en la cual se incluya la o las aeronaves del operador en calidad de explotador, cuando se trate de empresas extranjeras, a menos que éstas se encuentren debidamente inscritas ante la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, con ocasión de su operación regular desde y hacia Colombia.

Para las empresas colombianas, la información de los certificados de matrícula, seguros de responsabilidad y Especificaciones de Operación, podrá ser consultada localmente en los registros de la UAEAC.

En todo caso, la UAEAC se reserva el derecho de solicitar los conceptos que sean necesarios, a las diferentes dependencias de la Entidad u otras Entidades y pronunciamientos de los competidores, si la operación propuesta lo amerita y, a requerir a la empresa interesada, información o documentos adicionales necesarios para evaluar la petición de los vuelos no regulares solicitados.

**Nota 1.-** Cuando se trate de una empresa nacional, la misma deberá aportar ante la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil los estudios técnicos operacionales correspondientes que permitan la expedición del concepto técnico, salvo que la ruta esté incluida en las Especificaciones de Operación.

**Nota 2.-** El solicitante deberá tener presente que cuando el vuelo chárter incluya una ruta que involucre aeropuertos Nivel 3, paralelamente a la solicitud de este vuelo, se deberá surtir el procedimiento de asignación de Slots establecido en el Apéndice A del presente Reglamento. Cuando el vuelo chárter se pretenda realizar en aeropuertos diferentes a los Nivel 3, la empresa deberá gestionar directamente con el explotador aeroportuario la disponibilidad de recursos necesarios para su operación.”

#### “3.6.3.7.3.2.2. Aprobación

- (a) Una vez evaluada la solicitud y habiéndose determinado que la misma cumple los requisitos exigidos, la Autoridad Aeronáutica a través de la Oficina de Transporte Aéreo en un plazo de diez (10) días calendario resolverá si procede o no otorgar la autorización respectiva, de conformidad con la Ley, la política aerocomercial vigente, la conveniencia de la operación propuesta, y adicionalmente los instrumentos bilaterales aplicables en



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

# 02062 )

18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

caso de operación internacional. En todo caso la citada dependencia podrá hacer requerimientos, solicitar las aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones que considere necesarias, en cuyo caso se interrumpirá el término previsto para resolver la petición. La petición se resolverá en el plazo señalado sin perjuicio de lo establecido en los convenios internacionales suscritos por Colombia, cuando apliquen.

- (b) Para efectos de asignaciones de horarios en las fases pre-táctica o táctica (dentro de las treinta y seis (36) horas previas a la operación de un vuelo, las solicitudes serán atendidas por la Posición OCS en la FMCU. En el caso de que la solicitud de asignación de horarios para el aeropuerto Eldorado se realice con un margen superior a las treinta y seis (36) horas previstas para la operación de un vuelo, la misma se deberá requerir al Coordinador de Slots, mediante su envío por mensajería SSIM.
- (c) Para ejecutar la operación en fletamento aprobada y en caso que el fletador (transportador contractual) sea una empresa colombiana, ésta deberá tener incluida las operaciones solicitadas en sus Especificaciones de Operación.
- (d) Para ejecutar la operación en fletamento aprobada y en caso que el fletante (transportador de hecho) sea una empresa colombiana, ésta deberá obtener concepto técnico de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, si la(s) ruta(s) no está(n) en las Especificaciones de Operación de la empresa.
- (e) La responsabilidad del fletador (transportador contractual) y del fletante (transportador de hecho), respecto de la operación de los vuelos en fletamento autorizados, es solidaria, incluso de la obligación del pago de los cargos por servicios aeroportuarios y aeronáuticos, en virtud de lo dispuesto en el artículo 41 del Convenio de Montreal de 1999 y artículo 991 del Código de Comercio.”

**ARTÍCULO QUINTO:** Adiciónense la siguiente sección al RAC 3 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual se insertará de acuerdo con la secuencia numérica correspondiente, así:

**“3.11. Registro, aprobación y modificación de Itinerarios**

**3.11.1. Generalidades**

La programación de itinerarios aprobada por la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, se realizará exclusivamente para las temporadas de invierno (Winter) y verano (Summer), tanto para empresas con permiso de operación definitivo como provisional. Estas aerolíneas deben efectuar sus operaciones ajustadas a la programación de itinerarios aprobados, los cuales deberán corresponder a rutas y equipos de vuelo que se encuentren incorporados en las respectivas especificaciones de operación y/o rutas y equipos de vuelo que llegasen a incorporarse en el curso de la temporada.



*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

### 3.11.1.1. Programación de Itinerarios

Para el caso de la programación de itinerarios que incluyan operaciones en aeropuertos Nivel 3, los mismos serán planteados con fundamento en los Slots aeroportuarios que han sido asignados por el Coordinador de Slots, acorde a lo señalado en el Apéndice A de este Reglamento.

En cuanto a la programación de itinerarios hacia o desde aeropuertos Nivel 2 y 1, las aerolíneas deberán planificar sus operaciones conforme a los horarios de operación y capacidad operacional de dichos aeropuertos, lo cual deberá incluir las restricciones por obras y trabajos de mantenimiento de infraestructura, con el propósito de permitir a las aerolíneas elaborar una programación ajustada de sus operaciones, y evitar una afectación a los Slots históricos en aeropuertos Nivel 3, como consecuencia de las modificaciones forzosas de itinerarios en aeropuertos Nivel 2 y 1. En caso de contingencias, las mismas se tratarán mediante los parámetros de la toma de decisiones en colaboración (CDM), y se divulgarán por medio del AIP Colombia (Publicación de Información Aeronáutica), Circulares (AIC), NOTAMS publicados por el Servicio de Información Aeronáutica (AIS) y la información distribuida por el explotador aeroportuario. En general, se deberá contemplar toda información que permita una apreciación de la situación que afecta la operación.

Las aerolíneas regulares que cuentan con permiso de operación, deberán programar los itinerarios y designar sus vuelos únicamente dentro de los rangos de números de vuelos autorizados.

Los nuevos explotadores de rutas aéreas, previo a la programación de sus itinerarios, deben solicitar a la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, se asigne un rango de números de vuelo disponible. El Grupo de Planeación de Franjas Horarias, asignará rangos de números de vuelo únicamente a las empresas de transporte aéreo regular de pasajeros, conforme con la cantidad de rutas que pretenda iniciar. Lo anterior de conformidad con el numeral 3.11.1.2. de este Reglamento.

### 3.11.1.2. Identificación de los vuelos

Para la individualización de los vuelos de las diferentes aerolíneas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, colombianas y/o extranjeras que operan hacia, en o desde Colombia; la Oficina de Transporte Aéreo, a través del Grupo de Planeación de Franjas Horarias, atribuirá a cada una de ellas un bloque o rango de caracteres numéricos, de los cuales tomarán el número que asignarán a cada uno de sus vuelos, a efectos de identificarlos ante la autoridad aeronáutica y los servicios de tránsito aéreo, así como ante los usuarios y el público en general.

- (a) Los números de vuelos asignados para la programación de itinerarios tendrán como máximo cuatro (4) dígitos.
- (b) Los números asignados a vuelos internacionales regulares, iniciarán preferentemente con un cero (0), el cual irá seguido de los otros tres (3) dígitos.



Resolución Número  
# 02062 , 18 JUL. 2017

***“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”***

- (c) Los números asignados a vuelos nacionales regulares, iniciarán en todos los casos, con un número diferente de cero (0), el cual irá seguido de los otros tres (3) dígitos.
- (d) Para el caso de vuelos adicionales, la aerolínea utilizará números de vuelos que correspondan a los últimos números del rango asignado, preferiblemente entre los últimos cinco (5) números del rango.
- (e) Cada vuelo se identificará y se ofrecerá al público con el número asignado.
- (f) En cualquier caso, solo puede existir un vuelo de salida o un vuelo de llegada programado para un mismo día con el mismo número de vuelo.
- (g) Los vuelos correspondientes a una misma ruta, se identificarán con números pares en su(s) trayecto(s) de ida, e impares en su(s) trayecto(s) de regreso, o viceversa. El (los) trayecto(s) de regreso se identificará(n) con el número inmediatamente siguiente al de el(los) trayecto(s) de ida.
- (h) El Grupo de Planeación de Franjas Horarias podrá autorizar cambio de rangos ó números de vuelo entre las aerolíneas que lo soliciten. De la misma manera el Grupo podrá, previa concertación, reorganizarlos.

**3.11.2. Procedimiento para el registro, aprobación y modificación de Itinerarios**

**3.11.2.1. Registro y aprobación**

El itinerario programado por una empresa de transporte público regular de pasajeros, se entenderá como el registrado por parte de la aerolínea en el sistema de información SCORE, o el que en el futuro lo remplace o sustituya, siempre y cuando exista la confirmación del procesamiento del mensaje SSIM, enviada por el coordinador de Slots, de conformidad con el procedimiento del “Apéndice A” de este Reglamento.

Para la respectiva aprobación de los itinerarios de las aerolíneas regulares de pasajeros, el Grupo de Servicios Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo, surtirá el siguiente procedimiento:

- (a) Revisará la solicitud formal de aprobación de itinerarios presentada por la aerolínea, la cual será remitida con oficio radicado en la ventanilla única del Grupo de Atención al Ciudadano dirigida a la Oficina de Transporte Aéreo o a través de los medios electrónicos establecidos para cada una de las dos (2) temporadas anuales en que se programan los itinerarios, debiendo cumplir y contener las siguientes condiciones e información:
  - (1) La solicitud para la aprobación de los itinerarios deberá ser suscrita por el representante legal, apoderado o persona designada de la empresa respectiva y presentarse a la Oficina de Transporte Aéreo, a más tardar el último día hábil de enero de cada año para el primer período - Temporada de Verano (Summer) y el último día hábil de agosto de cada año para el segundo período - Temporada de Invierno (Winter). En esa solicitud, la aerolínea deberá señalar las variaciones y/o novedades respecto al itinerario de la temporada inmediatamente anterior, en la que se relacionen las rutas



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

# ( 0 2 0 6 2 )

18 JUL. 2017

***“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”***

suspendidas o canceladas en ese periodo, así como las rutas nuevas que iniciará y las novedades asociadas con la disminución o aumento de frecuencias en rutas internacionales.

- (2) Adjuntar el recibo de pago por derechos a trámite de aprobación y registro inicial de itinerarios prevista en la Resolución 4895 de diciembre 24 de 1997 o la que la remplace o modifique.
- (3) Adjuntar el itinerario operacional de la aerolínea en el formato denominado; “FORMATO ITINERARIO OPERACIONAL”, en el cual se demuestre la cantidad de aeronaves aeronavegables y disponibles, incluidas en sus Especificaciones de Operación, que destinará la empresa para cubrir el itinerario propuesto. El itinerario operacional debe corresponder a cada una de las aeronaves a utilizar, discriminando la cantidad de horas bloque diarias para cada una de ellas.

En el caso que una o varias aeronaves estén en proceso de incorporación a la flota de una aerolínea y aún no estén incluidas en sus especificaciones de operación, dicha aerolínea deberá informar en la correspondiente solicitud, el tipo de aeronave y la fecha estimada de puesta en servicio para la operación. Una vez incorporada, se deberá enviar la actualización del itinerario operacional.

- (b) Consultará en el sistema de información SCORE el registro de los itinerarios programados, conforme al procedimiento realizado por la aerolínea y señalado en el “Apéndice A” de este Reglamento. En caso de no existir registro alguno, se entenderá que la misma no registró la programación de su itinerario, lo cual se notificará, aclarando que la empresa NO podrá realizar operaciones hasta tanto se subsane esta situación, sin perjuicio de las actuaciones administrativas que se puedan adelantar, por incumplimiento a las normas vigentes de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.
- (c) Evaluará el registro de los itinerarios en relación con sus rutas (autorización, suspensión, cancelación, comercialización anticipada), frecuencias, derechos de tráfico, equipos de vuelo, etc., el cual se aprobará si cumpliera con todos los requisitos, o se desaprobará total o parcialmente. Tales determinaciones se comunicarán a la empresa dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud, formulando las observaciones encaminadas a que se hagan correcciones, si a ello hubiera lugar.
- (d) Si hubieran errores en la programación de itinerarios registrados por la empresa, ésta deberá efectuar las correcciones pertinentes en el sistema SCORE dentro de los tres (3) días hábiles siguientes al recibo de las observaciones. En caso de no realizarse los ajustes del itinerario por parte de los explotadores de aeronave bajo la modalidad de transporte público regular en el tiempo estipulado, se informará al Coordinador de Slots o Facilitador, para la inhabilitación de la franja horaria (Slot). La Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC no dará curso, ni aprobará ninguna programación de itinerarios incompleta o que no se avenga a los períodos de antelación y vigencia señalados en el inciso a) de este numeral, y en consecuencia la devolverá del mismo modo en que hubiera sido recibida.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

(02062)

18 JUL. 2017

**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

Una vez validado el cumplimiento de los requisitos anteriores, la Oficina de Transporte Aéreo emitirá la comunicación de aprobación de los itinerarios de la temporada en cuestión.

### 3.11.2.2. Modificaciones

Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros que hayan presentado su programación de itinerarios con la debida antelación y obtenido su aprobación, podrán solicitar la modificación parcial de tales itinerarios, entendiéndose como modificación a los itinerarios, los siguientes casos:

- (a) Cambios en la programación de los itinerarios aprobados de la temporada en curso, por variación de datos, tales como: equipo, número de vuelo, ruta, vigencia del vuelo, horas, días de operación y aumento o disminución de frecuencias.
- (b) Inclusión de nuevas rutas en el período de ejecución de un itinerario ya aprobado.
- (c) Suspensión y cancelación de rutas en el itinerario aprobado para la temporada en curso. Para estos casos, la aerolínea deberá cumplir con lo establecido en el numeral **3.6.3.4.3.10.** que será verificado por el Grupo de Servicios Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo.

Las solicitudes de modificaciones al itinerario, se aceptarán únicamente mediante el envío del mensaje SSIM al sistema de información SCORE de acuerdo al procedimiento señalado en el “Apéndice A” de este Reglamento, con una antelación no inferior a treinta y seis (36) horas a la fecha y hora prevista de la operación del vuelo que se pretende modificar. En todo caso, el término de la vigencia de la modificación no puede exceder el día en que culmina la temporada vigente.

En el evento de presentarse casos en los cuales las aerolíneas, inevitablemente tuvieran que efectuar modificaciones a su itinerario debido a cierres no programados de aeropuerto, sin la posibilidad de incluirlas antes de las treinta y seis (36) horas mencionadas, dichos cambios se deberán tramitar directamente con la Posición OCS en la FMU.

Para el caso de las modificaciones del itinerario relacionadas con la disminución de frecuencias internacionales en rutas con control de capacidad, la aerolínea deberá informar dicha decisión mediante oficio radicado en la ventanilla única o por los medios electrónicos establecidos, especificando el número de frecuencias semanales que disminuirá.

En el caso del aumento de frecuencias internacionales, cuando se trate de rutas con control de capacidad, los explotadores de rutas internacionales, previo al envío del mensaje SSIM de modificación (códigos de acción **C/R** o **C/L**) del itinerario, deberán contar con una autorización formal de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC.



*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

### 3.11.3. Publicación de Itinerarios

Los itinerarios aprobados a cada empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, o sus modificaciones, podrán ser ofrecidos al público siempre y cuando hayan cumplido con el trámite de autorización requerido, bien a través del procedimiento de registro de los itinerarios, o mediante autorización especial que conceda la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC para los casos de iniciación de nuevas rutas y/o frecuencias.

Los únicos itinerarios que podrán ofrecerse al público sin cumplirse primero el procedimiento de registro de los itinerarios, son aquellos que estén asociados con Slots históricos y que fueran previamente confirmados por el Coordinador de Slots como conservados, los cuales se podrán comercializar exclusivamente hasta la vigencia de la temporada, por cuanto los Slots históricos podrían perderse de una temporada a otra. Lo anterior, con el fin de permitir a las aerolíneas ofrecer sus itinerarios en un tiempo razonable.

### 3.12. Vuelos adicionales

De acuerdo con las necesidades de la demanda, las aerolíneas nacionales y extranjeras, podrán programar vuelos adicionales en las rutas autorizadas, dentro de los horarios de operación de los aeropuertos.

No se requiere autorización formal de la Oficina de Transporte Aéreo para los vuelos adicionales nacionales.

En el caso de vuelos adicionales internacionales, tampoco se requerirá autorización formal de la Oficina de Transporte Aéreo, cuando se trate de rutas respecto de las cuales haya sido acordada libertad de frecuencias con derechos de tráfico hasta de cuarta libertad del aire.

Para aquellos vuelos adicionales, nacionales e internacionales, que no se incluyeran dentro del proceso inicial de programación de itinerarios por parte de las empresas servicios regulares, se observarán las siguientes reglas:

- (a) Las peticiones de estos vuelos, serán atendidas de forma transparente, teniendo en cuenta el orden cronológico de llegada de las solicitudes al sistema SCORE y surtiendo el procedimiento establecido en el “Apéndice A” de este RAC (envío de mensaje SSIM), para operaciones en aeropuertos Niveles 3, 2 y 1.
- (b) Ningún explotador de servicios aéreos comerciales de transporte público regular nacional, podrá ejecutar mensualmente vuelos adicionales, por fuera del itinerario aprobado, en una proporción superior a la que se indica a continuación:



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

# 02062 ) 18 JUL. 2017

**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

Porcentaje de vuelos adicionales permitidos	
RANGOS DE VOLUMEN OPERACIÓN MENSUAL (salidas y llegadas)	PORCENTAJE
>5000 vuelos	1%
2000 a 5000 vuelos	3%
<2000 vuelos	6%

\*Esta tabla será revisada al final de cada temporada y podrá estar sujeta a cambios.

Estos porcentajes se calcularán con base en lo ejecutado a nivel nacional, en el mes inmediatamente anterior. El Grupo de Planeación de Franjas Horarias será el encargado de realizar esta verificación.

- (c) El Grupo de Servicios Aerocomerciales de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, en caso de ser necesario o atender algún requerimiento de información sobre los vuelos adicionales, validará si efectivamente se registró el vuelo en el sistema SCORE como un vuelo adicional (código de acción G). En el evento que no apareciera como un vuelo adicional, se comunicará al Grupo de Planeación de Franjas Horarias para lo pertinente.
- (d) Los vuelos de itinerario que por motivos de demora u otra circunstancia se efectúen en el mismo día, por fuera del horario aprobado, se tomarán como demorados, si se hicieran durante el mismo día calendario (de acuerdo a hora local colombiana) en que estaban programados y bajo ninguna circunstancia se considerarán como vuelos adicionales.
- (e) Si un vuelo no pudiera efectuarse 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 (2) vuelos con el mismo número en la misma fecha; dicho vuelo podrá efectuarse como adicional, con la condición de que la aerolínea cambie el número de vuelo, usando uno de los asignados dentro de su “rango de número de vuelos” de modo que permita una diferenciación; de conformidad con lo previsto en el numeral 3.11.1.2 literal (d) de este Reglamento. Las solicitudes serán atendidas de la siguiente manera:
  - (1) Para los casos en que se presente esta situación en horario laboral de lunes a viernes (8 a.m.- 5 p.m.) y en aeropuertos coordinados (Nivel 3) y/o facilitados (Nivel 2), las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves solicitarán al Grupo de Planeación de Franjas Horarias de la Oficina de Transporte Aéreo, se gestione ante el explotador aeroportuario la disponibilidad de la infraestructura y servicios necesarios para la operación y ante la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea la asignación del “Slot Operacional” (ATFCM).

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número  
#(02062 )

18 JUL. 2017

**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

- (2) En los horarios diferentes a la jornada laboral ordinaria y/o días festivos, en aeropuertos coordinados (Nivel 3) y/o facilitados (Nivel 2) las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves solicitarán a la Posición OCS en la FMU, se gestione ante el explotador aeroportuario la disponibilidad de la infraestructura y servicios necesarios para la operación, así como la asignación del Slot operacional (ATFCM), conforme a los procedimientos establecidos.
- (f) La autorización del vuelo adicional en la fase pre-táctica y táctica se otorgará por parte la Posición OCS en la FMU, siempre y cuando la aerolínea informe el motivo operacional por lo cual se debió cancelar el vuelo que estaba programado en el itinerario aprobado por la Oficina de Transporte Aéreo.
- (g) El vuelo no efectuado en su fecha y hora programada se considerará cancelado, a menos que la diferencia entre el 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 este Reglamento.”

**ARTÍCULO SEXTO:** Modifíquese el “Apéndice A” del RAC 3, el cual quedará así:

#### “APÉNDICE “A”

### ASIGNACIÓN DE SLOTS PARA LAS OPERACIONES AÉREAS EN AEROPUERTOS COORDINADOS NIVEL 3 Y FACILITACIÓN DE HORARIOS EN AEROPUERTOS NIVELES 2 Y 1.

#### 1. Disposiciones generales

##### 1.1. Aplicabilidad

El presente apéndice regula la asignación de franjas horarias (Slots Aeroportuarios) para las operaciones aéreas hacia o desde los aeropuertos colombianos que, debido a su alto volumen de tráfico aéreo, sean clasificados como aeropuertos Nivel 3 (Coordinados), en aeropuertos en los que exista la probabilidad de congestión durante algunos periodos del día, de la semana o una temporada especial; sean clasificados como aeropuertos Nivel 2 o Nivel 1 (Facilitados)

##### 1.2. Necesidad de Slots aeroportuarios en aeropuertos coordinados

Para las operaciones hacia y desde aeropuertos Nivel 3, las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves, cualquiera que sea su modalidad, deberán contar con un Slot (franja horaria) asignado y aprobado, antes de iniciar el vuelo respectivo.

##### 1.3. Coordinación de aeropuertos

La coordinación de aeropuertos es un método para gestionar la capacidad de los aeropuertos, lo cual



Principio de  
Procedencia: 3000.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Resolución Número

# 02062 ) 18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

conlleva la asignación Franjas Horarias o Slots de acuerdo a la capacidad aeroportuaria (restringida o limitada), a las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves para garantizar el funcionamiento viable del aeropuerto. La coordinación también es un procedimiento para incrementar al máximo el uso eficiente de la infraestructura aeroportuaria.

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.

#### 1.4. Niveles de congestión de aeropuertos

Los aeropuertos se clasifican según los siguientes niveles de congestión:

**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.

**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 aerolíneas, el explotador aeroportuario y el facilitador. El Director General de la Aeronáutica Civil, o quien haga sus veces designara a un Facilitador y su suplente para gestionar las operaciones previstas de las aerolíneas que utilizan o tienen previsto utilizar el aeropuerto.

**Nivel 3:** Aeropuertos donde la infraestructura resulta insuficiente, o donde existan condiciones que imposibilitan satisfacer plenamente la demanda. El Director General de la Aeronáutica Civil, o quien haga sus veces designará a un Coordinador y su suplente por Aeropuerto, para planificar y asignar Slots a las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves que utilizan o tengan previsto utilizar el aeropuerto como forma de gestionar los recursos limitados y publicados en la capacidad declarada

El aeropuerto deberá recibir la designación de Nivel 3 únicamente cuando los análisis y consultas permiten concluir que la demanda para la infraestructura aeroportuaria supera considerablemente la capacidad declarada, y que no existe ninguna forma práctica de mitigar el problema a corto plazo. 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 lo demuestre el análisis exhaustivo de la demanda y la capacidad.

El Director General de la UAEAC, o quien haga sus veces, deberá suscribir y 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 siguiente cuadro clasifica los aeropuertos según su nivel de congestión, teniendo en cuenta que el “Nivel” de cada aeropuerto será revisado al final de cada temporada y podrá dar lugar a cambiar un o clasificar el aeropuerto en una categoría diferente a la que ostenta:

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número  
# 02062 )

18 JUL. 2017

“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”

CLASIFICACIÓN DE LOS AEROPUERTOS SEGÚN SU NIVEL DE CONGESTIÓN:

IATA	ICAO	AEROPUERTO	NIVEL	HORARIO OPERACION		LISTAS	
DECLARADO							
BOG	SKBO	BOGOTA	NIVEL 3	H24		LUN A DOM	13R/31L 13L/31R
EN PROCESO DE DECLARACION							
CLO	SKCL	CALI	NIVEL 2	H24		LUN A DOM	01 - 19
CTG	SKCG	CARTAGENA	NIVEL 2	H24		LUN A DOM	01 - 19
RNG	SKRG	RIONEGRO	NIVEL 2	H24		LUN A DOM	18 - 36
DECLARADO							
AXM	SKAR	ARMENIA	NIVEL 1	1030-0430 UTC	0530-2330 LT	LUN A DOM	02 - 20
BGA	SKBG	BUCARAMANGA	NIVEL 1	1030-0430 UTC	0530-2330 LT	LUN A DOM	17 - 35
BAQ	SKBQ	BARRANQUILLA	NIVEL 1	H24		LUN A DOM	05 - 23
CUC	SKCC	CUCUTA	NIVEL 1	1000-0500 UTC	0500-2400 LT	LUN A DOM	16 - 34 02 - 20
IBG	SKIB	IBAGUÉ	NIVEL 1	1100-0100 UTC	0600-2000 LT	LUN A VIE	14 - 32
				1100-0000 UTC	0600-1900 LT	SAB Y DOM	
LET	SKLT	LETICIA	NIVEL 1	1200-2300 UTC	0700-1800 LT	LUN A VIE	03 - 21
				1200-0300 UTC	0700-2200 LT	SAB Y DOM	
MDE	SKMD	MEDELLÍN	NIVEL 1	1030-2330 UTC	0530-1830 LT	LUN A DOM	02 - 20
MZL	SKMZ	MANIZALES	NIVEL 1	1030-2330 UTC	0530-1830 LT	LUN A DOM	10 - 28
NVA	SKNV	NEIVA	NIVEL 1	1100-0300 UTC	0600-2200 LT	LUN A VIE	02 - 20
				1100-0200 UTC	0600-2100 LT	SAB Y DOM	
PEI	SKPE	PEREIRA	NIVEL 1	1000-0500 UTC	0500-2400 LT	LUN A DOM	08 - 26
PPN	SKPP	POPAYAN	NIVEL 1	1100-0000 UTC	0600-1900 LT	LUN A DOM	08 - 26
PSO	SKPS	PASTO	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	02 - 20
SMR	SKSM	SANTA MARTA	NIVEL 1	1100-0400 UTC	0600-2300 LT	LUN A DOM	01 - 19
ADZ	SKSP	SAN ANDRÉS	NIVEL 1	H24		LUN A DOM	06 - 24
AUC	SKUC	ARAUCA	NIVEL 1	1100-0200 UTC	0600-2100 LT	LUN A DOM	11 - 29
UIB	SKUI	QUIBDO	NIVEL 1	1100-0000 UTC	0600-1900 LT	LUN A DOM	13 - 31
VVC	SKVV	VILLAVICENCIO	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	05 - 23
EYP	SKYP	EL YOPAL	NIVEL 1	1000-0300 UTC	0500-2200 LT	LUN A VIE	05 - 23
				1100-0400 UTC	0600-2300 LT	SAB Y DOM	
SIS	SKAS	PUERTO ASÍS	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	01 - 19
BSC	SKBS	BAHÍA SOLANO	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	18 - 36
BUN	SKBU	BUENAVENTURA	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	09 - 27
TCO	SKCO	TUMACO	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	06 - 24
CZU	SKCZ	COROZAL	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	03 - 21
EJA	SKEJ	BARRANCABERMEJA	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	04 - 22
FLA	SKFL	FLORENCIA	NIVEL 1	1100-0100 UTC	0600-2000 LT	LUN A DOM	12 - 30
GIR	SKGI	GIRARDOT	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	02 - 20
N/A	SKGO	CARTAGO	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	01 - 19
GPI	SKGP	GUAPI	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	02 - 20
GYM	SKGY	GUAYMARAL	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	11 - 29
IPI	SKIP	IPALES	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	06 - 24
N/A	SKLC	CAREPA	NIVEL 1	1100-0000 UTC	0600-2400 LT	LUN A DOM	15 - 33
N/A	SKLM	MAICAO-LA MINA	NIVEL 1	H24		LUN A DOM	10 - 28
MTR	SKMR	MONTERIA	NIVEL 1	1100-0100 UTC	0600-2000 LT	LUN A DOM	14 - 32
MTU	SKMU	MITÚ	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	02 - 20
N/A	SKOC	OCAÑA	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	01 - 19
N/A	SKPB	PUERTO BOLÍVAR	NIVEL 1	H24		LUN A DOM	09 - 27
N/A	SKPC	PUERTO CARREÑO	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	07 - 25
N/A	SKPV	PROVIDENCIA	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	17 - 35
N/A	SKQU	MARIQUITA	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	01 - 19
N/A	SKRH	RIOHACHA	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	10 - 28
SVA	SKSA	SARAVENA	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	16 - 34
SJE	SKSJ	SAN JOSÉ DEL GUAVIARE	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	01 - 19
N/A	SKSV	SAN VICENTE DEL CAGUÁN	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	14 - 32
TME	SKTM	TAME	NIVEL 1	1100-2300 UTC	0600-1800 LT	LUN A DOM	07 - 25
VPU	SKVP	VALLEDUPAR	NIVEL 1	1100-0100 UTC	0600-2000 LT	LUN A DOM	02 - 20



*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

### Actores involucrados

Los actores involucrados en relación con la gestión y uso de Slots son:

- (a) La autoridad aeronáutica y demás entes gubernamentales responsables de actividades inherentes al aeropuerto.
- (b) La autoridad ATS competente responsable del control del tráfico aéreo del aeropuerto y del espacio aéreo; actualmente asignada a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC.
- (c) El coordinador (es) y facilitador (es) responsable (s) de la coordinación y facilitación de los aeropuertos; actualmente asignados a la Oficina de Transporte Aéreo y su Grupo de Planeación de Franjas Horarias.
- (d) El explotador aeroportuario que administra y gestiona las instalaciones y servicios del respectivo aeropuerto.
- (e) Las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves que utilizan o tienen previsto utilizar el aeropuerto.
- (f) Las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).

### 1.5. Principios orientadores de la asignación de Franjas Horarias (Slot) para las operaciones aéreas

La autoridad aeronáutica y demás actores involucrados, de conformidad con el numeral 1.5 precedente, 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, contenidos en el artículo 3° del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo o disposiciones que en el futuro lo modifiquen o sustituyan, los principios siguientes:

- (a) **Transparencia:** Las actuaciones de la administración para la asignación de Slot y definición de capacidad de los aeropuertos estarán sometidas a procedimientos claros y visibles para los interesados. Las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves 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.
- (b) **Igualdad y proporcionalidad:** El acceso a los Slot y su asignación, se darán en igualdad de condiciones y oportunidades para todas las aerolíneas y otros 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.



*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

- (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 aeroportuarios 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.

## 2. Obligaciones de los diferentes actores por niveles de aeropuertos

### 2.1. Aeropuertos de Nivel 1

**2.1.1. Obligaciones de las aerolíneas.** Todas las aerolíneas, que operen o tengan la intención de operar vuelos en un aeropuerto de Nivel 1, deberán, según aplique:

- (a) Comunicar mediante la mensajería SSIM sus operaciones previstas en cada temporada. Las operaciones en los aeropuertos de Nivel 1 no se tratarán en la RMS.
- (b) Cuando atiendan sus propios vuelos, alcanzar los acuerdos necesarios con los explotadores aeroportuarios para gestionar eficazmente las operaciones previstas.
- (c) Las aerolíneas deberán comercializar sus vuelos en los mismos horarios e itinerarios que fueran aprobados por la Oficina de Transporte Aéreo y registrados en el sistema SCORE, o el sistema que en el futuro lo remplace o sustituya.

**2.1.2. Obligaciones de los explotadores aeroportuarios.** El explotador aeroportuario de un aeropuerto de Nivel 1 deberá:

- (a) Supervisar la demanda de la infraestructura aeroportuaría y realizar su planificación para aumentar la capacidad para satisfacer dicha demanda. Colaborará con las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling) para evitar restricciones que puedan afectar las operaciones de las aerolíneas.
- (b) Realizar los análisis necesarios para calcular la capacidad aeroportuaría, con el fin de contar con una base de datos eficiente que sirva para la designación de nivel de aeropuertos cuando corresponda y proporcionar la infraestructura necesaria para gestionar las operaciones previstas de los explotadores de aeronaves en el marco de los niveles de servicio acordados.
- (c) Alcanzar, cuando corresponda, los acuerdos necesarios con las empresas de servicios de escala en aeropuerto o las aerolíneas que atiendan sus propios vuelos, para gestionar eficazmente las operaciones previstas.

**2.1.3. Obligaciones de las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).** Corresponderá a las empresas de servicios de escala en aeropuerto, o las aerolíneas que atiendan sus propios vuelos:



Resolución Número

#(02062) 18 JUL. 2017

**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

- (a) Alcanzar los acuerdos necesarios con el explotador aeroportuario para gestionar eficazmente las operaciones previstas. En todo caso, la gestión de asistencia en tierra tendrá la responsabilidad principal de velar por evitar o mitigar las restricciones innecesarias debido a una planificación deficiente o a la presencia de recursos inadecuados en sus propias operaciones.

## 2.2. Aeropuertos de Nivel 2

**2.2.1. Obligaciones de las aerolíneas.** Todas las aerolíneas, que operen o tengan la intención de operar vuelos en un aeropuerto de Nivel 2, deberán, según aplique:

- (a) Proporcionar información actualizada de cada temporada sobre sus operaciones previstas al facilitador, mediante la mensajería SSIM y el formato empleado para el intercambio de datos con el facilitador. Las operaciones en los aeropuertos Nivel 2 se tratarán en la Reunión Mundial de Coordinación de Slots (RMS).
- (b) Cuando atiendan sus propios vuelos, alcanzar, los acuerdos necesarios con los explotadores aeroportuarios, para gestionar eficazmente las operaciones previstas.
- (c) Las aerolíneas deberán comercializar sus vuelos en los mismos horarios e itinerarios que fueran aprobados por la Oficina de Transporte Aéreo y registrados en el sistema SCORE, o el sistema que en el futuro lo remplace o sustituya.

**Nota 1.-** Se exceptúan del envío de la tabla de vinculación, las aerolíneas que en el curso de la temporada y mediante mensajería SSIM, envíen la información de la rotación de sus aeronaves, y ésta corresponda a la realidad de sus operaciones.

**Nota 2.-** 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 web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) y [www.iata.org/wsg](http://www.iata.org/wsg).

**2.2.2. Obligaciones de los explotadores aeroportuarios.** El explotador aeroportuario deberá:

- (a) Prestar apoyo al facilitador a la hora de conseguir la plena cooperación de las aerolíneas en los aeropuertos de Nivel 2.
- (b) Proporcionar la infraestructura necesaria para gestionar las operaciones previstas de los explotadores de aeronaves en el marco de los niveles de servicio acordados.
- (c) Realizar los análisis necesarios para calcular la capacidad aeroportuaria, con el fin de contar con una base de datos eficiente que sirva para la designación del nivel de aeropuertos, cuando corresponda. Así mismo deberá mantener informado 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.



**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

- (d) Tras consultarlo con las partes interesadas, informará al facilitador cualquier cambio producido en la capacidad y en los parámetros de coordinación. El facilitador, a su vez, informará a las aerolíneas lo pertinente. Esta declaración deberá realizarse como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada RMS.
- (e) Alcanzar, cuando corresponda, los acuerdos necesarios con las empresas de servicios de escala en aeropuerto, o las aerolíneas que atiendan sus propios vuelos, para gestionar eficazmente las operaciones previstas.
- (f) El explotador aeroportuario deberá priorizar la asignación de posiciones de parqueo acorde con la destinación definida para cada terminal (pasajeros y/o carga), acorde al cálculo de capacidad suministrada al Grupo de Planeación de Franjas Horarias de la UAEAC.

**2.2.3. Obligaciones del facilitador.** El Director General de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil designará a un facilitador y su suplente, quien deberá tener conocimientos previos sobre programación de itinerarios de aerolíneas y/o experiencia en facilitación de Slots. Sus obligaciones frente a este proceso son:

- (a) Garantizar la viabilidad de los planes enviados por las aerolíneas de modo que no se superen los parámetros de planificación del aeropuerto.
- (b) Poner a disposición de los demás actores involucrados, información detallada sobre los parámetros de facilitación y la utilización de la capacidad declarada.
- (c) Comunicar a las aerolíneas si las operaciones previstas superarán los parámetros de planificación y facilitar un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo para evitar que se superen dichos parámetros.

**2.2.4. Obligaciones de las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).** Corresponderá a las empresas de servicios de escala en aeropuerto, o las aerolíneas que atiendan sus propios vuelos:

- (a) Alcanzar los acuerdos necesarios con el explotador aeroportuario para gestionar eficazmente las operaciones previstas. En todo caso, la gestión de asistencia en tierra tendrá la responsabilidad principal de velar por evitar o mitigar las restricciones innecesarias debido a una planificación deficiente o a la presencia de recursos inadecuados en sus propias operaciones.

### **2.3. Aeropuertos de Nivel 3**

**2.3.1. Obligaciones de los explotadores de aeronaves.** Todos los explotadores de aeronaves, cualquiera que sea su modalidad, que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto de Nivel 3, deberán, según aplique:

- (a) Contar previamente con un Slot asignado por parte del Coordinador de Slots. Para participar de forma efectiva en el procedimiento de coordinación deberán disponer de los recursos, la experiencia y los sistemas adecuados.



Principio de  
Procedencia: 3000.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Resolución Número

# 02062 ) 18 JUL. 2017

**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

- (b) Dado que los Slots en aeropuertos de Nivel 3 podrían no estar disponibles en las horas Pico o Punta, es fundamental que los explotadores de aeronaves que operen o tengan la intención de operar en ese aeropuerto estén preparados para desarrollar planes alternativos si no pueden obtener los Slots que necesitan a la hora que los pretenden. Algunos aeropuertos tienen pocos Slots adecuados disponibles, o incluso ningún Slot. En estos casos, deberán considerar operar a una hora distinta o en aeropuertos alternativos que puedan dar cabida a sus operaciones previstas.
- (c) Los explotadores de aeronaves con permiso de operación para servicios aéreos comerciales de transporte público regular, deben remitir al Grupo de Planeación de franjas horarias, responsable de la Coordinación de Slots, de la Oficina de Transporte Aéreo, la tabla de vinculación de sus operaciones (rotación de aeronaves), con la finalidad de determinar a través del sistema SCORE, el tiempo y recurso en tierra necesario para la atención de las aeronaves. Esta tabla debe ser remitida todos los días martes con la información correspondiente de la semana siguiente (lunes a domingo), en un archivo Excel con formato CSV (comma separated values), bajo la siguiente estructura:

TABLA DE VINCULACIÓN								
OPERADOR ARR	No. SERV ARR	OPERADOR DEP	No. SERV DEP	FROM	TO	DOOP	WOOP	TD
SK	2119	SK	2672	27/10/2013	29/03/2014	1234567	1	0

**Código escrito: SK, 2119, SK, 2672, 27-10-2013, 29-03-2014,1234567,1,0**

- (d) Las aerolíneas deberán comercializar sus vuelos en los mismos horarios e itinerarios que fueran aprobados por la Oficina de Transporte Aéreo y registrados en el sistema SCORE, o el sistema que en el futuro lo remplace o sustituya.

**Nota 1.-** Se exceptúan del envío de la tabla de vinculación, las aerolíneas que en el curso de la temporada y mediante mensajería SSIM, envíen la información de la rotación de sus aeronaves, y ésta corresponda a la realidad de sus operaciones.

**Nota 2.-** Cuando se detecte que la información reportada sobre la rotación de las aeronaves, difiere más de un 20% con respecto a lo ejecutado, por causas atribuibles a la aerolínea, el Coordinador de Slots fijará una menor prioridad en la coordinación inicial de la temporada siguiente.

**2.3.2. Obligaciones de los explotadores aeroportuarios.** El explotador aeroportuario deberá:

- (a) Velar por que se acuerden unos parámetros de coordinación adecuados con las partes interesadas y que dichos parámetros se actualicen para cada temporada o en el evento que se presentasen situaciones imprevistas.



***“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”***

- (b) En los casos en que persistan las restricciones del aeropuerto, examinará su capacidad y la incrementará en la medida que resulte necesario y posible para posibilitar una nueva designación de Nivel 2 o Nivel 1 lo antes posible.
- (c) Tras consultarlo con el Comité de Coordinación de Slots, informará al coordinador de cualquier cambio producido en la capacidad y en los parámetros de coordinación. El coordinador, a su vez, informará a las aerolíneas. Esta declaración deberá realizarse como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada RMS.
- (d) Suministrar la información pertinente al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, mediante los canales de comunicación acordados, con el fin de contribuir a la aplicación de los criterios adicionales para la asignación de Slots.
- (e) Tomar como base de planificación de sus recursos, únicamente la información oficial de los Slots aeroportuarios suministrada por la Oficina de Transporte Aéreo. Así mismo, dicha información deberá verse reflejada en los sistemas consultados por los usuarios del transporte aéreo.
- (f) Priorizar la asignación de posiciones de parqueo acorde con la destinación definida para cada terminal (pasajeros y/o carga), conforme al cálculo de capacidad suministrada al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots.
- (g) Alcanzar, cuando corresponda, los acuerdos necesarios con las empresas de servicios de escala en aeropuerto o las aerolíneas que atiendan sus propios vuelos para gestionar eficazmente las operaciones previstas.

**2.3.3. Obligaciones del Coordinador de Slots**

El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil designará un coordinador y su suplente con conocimientos previos sobre programación de aerolíneas, operaciones de aeropuertos y experiencia en coordinación de Slots, quien deberá estar en capacidad de asistir y participar en todas las RMS. 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 Aeronáuticos vigentes, sus obligaciones frente a este proceso son:

- (a) Recopilar datos sobre las operaciones previstas de todas las aerolíneas que operen o tengan la intención de operar en el aeropuerto.
- (b) Publicar en la página [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co), la información detallada sobre los parámetros de coordinación y la utilización de la capacidad declarada en cada temporada para consulta de las partes interesadas.
- (c) Facilitar un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo por las aerolíneas para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto,
- (d) Asignar Slots a las aerolíneas 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 las normas y Reglamentos Aeronáuticos vigentes.



Resolución Número

(# 02063) 18 JUL. 2017

***“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”***

- (e) Analizar las capacidades calculadas de pista, espacio aéreo y terminales (posiciones de parqueo, flujo de pasajeros, puertas de abordaje, cintas de equipaje, módulos de embarque), para cada temporada y/o cuando existan variaciones que afecten la capacidad inicial.
- (f) Analizar la demanda de los Slots (históricos, peticiones iniciales, Slots ad hoc, Slots en épocas especiales) para proyectar la disponibilidad de Slots en cada temporada y/o cuando existan variaciones que afecten la capacidad inicial.
- (g) Publicar información detallada sobre los parámetros de coordinación aplicables, las normas y Reglamentos Aeronáuticos vigentes, así como cualquier otro criterio empleado en la asignación de Slots, como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada RMS, siempre que sea posible.
- (h) Publicar preferiblemente en el formato especificado en el capítulo 6 del SSIM y a través de cualquier medio informático, 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.
- (i) Supervisar las cancelaciones realizadas con posterioridad a la fecha de referencia de históricos, con el fin de aplicar la norma "Úselo o piérdalo".
- (j) Supervisar la utilización de Slots prevista y real, con el fin de identificar cualquier no utilización de Slots aeroportuarios e iniciar un diálogo con la aerolínea o el operador de aeronaves en cuestión, y aplicar la norma "Úselo o piérdalo".
- (k) Supervisar la utilización de Slots prevista y real para identificar los posibles casos de uso indebido de Slots e iniciar un diálogo con la aerolínea o el operador de aeronaves en cuestión.
- (l) Ofrecer asesoramiento a los explotadores de aeronaves 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.
- (m) Solucionar los problemas derivados de requisitos contradictorios, de forma que se evite la necesidad de intervención externa.
- (n) Emitir concepto previo para las solicitudes de nuevos operadores y/o nuevas rutas y/o incremento de frecuencias respecto a disponibilidad de Slots en aeropuertos coordinados, donde se pretenda prestar servicios regulares.
- (o) Las demás que le asigne en Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, en ralción con la gestión de Slots.



*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

### 2.3.4. Obligaciones de las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).

Corresponderá a las empresas de servicios de escala en aeropuerto, o las aerolíneas que atiendan sus propios vuelos:

- (a) Alcanzar los acuerdos necesarios con el explotador aeroportuario para gestionar eficazmente las operaciones previstas. En todo caso, la gestión de asistencia en tierra tendrá la responsabilidad principal de velar por evitar o mitigar las restricciones innecesarias debido a una planificación deficiente o a la presencia de recursos inadecuados en sus propias operaciones.

### 3. Planificación estratégica de Franjas Horarias (Slots)

Para el proceso de coordinación de Slots (Nivel 3) y facilitación de horarios (Nivel 2), se hace necesario realizar una Planificación Estratégica basada en el análisis de la demanda y la capacidad ofrecida, en la que se debe evaluar dónde y cuándo es probable que la demanda exceda la capacidad aeroportuaria, con el fin de ajustar la demanda a la capacidad real. Esta planificación está a cargo del Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, la cual se realiza de conformidad con los plazos establecidos en el calendario IATA.

La Planificación Estratégica para la coordinación de Slots aeroportuarios, finaliza treinta y seis (36) horas antes de la fecha prevista para la operación de los vuelos programados, término que dará inicio a las fases pre-táctica y táctica, a cargo de la Posición OCS en la FMU.

### 4. Análisis de capacidad y demanda

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.

El análisis debe determinar los condicionantes operativos (restricciones), medioambientales o de infraestructura que impidan satisfacer la demanda, así como encontrar alternativas para mitigar dichas insuficiencias mediante cambios y mejoras de la infraestructura, las operaciones o las políticas.

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 el condicionante existente sobre la demanda.

**Nota.** - La actual distribución de la capacidad del aeropuerto Eldorado (aeropuerto Nivel 3), para la operación de vuelos regulares, corresponde al 80% del total de los Slots disponibles. Dicho porcentaje, de distribución de capacidad, podrá ser ajustada conforme al análisis de la capacidad y demanda para cada temporada.



Resolución Número  
# 02062 , 18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

#### 4.1. Objetivos

Son objetivos del análisis de capacidad y demanda:

- (a) 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.
- (b) 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.

Será primordial desarrollar el análisis de la capacidad y la demanda cuando existan cambios significativos en la infraestructura, en las prácticas operativas o en los patrones de demanda de los aeropuertos.

#### 4.2. Capacidad

##### 4.2.1. Datos para el análisis de capacidad

La información sobre la capacidad calculada, será suministrada dentro de los plazos establecidos por las directrices mundiales de coordinación de Slots, en el formato determinado para tal fin, y de conformidad con los siguientes lineamientos:

##### 4.2.1.1. Capacidad de infraestructura aeroportuaria.

##### 4.2.1.1.1. Explotador aeroportuario

- (a) El explotador aeroportuario proporcionará los datos de la capacidad calculada (para llegadas y salidas) del terminal y sus plataformas, en la cual se debe considerar: posiciones de parqueo, puentes de embarque, salas de embarque 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 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.

Así mismo, dentro de la capacidad calculada el explotador aeroportuario deberá tener en cuenta la programación de los trabajos de expansión, mantenimiento o reparación a la Infraestructura Aeroportuaria realizados por el mismo explotador. Tal cálculo deberá incluir los datos relativos a la disminución de capacidad del aeropuerto, situación que será informada al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots de la Oficina de Transporte Aéreo.

- (b) El explotador aeroportuario deberá determinar dentro del cálculo de la capacidad aeroportuaria, sus recursos principales tales como terminal y plataforma, definidos en un número de operaciones por hora, en la que se indique el parámetro de rotación, entendida como el número de aeronaves que pueden utilizar un puesto de estacionamiento (políticas operacionales). Lo anterior, basado en que la demanda de posiciones de parqueo de un

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

#(02062 )

18 JUL. 2017

***“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”***

aeropuerto está determinada fundamentalmente por la programación de vuelos regulares, el tipo de servicios ofrecidos (domésticos, internacionales, etc.) y las aeronaves que las utilizan.

- (c) El explotador aeroportuario deberá incluir dentro del cálculo de su capacidad, cualquier eventualidad en las instalaciones asignadas a las entidades que presten servicios de migración, aduanas y demás controles en los aeropuertos que afecten la capacidad temporal o permanente.
- (d) El explotador aeroportuario informará al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, en el momento que se 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.

#### **4.2.1.1.2. Otros actores**

Además de los datos suministrados por el explotador aeroportuario, se considerarán como otros actores: entes gubernamentales, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), o quien haga sus veces, y a la Dirección de Infraestructura Aeroportuaria de la Secretaría de Sistemas Operacionales de la UAEAC, quienes deberán suministrar al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, la información de todos los aeropuertos a nivel nacional de su competencia, acorde los siguientes lineamientos:

- (a) El cronograma del plan de obras para la temporada de verano (marzo – octubre), el cual deberá ser presentado dentro de los cinco (5) primeros días del mes de septiembre del año inmediatamente anterior, de conformidad con los términos del Calendario IATA.
- (b) El cronograma del plan de obras para la temporada de invierno (octubre – marzo), el cual deberá ser presentado dentro de los cinco (5) primeros días del mes de abril del año en curso, de conformidad con los términos del Calendario IATA.

#### **4.2.1.2. Capacidad de pista y espacio aéreo.**

- (a) La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC proporcionará los datos de la capacidad calculada (para llegadas y salidas) del recurso de pista o pistas con sus diferentes configuraciones, el 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 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, servicio de meteorología y las ayudas a la navegación aérea; así como las demás instalaciones y servicios que afecten la disponibilidad del aeropuerto o su espacio aéreo, estableciendo la capacidad máxima posible hora y su disminución o incremento por afectaciones en cualquiera de los elementos anotados, incidentes o daños que afecten el servicio, hasta llegar a la capacidad real o aproximada, en la cual se debe considerar los horarios operacionales con sus restricciones de todos los aeropuertos controlados a nivel nacional.



**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

- (b) Así mismo, dentro de la capacidad calculada se deberá tener en cuenta la programación de los trabajos de instalación, mantenimiento o reparación a la restante infraestructura aeronáutica tales como: radioayudas, radares, iluminación, ayudas a la navegación, etc.
- (c) La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC informará al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, en el momento que se 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.

**4.3. Demanda**

Los datos para el análisis de la demanda se tomarán con base en la información de referencia de históricos de la temporada equivalente e inmediatamente anterior (verano o invierno), y los datos de la planificación ajustada al término de la temporada, con el fin de determinar el aumento o disminución de Slots en las franjas pico y valle, para posteriormente proyectar la nueva demanda en la temporada a coordinar.

**5. Declaración de capacidad**

El Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, tomará como base para la capacidad a declararse, aquella que resulte menor de las dos (2) capacidades entre la capacidad aeroportuaria y la capacidad de pista, en la cual las operaciones aéreas planificadas, cualquiera que sea su modalidad; jamás podrán exceder la capacidad declarada.

La capacidad y limitaciones de un aeropuerto catalogado como coordinado (Nivel 3) o facilitado (Nivel 2), serán declaradas por el coordinador de Slots o facilitador, según corresponda, mediante la publicación en las páginas web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) y [www.iata.org/wsg](http://www.iata.org/wsg), de conformidad con los plazos establecidos en el calendario IATA.

La capacidad declarada deberá contener mínimo la información detallada de los parámetros de coordinación o facilitación, tales como:

**5.1. Pista**

- (a) Límites de capacidad en pista (arribos y despegues).
- (b) Cambios de limitación en pista respecto a la temporada anterior.
- (c) Programación de restricciones para pista por obras de mantenimiento (arribos y despegues).
- (d) Programación de restricciones medioambientales para pista.
- (e) Programación de restricciones para calles de rodaje por obras de mantenimiento.
- (f) Tiempos promedio de rodaje taxi-in y taxi-out.

**5.2. Espacio aéreo**

- (a) Límites de capacidad en espacio aéreo en FIR.
- (b) Límites de capacidad en espacio aéreo en TMA.  
Límites de capacidad en espacio aéreo en ATZ.



*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

### 5.3. Terminal

- (a) Límites de capacidad en terminales con respecto a posiciones de parqueo (llegadas y salidas de contacto o remotas).
- (b) Cambios de limitaciones en terminales respecto a la temporada anterior.
- (c) Programación de restricciones para terminales con respecto a posiciones de parqueo (llegadas y salidas).
- (d) Programación de restricciones para check-in.
- (e) Programación de restricciones para el sistema de cintas de equipajes.
- (f) Programación de restricciones para mostradores (stand o CUTE).
- (g) Programación de restricciones para puentes de embarque.
- (h) Programación de restricciones para salas de abordaje.
- (i) Factor de ocupación por terminal.
- (j) Límites de capacidad con respecto a las instalaciones asignadas a las entidades que prestan servicios de migración, aduanas y demás controles en los aeropuertos.

## 6. Principios, prioridades y criterios en la asignación de Slots (Nivel 3)

### 6.1. Principios claves de la asignación de Slots

Los principios clave de la asignación de Slots en un aeropuerto de Nivel 3 son:

- (a) Los Slots solamente serán asignados para fines de planificación por un coordinador debidamente designado.
- (b) Los Slots únicamente se asignarán a aerolíneas y demás explotadores de aeronaves que pretendan realizar operaciones en dicho aeropuerto.
- (c) El Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, de la Oficina de Transporte Aéreo recibirá a través de la dirección electrónica [slot.fmu@aerocivil.gov.co](mailto:slot.fmu@aerocivil.gov.co), asignada al sistema de coordinación de Slot (SCORE); las solicitudes específicas de Slot mediante mensajería SSIM.
- (d) Antes de operar en un aeropuerto de Nivel 3, las aerolíneas u otros operadores de aeronaves deberán tener un Slot asignado. Algunos tipos de vuelos (por ejemplo, vuelos humanitarios, vuelos de ambulancia o vuelos de estado) podrán estar exentos o sujetos a procedimientos especiales.
- (e) Las aerolíneas y otros operadores de aeronaves no deben operar intencionadamente servicios a una hora distinta a la aprobada o utilizar Slots de una forma distinta a la asignada por el coordinador.
- (f) Una “Serie de Slots” es, un conjunto de cinco (5) o más 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.
- (g) Una aerolínea, podrá seguir utilizando una serie de Slots basándose en su condición de histórico.



**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

- (h) La condición de 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.
- (i) No se podrán retirar los Slots históricos a una aerolínea para dar cabida a nuevos entrantes o a cualquier otra categoría de operador de aeronaves.
- (j) Los Slots podrán transferirse o intercambiarse entre aerolíneas, o bien usarse como parte de una operación conjunta, previa autorización del Coordinador de Slot, con sujeción a estas disposiciones.
- (k) Los coordinadores deberán actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria.
- (l) La asignación de Slots será independiente de la asignación de derechos de tráfico derivados de acuerdos bilaterales de servicios aéreos comerciales.
- (m) Las aerolíneas y los coordinadores deberán usar los formatos de mensajes especificados en el SSIM para las comunicaciones en los aeropuertos de Nivel 3.
- (n) Los tiempos de Slots se basarán en las horas previstas de puesta de calzos (llegadas) y retirada de calzos (salidas). Las horas reales de salidas y llegadas podrán variar debido a factores operacionales.

Todas las actividades relacionadas con los Slots, incluida la determinación de Slots históricos, se expresarán en Tiempo Universal Coordinado -UTC- (+5 horas de la hora local colombiana).

## 6.2. Prioridades generales para la asignación de Slots

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

- (a) Operaciones de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros que por su naturaleza operan ajustados a un itinerario. (Serie de servicios regulares).
- (b) Operaciones de servicios comerciales de transporte público regular de carga que operan que por su naturaleza ajustados a un itinerario (Serie de servicios regulares).
- (c) Operaciones de vuelos adicionales efectuadas por empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros (Servicios ad hoc).
- (d) Operaciones de vuelos chárter efectuadas por empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros (Servicios ad hoc)
- (e) Operaciones de vuelos adicionales efectuadas por empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público de carga (Servicios ad hoc)
- (f) Operaciones de vuelos chárter efectuadas por empresas de servicios aéreos de carga (Otras operaciones).



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

# 02062 )

18 JUL. 2017

**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

(g) Otras operaciones.

(h) Están exentos de estas medidas los vuelos de ambulancia aérea en desarrollo de vuelos propios de ese servicio y otras operaciones aéreas civiles de apoyo humanitario o de búsqueda y salvamento, operaciones de la aviación de Estado en vuelo VIP –I, ó en misión de orden público, operaciones de la aviación de Estado o civil del Estado en vuelo VIP –II, Operaciones de las empresas trabajos aéreos especiales.

Para solicitar Slots con el grado de prioridad apropiado, las aerolíneas y otros operadores de aeronaves deberán usar los formatos de mensajes especificados en el capítulo seis (6) del SSIM y los códigos de acción correctos que se detallan en la tabla siguiente:

SERVICE TYPES / TIPOS DE SERVICIO			
Service Type Code/ Código Tipo Servicio	Application/ Aplicación	Type of Operation/ Tipo de Operación	Description/ Descripción
J	Scheduled/ Programado	Passenger/ Pasajeros	Normal Service / Servicio Normal
S	Scheduled/ Programado	Passenger/ Pasajeros	Shuttle Mode / Modo Traslado
U	Scheduled/ Programado	Passenger/ Pasajeros	Service operated by Surface Vehicle/ Servicio Operado por Vehículo en Tierra
F	Scheduled/ Programado	Cargo-Carga/ Mail-Correo	Loose Loaded cargo and/or preloaded devices / Carga Suelta y/o dispositivos precargados
V	Scheduled/ Programado	Cargo-Carga/ Mail-Correo	Service operated by Surface Vehicle/Servicio Operado por Vehículo en Tierra
M	Scheduled/ Programado	Cargo-Carga/Mail- Correo	Mail only/ Solo Correo
Q	Scheduled/ Programado	Passenger-Cargo/ Pasajero-Carga	Passenger/Cargo in Cabin (mixed configuration aircraft)
G	Additional Flights/ Vuelos Adicionales	Passenger/ Pasajeros	Normal Service/Servicio Normal
B	Additional Flights/Vuelos Adicionales	Passenger/Pasajeros	Shuttle Mode/Modo Traslado
A	Additional Flights/Vuelos Adicionales	Cargo-Carga/Mail- Correo	Cargo-Mail/Carga-Correo
R	Additional Flights/Vuelos Adicionales	Passenger-Pasajeros /Cargo-Carga	Passenger/Cargo in Cabin (mixed configuration aircraft)



*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

C	Charter	Passenger/Pasajeros	Passenger Only/Solo Pasajeros
O	Charter	Special Handling/Manejo Especial	Charter requiring special handling (e.g. Migrants/immigrant Flights)/Charter require manejo especial (ej. Vuelos de deportados)
H	Charter	Cargo-Carga/Mail-Correo	Cargo and - or Mail/Carga y/o Correo
L	Charter	Passenger-Pasajeros /Cargo-Carga /Mail-Correo	Passenger and Cargo and-or Mail/Pasajeros y Carga y/o Correo
P	Others/Otros	Not specific/No especificado	Non-revenue (Positioning/Ferry/Delivery/Demo)/ Sin fin de lucro (Posicionamiento/Ferry/Demostracion)
T	Others/Otros	Not specific/No especificado	Technical Test/Prueba Técnica
K	Others/Otros	Not specific/No especificado	Training (School/Crew check) /Entrenamiento (Escuelas/Chequeo Tripulaciones)
D	Others/Otros	Not specific/No especificado	General Aviation/Aviación General
E	Others/Otros	Not specific/No especificado	Special (Government)/Especial (Gobierno)
W	Others/Otros	Not specific/No especificado	Military/Militar
X	Others/Otros	Not specific/No especificado	Technical Stop (for Chapter 6 applications only)/ Parada Tecnica (Solo Aplicaciones Capitulo 6)
I	Others/Otros	Not specific/No especificado	State/Diplomatic/Air Ambulance (Chapter 6 only)/ Estado/Diplomatico/Aero ambulancia (Solo Capitulo 6)
N	Others/Otros	Not specific/No especificado	Business Aviation/Air Taxi-Aviación de negocios/Aero Taxi

**6.3. Criterios principales para la asignación inicial de Slots**

Siempre que se desarrolle un plan de asignación de Slots para la Reunión Mundial de Coordinación de Slots (RMS), basado en las solicitudes iniciales presentadas por las aerolíneas, los coordinadores deberán aplicar en su orden, los siguientes criterios:

**6.3.1. Slots históricos.** La primera prioridad de la asignación de Slots serán los Slots históricos.

**6.3.2. Cambios en los Slots históricos.** Los cambios realizados en un Slot histórico deberán tener prioridad sobre las nuevas solicitudes del mismo Slot dentro de la capacidad disponible.



*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

**6.3.3. Fondo de reserva de Slots.** 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. Los Slots disponibles en el fondo de reserva se asignarán a las aerolíneas que soliciten un Slot utilizando los criterios establecidos en los puntos 6.3.4., 6.3.5. y 6.4. de este Apéndice.

**6.3.4. Nuevos entrantes.** Solo las aerolíneas podrán optar a la categoría de nuevo entrante.

- (a) El cincuenta por ciento (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 cincuenta por ciento (50%). El coordinador tratará las solicitudes de los nuevos entrantes y las demás aerolíneas de forma equitativa, de conformidad con los parámetros de coordinación a lo largo del día.
- (b) A la hora de asignar los Slots a los nuevos entrantes, se aplicarán la prioridad para las operaciones previstas para todo el año (6.3.5) y los criterios adicionales para la asignación de Slots (6.4).
- (c) 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 RMS, no conservará la categoría de nuevo entrante para esa temporada.
- (d) 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.

**6.3.5. Introducción de operaciones previstas para todo el año.**

- (a) 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.
- (b) 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.

**6.4. Criterios adicionales para la asignación inicial de Slots**

Cuando los Slots no puedan asignarse utilizando los criterios principales definidos en el numeral 6.3, deberán tenerse en cuenta los siguientes factores:

- (a) **Periodo efectivo de operación:** deberá tener prioridad la programación que será efectiva durante un periodo de operación mayor en la misma temporada.
- (b) **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.



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

# 02062)

18 JUL. 2017

*"Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"*

- (c) **Competencia:** los coordinadores intentarán asegurarse de que se tengan en cuenta los factores competitivos en la asignación de los Slots disponibles.
- (d) **Prohibición:** cuando exista una prohibición en un aeropuerto, que genere un problema de Slots en cualquier otro lugar, deberá darse prioridad a la aerolínea cuya programación esté restringida por la prohibición.
- (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.

#### 6.5. Mantenimiento y devolución de Slots

- (a) Las aerolíneas solo podrán conservar los Slots que pretendan operar, transferir, intercambiar o utilizar en una operación conjunta.
- (b) Para garantizar que no se desperdicie la capacidad cuando ésta sea escasa, las aerolíneas 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.
- (c) Específicamente, los Slots que una aerolínea no pretenda operar deberán devolverse antes de la fecha límite para la devolución de Slots: 15 de enero (verano) y 15 de agosto (invierno). Con posterioridad a esta fecha, el Coordinador de Slots se abstendrá de procesar modificaciones y devoluciones hasta después de la fecha de referencia de históricos.
- (d) Las aerolíneas 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.
- (e) El coordinador mantendrá y publicará una lista de aerolíneas que hayan devuelto los Slots después de la fecha límite para la devolución de Slots en la página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co)

#### 6.6. Norma "Úselo o Piérdalo"

- (a) La condición de histórico solo se concederá a una serie de Slots en el caso de que la aerolínea pueda demostrar, que dicha serie se ha operado como mínimo durante el ochenta por ciento (80%) del tiempo del periodo asignado en la temporada equivalente anterior.
- (b) 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 ochenta por ciento (80%) durante la temporada, para permitir que la aerolínea tome las medidas oportunas. Para efecto de lo anterior se remitirá a las aerolíneas informes mensuales.



**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

- (c) Se entenderá que esta norma de “Úselo o Piérdalo” se aplicará únicamente para la no utilización de Slots previamente asignados. En la contabilización de la no utilización de Slots, se exceptuarán los casos donde apliquen las justificaciones señaladas en el numeral 6.8. de esta Apéndice.

**6.7. Elegibilidad para “Condición de Histórico”**

Las siguientes directrices se utilizan para determinar qué Slots pueden optar por la *Condición de Histórico* y el número de operaciones necesarias para conseguir el uso del ochenta por ciento (80%):

- (a) Para determinar la elegibilidad de la condición de 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 ochenta por ciento (80%).
- (c) Si el periodo de operación de una serie de Slots se amplía después de la fecha de referencia de históricos, la aerolínea podrá optar por la condición de histórico para el periodo de operación ampliado, sujeto al requisito del uso del ochenta por ciento (80%) de la serie ampliada.
- (d) Los Slots asignados con un régimen ad hoc no pueden optar por la condición de 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 a la condición de histórico.
- (e) Si una aerolínea 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 de condición de histórico, siempre y cuando se cumpla el requisito del ochenta por ciento (80%) de uso durante todo el periodo operativo del servicio.
- (h) La condición de 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 aerolínea.
- (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 la condición de histórico. La utilización del ochenta por ciento (80%) se calcula durante todo el periodo operativo del servicio. La condición de histórico se aplica generalmente a la serie



**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

de Slots operados la mayoría del tiempo, a no ser que se acuerde lo contrario entre el coordinador y la aerolínea.

#### 6.7.1. Cancelaciones antes de la fecha de referencia de Históricos

- (a) La cancelación de cinco (5) o más semanas consecutivas reducirá el periodo elegible para la condición de histórico, o generará periodos individuales elegibles para la condición de histórico. Cuando los periodos individuales se reconozcan como parte del mismo servicio (por ejemplo, mismo número de vuelo, ruta, etc.), la utilización del ochenta por ciento (80%) se calculará para el número total de operaciones en todos los periodos.
- (b) La cancelación de los periodos de menos de cinco (5) semanas consecutivas no reducirá el periodo elegible para la condición de histórico, siempre y cuando el número total de cancelaciones sea del veinte por ciento (20%) o menos del periodo entre la primera y la última fecha de la serie de Slots.

#### 6.7.2. Cancelaciones después de la fecha de referencia de Históricos

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 ochenta por ciento (80%) (Úselo o Piérdalo), a no ser que la no utilización se justifique conforme a las disposiciones del punto 6.8. de este Apéndice.

#### 6.8. No utilización justificada de Slots

Cuando se calcule la utilización del ochenta por ciento (80%) de una serie de Slots (Úselo o Piérdalo), los Slots no utilizados se considerarán como utilizados, siempre y cuando la no utilización esté justificada por uno de los motivos siguientes:

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

Las aerolíneas 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 no serán contabilizados como “no utilizados”.

#### 6.9. Monitoreo de uso de Slots (Slot Monitoring)

Dentro del monitoreo de uso de Slots, se realizará un seguimiento a la ocurrencia de las situaciones que se señalan a continuación:

- (a) Cuando las aerolíneas u otros operadores de aeronaves operen en un aeropuerto Nivel 3 sin contar con un Slot previamente asignado por el Coordinador de Slots. Los mecanismos

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL

Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

# 02062)

18 JUL. 2017

**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

empleados para comprobar que el Slot fue utilizado sin previa autorización, son los siguientes:

- (1) Cuando las aerolíneas u otros operadores de aeronaves incluyan o registren durante las fases pre-táctica y/o táctica (Posición OCS), un vuelo que en ningún momento hubiese cumplido con el procedimiento establecido para las solicitudes de Slot, mediante el envío de la mensajería SSIM en la fase de planificación estratégica (sistema Score).
  - (2) Cuando las aerolíneas u otros operadores de aeronaves incluyan o registren durante las fases pre-táctica y/o táctica (Posición OCS), un vuelo que, pese a que hubiese cumplido con el procedimiento establecido para las solicitudes de Slot, mediante el envío de la mensajería SSIM en la fase de planificación estratégica (sistema Score), la misma hubiese sido rechazado y/o negado.
  - (3) Cuando la aerolínea incluya en los planes de vuelo repetitivos, que se presentan conforme al ciclo AIRAC (28 días), ante la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, vuelos que no hubiesen cumplido con el procedimiento establecido para las solicitudes de Slot, mediante el envío de la mensajería SSIM en la fase de planificación estratégica (Sistema Score).
  - (4) Cuando las aerolíneas u otros operadores de aeronaves incluyan en el plan de vuelo, que se presenta en las oficinas ARO/AIS de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, vuelos que no hubiesen cumplido con el procedimiento establecido para las solicitudes de Slot, durante las fases pre-táctica y/o táctica (Posición OCS).
- (b) Cuando la aerolínea conserve intencionalmente Slots que no tenga previsto operar, transferir, intercambiar o usar en una operación conjunta. Uno de los mecanismos empleados para comprobar que se conservó intencionalmente el Slot, serán las devoluciones de Slots en patrones constantes dentro de la temporada en ejecución y en fechas diferentes a las permitidas para la devolución de Slots.
- (c) Cuando una aerolínea opere intencional y reiteradamente servicios en un horario distinto al asignado por el coordinador de Slots.

Para efectos de tener un marco de referencia sobre el significado de un horario distinto, se establecen los tiempos permitidos en que un vuelo puede operar fuera de un Slot asignado, de conformidad con los siguientes rangos de tiempo bloque:

TABLA 1. Rango de Tiempos	
TIEMPO BLOQUE (Block Time) (minutos)	TIEMPO PERMITIDO (minutos)
30 - 90	+/- 15
91 - 240	+/- 30
241 - 420	+/- 45
>421	+/- 60



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

# 02062) 18 JUL. 2017

**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

\*Esta tabla será revisada por el Comité de Coordinación de Slot para cada temporada y podrá estar sujeta a cambios.

Para efectos de tener un marco de referencia sobre el significado de reiteradamente, se establece la cantidad de veces permitidas en las que un vuelo pueda operar fuera del Slot asignado, de conformidad con los siguientes rangos de serie de Slots con los que cuenta cada aerolínea:

TABLA 2. Rango de Series	
RANGOS SERIES DE SLOTS	ADVERTENCIAS (Cantidad de veces)
5 a 9	2
10 a 14	4
15 a 19	5
20 a 24	6
25 a 29	7
≥ 30	8

\*Esta tabla será revisada al final de cada temporada y podrá estar sujeta a cambios.

Para efectos de tener un marco de referencia sobre el significado del término intencional, se tendrá en cuenta los códigos de demora IATA, los cuales se clasifican en causas internas (atribuibles a la aerolínea) y externas (no atribuibles a la aerolínea). No se contabilizarán las advertencias hechas a las aerolíneas cuando la justificación corresponda a una causa externa y la misma fuera comprobada.

En el evento que fuera identificada la operación de un servicio a un horario distinto con respecto al Slot asignado, se aplicarán las siguientes reglas:

- (1) La aerolínea será advertida mediante diálogo, de los casos identificados de operación de un vuelo a un horario distinto del Slot asignado, para que proceda a dar explicaciones de las causas y se adopten las medidas preventivas oportunas que eviten futuros episodios.
- (2) En el caso de que la aerolínea dentro del plazo fijado por el coordinador de Slots, no hubiese respondido al diálogo iniciado, la decisión a esa justificación se categorizará como una causa interna por parte del coordinador de Slots.
- (3) En el evento de que la aerolínea complete el total de advertencias establecidas en la tabla de rango de series, quedará demostrada la intencionalidad y la reiteración en el mal uso del Slot (o Slots) de la serie y, se perderá la condición de histórico de esa serie en la temporada siguiente. En estos casos, antes de negar la condición histórica el coordinador le señalará a la aerolínea los casos en que hubiera operado a un horario distinto y escuchará sus explicaciones y defensas.



**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

- (4) Se emplearán como datos post-operacionales para el monitoreo del uso de Slots, aquellos que sean proporcionados por el explotador aeroportuario, los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) y el Servicio de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad (ATFCM).

**Parágrafo.** Se otorgará un término de treinta (30) días calendario para aquellos casos en que se inicie una nueva ruta o se incluya un nuevo equipo de vuelo, con el fin de que la aerolínea establezca de forma definitiva el tiempo bloque ajustado. Es decir, después de ese término se contabilizarán las advertencias del monitoreo de uso de Slots por operar a un horario distinto.

- (d) Cuando la aerolínea, sin previa autorización del Coordinador de Slots, cambia el tipo de servicio autorizado en la asignación del Slot, es decir, un Slot asignado para un vuelo nacional, se utiliza para un vuelo internacional o viceversa, afectando la capacidad programada del terminal aéreo; uno de los mecanismos empleados para comprobar que se modificó el uso del Slot, será la modificación en el sistema Harmony, del tipo de servicio con la que se aprobó inicialmente.
- (e) Cuando la aerolínea, sin previa autorización del Coordinador de Slots, decida cambiar el equipo de vuelo autorizado en la asignación del Slot, por una aeronave que afecte los parámetros de capacidad debidamente declarados del terminal aéreo; el mecanismo empleado para comprobar que se modificó el equipo de vuelo autorizado con el Slot, será el siguiente:
- (1) Los reportes y/o comunicaciones post-operacionales del explotador aeroportuario, donde se evidencie las modificaciones del equipo de vuelo.
- (f) Cuando la aerolínea, sin previa autorización del Coordinador de Slots, cambia el tipo de operación autorizada en la asignación inicial, es decir, un Slot asignado para un vuelo regular, adicional, chárter etc., es utilizado para otro tipo de operación; con la intención de obtener una mayor prioridad en la asignación del mismo, la aeronave se destinará a una posición remota disponible o en su defecto se le asignará una nuevo Slot acorde a la disponibilidad del terminal.
- (g) Uno de los mecanismos empleados para comprobar que se modificó el uso del Slot, será cuando la aerolínea solicite un Slot con un código de acción distinto al tipo de operación aprobada por el Coordinador de Slots o Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo.

**Nota 1-.** Se entenderá que se modificó el uso del Slot, cuando la aerolínea solicite un Slot con un código de acción distinto al tipo de operación aprobada por el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo.

**Nota 2-.** El coordinador podrá solicitar la ayuda del Comité de Coordinación de Slots o del Sub-comité de ejecución de Slot para revisar las conclusiones del monitoreo de uso de Slots, sin perjuicio de las sanciones que se puedan acarrear al respecto.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

# 02062) 18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

#### 6.10. Flexibilidad en la asignación de Slots

Para lograr una utilización óptima de la capacidad disponible a la hora de asignar Slots, los Coordinadores de Slots pueden tener cierta flexibilidad, tal y como se describe a continuación:

- (a) **Factores operacionales.** Las aerolíneas 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.
- (b) **Cambio de temporada.** Cuando durante una temporada un vuelo se haya efectuado a una determinada hora y en la temporada siguiente hubiese reducción capacidad, de modo que no fuese posible autorizarlo a la misma hora, se la asignará en un horario diferente lo más cercano a la requerida.
- (c) **Alteraciones de la programación.**
  - (1) A corto plazo, los vuelos atrasados por eventos que quedan fuera del control de la aerolínea deberán considerarse como operados tal como fueron asignados inicialmente. Las aerolíneas no tendrán que solicitar otro Slot a causa de alteraciones producidas en el mismo día.
  - (2) Las variaciones operativas considerables que afectan a los días siguientes pueden requerir que la aerolínea solicite nuevos Slots para los días siguientes.
  - (3) Cuando las alteraciones a largo plazo generen un proceso de reprogramación, el tratamiento de elegibilidad para la condición de histórico deberá discutirse y acordarse entre el coordinador y la aerolínea.

#### 6.11. Cambio de uso de Slots por parte de las aerolíneas

- (a) Los Slots aeroportuarios no tienen una ruta, aeronave o número de vuelo específico, y la aerolínea podrá cambiarlos internamente de una ruta o tipo de servicio a otro. Dichos cambios procederán siempre y cuando se aprueben por parte del Coordinador de Slots.
- (b) 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.

#### 6.12. Intercambio de Slots entre aerolíneas (Movilidad de Slots)

- (a) Los Slots asignados podrán intercambiarse uno por otro en los aeropuertos de Nivel 3 entre cualquier número de aerolíneas, de forma temporal, previa aprobación por parte del coordinador.
- (b) 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 encuentra que éste mejoraría la posición operativa de la aerolínea o del terminal.



***“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”***

- (c) Las aerolíneas que participen en el intercambio de Slots deberán solicitar autorización al coordinador, todas y cada una deberán remitir los intercambios para su validación. El coordinador confirmará la viabilidad de cada intercambio y modificará su base de datos. Para mayor transparencia, se publicarán en la página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) los siguientes datos al respecto:

- (1) El nombre de las aerolíneas interesadas
- (2) Los horarios de los Slots intercambiados y
- (3) El periodo del intercambio (por ejemplo, periodo de operación, temporadas, vigencia).

**6.13. Transferencia de Slots entre aerolíneas**

- (a) Los Slots asignados a una aerolínea, solo podrán transferirse a otra aerolínea que esté sirviendo o tenga previsto servir al mismo aeropuerto y cuente con la aprobación del coordinador.
- (b) 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 (2) temporadas equivalentes. Esta medida intenta impedir que las aerolíneas se beneficien de una prioridad mejorada, como el grado de nuevo entrante, para obtener Slots únicamente con el fin de transferirlos después a otra aerolínea.
- (c) Las aerolíneas 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. Se pondrá a disposición de las partes interesadas los detalles y se publicarán en la página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) para mayor transparencia:

- (1) El nombre de las aerolíneas implicadas,
- (2) Los horarios de los Slots transferidos y
- (3) El inicio de la transferencia (por ejemplo, periodo de operación, temporadas, vigencia).

**Parágrafo.** En ningún caso la transferencia de Slots generará cobros o compensaciones, económicas o no, entre las aerolíneas.

**6.14. Operaciones conjuntas**

- (a) Una operación conjunta implica Slots de una aerolínea que son utilizados por otra aerolínea, con la particularidad de que las aerolíneas involucradas deben pertenecer al mismo grupo empresarial, o estar vinculadas mediante una alianza o acuerdo que les permita la explotación conjunta de servicios aéreos.
- (b) Las aerolíneas que participen en una operación conjunta deberán comunicarlo previamente al Coordinador de Slots 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:



**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

- (1) El nombre de las aerolíneas implicadas,
  - (2) Los detalles de los Slots implicados (por ejemplo, el número de vuelo) y
  - (3) El periodo de la operación conjunta.
- (c) En una operación conjunta el titular original del Slot conserva la condición de histórico (no el operador de los Slots). El titular del Slot es responsable de los envíos iniciales y debe conservar el control de los Slots hasta la fecha límite para la devolución de Slots.
- (d) 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 aerolíneas implicadas y el coordinador, aunque normalmente se transfieran a la aerolínea operativa.
- (e) La aerolínea operativa es responsable de todos los requisitos de uso y rendimiento.
- (f) Al final de la operación conjunta, o si la aerolínea operativa pierde su permiso de operación, los Slots empleados en una operación conjunta permanecen asignados al titular original del Slot.

**6.15. Slots de una aerolínea que deja de operar en un aeropuerto**

- (a) Una aerolínea que cese sus operaciones en un aeropuerto deberá devolver inmediatamente al fondo de reserva de Slots, todos los que tuviere asignados para operar en dicho aeropuerto el resto de la temporada y para la siguiente temporada, si ya le hubieren sido asignados.
- (a) En un término de treinta (30) días antes de la fecha determinada para la suspensión de una ruta suya, la aerolínea deberá en el sistema de coordinación (SCORE), reasignar esos Slots a otra ruta; en caso contrario, el coordinador podrá retirar los Slots; retornándolos al fondo de reserva de Slots.

**6.16. Slots de una aerolínea que pierde su permiso de operación**

- (a) Los Slots solo pueden ser conservados por una aerolínea que tenga un permiso de operación vigente. Si el permiso de operación de una aerolínea, fuese suspendido o cancelado por cualquier motivo, todos sus Slots revertirán inmediatamente al fondo de reserva de Slots.
- (b) En caso de producirse una liquidación de la empresa o procedimiento similar, los representantes de la aerolínea deberán comunicar de inmediato a los coordinadores sus intenciones futuras respecto a sus Slots asignados y proporcionarán los datos de contacto del administrador o liquidador.
- (c) En los casos anteriores, el coordinador de Slots podrá reservar los Slots hasta la fecha límite para la devolución (el 15 de enero -verano- o del 15 de agosto -invierno), a la espera de la renovación del permiso de operación de la aerolínea o la restitución formal de las actividades de la aerolínea. De lo contrario el Coordinador podrá retornarlos al fondo de reserva de Slots. Del mismo modo, la aerolínea, a través de sus representantes legales deberán mantener informado al coordinador acerca de su estado.



(# 02062) 18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

### 6.17. Slots asignados antes que se obtengan los derechos de tráfico y/o permiso de operación

- (a) Una aerolínea podrá solicitar con carácter provisional Slots para vuelos respecto de los cuales todavía no posea todos los derechos de tráfico aéreo necesarios. Si es posible, el Coordinador de Slots deberá asignar los Slots de conformidad con los procedimientos ordinarios de asignación. Si la aerolínea que posea estos Slots provisionales no recibe los derechos de tráfico necesarios, antes de las fechas límite para, su devolución (el 15 de enero -verano- o del 15 de agosto -invierno), el Coordinador podrá retornarlos al fondo de reserva de Slots.
- (b) Una aerolínea también puede solicitar Slots provisionales antes de obtener los permisos de operación necesarios. En tal caso, si dicha aerolínea no obtuviese los permisos necesarios antes las fechas límite para la devolución (el 15 de enero -verano- o el 15 de agosto -invierno), el Coordinador de Slots podrá retornarlos al fondo de reserva de Slots.
- (c) En el caso de que la compañía obtuviese los permisos necesarios con posterioridad a la fecha límite para la devolución de Slots, la asignación de los mismos por parte del Coordinador, quedará sujeta a la disponibilidad.
- (d) El estado (aprobado o rechazado) del permiso de operación de la aerolínea y/o los derechos de tráfico; deberán revisarse con el Coordinador de Slots antes de la correspondiente fecha límite indicada en los párrafos precedentes, para la devolución.

### 6.18. Slots asignados sin Condición de Histórico

- (a) Cuando una serie de Slots solo esté disponible para regímenes no históricos, el coordinador podrá asignar tales Slots con régimen ad hoc.
- (b) La utilización de estas series de Slots no da derecho a la aerolínea a reclamar una condición de histórico.

## 7. Principios, prioridades y criterios en la Facilitación (Nivel 2)

### 7.1. Principios de la facilitación de horarios

Los principios 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 aerolíneas y el facilitador para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- (b) En estos aeropuertos no se asignarán Slots. Los conceptos de condición de histórico y serie de Slots no se aplicarán en la facilitación.
- (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.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

# 02062,

18 JUL. 2017.

**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

- (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 aerolíneas 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 aerolíneas y otros operadores de aeronaves no deberán operar intencionadamente servicios a una hora distinta o de una forma 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 aerolíneas y los facilitadores deberán usar los formatos de mensajes especificados en el SSIM para las comunicaciones en estos aeropuertos.
- (i) El calendario de actividades de coordinación específica las fechas límite del procedimiento de facilitación a las que deberán atenerse tanto las aerolíneas como los facilitadores.
- (j) Todas las actividades relacionadas con las operaciones facilitadas se expresarán en hora 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

Los facilitadores deberán tomar en consideración y aplicar las siguientes prioridades 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 estén previstos para utilizar sin cambios con respecto a la temporada equivalente anterior deberán tener prioridad sobre los servicios que estén previstos y 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.



*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

- (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 prohibición 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 aerolíneas puedan disponer de flexibilidad de horarios.

### 7.3. Diálogo sobre ajustes de la programación

- (a) Los ajustes de la programación deberán establecerse de mutuo acuerdo entre el facilitador y las aerolíneas interesadas sobre la base de un diálogo y debate abiertos.
- (b) Los facilitadores deberán discutir con el explotador aeroportuario sobre el conjunto de la demanda de todas las aerolíneas 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.
- (c) 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.
- (d) Las aerolíneas 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. De lo contrario, el aeropuerto podría recibir la designación de Nivel 3, con la consiguiente asignación de Slots obligatoria. Las aerolíneas deberán revisar los planes operativos futuros con el facilitador y el explotador aeroportuario (cuando proceda).
- (e) En lugar de rechazar inmediatamente un ajuste a la programación, las aerolíneas 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 numeral 7.2. de este Apéndice.

### 7.4. Ajustes de la programación rechazados

- (a) El facilitador tendrá que llevar un registro de todos los casos en que las aerolíneas hayan rechazado un ajuste de la programación solicitado y ello haya dado lugar a un incumplimiento de los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- (b) Si un aeropuerto cambia del Nivel 2 al Nivel 3, las aerolíneas 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 ninguna condición de histórico por los horarios utilizados para esos servicios.



Principio de  
Procedencia: 3000.492

MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINTRANSPORTE

Resolución Número

# 02062,

18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

### 7.5. Operaciones que la aerolínea no tenga la intención de utilizar

- (a) Para garantizar una visión global exacta de la demanda en un aeropuerto, las aerolíneas deberán cancelar las operaciones que no vayan a utilizar a la mayor brevedad posible.

*Nota. - Aunque tales operaciones sean canceladas con poca antelación, cabe la posibilidad de que sirvan para mejorar las programaciones de otros operadores.*

- (b) En todo caso, las operaciones que una aerolínea que no tenga la intención de utilizar deberán devolverse de conformidad con el calendario de actividades, antes de la fecha límite del 15 de enero (verano) y del 15 de agosto (invierno).

### 7.6. Supervisión de las operaciones

- (a) El facilitador deberá supervisar las operaciones en el aeropuerto con objeto de detectar los casos en que las aerolíneas u otros operadores de aeronaves operen intencionadamente servicios a una hora distinta o de una forma distinta a la acordada con el facilitador.
- (b) Si detecta algún caso de este tipo, el facilitador deberá ponerse en contacto con la aerolínea o el explotador de aeronaves en cuestión, para resolver la anomalía identificada. El uso indebido continuado deberá dar lugar a que la aerolínea u otro operador de aeronaves reciba una prioridad inferior en los futuros ajustes de la programación.
- (c) El facilitador, en caso necesario, deberá solicitar el asesoramiento del explotador aeroportuario u otro organismo competente para que le ayude a resolver las anomalías pendientes.

## 8. Procedimiento de Coordinación y de Facilitación

### 8.1. Representantes autorizados y comunicación

- (a) 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 aerolínea remitente, tal y como se haya notificado al coordinador y al facilitador.
- (b) Los datos de contacto para las comunicaciones con los coordinadores y facilitadores pueden consultarse en [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) y [www.iata.org/wsg](http://www.iata.org/wsg).
- (c) Las solicitudes de asignación, modificación y cancelación de Slots, se atenderán en jornada laboral ordinaria de lunes a viernes de 8:00 a.m. a 5:00 p.m. Hora Local colombiana (13:00 a 22:00 UTC)
- (d) Para efectos de asignaciones, modificaciones y cancelaciones en la fase pre-táctica y/o táctica (hasta 3 horas previas a la operación del vuelo), serán atendidas por la Posición OCS en la FMU.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Principio de  
Procedencia: 3000.492

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Resolución Número

# 02062, 18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

## 8.2. Calendario de actividades de coordinación

Los procedimientos de coordinación y de facilitación se basan en el calendario de actividades de coordinación, incluido en estas normas. Las fechas de las actividades para cada temporada las publica IATA en la RMS anterior.

Todas las partes implicadas en el proceso de coordinación deberán conocer las siguientes fechas y fechas límite:

ACTIVIDAD	NÚMERO DE DÍAS PREVIOS A LA RMS
Fecha límite de envío de SHL	RMS -57 días
Fecha límite de acuerdo de históricos	RMS -40 días
Confirmación de los parámetros de coordinación definitivos y detalles sobre la capacidad disponible.	RMS -40 días
Fecha límite de envío de solicitudes iniciales	RMS -33 días
Calendario de reuniones abierto a los coordinadores para concertar citas con las aerolíneas.	RMS -14 días
Fecha límite de envío de SAL	RMS -12 días
Calendario de reuniones abierto a las aerolíneas para concertar citas con los coordinadores.	RMS -8 días
Reunión Mundial de Slots (de la IATA)	Inicia a mediados de noviembre (verano) y a mediados de junio (invierno), de cada año
Fecha límite para la devolución de Slots	15 ago. (invierno) y 15 ene. (verano)
Fecha de referencia de históricos	31 enero (verano) y 31 agosto (invierno)
Inicio de temporada	Último domingo de marzo (verano) y último domingo de octubre (invierno)

## 8.3. Disponibilidad de capacidad del aeropuerto

- El explotador aeroportuario deberá proporcionar al coordinador o facilitador los parámetros de coordinación como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite del envío de solicitudes iniciales para cada RMS.
- Los coordinadores y facilitadores deberán suministrar la siguiente información a todas las aerolíneas que operen o tengan previsto operar en los aeropuertos que ellos coordinen:



**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

- (1) 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.
- (2) 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.
- (c) La página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) deberá mostrar esta información y destacar cualquier cambio reciente en la capacidad y la demanda.
- (d) Si una aerolínea 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 aerolíneas también deberán informar cuando sea conveniente al explotador aeroportuario.

**8.4. Determinación de Slots históricos por parte de los coordinadores**

- (a) Los coordinadores deberán proporcionar a cada aerolínea 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.
- (b) 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 ochenta por ciento (80%) de su uso.
- (c) 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.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) y [www.wwacg.org](http://www.wwacg.org). Los coordinadores que no distribuyan repetidamente los SHL en la fecha límite de envío serán contactados por el JSAG (Joint Slot Advisory Group) para debatir su cumplimiento de estos procedimientos.
- (d) El coordinador deberá "reconstruir" los registros de las series de Slots que opten por la condición de 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 aerolíneas, siempre y cuando la reconstrucción respete los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- (e) 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



# 02062 ) 18 JUL. 2017

***“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”***

y fin en la nueva temporada deberán acercarse lo más posible (antes o después) a los mismos días operativos.

- (f) 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 aerolíneas a hacer sus solicitudes iniciales. Para este fin, se podrá utilizar el formato de mensaje SHL.

#### **8.5. Revisión de los Slots históricos por parte de las aerolíneas**

- (a) Las aerolíneas deberán revisar el mensaje SHL y confirmar su recepción al coordinador. Si una aerolínea 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.
- (b) El coordinador no considerará nuevas diferencias relacionadas con los SHL después de la fecha límite de acuerdo de históricos.
- (c) Si existe un desacuerdo relacionado con Slots históricos que no pueda resolverse antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales, las aerolíneas 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.
- (d) Las aerolíneas que no reciban un mensaje SHL deberán solicitarlo al coordinador. Las aerolíneas deberán consultar la página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) o [www.wwacg.org](http://www.wwacg.org) para confirmar si se han distribuido los SHL para ese aeropuerto. Si una aerolínea sigue teniendo problemas para obtener un SHL de un coordinador, deberá elevar la consulta al Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo.

#### **8.6. Solicitudes iniciales por parte de las aerolíneas**

- (a) 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 aerolíneas deberán remitir las solicitudes iniciales lo antes posible para asistir a los coordinadores.
- (b) 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.
- (c) Antes de que las aerolíneas envíen sus solicitudes, deberán conocer los parámetros de coordinación y los datos de utilización proporcionados por los coordinadores y los facilitadores. Si las aerolíneas 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.



***“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”***

- (d) Dado que los Slots en aeropuertos de Nivel 3 pueden no estar disponibles en las horas punta, es fundamental que las aerolíneas que operan o tienen previsto operar en ese aeropuerto, estén preparadas para desarrollar planes alternativos si no pueden obtener los Slots que necesitan. En estos casos, deberán considerar operar a una hora distinta o en aeropuertos alternativos que puedan dar cabida a sus operaciones previstas.
- (e) Si se desea un cambio en los Slots históricos para un vuelo entre dos o más aeropuertos de Nivel 3, la aerolínea 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.
- (f) Una vez que el coordinador haya aceptado la solicitud de una aerolínea para un cambio en el Slot histórico, la aerolínea no podrá reclamar posteriormente su Slot histórico original.
- (g) Las aerolíneas 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.
- (h) Las solicitudes iniciales deberán incluir las solicitudes para todos los Slots que una aerolínea pretenda operar durante la temporada, incluyendo los vuelos al principio de la temporada y que se hayan originado en la temporada anterior.

**8.7. Utilización de códigos de acción SSIM e información complementaria**

Las aerolíneas 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.

Para los aeropuertos de Nivel 3, las aerolíneas 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) y
- (c) Comunicar al coordinador cuando se soliciten nuevos Slots o cambios de horario para una operación rutinaria anual.

Para los aeropuertos de Nivel 2 y 3, las aerolíneas 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 e
- (c) Indicar los tiempos de respuesta mínimo y máximo y cualquier otra restricción similar.



# 02062 ) 18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

### 8.8. Garantía de recepción de las solicitudes iniciales

- (a) Cada aerolínea es responsable de garantizar que el coordinador o el facilitador haya recibido sus solicitudes iniciales.
- (b) Los coordinadores y facilitadores deberán confirmar inmediatamente la recepción de las solicitudes iniciales.
- (c) Las aerolíneas deberán comprobar si han recibido una confirmación para asegurarse de que su solicitud ha sido recibida. Si no se ha recibido ninguna confirmación, la aerolínea tendrá que ponerse inmediatamente en contacto con el coordinador o el facilitador correspondiente.
- (d) Su incumplimiento puede producir que la solicitud de la aerolínea no sea considerada en la coordinación inicial y que los Slots históricos se asignen a otras aerolíneas.
- (e) En caso de que una aerolínea con Slots históricos no realice una solicitud inicial o no solicite alguno de sus Slots históricos, el coordinador deberá preguntar inmediatamente a la aerolínea si no desea realizar ninguna solicitud. Si la aerolínea no responde en veinticuatro (24) horas, el Slot podrá asignarse a otra aerolínea.

### 8.9. Coordinación inicial

- (a) Los coordinadores y facilitadores deberán informar a cada aerolínea 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 aerolíneas que hayan solicitado Slots en el aeropuerto.
- (b) El mensaje SAL deberá indicar cualquier cambio en la solicitud inicial de la aerolínea que sea necesario para cumplir los parámetros de coordinación del aeropuerto, así como los motivos para dichos cambios.
- (c) Si el horario solicitado por la aerolínea no está disponible, los coordinadores y facilitadores deberán, a la hora de hacer ofertas durante la coordinación inicial, seguir los siguientes principios:
  - (1) Las ofertas no deberán hacer que una aerolínea pase a tener una posición menos favorable que con los horarios que disponía previamente.
  - (2) Las ofertas deberán hacerse entre el horario solicitado y el horario del Slot histórico, o dentro del rango de flexibilidad horaria indicado por la aerolínea.
  - (3) Si una aerolínea indica que las ofertas no son aceptables, no deberá ofrecerse ninguna mejora si los horarios solicitados no están disponibles.
  - (4) Los coordinadores y facilitadores deberán tener en cuenta el rango de flexibilidad horaria indicado por una aerolínea, pero no deberán situarla en una posición menos favorable a causa de la inclusión de esta información.



Resolución Número  
# 02062 )

18 JUL. 2017

**"Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"**

- (5) 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 aerolínea haya indicado que dicho tipo de oferta sea aceptable.
- (6) 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 aerolínea.
- (d) 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.
- (e) Las aerolíneas que no reciban un mensaje SAL deberán solicitarlo al coordinador o al facilitador. Las aerolíneas deberán consultar la página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co) o [www.wwacg.org](http://www.wwacg.org) para confirmar si se han distribuido los SAL para ese aeropuerto. Si una aerolínea experimenta dificultades repetidamente a la hora de obtener los SAL de un coordinador o facilitador, deberá elevar la consulta al Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo.
- (f) 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 aerolíneas. Estos datos deberán contener detalles por aerolínea 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 aerolíneas, previa solicitud.
- (g) Los coordinadores y facilitadores no deberán divulgar los detalles de las solicitudes iniciales a ninguna parte antes de que se distribuyan los SAL para el aeropuerto.

**8.10. Actividad posterior a SAL (Actividad después de la distribución de SAL)**

- (a) El periodo posterior a SAL empieza una vez que se han distribuido todos los mensajes SAL a todas las aerolíneas que sirven al aeropuerto, y continuará al menos tres (3) días hábiles antes del comienzo de la RMS.
- (b) Durante el periodo posterior a SAL, los coordinadores y facilitadores podrán iniciar un diálogo con cualquier aerolínea en relación con sus necesidades siempre que el coordinador o facilitador garantice que:
  - (1) Se han distribuido los mensajes SAL a todas las aerolíneas que sirven al aeropuerto.
  - (2) Estén disponibles los datos para todas las aerolíneas, tal y como se especifica en el literal f) del numeral 8.9 de este Apéndice.
  - (3) Se ha proporcionado un trato justo e igual a todas las aerolíneas que sirven al aeropuerto.



(# 02062) 18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

- (4) Los Slots se asignan de acuerdo con las prioridades contenidas en los numerales 6.3. y 6.4. y de conformidad con la lista de espera descrita en 8.14. en todo momento.

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

- (c) Las aerolíneas 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 aerolíneas, con sujeción a las disposiciones de los numerales 6.12. y 6.13. de este Apéndice. Específicamente, la aceptación de ofertas y la cancelación de Slots no deseados se recomiendan como medidas para mejorar la eficacia de la RMS.

#### **8.11. Actividad en la reunión mundial de Slots (RMS)**

- (a) La RMS, 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.
- (b) La RMS 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, el acceso al mercado, o la capacidad de las aeronaves.
- (c) Los delegados no deberán participar en tales debates en la preparación para la RMS y deberán negarse a iniciar o participar en tales debates durante la RMS.
- (d) Todas las aerolíneas con un permiso de operación, o que hayan solicitado un permiso de operación, pueden participar en la RMS.
- (e) Los coordinadores y facilitadores están obligados a participar en la RMS.
- (f) Los observadores invitados de otras partes interesadas también pueden asistir a la RMS.
- (g) Las reuniones durante la RMS no deberán utilizarse para tratar las cuestiones relativas a la temporada actual. No obstante, durante las fechas en las que se convoca la RMS, los coordinadores y los facilitadores deberán estar disponibles para atender cuestiones de la temporada actual.

#### **8.12. Agenda en la reunión mundial de Slots (RMS)**

- (a) Los delegados de las aerolíneas deberán estar debidamente autorizados por ella para actuar en la RMS en su nombre. Los coordinadores y facilitadores deberán comprobar el estado de acreditación de las aerolíneas que asistan a la RMS antes de entrar en discusiones vinculantes.
- (b) El coordinador o facilitador deberá reunirse con el delegado o delegados acreditados de las aerolíneas para debatir cualquier ajuste necesario y confirmar cualquier cambio acordado.



***“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”***

- (c) Los participantes que no sean aerolíneas podrán observar las discusiones bilaterales con el consentimiento expreso de las aerolíneas y de los coordinadores o facilitadores implicados. No obstante, no podrán participar de forma alguna en las actividades de coordinación de ningún aeropuerto.
- (d) Los Slots asignados como ofertas que no hayan podido aceptarse inmediatamente, serán válidos hasta la primera reunión de la aerolínea con el coordinador en la RMS.

### **8.13. Actividad posterior a la reunión mundial de Slots (RMS)**

- (a) El proceso de coordinación continúa después del cierre de la RMS. 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.
- (b) Todas las solicitudes deberán procesarse en tres (3) días hábiles o, si no es posible, confirmarse como pendientes de respuesta. Si una aerolínea no recibe una respuesta en tres (3) días hábiles, deberá ponerse en contacto con el coordinador o el facilitador para aclarar el estado de la solicitud.
- (c) 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.
- (d) Las ofertas de Slots realizadas por el coordinador son válidas durante tres (3) días hábiles, a no ser que se especifique de otro modo.
- (e) Las aerolíneas 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 aerolínea podrá pedir al coordinador una prórroga del plazo.

### **8.14. Gestión de la lista de espera**

- (a) Los coordinadores y facilitadores deberán mantener un registro de todas las solicitudes pendientes y revisarlo regularmente, durante y después de la RMS, 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 numerales 6.3. y 6.4. de este Apéndice.
- (b) Los coordinadores y facilitadores deberán pedir a las aerolíneas 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 aerolíneas confirmen sus solicitudes pendientes. Si no se produce ninguna respuesta, las solicitudes pendientes podrán considerarse nulas y podrán eliminarse de la lista de espera.



*"Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"*

- (c) 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 aerolínea pida al coordinador que mantenga las solicitudes pendientes en la lista de espera.

#### 8.15. Devolución de Slots

- (a) Las aerolíneas 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 aerolíneas también deberán cancelar cualquier vuelo que no tengan previsto operar en un aeropuerto de Nivel 2 en esas fechas límite.
- (b) Las aerolíneas 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 23:58 UTC del 31 de enero (verano) y las 23:58 UTC del 31 de agosto (invierno), para que dichas cancelaciones no se tengan en cuenta en el cálculo de la norma "Úselo o piérdalo".
- (c) Los coordinadores deberán mantener una lista de las aerolíneas 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 aerolíneas en la fecha límite para la devolución de Slots, en comparación con el número total de Slots que tenga cada aerolínea al principio y al final de cada temporada, para indicar el porcentaje de la cuota de cada aerolínea en el aeropuerto en esas fechas determinadas.
- (d) Cada lista deberá contener cifras individuales para las tres (3) temporadas equivalentes más recientes.
- (e) 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).

#### 8.16. Asignación de Slots para operaciones AD HOC

- (a) Los coordinadores deberán procesar todas las solicitudes de Slots ad hoc de las aerolíneas y los operadores de aviación 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.
- (b) 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 RMS.
- (c) 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.



MINISTERIO DE TRANSPORTE



Principio de  
Procedencia: 3000.492

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Resolución Número

# 02062

18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

**8.17. Asignaciones para operaciones en las fases Pre-táctica y Táctica - Posición OCS -**

Para las operaciones hacia y desde aeropuertos Nivel 3, las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves deben solicitar y contar con un Slot aeroportuario aprobado, antes de iniciar el vuelo respectivo. La Posición OCS en la FMU; atenderá en las Fases Pre-táctica y Táctica, las solicitudes, cambios, cancelaciones y adiciones así:

(a) Fase Pre-táctica.

Inicia treinta y seis (36) horas antes de la fecha prevista del vuelo, hasta ocho (8) horas antes de la hora prevista del vuelo.

La Posición OCS en la FMU, recibirá las solicitudes 7/24 de acuerdo con la disponibilidad de Slots aeroportuarios (SCORE); procesará, aceptará o no el horario de la operación propuesto; en las horas pico de tránsito, o a falta de capacidad, ofrecerá Slots alternativos lo más cercanos posibles a la requerida.

Dentro de esta fase la Posición OCS en la FMU realizará el cargué de la información de Slots aeroportuarios al sistema de gestión de Afluencia (Harmony), con el fin de determinar si es necesario ejecutar el programa de demora.

(b) Fase Táctica.

Inicia ocho (8) horas antes de la hora prevista del vuelo, hasta tres (3) horas antes de la hora prevista del vuelo.

Dentro de esta fase la Posición OCS en la FMU recibirá, solicitudes de acuerdo con la disponibilidad de “Slots Operacionales” (Harmony); procesará, aceptará o no el horario de la operación propuesto; en las horas pico de tránsito, o a falta de capacidad, ofrecerá Slots alternativos lo más cercanos posibles a la requerida.

Las aerolíneas y otros explotadores de aeronaves deberán tener presente los tiempos y procesos vigentes, incluidos en el AIP Colombia, para la presentación, modificación y cancelación del plan de vuelo, acorde con el Slot asignado en las diferentes fases.

Las solicitudes deben enviarse a través del correo electrónico [slot.fmu@aerocivil.gov.co](mailto:slot.fmu@aerocivil.gov.co) así:

- (1) Mensajería SSIM directamente al sistema SCORE.
- (2)

**Nota.** - Durante el período de transición y hasta la plena entrada en vigencia de estas disposiciones, las solicitudes podrán ser enviadas en texto abierto.

OPERACIÓN		VIGENCIA	FRECUENCIA							SIGLA/ATA		SLIT	
SALIDA	NUMERO DE VUELO/MATRICULA	FECHA	1	2	3	4	5	6	7	NUMERO	TIPO	HORA SALIDA	DESTINO
LLEGADA		DDMMM	LUNES	MARTES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO	DOMINGO	SILLAS	AERONAVE	ORIGEN	HORA LLEGADA

**9. Cambios de nivel**

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

# 02062' 18 JUL. 2017

*"Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"*

Los cambios de nivel se emplean bajo el entendido de que la coordinación de aeropuertos no es una solución al problema fundamental de la 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.

### 9.1. Cambio del Nivel 1 al Nivel 2

- (a) Cuando la infraestructura de un aeropuerto ya no sea capaz de satisfacer la totalidad de la demanda, se podrá efectuar un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo entre el explotador aeroportuario y las aerolíneas que operen en él, para adaptar la demanda a estas limitaciones.
- (b) El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, o quien haga sus veces; podrá establecer el cambio de un aeropuerto al Nivel 2 por iniciativa propia, o bien tras recibir una solicitud del explotador aeroportuario o de las aerolíneas que operen en el aeropuerto y que representen como mínimo el cincuenta por ciento (50%) del tráfico.
- (c) El cambio de nivel solo deberá producirse una vez que el Director General, o quien haga sus veces haya comprobado que:
  - (1) Se ha realizado un análisis completo de la capacidad y la demanda, y
  - (2) Se han efectuado consultas con todas las partes interesadas para tratar el análisis y el cambio de nivel propuesto, y se han tenido en cuenta sus opiniones.

### 9.2. Cambio del Nivel 2 al Nivel 3

- (a) El cambio al Nivel 3 puede resultar necesario cuando:
  - (1) La demanda de infraestructura aeroportuaria supera considerablemente la capacidad del aeropuerto durante el periodo en cuestión.
  - (2) La ampliación de la infraestructura aeroportuaria para satisfacer la demanda es inviable a corto plazo.
  - (3) Los intentos por resolver el problema mediante un proceso de ajustes de la programación establecidos de mutuo acuerdo han fallado o no son efectivos.
- (b) El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, o quien haga sus veces; podrá establecer el cambio de un aeropuerto al Nivel 3 por iniciativa propia, o bien tras recibir una solicitud del explotador aeroportuario o de las aerolíneas que operen en el aeropuerto y que representen como mínimo el cincuenta por ciento (50%) del tráfico.
- (c) El cambio de nivel solo deberá producirse una vez que el Director General de la UAEAC, o quien haga sus veces; haya comprobado que:
  - (1) Se ha realizado un análisis completo y exhaustivo de la capacidad y la demanda en el que se evalúan los factores especificados en el literal a) del numeral 9.2. de este Apéndice, y



**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

- (2) 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.
- (d) Deberá seguirse el mismo procedimiento en el caso de que un aeropuerto cambie directamente del Nivel 1 al Nivel 3.

### 9.3. Determinación de Slots Históricos por primera vez

- (a) Cuando un aeropuerto cambie al Nivel 3, será necesario determinar los Slots históricos para cada aerolínea que haya operado en el aeropuerto en la temporada equivalente anterior.
- (b) 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 la condición de histórico. Este procedimiento también sería aplicable en el caso de que un aeropuerto cambiase directamente del Nivel 1 al Nivel 3.

### 9.4. Retiro de la coordinación y/o facilitación

- (a) Cuando el explotador aeroportuario o las aerolíneas que representen como mínimo el cincuenta por ciento (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 aeronáutica deberá garantizar que el aeropuerto cambie al Nivel 2 o al Nivel 1 tras haber comprobado que:
  - (1) Se ha realizado un análisis completo de la capacidad y la demanda, y
  - (2) 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.
- (b) Todas las aerolíneas 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.

### 9.5. Cambio temporal de Nivel

- (a) En circunstancias excepcionales, El Director General de la UAEAC, o quien haga sus veces podrá estipular que un aeropuerto sea designado con el Nivel 3 provisionalmente durante un plazo máximo de una temporada.

**Nota.** - 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 importante reducción temporal de la capacidad que genere un desequilibrio considerable entre la capacidad y la demanda del aeropuerto.



***“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”***

- (b) Dado que la designación de Nivel 3 es provisional y no dura más que una temporada, las aerolíneas no acumularán condición de históricos sobre los Slots durante el cambio temporal de nivel.

**9.6. Notificación**

- (a) Cuando se tome la decisión de cambiar de nivel a un aeropuerto, el Director General de la UAEAC, o quien haga sus veces; deberá velar por que se notifique dicha decisión a todas las partes interesadas (aerolíneas, explotador aeroportuario, gobiernos y asociaciones de transportadores aéreos). 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.
- (b) Con el propósito de mantener una lista actualizada de los niveles de todos los aeropuertos, será publicado en la página web: [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co)

**9.7. Revisión de la capacidad de los aeropuertos para cada temporada**

- (a) Las partes interesadas revisarán los parámetros de coordinación dos veces al año, generalmente durante las reuniones del Comité de Coordinación de Slots 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 siete (7) días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada RMS.
- (b) Deberán evitarse las declaraciones atrasadas o los cambios en los parámetros de coordinación después de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales.

**9.8. Reducción de la capacidad del aeropuerto**

- (a) Siempre que sea posible, deberán evitarse las reducciones de capacidad respecto de la temporada equivalente anterior.
- (b) Antes de que se produzca una reducción de capacidad, deberá consultarse a la mayor brevedad al Comité de Coordinación de Slots y a las aerolíneas que operen en el aeropuerto. En cualquier caso, deberán respetarse los Slots históricos de las aerolíneas.
- (c) El coordinador, u otro organismo competente, deberá comunicar el cambio de capacidad a todas las partes interesadas como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales para la RMS.
- (d) 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.



*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

## 10. Comités

### 10.1. Comité de coordinación de Slots

- (a) El Comité de Coordinación de Slots será liderado por el Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo de la UAEAC, o quien haga sus veces, el cual deberá celebrar mínimo una reunión por temporada.
- (b) El Comité de Coordinación de Slots se establece para convocar a los interesados en la operación de aeropuertos de Nivel 3, con el objeto de asesorar en temas relacionados con la capacidad del aeropuerto, la asignación de Slots, revisar los parámetros de coordinación e introducir cambios en la política o en la capacidad.
- (c) El Comité de Coordinación de Slots 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 aerolínea y el coordinador de una forma aceptable para ambos.
- (d) El Comité de Coordinación de Slots deberá contar con sus propios estatutos y reglamentos, los cuales serán publicados en la página [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co).
- (e) Los coordinadores de Slots y facilitadores, asistirán a todas las reuniones en calidad de observadores y el Comité está abierto a la participación de todas las aerolíneas, explotadores aeroportuarios y sus organizaciones representativas.
- (f) El Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, de la Oficina de Transporte Aéreo deberá velar por que los documentos de trabajo se distribuyan a los miembros con antelación a las reuniones, y de que las actas se publiquen después de cada reunión.
- (g) El cronograma de reuniones del Comité de Coordinación de Slots, deberá publicarse en la página web de la Aeronáutica Civil, [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co).
- (h) Las principales obligaciones del Comité de Coordinación de Slots son:
  - (1) Asesorar sobre las posibilidades de aumento de la capacidad del aeropuerto.
  - (2) Asesorar sobre la forma de lograr una mejor utilización de la capacidad disponible.
  - (3) Asesorar sobre los parámetros de coordinación en los que se basa la asignación de Slot.
  - (4) Asesorar al coordinador sobre el seguimiento de la utilización de los Slots asignados.
  - (5) Actuar como mediador en caso de quejas de las aerolíneas u operadores en la asignación de Slot.
  - (6) Considerar los problemas graves para los nuevos participantes en el aeropuerto de que se trate.
  - (7) Supervisar las actividades del Sub-comité de ejecución de Slot.
  - (8) Asesorar sobre las directrices para la coordinación de Slot.



*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

## 10.2. Sub-comité de Ejecución de Slots

- (a) El Sub-comité de ejecución de Slots debe verificar la apropiada utilización de la capacidad distribuida entre los explotadores de aeronaves a través de las actividades de monitoreo del uso de los Slots, con el objetivo de mejorar la gestión de la capacidad, revisar el cumplimiento de los procedimientos y los reglamentos, así como prevenir las malas prácticas en el uso de los Slots.
- (b) Las principales actividades del Sub-comité de ejecución de Slots son:
- (1) Determinar y definir los principales factores que afectan o podrían afectar negativamente los procedimientos de asignación de Slots o la adhesión a las franjas horarias asignadas, y dependiendo del caso recomendar acciones correctivas y realizar seguimiento al comportamiento de las mismas.
  - (2) Monitorear el desempeño de todos los explotadores de aeronaves que utilicen el aeropuerto.
  - (3) Identificar las aerolíneas o los operadores de aeronaves que repetidamente y/o intencionalmente demuestren mal uso del Slot y desatiendan el proceso de asignación de Slot reduciendo el rendimiento y eficiencia del aeropuerto.
  - (4) Notificar al Comité de Coordinación de Slots de aquellas posibles violaciones a los procedimientos y/o a los Reglamentos Aeronáuticos vigentes.
  - (5) Preparar y recomendar medidas adecuadas para implementar mejoras a los procedimientos de los explotadores de aeronaves.
  - (6) Establecer, en caso necesario, mecanismos de solución de controversias, diferencias de interpretación entre otras; para mediar entre los integrantes del sistema de asignación de Slots.
- (c) Los coordinadores de Slots y facilitadores, asistirán a todas las reuniones y el Comité estará abierto a la participación de todas las aerolíneas, explotadores aeroportuarios y sus organizaciones o asociaciones representativas.
- (d) Las reuniones se llevarán a cabo mensualmente, publicando el cronograma al inicio de cada año y sus recomendaciones constarán en las actas respectivas. Se podrá permitir un número limitado de explotadores en calidad de observadores a las reuniones del Sub-comité de ejecución, previa solicitud oficial tratada en el sub-comité inmediatamente anterior.”

**ARTÍCULO SÉPTIMO:** Modifíquense las siguientes secciones al Capítulo IX de la norma RAC 6 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, las cuales se insertarán en el orden numérico correspondiente y quedarán así:

### “6.9.1. Generalidades

**6.9.1.1.** La Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad (ATFCM) tiene como objeto equilibrar la demanda de tránsito aéreo que excede a veces, o se espera que exceda, la capacidad declarada de los servicios de control de tránsito aéreo de que se trate, en un momento determinado.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

02062 )

18 JUL. 2017

**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

**6.9.1.2.** Para efectos de un proceso de construcción de decisiones colaborativo, la FMU Colombia podrá incorporar en sus procesos de planeación a los operadores y compartir con ellos la información que se considere pertinente, incluyendo información de posición de aeronaves, proyecciones, pronósticos y en general todo aquello que contribuya a la eficiencia del Sistema Nacional del Espacio Aéreo.

**6.9.1.3.** En los Servicios de Navegación Aérea se encuentra el servicio ATFCM, que se componen de la FMU Colombia, pero podrá contar con el apoyo de puestos de gestión de afluencia establecidos en cada ACC o servicio de aproximación dentro de la región o área de aplicación.

**6.9.1.4.** La FMU Colombia, mediante acuerdos regionales de navegación aérea o, si procede, mediante acuerdos multilaterales, establecerá los mecanismos de coordinación necesarios con otros acuerdos Regionales. En estos acuerdos se considerarán procedimientos comunes y métodos comunes de determinación de la capacidad.

#### **6.9.2. Procedimientos de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad (ATFCM)**

La ejecución ATFCM se compone de tres fases. Estas fases no deberían considerarse medidas diferenciadas sino un ciclo continuo de planificación, acción y examen plenamente integrado con los procesos de planificación ATM y posteriores a las operaciones. Es importante que las partes interesadas del ámbito operacional participen plenamente en cada fase.

##### **6.9.2.1. El ATFCM debe desempeñarse en tres (3) fases:**

- (a) **Fase estratégica ATFCM:** Esta fase abarca las medidas adoptadas con más de un día de antelación al día de operación, debiendo complementarse este trabajo con dos meses de antelación o más.

En esta fase se aplican los resultados de las actividades de planificación ATM y se aprovecha el mayor diálogo entre los AU y los proveedores de capacidad, como los ANSP y los aeropuertos, con el fin de analizar las restricciones del espacio aéreo, los aeropuertos y ATS, los cambios estacionales de las condiciones meteorológicas y los fenómenos meteorológicos significativos. Adicionalmente se procura identificar cuanto antes las discrepancias entre la demanda y la capacidad para definir de manera conjunta las soluciones posibles que tendrían el menor impacto sobre las afluencias de tránsito. Estas soluciones se pueden ajustar según la demanda prevista en esta fase.

- (b) **Fase pre-táctica ATFCM:** Consiste en la aplicación del Plan Estratégico, diseñado, informado y publicado por el Coordinador de Slots, conforme a objetivos específicos. En ella las facilidades participantes comprenden el desarrollo de la actividad esperada en la operación.



**“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”**

La Fase pre-táctica consistirá en pequeñas modificaciones del plan estratégico atendiendo a los datos actualizados de la demanda. Durante esta fase:

- (1) Puede ser examinada la orientación del tránsito;
- (2) Pueden ser coordinadas las rutas no recargadas;
- (3) Se decidirá acerca de medidas tácticas; y
- (4) Se publicarán para todos los interesados los detalles del plan ATFCM del siguiente día.

(c) **Fase táctica ATFCM:** Es la planificación diaria y en general las medidas que se adoptan el día de la operación en el que surtirá efecto la planificación estratégica y pre-táctica. Las operaciones ATFCM tácticas consistirán en lo siguiente:

- (1) Ejecutar las medidas tácticas convenidas y, en particular, el procedimiento de asignación de intervalos por el que se aplican demoras a las aeronaves en tierra para proporcionar una afluencia reducida o equilibrada del tránsito cuando la demanda hubiera en caso contrario excedido de la capacidad;
- (2) Supervisar la evolución de la situación del tránsito aéreo para asegurar que las medidas ATFCM aplicadas tienen el efecto deseado y para adoptar o iniciar medidas correctivas cuando se notifiquen demoras prolongadas, incluido el cambio de encaminamiento del tránsito y la asignación de nivel de vuelo, con miras a aprovechar al máximo la capacidad ATC disponible.

Cuando la demanda de tránsito exceda, o se prevé que exceda, de la capacidad de un sector o aeródromo particular, la dependencia ATC responsable informará a la dependencia ATFCM responsable, si se ha establecido tal dependencia, y a las demás dependencias ATC interesadas.

Deberá notificarse, con la mayor rapidez posible los retardos previstos o las restricciones que se aplicarán a las tripulaciones de vuelo y a los explotadores de aeronaves que tengan planes de volar en el área afectada. El servicio regional de gestión de afluencia del tránsito aéreo, notificará normalmente la situación a los explotadores que se sepa o se crea que estarán afectados.

**6.9.2.2.** La capacidad de los servicios de control de tránsito aéreo de que se trate será declarada normalmente por la autoridad ATS competente de conformidad con las condiciones del Sistema Nacional del Espacio Aéreo.

**6.9.2.3.** Algunos vuelos pueden no estar cubiertos por la FMU Colombia o recibir prioridad por delante de otros vuelos.

**6.9.2.4.** Cuando la dependencia ATC estime que no es posible atender a más tránsito del que ya se ha aceptado, para un período de tiempo y lugar o área determinados, o que sólo puede atenderlo a un ritmo determinado, dicha dependencia lo notificará a la dependencia ATFCM, cuando ésta se haya establecido, o a la FMU Colombia, así como cuando proceda a las dependencias ATS interesadas. Las tripulaciones de vuelo de aeronaves destinadas a dicho lugar o área, y los explotadores interesados serán informados acerca de las demoras previstas o de las restricciones que serán aplicadas.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Resolución Número

Principio de  
Procedencia: 3000.492

# 02062 )

18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

**6.9.2.5.** Los explotadores interesados serán informados, por anticipado si es posible, acerca de restricciones impuestas por la dependencia de gestión de afluencia del tránsito aéreo cuando ésta haya sido establecida.

**6.9.3. Enlace**

Durante todas las fases de la ATFCM las dependencias responsables deberán mantener un enlace estrecho con el ATC y con los explotadores de aeronaves para asegurar un servicio efectivo y equitativo.”

**ARTÍCULO OCTAVO:** Adiciónese una sección **13.537** al RAC 13 “RÉGIMEN SANCIONATORIO”, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia así:

**“13.537 Serán sancionados con multa equivalente a veinte y cinco (25) salarios mínimos legales mensuales vigentes:**

- (a) **La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular (pasajeros y carga)**, que en una temporada (verano / invierno) pierda una serie de Slots por causas imputables a ella (causas internas) y la pérdida de la serie corresponda al incumplimiento de todos los Slots que conforman la serie. La sanción se aplicará de manera individual a cada Slot que conforma la serie de Slots que se perdiera como resultado del monitoreo de uso de Slots o en aplicación de la norma “Úselo o Piérdalo”.
- (b) **La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular (pasajeros y carga)**, que dentro de un mismo mes calendario, de manera sistemática realice un uso indebido de Slot operando aeronaves en un aeropuerto coordinado (Nivel 3), sin contar con un Slot previamente asignado por el Coordinador de Slots. Se entiende por sistemático, cuando al menos dos (2) operaciones durante el mes, ya sea una de salida y una llegada o dos (2) salidas o dos (2) llegadas, se efectuarán sin contar con el Slot asignado. La sanción se aplicará de forma individual por cada dos (2) operaciones efectuadas sin un Slot.
- (c) **La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular (pasajeros y carga)**, que dentro de un mismo mes calendario, de manera sistemática realice un uso indebido de Slots intercambiando el tipo de servicio autorizado en la asignación del Slot, sin previa autorización del Coordinador de Slots, es decir, un Slot asignado para un vuelo nacional, se utiliza para un vuelo internacional o viceversa. Se entiende por sistemático, cuando más del cero coma cero coma cinco por ciento (0,05%) del total de los vuelos regulares a los que se asignó Slot de salida en el mes, efectuó este uso indebido de Slots.
- (d) **La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular (pasajeros y carga)**, que dentro de un mismo mes calendario, de manera sistemática realice un uso indebido de Slots intercambiando el equipo de vuelo autorizado en la asignación del Slot por una aeronave que afecte la capacidad programada del terminal aéreo y sin previa autorización del Coordinador de Slots. Se entiende por sistemático, cuando del total de vuelos regulares a los que se asignó Slot de salida en el mes, un porcentaje equivalente al cero coma cero cinco por ciento (0,05%), efectuara este uso indebido de Slots.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

(# 02062)

18 JUL. 2017

*“Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia”*

- (e) **La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular (pasajeros y carga)**, que dentro de un mismo mes calendario, de manera sistemática realice un uso indebido de Slots intercambiando el tipo de operación autorizada en la asignación el Slot, sin previa autorización de Coordinador de Slots, es decir, un Slot asignado para un vuelo regular, adicional o chárter es utilizado para otro tipo de operación o viceversa. Se entiende por sistemático, cuando del total de vuelos regulares a los que se asignó Slot de salida en el mes, un porcentaje equivalente al cero coma cero cinco por ciento (0,05%), efectuara este uso indebido de Slots.
- (f) **La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular (pasajeros y carga)**, que de manera sistemática realice un uso indebido de Slots, conservando Slots que no tenga previsto operar, transferir, intercambiar o usar en una operación conjunta. Se entiende por sistemático, cuando dentro de una temporada (verano / invierno), excluyendo los meses permitidos para la devolución de Slots (enero/agosto), se realicen devoluciones de Slots, y la misma corresponda a un uno por ciento (1%) del total de Slots (Llegadas y Salidas) inicialmente asignados para el mes. La sanción se aplicará por cada vez que la devolución de Slots, complete un uno por ciento (1%) de lo asignado en el mes.
- (g) **La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular (pasajeros y carga)**, que no envíe la tabla de vinculación de sus operaciones mensuales (rotación de aeronaves) y/o no sea enviada en los plazos establecidos.
- (h) **La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros**, que no registre su itinerario conforme los plazos señalados en el inciso 1, literal (a) del numeral 3.11.2.1. del RAC 3.
- (i) **El explotador aeroportuario**, que no envíe su cálculo de capacidad conforme a los parámetros del numeral 4.2.1.1. del Apéndice A del RAC 3.
- (j) **El explotador aeroportuario**, que incumpla por causas imputables a él, y con base en el cálculo de la capacidad suministrada al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, responsable de la Coordinación de Slots, la destinación específica (pasajeros o carga) de las posiciones de parqueo de la(s) terminal(es).”

**ARTÍCULO NOVENO:** Adiciónese un párrafo (bb), a la sección **13.670** del RAC 13 “RÉGIMEN SANCIONATORIO”, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia así:

“(bb) **La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros**, que muestre deficiente calidad en la prestación del servicio, al registrar en un mes o más, niveles de incumplimiento de itinerarios superiores al veinte por ciento (20%), por causas imputables a ella.”

**ARTÍCULO DÉCIMO:** Deróguense los literales k) y l) del numeral 13.555 y el literal d) del numeral 13.565 de la norma RAC 13 “RÉGIMEN SANCIONATORIO”, de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL



MINTRANSPORTE



Principio de  
Procedencia: 3000.492

Resolución Número

# 02062,

18 JUL. 2017

*"Continuación de la Resolución por la cual se modifican y adicionan normas a los RAC 1, 3, 6 y 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia"*

**ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO:** Previa su publicación en el Diario Oficial, incorpórense las presentes disposiciones en la versión oficial de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) publicada en la Página web [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co).

**ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO:** Las demás disposiciones de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), que no hayan sido expresamente modificadas con el presente acto administrativo, continuarán vigentes conforme a su texto actual.

**ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO:** La presente resolución rige a partir del 1º de agosto de 2017, previa su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Bogotá D.C., a los:

18 JUL. 2017

**ALFREDO BOCANEGRA VARÓN**  
Director General

Proyectó: Diana Yolanda Pardo, Coordinadora Grupo planeación de Franjas Horarias. *OP*  
Andres Pinzón Gacharná, Coordinador de Slots Colombia

Jorge Enrique Niebles, Grupo Planeación de Franjas Horarias. *J*

Revisó: Edgar B. Rivera Flórez, Coordinador Grupo Normas Aeronáuticas. *EB*  
Mauricio Jose Corredor, Coordinador Grupo ATFCM. *MC*

Aprobó: Oscar Imitola Madero, Jefe Oficina de Transporte Aéreo. *OIM*  
Cr. Arnaud Francois Gerard Penent Dizarn Benavides, Director de Servicios a la Navegación de Aéreas. *AF*