



Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

SECRETARÍA DE AUTORIDAD AERONÁUTICA

Grupo Estructura Normativa y Estándares Aeronáuticos

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia

R A C 3

ACTIVIDADES AÉREAS CIVILES

**Enmienda 17
Octubre 2021**

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 empresas de servicios aéreos comerciales y demás explotadores de aeronaves, deberán contar con un Slot (franja horaria) asignado y aprobado, a más tardar 24 horas antes de iniciar el vuelo respectivo, salvo las excepciones que determine la UAEAC.

La UAEAC podrá, previo el cumplimiento de los requisitos contemplados en la ley, contratar los servicios de empresas y/o personas especializadas en la planeación y monitoreo de slots, para que se encarguen de la ejecución de actividades inherentes a 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 cuyo caso, la UAEAC definirá las responsabilidades del Coordinador con respecto al contratista.

La UAEAC conserva en todo momento sus facultades de vigilancia y control, a la vez que se reserva la facultad de retomar las actividades que se contraten cuando así lo considere.

1.3. Coordinación de aeropuertos

La coordinación de aeropuertos es un método para gestionar la capacidad de los aeropuertos, lo cual conlleva la asignación Franjas Horarias o Slots de acuerdo a la capacidad aeroportuaria (restringida o limitada), a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público (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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público (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 cuadro de clasificación de los aeropuertos según su nivel de congestión será publicado mediante circular emitida por la Oficina de Transporte Aéreo. Teniendo en cuenta que el "Nivel" de cada aeropuerto se revisará al final de cada temporada y podrá dar lugar a cambiar un o clasificar el aeropuerto en una categoría diferente a la que ostenta.

1.5. Actores involucrados

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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (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 empresa de servicios aéreos comerciales y otros explotadores de aeronaves que utilizan o tienen previsto utilizar el aeropuerto.
- (f) Las empresas de servicios de escala en aeropuerto (Handling).
- (g) Las empresas y/o personas especialistas en planeación y monitoreo de slots que sean contratadas para ejecutar actividades inherentes a la asignación de franjas horarias.”

1.6. 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 3º 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 empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público (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.
- (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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público (aerolíneas).

Todas las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público, 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 aeroportuaria 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 aeroportuaria, 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).

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.

2.2. Aeropuertos de Nivel 2

2.2.1. Obligaciones de a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público (aerolíneas).

Todas las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público, 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 empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público 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 empresas de servicios aéreos comerciales 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 y www.iata.org/wasg.

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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (d) 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.
- (e) 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.
- (f) 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.
- (g) 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.
- (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 VINCULACION								
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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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:

Velar porque 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.

- (a) 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.
- (b) 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 empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público. Esta declaración deberá realizarse como mínimo siete (7) días antes de la fecha límite de envío de solicitudes iniciales para cada RMS.
- (c) Suministrar la información pertinente al Grupo de Planeación de Franjas Horarias, con estricta sujeción a los canales de comunicación, así como, a los contenidos, formatos y plazos que determine el jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, con el fin de contribuir a la aplicación de los criterios necesarios para la asignación de Slots.
- (d) 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.
- (e) 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.
- (f) Alcanzar, cuando corresponda, los acuerdos necesarios con las empresas de servicios de escala en aeropuerto o las empresas de servicios aéreos comerciales y demás explotadores de aeronaves, que atiendan sus propios vuelos para gestionar eficazmente las operaciones previstas.”

2.3.3. Obligaciones del Coordinador de Slots

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil designará un coordinador y su suplente con conocimientos previos sobre programación de las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público, 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 (WASG) como las normas y Reglamentos Aeronáuticos vigentes, sus obligaciones frente a este proceso son:

- (a) Recopilar datos sobre las operaciones previstas de todas las empresas de servicios aéreos comerciales y demás explotadores de aeronaves, que operen o tengan la intención de operar en el aeropuerto.
- (b) Publicar en la página 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 con las empresas de servicios aéreos comerciales y demás explotadores de aeronaves, para evitar que se superen los parámetros de coordinación del aeropuerto.
- (d) Asignar Slots a las empresas de servicios aéreos comerciales y demás explotadores 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.
- (e) Analizar las capacidades calculadas de pista, espacio aéreo y terminales, en función de los parámetros de coordinación tales como, 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, así como, obras de mantenimiento, intervenciones, etc.
- (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".

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (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 empresa de servicios aéreos comerciales y demás explotadores 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 las empresa de servicios aéreos comerciales y demás explotadores de aeronaves en cuestión.
- (l) Ofrecer información y guía a las empresas de servicios aéreos comerciales y demás 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) Revisar los casos de las empresas de servicios aéreos comerciales y demás explotadores de aeronaves, que incurran en cualquier modalidad de uso indebido de slots, verificando el impacto operacional de cada uno (horario, demoras, congestión, etc.) con el fin de evaluar la pertinencia de informar a las áreas competentes, para el inicio de procesos sancionatorios de acuerdo con lo estipulado en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y demás normas aplicables.
- (p) Las demás que le asigne en Jefe de la Oficina de Transporte Aéreo, en relación con la gestión de Slots.

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,

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 veinticuatro (24) horas antes de la fecha prevista para la operación de los vuelos programados. A partir de ese momento, la operación estará a cargo de la Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad - FCMU."

4. Análisis de capacidad y demanda

El análisis deberá hacerse con regularidad, aplicando las mejores prácticas al alcance del operador aeroportuario y el coordinador de slots. De igual manera, deberá sopesar de forma objetiva la aptitud de la infraestructura aeroportuaria para satisfacer la demanda con los niveles de servicio deseados (tiempos de fila, congestión, demoras, etc.), 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 o las restricciones, medioambientales o de infraestructura que impidan satisfacer la demanda, como límites de capacidad de pista y/o terminal, entre otros, así mismo, 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 evaluar las posibles opciones para 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.

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.

Es 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 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 Coordinador 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.
- (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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 responsable de la Coordinación de Slots, 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 y www.iata.org/wasg, de conformidad con los plazos establecidos en el calendario que se establezca para cada temporada.

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.
- (c) Límites de capacidad en espacio aéreo en ATZ.

5.3. Terminal

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (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.

5.4. Parámetros de Capacidad

Antes de la fecha establecida para el envío de información inicial en cada temporada, el coordinador de slots deberá informar al Comité de Coordinación acerca de la metodología utilizada en el análisis de capacidad, con la cual se obtuvieron los parámetros que se declaran.

Tales parámetros representarán la capacidad máxima disponible para asignación de slots durante la temporada correspondiente, teniendo en cuenta las limitaciones del aeropuerto, tales como capacidad de pista, terminal, espacio aéreo, restricciones ambientales, etc.

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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (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 lot.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.
- (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 arte 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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).
- (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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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)
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)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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. Para los cambios en los slots históricos que afecten los parámetros de coordinación, como un cambio en horarios, las aerolíneas deben indicar claramente el rango de flexibilidad que están dispuestas a aceptar, si corresponde, utilizando en su solicitud los códigos y el formato de la industria apropiados.

Para cualquier cambio solicitado que no pueda asignarse dentro del rango de flexibilidad aplicable, el coordinador debe reasignar los slots históricos -sin cambios- a la aerolínea en cuestión.

6.3.2. Fondo de reserva:

- (a) Una vez que se hayan asignado las franjas horarias históricas sin cambios, el coordinador establecerá un fondo de reserva, que debe incluir las franjas horarias recién creadas.
- (b) El coordinador tratará las solicitudes de nuevos entrantes, junto con las solicitudes de no nuevos entrantes y las solicitudes de cambios, en los slots históricos, teniendo en cuenta los picos y valles durante todo el día en horas, franjas, etc. y utilizando los criterios principales, en el orden establecido en el presente anexo y, si es necesario, los adicionales.
- (c) El 50% de los slots disponibles en el fondo de reserva en la asignación inicial de slots, deben asignarse a las solicitudes de nuevos entrantes, de conformidad con lo dispuesto en el siguiente numeral, a menos que las solicitudes de nuevos entrantes sean inferiores al 50%. De igual manera, el 50% de los slots disponibles en el fondo de reserva, en la asignación inicial de slots, deben asignarse a solicitudes de no nuevos entrantes, a menos que dichas solicitudes sean inferiores al 50%.
- (d) Cuando este equilibrio 50/50 no se pueda lograr en una sola temporada (por ejemplo, cuando hay un número muy limitado de espacios disponibles en el fondo, el coordinador debe corregir este desequilibrio durante la próxima temporada equivalente (o temporadas, si eso no es posible) para garantizar que el fondo asigne de manera equitativa, entre los nuevos entrantes y los no nuevos

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

6.3.3. Nuevos Entrantes

- (a) Por “nuevo entrante” se entenderá una aerolínea que solicita una serie de espacios en un aeropuerto en cualquier día en el que, si la solicitud de la aerolínea fuera aceptada, tendría menos de siete (7) slots (total sumando llegadas y salidas) en ese aeropuerto ese día.
- (b) Para el caso contemplado en el numeral anterior, la Oficina de Transporte Aéreo podrá utilizar un de slots diferente a siete (7) cuando lo considere necesario, informando al Comité de Coordinación de Slots los motivos correspondientes.
- (c) Solo las aerolíneas podrán optar a la categoría de nuevo entrante.
- (d) 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.
- (e) 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.

6.3.4. Introducción de operaciones previstas para todo el año.

- (a) Dentro de cada categoría (solicitudes de nuevos entrantes, solicitudes de no nuevos entrantes y solicitudes de cambios en las franjas horarias históricas), una solicitud de extender una operación existente para que opere todo el año, debe tener prioridad sobre una nueva solicitud de slot.
- (b) Al evaluar si se aplica la prioridad durante todo el año, los coordinadores deberán permitir flexibilidad en los horarios, para atender los diferentes requisitos de los servicios de corta y larga distancia.

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.
- (c) **Competencia:** los coordinadores intentarán asegurarse de que se tengan en cuenta los factores competitivos en la asignación de los Slots disponibles.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (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.
- (g) **Factores operativos:** cuando los factores operativos (como el toque de queda) en un aeropuerto crean un problema de franjas horarias en otro lugar, lo que limita el horario de una aerolínea.
- (h) **Tiempo en la lista de espera:** si la solicitud de una aerolínea ha estado pendiente en la lista de espera por más tiempo que las solicitudes de la competencia.
- (i) **Conectividad:** Tratar de garantizar que se tenga debidamente en cuenta el desarrollo de la red de rutas aeroportuarias específicas y la conectividad para satisfacer las necesidades de los pasajeros y los cargadores.
- (j) **Medio ambiente:** Intentar asegurarse de que se tengan debidamente en cuenta los factores ambientales en la asignación de los espacios disponibles.”

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

6.6. Norma "Úselo o Piérdalo"

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (a) La condición de histórico solo se concederá a una serie de Slots en el caso de que la empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular 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 empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, acerca de los vuelos que puedan no cumplir el requisito de uso mínimo del ochenta por ciento (80%) durante la temporada, para permitirles que tomen las medidas oportunas. Para el efecto, los coordinadores mantendrán comunicación con estas con el objeto de desarrollar y adoptar acciones correctivas y/o de mejora que contribuyan con el cumplimiento de uso y administración de los slots asignados.
- (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.
- (d) Cuando se evidencie que, durante una temporada, en una franja horaria determinada, una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, no operó un número de vuelos equivalente a una serie de slots asignados, el coordinador podrá disminuir una serie, dentro del total de series con condición de histórico en dicha franja horaria."

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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (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 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 un vuelo en un determinado slot durante cinco (5) o más semanas en una temporada, 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:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (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, 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)

El monitoreo de franjas horarias es el proceso continuo de conciliar las operaciones de las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público y otros operadores de aeronaves con las franjas horarias asignadas por el coordinador en un aeropuerto de Nivel 3.

El monitoreo de franjas horarias podrá hacerse en dos fases para cada temporada: la de análisis previo y la posterior a la operación. El análisis previo a la operación busca identificar y prevenir posibles usos indebidos de slots antes del día de la operación. El análisis posterior a la operación, por su parte, busca determinar si se ha producido un uso indebido de las franjas horarias y si las aerolíneas logran una precedencia histórica para la siguiente temporada equivalente.

Cuando el coordinador de slots notifica a la empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público u otro operador de aeronaves sobre un posible uso indebido, la aerolínea u otro operador de aeronaves debe responder en el tiempo solicitado por el coordinador y, si corresponde, tomar medidas correctivas tan pronto como sea posible, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones contempladas en el Capítulo 13 del RAC.

Los coordinadores realizarán el seguimiento de las franjas horarias, advertirán sobre las discrepancias y solicitarán acciones correctivas, y registrarán el uso indebido de las franjas horarias. Solo los coordinadores comunicarán el aparente uso indebido de las franjas horarias a las líneas aéreas y otros operadores de aeronaves. Los coordinadores deberán compartir información relevante con la entidad gestora del aeropuerto, así como con todas las demás partes interesadas.

Cuando lo considere necesario, el coordinador de slots podrá acudir a la asesoría del Comité de Coordinación, en los asuntos relacionados con el seguimiento y uso indebido de las franjas horarias.

6.9.1. Principios Clave del Monitoreo de Slots

El seguimiento de las franjas horarias se hará con sujeción a los siguientes principios:

- (a) El monitoreo de slots está destinado a asegurarse de que las operaciones en un aeropuerto de Nivel 3 estén de acuerdo con las franjas horarias asignadas y garantizar la aplicación de la norma “Úselo o piérdalo”.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (b) El monitoreo de slots busca garantizar que no se desperdicie la capacidad del aeropuerto y evitar el uso indebido de slots.
- (c) El monitoreo de slots implica un análisis previo y posterior a la operación.
- (d) El monitoreo de slots es aplicable a todo tipo de operaciones que requieran slots en un aeropuerto de Nivel 3.
- (e) El monitoreo de slots requiere datos precisos y confiables.
- (f) La investigación del posible uso indebido de las franjas horarias debe basarse en el análisis de datos y servirá como soporte para la aplicación de las sanciones contempladas en el Capítulo 13 del RAC.
- (g) Los coordinadores podrán entablar un diálogo con las líneas aéreas y otros operadores de aeronaves para corregir el aparente mal uso de las franjas horarias lo antes posible, así como evaluar la pertinencia de iniciar los procesos tendientes a aplicar las sanciones contempladas en el RAC 13.

6.9.2. Análisis Previo a la operación:

Con el fin de evitar el uso indebido de las franjas horarias, el coordinador podrá realizar un análisis previo a la operación, mediante verificaciones anteriores al día de la operación, usando criterios objetivos, transparentes, no discriminatorios, sencillos de calcular y administrar.

Para tal efecto, los explotadores aeroportuarios, empresas de transporte aéreo y demás actores involucrados, están en la obligación de suministrar al coordinador de manera completa y oportuna los datos que este requiera para completar su análisis.

El coordinador de slots podrá, además, verificar datos de diversas fuentes, tales como sitios web de aerolíneas o agencias de viajes, sistemas de distribución, datos de aeropuerto o de asistencia en tierra, comparación entre pares, es decir, el desempeño de otros operadores que utilizan equipos similares y en rutas similares, teniendo en cuenta las limitaciones de las comparaciones cuando el equipo y las rutas no son idénticos.

Cuando el coordinador identifique cualquier discrepancia entre los datos publicados y el slot asignado, el coordinador debe comunicar esto a la empresa de transporte aéreo, en busca de acciones correctivas, sin perjuicio de aplicar las sanciones contempladas en el Capítulo 13 del RAC.

A pesar del proceso de análisis previo a la operación, la responsabilidad de evitar el uso indebido de las franjas horarias sigue siendo de la aerolínea u otro operador de aeronaves. El proceso de análisis previo a la operación no es un requisito previo para la aplicación de las sanciones contempladas en el Capítulo 13 del RAC y demás normas aplicables.

6.9.3. Análisis Posterior a la Operación:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

El explotador aeroportuario proporcionará al coordinador una lista de las operaciones voladas, de manera oportuna y en el formato acordado. Los datos suministrados deben incluir la hora programada, los tiempos de bloque de encendido / apagado reales, el número de vuelo, el destino, el tipo de aeronave, el tipo de servicio, el número de asientos y cualquier otro dato necesario solicitado por el coordinador. De igual manera, el coordinador podrá utilizar toda la información emanada del sistema Harmony en relación con el desempeño real de la operación, así como fuentes de datos adicionales similares para identificar el posible uso indebido de las franjas horarias.

Los vuelos operados de acuerdo con las franjas horarias asignadas se acreditarán para el reconocimiento de precedencia histórica. Las discrepancias detectadas en el conjunto de datos, podrán ser investigadas para la aplicación de las sanciones establecidas en el Capítulo 13 del RAC.

De todos modos, cuando se identifique un posible uso indebido de las franjas horarias, el coordinador podrá entablar un diálogo con la empresa de transporte aéreo, con el fin de obtener las explicaciones del caso y solicitar acciones de mejora en el menor tiempo posible.

Además de la aplicación de las sanciones contempladas en el Capítulo 13 del RAC, el coordinador podrá tener en cuenta el uso indebido de slots para efectos de implementar medidas operacionales tendientes a disminuir la congestión, asignar slots en siguientes temporadas y, en general, lograr un uso eficiente del aeropuerto, tales como las siguientes:

- (a) Acudir a la asesoría del Comité de Coordinación del aeropuerto u otro organismo competente;
- (b) Aplicar la pérdida de precedencia histórica para la serie de slots involucrados en la próxima temporada equivalente;
- (c) Aplicar una prioridad más baja a la aerolínea involucrada para nuevas solicitudes futuras de franjas horarias en la próxima temporada equivalente;
- (d) Retirar el slot de la serie de slots involucrados para la porción restante de la temporada actual.

Existen circunstancias en las que el uso indebido de franjas horarias inicialmente no se considera intencional, pero puede llegar a ser intencional durante la temporada si la empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público u otro operador de aeronaves en cuestión no toman medidas correctivas efectivas después de la correspondencia con el coordinador.

6.9.4. Uso indebido de slots

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

- (a) Operación en un aeropuerto Nivel 3 sin contar con un slot previamente asignado por el Coordinador de Slots.

Se considera que un slot fue utilizado sin previa autorización, cuando:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (1) Se evidencie que un vuelo en ningún momento hubiese cumplido con el procedimiento establecido para las solicitudes de slot, mediante el envío de la mensajería SSIM con una antelación superior a 24 horas con respecto a la salida del vuelo (sistema Score).
- (2) Se evidencie un vuelo que, pese a que hubiese cumplido con el procedimiento establecido para las solicitudes de slot, mediante el envío de la mensajería SSIM con la antelación exigida en el presente Apéndice, hubiese sido negado y/o rechazado.
- (3) Se 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).

Se presente plan de vuelo para vuelos que no hubiesen cumplido con el procedimiento establecido para las solicitudes de Slot.

- (b) Conservación intencional de slots que no se tenga previsto operar.

Se considera que se está conservando intencionalmente un slot que no se tiene previsto operar, transferir o intercambiar, cuando:

Se realicen devoluciones de slots en patrones constantes dentro la temporada en ejecución y en fechas diferentes a las permitidas para las devoluciones.

- (c) Operación de slot en horario distinto al asignado

Se considera que se está operando un slot en un horario diferente al asignado, cuando:

- (1) Una empresa de servicios aéreos comerciales, opere por fuera de la hora correspondiente al slot asignado en un determinado vuelo, por causa imputable a esta.
- (2) Una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, opere en horario distinto, por fuera de los tiempos permitidos de un Slot asignado, de conformidad con los siguientes rangos de tiempo bloque:

TIEMPO BLOQUE (Block Time) (minutos)	TIEMPO PERMITIDO (minutos)
30 – 90	+/- 15
90-240	+/- 30
>421	+/- 60

- (3) Una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular, opere en un horario distinto por fuera de los siguientes rangos de serie de Slots con los que cuenta cada aerolínea:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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

- (4) Como marco de referencia, se aplicarán los códigos de demora aprobados por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), (Ver Adjunto al presente Apéndice), salvo las excepciones que determine la UAEAC.
- (5) En el evento que fuera identificada la operación de un servicio de transporte público regular en un horario distinto con respecto al Slot asignado, se aplicarán las siguientes reglas:
- (A) La empresa involucrada será requerida indicándole los casos identificados de operación de un vuelo en 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, otorgando un plazo de cinco días calendario para que dé respuesta y/o adopte los correctivos necesarios.
- (B) Si la empresa involucrada, dentro del plazo fijado por el coordinador de Slots, no hubiese respondido al requerimiento y/o adoptado los correctivos del caso, se categorizará como un uso indebido e intencional del slot.
- (C) En el evento de que la empresa, 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 las empresas de servicios aéreos comerciales los casos en que hubiera operado en un horario distinto y escuchará sus explicaciones y defensas.
- (D) 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 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 las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público establezca de forma

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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) Cambio de tipo de servicio para la operación de slot sin autorización previa.

Se considera que se está operando un slot cambiando el tipo de servicio, sin autorización previa, cuando:

Se cambie el tipo de servicio autorizado en la asignación del Slot con respecto al tipo de servicio con la que se aprobó inicialmente.

- (e) Cambio de equipo para la operación de slot sin autorización previa.

Se considera que se está operando un slot cambiando el equipo de vuelo para la operación, sin autorización previa, cuando:

Se cambie el equipo de vuelo sin previa autorización por el Coordinador de Slots, por una aeronave que afecte los parámetros de capacidad debidamente declarados del terminal aéreo y los reportes y/o comunicaciones post-operacionales del explotador aeroportuario, evidencie las modificaciones del equipo de vuelo.

- (f) Cambio de tipo de operación sin autorización previa

Se considera que se está operando un slot cambiando el tipo de operación, sin autorización previa, cuando:

- (1) Un Slot asignado para un vuelo regular, adicional, chárter etc., sea utilizado en otro tipo de operación, o
- (2) La empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público que solicite un Slot con un código de acción distinto al tipo de operación aprobada por el Coordinador de Slots.

- (g) Incumplimiento del número de vuelos correspondiente a un slot

Se considera que una empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular incumple con el número de vuelos asignado a un slot, cuando:

Durante una temporada, no cumpla con el número de vuelos equivalente al número de vuelos correspondiente a una serie de slots asignados, en una franja horaria determinada

Nota 1- El coordinador podrá solicitar la ayuda del Comité de Coordinación de Slots o del Subcomité 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.

6.10. Flexibilidad en la asignación de Slots

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.

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.

(b) **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 empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público - aerolíneas

- (a) Los Slots aeroportuarios no tienen una ruta, aeronave o número de vuelo específico, y a 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

intercambio si no encuentra que éste mejoraría la posición operativa de la aerolínea o del terminal.

- (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 los siguientes datos al respecto:

El nombre de las aerolíneas interesadas

- (1) Los horarios de los Slots intercambiados y
- (2) 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 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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:
 - (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.
- (b) 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (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.

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
- (c) 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.
- (d) 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.
- (e) 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)

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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. Los facilitadores deberán ser independientes y actuar de forma imparcial, transparente y no discriminatoria.
- (d) 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.
- (e) 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.
- (f) 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.
- (g) Las aerolíneas y los facilitadores deberán usar los formatos de mensajes especificados en el SSIM para las comunicaciones en estos aeropuertos.
- (h) 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.
- (i) 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:

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (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.
- (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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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

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.

- (a) 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.

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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público 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 y www.iata.org/wasg.
- (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 que se produzcan con menos de 24 de antelación con respecto a la hora de salida del vuelo, serán atendidas por la-Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad – FCMU”

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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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

- (a) 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.
- (b) 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:
 - (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 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 y 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 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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (d) Las aerolíneas que no reciban un mensaje SHL deberán solicitarlo al coordinador. Las aerolíneas deberán consultar la página web www.aerocivil.gov.co o 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

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.

- (a) 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.
- (b) 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.
- (c) 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.
- (d) 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.
- (e) 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.
- (f) 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.
- (g) 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 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.

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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (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.
 - (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 o 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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)

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.

- (a) 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.
 - (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.
- (b) 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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.
- (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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.
- (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".

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (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.

8.17. Asignaciones para operaciones dentro de las 24 horas anteriores a la salida del vuelo

Para las operaciones hacia y desde aeropuertos Nivel 3, las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público y demás explotadores de aeronaves deben solicitar y contar con un Slot aeroportuario aprobado con más de 24 horas antes de la hora de salida programada del vuelo. Dentro de las 24 horas anteriores a la salida del vuelo, La Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad - FCMU, atenderá las solicitudes, cambios, cancelaciones y adiciones así:

- (a) Antelación entre 24 y 8 horas

En el período comprendido entre las 24 y las 8 horas anteriores a la salida del vuelo, se aplicará lo siguiente:

La Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad - FCMU recibirá las solicitudes 7/24 de acuerdo con la disponibilidad de slots aeroportuarios (SCORE); procesará, aceptará o no

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad - FCMU 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.

Lo anterior, sin perjuicio de la obligación que tienen las empresas y/o explotadores de aeronaves de aviación transporte público, de pasajeros, correo o caga de solicitar el slot aeroportuario con una antelación mayor a 24 horas con respecto a la hora del vuelo.

(b) Antelación menor a 8 horas

En el período comprendido durante las 8 horas anteriores a la salida del vuelo, se aplicará lo siguiente:

Dentro de esta fase la Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad - FCMU recibirá, coordinará lo necesario haciendo uso del sistema 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 empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público 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.

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 IATA		SLOT	
SALIDA	NUMERO DE VUELO / MATRICULA	FECHA	1	2	3	4	5	6	7	NUMERO SILLAS	TIPO AERONAVE	HORA SALIDA	DESTINO
LLEGADA		DDMMM	LUNES	MARTES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO	DOMINGO			ORIGEN	HORA LLEGADA

9. Cambios de nivel

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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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
 - (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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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 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.

- (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.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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

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

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.

- (a) 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.

10. Comités

10.1. Comité de Coordinación de Slots.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

- (a) El Comité de Coordinación de Slots será liderado por el Presidente del Comité de Coordinación de Slots, o quien haga sus veces, debiendo ser dicho presidente elegido por votación. El Comité debe celebrarse mínimo una vez previo al inicio de cada temporada, siendo responsabilidad del presidente la supervisión de su realización.
- (b) El Comité de Coordinación de Slots se establece para convocar a los interesados en la operación de aeropuertos de Nivel 3, con el objetivo de asesorar en temas relacionados con la capacidad del aeropuerto. El asesoramiento del Comité podrá también extenderse para los aeropuertos de Nivel 2, en caso de solicitarlo alguna de las partes interesadas.
- (c) El Comité de Coordinación de Slots deberá contar con sus propios estatutos que lo reglamenten, los cuales serán publicados en la página www.aerocivil.gov.co.
- (d) Los Coordinadores de Slots y facilitadores, deben asistir a las reuniones en calidad de participantes permanentes, debiendo ser este un Comité abierto a la participación de las aerolíneas, explotadores aeroportuarios y partes interesadas en las operaciones de aeropuertos Nivel 3.
- (e) El Secretario del Comité de Coordinación de Slots deberá velar por que los documentos de trabajo para la celebración del Comité, se distribuyan con antelación a la reunión todos los miembros, y de que las actas se compartan después de las conclusiones de cada reunión.
- (f) El cronograma de reuniones del Comité de Coordinación de Slots, deberá publicarse en la página web de la Aeronáutica Civil, www.aerocivil.gov.co.
- (g) 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) Actuar como mediador en caso de quejas de las aerolíneas u operadores en la asignación de los slots.
 - (5) Considerar los problemas graves para los nuevos participantes en el aeropuerto coordinado en cuestión.
 - (6) Supervisar y asesorar las actividades del Sub-comité de Ejecución de Slot

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

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

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.

Nota: Apéndice modificado conforme al Artículo TERCERO de la Resolución No. 02473 del 28 de Octubre de 2021. Publicada en el Diario Oficial No. 51.841 del 28 de Octubre de 2021.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

ADJUNTO al Apéndice A

Asignación de slots para las operaciones aéreas en aeropuertos coordinados nivel 3 y facilitación de horarios en aeropuertos niveles 2 y 1.

Devolución de Slots fecha Límite para el año 2021:

6.5. Mantenimiento y devolución de Slots

(...)

(c) Específicamente, las series completas de Slots que una aerolínea no pretenda operar deberán devolverse antes de la fecha límite para la devolución de Slots: doce (12) de febrero de 2021 (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. Las series completas de slots devueltas antes del 12 de febrero de 2021, en las cuales el operador se acoja al Alivio de Franjas Horarias (*Slot Relief*), serán consideradas históricas para la temporada verano 2022.

PARAGRAFO: Para el año 2022, aplicará nuevamente la fecha inicialmente establecida, es decir quince (15) de Enero (verano).

Nota: Adjunto adicionado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No. 00176 del 01 de Febrero de 2021. Publicada en el Diario Oficial No. 51.576 del 02 de Febrero de 2021.

NORMAS DE TRANSICIÓN

Artículo Segundo- Normas de Transición - Resolución N° 02389 del 26 de Octubre de 2022. Publicada en el Diario Ofic. N° 52.200 del 27 de octubre de 2022

- (a) Las personas que, a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, presenten una solicitud encaminada a la obtención de un permiso de operación o funcionamiento para el desarrollo de actividades de aeronáutica civil diferentes de los servicios aéreos comerciales en cualquiera de sus categorías y/o modalidades (instrucción o entrenamiento aeronáutico, mantenimiento de aeronaves, diseño y/o producción de aeronaves o componentes de aeronaves, servicios de escala) deberán hacerlo de conformidad con las disposiciones de la norma RAC 6, que por este acto administrativo se expide.
- (b) Los permisos de operación o funcionamiento para la ejecución de actividades de aeronáutica civil diferentes de los servicios aéreos comerciales que se encontraban vigentes a la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución continuarán vigentes bajo las prescripciones de la norma RAC 3, pero deberán actualizarse conforme al nuevo RAC 6 dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha en que las empresas u organizaciones titulares hayan obtenido la actualización de su certificado de operación o funcionamiento de conformidad con las normas RAC 21, 141, 142, 145, o 147, según aplique, o del concepto técnico para las empresas de servicios de escala, conforme al Apéndice A de la citada norma RAC 6. Una vez actualizados los

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

correspondientes permisos de operación o funcionamiento, tales empresas u organizaciones quedarán exclusivamente sometidas a las previsiones de la norma RAC 6.

Nota. – *Las empresas titulares de un permiso de operación o funcionamiento para la ejecución de actividades de aeronáutica civil diferentes de los servicios aéreos comerciales deben obtener y/o actualizar su certificado de operación o funcionamiento en aplicación de las normas RAC 21, 141, 142, 145 o 147 pertinentes a su certificación dentro de los términos previstos para el proceso de transición de esas normas, según corresponda.*

- (c) La actualización del permiso de operación o funcionamiento se hará oficiosamente por parte de la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales de la UAEAC, para lo cual la Dirección de Autoridad a los Servicios Aéreos, le remitirán copia del certificado de operación o funcionamiento, o del concepto técnico actualizado dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su emisión.
- (d) La Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales también podrá asumir de oficio la actualización, conforme a la nueva norma RAC 6, de los permisos de operación o funcionamiento de aquellas empresas u organizaciones dedicadas a la ejecución de actividades de aeronáutica civil diferentes de servicios aéreos comerciales que, a la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución, ya contaban con un certificado de operación o funcionamiento expedido o actualizado de conformidad con las normas RAC 21, 141, 142, 145, o 147, según aplique, siempre y cuando se cumplan y/o se encuentren vigentes todos sus requisitos, pudiendo solicitar al interesado la actualización de aquellos que no lo estén. No obstante, cualquier empresa u organización que se encuentre en esas condiciones podrá solicitar la actualización de su permiso, si dentro de los seis (6) meses siguientes a esa fecha no se hubiera hecho oficiosamente.
- (e) Durante el trámite de actualización de los permisos de operación o funcionamiento, las empresas u organizaciones interesadas deberán aportar o actualizar la información y/o documentos requeridos por la norma RAC 6 que le sean solicitados por parte de la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales -Grupo Servicios Aerocomerciales, dentro de los términos allí previstos para la expedición de tales permisos.
- (f) Las disposiciones del RAC 3 pertinentes a los permisos de operación o funcionamiento para centros de instrucción aeronáutica (numeral 3.7.1) talleres aeronáuticos (numeral 3.7.2.) y empresas de servicios de escala en aeropuerto (numeral 3.7.3.) continuarán vigentes hasta el 31 de julio de 2027 y serán aplicables a esas empresas u organizaciones hasta tanto actualicen su permiso de operación o funcionamiento, de conformidad con la norma RAC 6 que por esta resolución se expide.
- (g) Las modificaciones, adiciones, suspensiones o cancelaciones de los permisos de operación o funcionamiento para las empresas u organizaciones que, conforme al párrafo (b) precedente, estén sujetas a las normas del RAC 6, se someterán a los términos y requisitos de dicho reglamento. Las modificaciones, adiciones, suspensiones o cancelaciones de los permisos de operación o funcionamiento para empresas u organizaciones que, conforme al párrafo (f) precedente, continúen sujetas a las normas del RAC 3, se someterán a los términos y requisitos de tal reglamento.

REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

Artículo Segundo. Normas Transitorias de la Resolución N°. 01162 del 05 de Marzo de 2014. Publicada en el Diario Oficial N°. 49.092 del 14 de Marzo de 2014.

- (a) Las solicitudes para empresas de servicios de escala (handling) y demás trámites que no se sometan al procedimiento de audiencia pública, que actualmente adelanta el trámite para obtener una autorización, tendrán un plazo de cuatro (4) meses, a partir de la fecha de publicación de la presente resolución, para adecuarse los requisitos contenidos en este acto administrativo.
- (b) La UAEAC ajustará sus procedimientos internos para dar cumplimiento a lo previsto en esta resolución.