Consejo de franjas horarias/slots aeroportuarios mundial (WASB)

Declaración de capacidad aeroportuaria y cambios temporales de capacidad

4 de noviembre de 2020

Introducción

La administración de la capacidad aeroportuaria durante períodos de incertidumbre puede resultar en enfoques alternativos basados en las circunstancias que se presenten. La capacidad disponible puede volverse más fluida y estar influenciada por factores externos que normalmente no son un factor determinante. Es posible que se requieran diferentes enfoques según la posible duración de la situación y la gravedad del impacto. Como ocurre con todas las situaciones variables, no hay un proceso que necesariamente se ajuste a todas las situaciones. Este documento proporciona áreas a considerar y un marco para manejar la incertidumbre en el proceso de declaración de capacidad.

Definiciones

Capacidad declarada: La capacidad formal declarada que es propuesta por la Autoridad Competente según lo establecido en la Sección 6 del WASG

Capacidad Temporal: Un conjunto de límites temporales de capacidad aconsejados por la Autoridad Competente de acuerdo con el proceso aquí establecido con el propósito de gestionar nuevas restricciones.

Cambios temporales en la capacidad

1. A medida que la crisis del COVID-19 continúa desarrollándose, es posible que muchos aeropuertos del mundo tengan que ajustar su capacidad en las próximas semanas o meses.
2. La declaración de capacidad, realizada meses antes del comienzo de la temporada, no responde a la situación cambiante a la que los aeropuertos se están enfrentando. Los aeropuertos deben poder ajustar gradualmente el suministro de capacidad a lo que requiere el tráfico de pasajeros de una manera económicamente sostenible y de conformidad con las regulaciones gubernamentales.
3. Por lo tanto, se prevén tres escenarios generales que conduzcan a una reducción temporal de la capacidad en comparación con los parámetros de capacidad declarados de una temporada:
    a. Regulaciones y restricciones gubernamentales: a medida que se desarrolla la pandemia y se implementan las respuestas sanitarias, las decisiones gubernamentales (por ejemplo: reducción impuesta en el rendimiento del aeropuerto, exámenes médicos obligatorios y / o pruebas COVID en el aeropuerto, etc.) después de la definición de los parámetros de capacidad, pueden tener un efecto que reduce la capacidad proporcionada por los aeropuertos.
    b. Limitación práctica de la infraestructura: los aeropuertos pueden tener que reevaluar su capacidad con base en nuevos procedimientos operativos (por ejemplo, garantizando que

haya el espacio adecuado para que los pasajeros mantengan el distanciamiento social en las filas, área de espera y de circulación) y en los nuevos patrones de demanda en la recuperación.

c. Consideraciones comerciales: los operadores de aeropuertos de todo el mundo están sufriendo un déficit histórico de ingresos. En varios casos, se están alcanzando proporciones de deuda a EBITDA insostenibles. El suministro de capacidad aeroportuaria en tal contexto debe apoyar la recuperación de los aeropuertos de una manera económicamente sostenible. Las situaciones en las que algunos activos aeroportuarios se utilicen solo durante un período limitado de tiempo durante el día (y casi no se usen el resto del día) pueden llevar a una situación en la que los aeropuertos deberían reducir la capacidad en lugar de mantenerla disponible a un costo demasiado alto para llegar a ser económicamente viable.

Proceso de declaración de capacidad aeroportuaria estacional

4. Deben evitarse los cambios en la capacidad declarada después de la fecha límite de presentación inicial (WASG 6.9.2).

Capacidad aeroportuaria temporal: Principios

5. La entidad gestora del aeropuerto u otra autoridad competente puede que sea requerida a imponer cambios temporales a la capacidad disponible. Estos cambios deben seguir una evaluación exhaustiva de la demanda y la capacidad y una consulta con el Comité de Coordinación. Cuando no exista un Comité de Coordinación o equivalente, debe crearse para fomentar la comunicación abierta.
6. El impacto sobre los usuarios del aeropuerto y sobre la entidad gestora del aeropuerto debe considerarse al determinar la aproximación requerida para gestionar la reducción temporal de la capacidad. La solución debe adaptarse a las necesidades del problema específico. La Tabla 1 proporciona varias opciones disponibles para gestionar una reducción temporal de la capacidad según la gravedad de la reducción, pero la lista no es exhaustiva.
7. Cualquier estrategia de reducción de capacidad debe tener como objetivo gestionar la demanda de la infraestructura aeroportuaria frente a la oferta reducida y proporcionar flexibilidad para ajustar los parámetros a medida que cambia la capacidad.
8. El proceso debe proporcionar la certeza de que los slots asignados pueden acomodarse dentro de la capacidad disponible para evitar inconveniencias y dificultades para los pasajeros.
9. Se alienta a todas las partes interesadas a considerar el uso de soluciones o tecnologías innovadoras, cuando sea posible, para limitar la necesidad de realizar reducciones temporales de capacidad.
10. Cualquier reducción de horario obligatoria debe distribuirse entre todas las aerolíneas afectadas que utilizan la infraestructura afectada, de manera justa, transparente y no discriminatoria por parte del coordinador actuando de forma independiente.
11. Al reducir la capacidad, las líneas aéreas deben tener la certeza de que los derechos históricos que posean estarán protegidos para su uso en las temporadas siguientes.

Tabla 1 - Opciones de reducción de capacidad

Proceso	Reducción Voluntaria	Reducción de capacidad forzada	Re-coordinación
Descripción	Las franjas de horarios asignadas están por	Las franjas horarias/slots asignadas están por	Las franjas horarias/slots asignadas son mucho

	encima de los límites temporales de capacidad, pero se pueden administrar mediante ajustes de itinerarios voluntarios	encima de los límites temporales de capacidad donde el ajuste del horario por sí solo no será suficiente para eliminar el exceso de demanda. Reducción gestionada mediante una distribución justa de las reducciones a lo largo del período afectado (% de ajustes de itinerarios).	mayores que los límites temporales de capacidad declarados. Para garantizar una asignación de franjas horarias/slots eficiente y justa, debe llevarse a cabo un ejercicio de coordinación.
Lineamientos de WASB	Trabajo colaborativo	Mejores prácticas de WASB - Declaraciones de capacidad y gestión de reducciones temporales de capacidad aeroportuaria	Mejores prácticas de WASB – Declaraciones de capacidad y gestión de reducciones temporales de capacidad aeroportuaria
Derecho Histórico	El ajuste de itinerarios cuenta para mantener el derecho histórico en la temporada subsiguiente	Las franjas horarias/slots que deben cancelarse son consideradas como operadas contra el objetivo de utilización para la determinación histórica en la temporada subsiguiente	Se cancelan las franjas horarias/slots históricas para permitir la re-coordinación. Las franjas horarias/slots históricas asignadas en la temporada anterior se llevan hacia adelante
Detonantes para pasar al siguiente paso	La demanda de aumento de capacidad resulta en un ajuste del horario más allá de las horas adyacentes o requiere cancelaciones forzadas. Ajustes de itinerarios voluntarios rechazados por aerolíneas que resultan en una demanda que excede la capacidad Las franjas horarias/slots que las aerolíneas no pretenden operar y que se han devuelto cerca de	La capacidad temporal está en la magnitud del 15% de la capacidad declarada durante un día completo	N/A

	la operación planificada, sin el tiempo suficiente para que las aerolíneas las utilicen		

12. Un proceso adicional de coordinación o de recoordinación tiene el potencial de afectar gravemente la capacidad de una aerolínea para encontrar soluciones de franjas horarias/slots viables en ambos extremos de una ruta. La opción de reasignación de la reducción de capacidad solo debe implementarse en las circunstancias más extremas y de acuerdo con las siguientes condiciones:
    a. El aeropuerto solo puede ofrecer un 15% de su capacidad declarada durante todo un día como resultado de la imposición de requisitos obligatorios.
    b. No se debe realizar una nueva coordinación/ recoordinacion si el aeropuerto tiene capacidades reducidas por razones comerciales, a menos que todas las demás opciones hayan fallado.

Capacidad aeroportuaria temporal: función de las partes interesadas

Capacidad aeroportuaria temporal - Ajustes voluntarios de horario
Coordinador

13. Si se recibe un aviso anticipado sobre una futura reducción temporal de la capacidad del aeropuerto, el Coordinador pondrá inmediatamente en marcha medidas para evitar que se procesen nuevas solicitudes de franjas horarias/slots hasta que se reciban los parámetros de capacidad revisados. Los portales en línea, si se utilizan, se pueden desactivar temporalmente o utilizar filtros de mensajes para evitar que las solicitudes de autorización de franjas horarias/slots (SCR) se procesen automáticamente. Se alienta el uso de portales en línea para aumentar la transparencia para todas las partes interesadas.
14. El Coordinador identificará los períodos en los que la demanda excede la capacidad e identificará los ajustes de itinerarios que minimicen el impacto de los ajustes voluntarios de horarios para todas las aerolíneas.
15. El Coordinador debe notificar a las aerolíneas con la mayor antelación posible sobre los ajustes de itinerarios requeridos.
16. El Coordinador debería tratar de repartir o distribuir los ajustes voluntarios de horarios entre todas las aerolíneas en el período de congestión.
17. Cuando una aerolínea rechace una solicitud de ajuste de itinerario voluntario de un vuelo, el Coordinador buscará otro vuelo de la misma aerolínea antes de buscar ayuda de otra aerolínea.
18. En aras de la transparencia, el Coordinador publicará en su sitio web:
    a. Los parámetros de capacidad temporal, incluido el análisis de apoyo.
    b. El número total de ajustes voluntarios de itinerarios solicitados por la aerolínea.
    c. Cumplimiento de las solicitudes de ajuste de itinerarios por parte de la aerolínea.

Aerolínea

19. Las aerolíneas deben devolver las franjas horarias/slots que no tienen intención de operar tan pronto como sea posible para minimizar el impacto de los ajustes de itinerarios.
20. Las aerolíneas deben estar preparadas para aceptar un horario alternativo si el Coordinador lo ofrece para evitar exceder los parámetros temporales de coordinación.

Aeropuerto

21. La entidad gestora del aeropuerto y el comité de coordinación deben brindar apoyo al Coordinador buscando que la aerolínea coopere completamente. La entidad gestora del aeropuerto u otra autoridad competente deben mantener informados al Coordinador y a todas las partes interesadas sobre cualquier limitación de capacidad y advertir oportunamente si es probable que haya limitaciones de capacidad.

Capacidad aeroportuaria temporal - reducción de capacidad impuesta Coordinador

22. Si se recibe un aviso por adelantado sobre una próxima reducción temporal de la capacidad del aeropuerto, el Coordinador pondrá en marcha inmediatamente medidas para evitar que se procesen nuevas solicitudes de franjas horarias/slots hasta que se reciban los parámetros de capacidad revisados. Los portales en línea, si se utilizan, pueden desactivarse temporalmente o se pueden utilizar filtros de mensajes para evitar que las solicitudes de autorización de franjas horarias/slots (SCR) se procesen automáticamente. Fuera del período en el que el Coordinador está gestionando la reducción de capacidad, se alienta el uso de portales en línea para aumentar la transparencia para todas las partes interesadas.
23. El Coordinador comparará los límites de capacidad temporal propuestos con los slots para evaluar si existen opciones para gestionar la reducción de capacidad. Estas consideraciones se compartirán con la entidad gestora del aeropuerto y el Comité de Coordinación.
24. El Coordinador determinará el cronograma para la re-coordinación basándose en el momento de la reducción para asegurar que las aerolíneas tengan tiempo suficiente para presentar solicitudes de horarios. Al hacerlo, el Coordinador considerará la necesidad de brindar garantías a las aerolíneas y a la carga de trabajo de todos los involucrados.
25. El Coordinador dará una indicación de las reducciones requeridas por la aerolínea tan pronto como sea posible luego de recibir los parámetros revisados de capacidad. La fecha de referencia utilizada para la reducción del horario dependerá del momento de la reducción temporal de la capacidad del aeropuerto:
    a. Si los parámetros de capacidad revisados se reciben después de la Fecha de referencia histórica (HBD), las reducciones de horario se basarán en las asignaciones de franjas horarias/slots realizadas siete días hábiles antes de que se publiquen los parámetros de capacidad revisados;
    b. Si los parámetros de capacidad revisados se reciben después de la publicación de los parámetros de capacidad estacional, pero antes o en la Fecha de referencia histórica (HBD), las reducciones de horario se basarán en las asignaciones de franjas horarias/slots realizadas en la Fecha de referencia histórica (HBD).
26. La reducción de programación/Schedule requerida se medirá en función de un período de tiempo definido en el que se produzca la congestión y / o como un total por día, siempre que se garantice una distribución justa de las cancelaciones entre todas las aerolíneas.
27. La reducción programación/Schedule requerida también considerará el porcentaje de participación de una aerolínea en el momento de la distribución del Listado de franjas horarias/slots asignadas (SAL) como referencia. Por ejemplo, si el transportista A mantuvo el 70% de la capacidad en la hora 0900 en la coordinación inicial (SAL), entonces debería mantener el 70% de la capacidad reducida en la misma hora después de la reducción de capacidad, siempre que sea posible. Cuando se asignen franjas horarias/slots para una terminal específica, la reducción solo puede aplicarse a las aerolíneas que operan en la terminal si no es posible su reubicación.
28. El Coordinador procurará satisfacer la mayor demanda posible basado en los parámetros de capacidad revisados y tratará a todos los tipos de servicios por igual. En este sentido, el Coordinador debe explorar

de manera proactiva cualquier solución viable para evitar reducciones de horarios proponiendo pequeños ajustes de horarios a las aerolíneas.

29. El Coordinador puede considerar la posibilidad de celebrar consultas con el **Comité de Coordinación** o el órgano equivalente si requiere orientación adicional sobre la reasignación de capacidad. Por ejemplo, puede que no sea posible aplicar un porcentaje estricto si un transportista solo tiene un par de franjas horarias/slots por día.
30. Todas las aerolíneas tendrán la oportunidad de cambiar horarios de los vuelos/retime flights si así lo requieren. El Coordinador les indicará una fecha límite para enviar las solicitudes de "retiming". Después de esta fecha, el Coordinador procesará las solicitudes para garantizar una distribución justa para todas las aerolíneas. Después de que se haya completado este proceso, todos los cambios posteriores se procesarán por orden de llegada.
31. Cualquier aumento en la capacidad disponible debe asignarse de manera justa entre todas las aerolíneas afectadas por las reducciones. Se debe dar prioridad a los afectados por las mayores reducciones proporcionales debido a sus operaciones limitadas en el aeropuerto afectado.
32. En aras de la transparencia, el Coordinador publicará en su sitio web:
    a. Los parámetros de capacidad temporal, incluyendo el análisis de apoyo utilizado
    b. La cantidad total de franjas horarias/slots / asientos que deben cancelarse
    c. Detalles de las reducciones requeridas por aerolíneas
    d. Cumplimiento de las solicitudes de ajuste de itinerarios por parte de la aerolínea

Aerolínea

33. La Aerolínea decidirá qué vuelos cancelar o volver a programar en la capacidad disponible para cumplir con la reducción en la capacidad del aeropuerto. Para las reducciones en los límites de la capacidad de pasajeros, la aerolínea puede optar por cumplir con la restricción de otras formas, por ejemplo, limitando la capacidad de asientos del avión en lugar de cancelar el vuelo.
34. Las cancelaciones debidas a la reducción temporal de capacidad del aeropuerto solo deben enviarse al Coordinador después de la Fecha de referencia histórica (HBD) una vez que se hayan distribuido los requisitos finales de reducción. Si la reducción temporal de la capacidad se anuncia después de la HBD, las aerolíneas deben enviar mensajes de cancelación lo antes posible según lo acordado con el Comité de Coordinación u organismo equivalente o de conformidad con cualquier regulación aplicable.
35. Cualquier franja horaria asignada que el transportista no tenga la intención de operar debe ser devuelta lo antes posible y de acuerdo con las regulaciones locales.

Aeropuerto

36. El Operador del Aeropuerto balanceará la capacidad con la demanda dentro de la capacidad (temporal) y se comunicará periódicamente con el Coordinador y el Comité de Coordinación u organismo equivalente. Siempre que sea posible, los plazos de entrega y los preparativos para abrir las instalaciones deben compartirse con las partes interesadas pertinentes.

Gobierno

37. El comité de coordinación puede considerar la introducción de una regla local para proporcionar más orientación sobre el proceso de gestión de una reducción de capacidad forzada. En el apéndice 1 se incluye una plantilla de ejemplo.

Capacidad Aeroportuaria Temporal - Re-Coordinación
Coordinador

38. Si se recibe un aviso por adelantado sobre una próxima reducción temporal de la capacidad del aeropuerto, el Coordinador pondrá en marcha inmediatamente medidas para evitar que se procesen nuevas solicitudes de franjas horarias/slots hasta que se reciban los parámetros de capacidad revisados. Los portales en línea, si se utilizan, pueden desactivarse temporalmente o se pueden utilizar filtros de mensajes para evitar que las solicitudes de autorización de franjas horarias/slots (SCR) se procesen automáticamente. Fuera del período en el que el Coordinador está gestionando la reducción de capacidad, se alienta el uso de portales en línea para aumentar la transparencia para todas las partes interesadas.
39. El Coordinador comparará los límites de capacidad temporal propuestos con las franjas horarias/slots asignadas para evaluar si existen opciones para gestionar la reducción de capacidad. Estas consideraciones se compartirán con la entidad gestora del aeropuerto y el Comité de Coordinación.
40. El Coordinador determinará el **cronograma** para la re-coordinación basándose en el momento de la reducción para asegurar que las aerolíneas tengan tiempo suficiente para presentar solicitudes de itinerarios. Al hacerlo, el Coordinador considerará la necesidad de brindar garantías a las aerolíneas y la carga de trabajo de todos los involucrados.
41. El Coordinador eliminará el calendario asignado y aceptará nuevas solicitudes antes de la fecha límite publicada de presentación.
42. Durante la re-coordinación inicial y después de la eliminación de las franjas horarias/slots asignadas previamente, las franjas horarias/slots se asignarán con la siguiente prioridad:
    a. Las franjas horarias/slots operadas durante **cinco semanas** o más inmediatamente antes del período al que se aplica la re-coordinación (período anterior) para proporcionar certeza en la continuación del servicio.
    b. Las franjas horarias/slots que operaron en el período anterior, pero con un horario diferente que requieren de retime dentro de la capacidad disponible si así se solicita.
    c. Reintegración de las franjas horarias/slots históricas por primera vez que no hayan comenzado operaciones anteriormente.
    d. Nuevas solicitudes de una serie de franjas horarias.
    e. Servicios ad hoc.
    f. Otras operaciones.
43. Siempre que sea posible, el coordinador debe considerar:
    a. Dar prioridad a las solicitudes donde existe un proceso de Re-coordinación en el otro extremo de la ruta.
    b. Dar prioridad a los transportistas con menos del doble de servicio diario.
44. En caso de que dos o más aerolíneas tengan la misma prioridad dentro de los grupos anteriores, el Coordinador debe considerar los criterios adicionales establecidos en la cláusula 8.4 del WASG asegurando que se mantenga una distribución justa de vuelos basada en las franjas horarias/slots asignadas en el HBD.
45. Los Coordinadores proporcionarán el resultado de la re-coordinación a las aerolíneas en la fecha límite o antes y estarán disponibles para discutir el resultado con las aerolíneas.
46. Los coordinadores deben mantener una lista de espera y revisar periódicamente para asegurarse de que se asigne la capacidad disponible y se mejoren los itinerarios.
47. Después de que el 20% del espacio asignado para esa fase no se haya utilizado o cancelado antes de 72 horas antes de la operación planificada, el Coordinador eliminará el slot y pondrá la serie de slots en cuestión en el pool durante el resto de la fase de programación y las solicitudes del mismo transportista en la siguiente fase tendrán menor prioridad. Las aerolíneas deben comunicarse con el Coordinador lo antes posible, pero no más tarde de dos días hábiles después de que un servicio aéreo se haya interrumpido

debido a causas imprevisibles e inevitables fuera del control de la aerolínea. En aras de la transparencia, el Coordinador publicará en su sitio web o pondrá a disposición:

a. Los parámetros de capacidad temporal, incluido el análisis de apoyo utilizado
b. Listado completo de aeropuertos tras la re-coordinación

Aerolínea

48. Las aerolíneas deben enviar las solicitudes de franjas horarias/slots antes o en la fecha límite acordada para las solicitud/submissions.
49. Las aerolíneas solo deben presentar las franjas horarias/slots que pretenden operar.
50. Cualquier franja horaria asignada que la aerolínea no tenga la intención de operar debe ser devuelta lo antes posible y de acuerdo con las regulaciones locales.

Aeropuerto

51. El Operador del Aeropuerto balanceará la capacidad con la demanda dentro de la capacidad (temporal) y se comunicará regularmente con el Coordinador y el Comité de Coordinación u organismo equivalente. Siempre que sea posible, el operador del aeropuerto hará todo lo posible por aumentar la capacidad para satisfacer la demanda.

Precedencia histórica

52. Las franjas horarias/slots no utilizadas como resultado de los parámetros temporales de capacidad reducida deben ser considerados como una no utilización justificada/justified non-utilization en ambos extremos de la ruta y considerarse operadas para asegurar un trato justo con respecto a la regla 80:20 de úselo o piérdalo.
53. Se debe conceder un alivio/alleviation solo a las franjas horarias/slots devueltas con anticipación a la operación planificada. Pueden aplicarse condiciones sobre un nivel mínimo de anticipación requerido para las devoluciones de slots, sujeto a la legislación local.
54. Las nuevas franjas horarias/slots previstas para la operación, pero restringidas por la reducción de capacidad, se considerarán operadas solo cuando se informe de la reducción de capacidad después de la Fecha de referencia histórica (HBD) y solo cuando las nuevas franjas horarias/slots hayan sido solicitadas antes de que fuera anunciada la reducción de capacidad.
55. Las nuevas franjas horarias/slots asignadas después de la reducción temporal de la capacidad del aeropuerto se asignarán inicialmente sobre una base no histórica. Si se opera de acuerdo con la regla 80:20, el Coordinador considerará estas para la precedencia histórica según WASG 8.7.1.d. Si las franjas horarias/slots se consideran elegibles para la precedencia histórica, se incluirán en el mensaje de la lista histórica de franjas horarias/slots (SHL), sujeto a la capacidad disponible.

Monitoreo de slots

56. Las aerolíneas están obligadas a devolver las franjas horarias/slots que no pretenden operar lo antes posible y de acuerdo con las regulaciones locales, para que puedan asignarse a otras aerolíneas. La devolución tardía de las franjas horarias/slots que no se pretendan usar puede eliminar la aplicación de cualquier alivio de la regla 80:20 de úselo o piérdalo a la serie en cuestión.
57. Es necesario prestar especial atención a los casos en los que la capacidad de los asientos de las aeronaves se ha limitado para ajustarse a la capacidad reducida.
58. El Coordinador revisará cualquier falla/failure para operar en los tiempos asignados de acuerdo con el Capítulo 9 del WASG y cualquier legislación local y / o esquemas de sanciones vigentes en la jurisdicción relevante.

Apéndice 1

GESTIÓN DE UNA REDUCCIÓN TEMPORAL DE LA CAPACIDAD DISPONIBLE COMO RESULTADO DEL COVID-19

1. INTRODUCCIÓN

Esta Regla Local establece el proceso para administrar períodos de capacidad reducida como resultado del COVID-19.

2. OBJETIVOS

El objetivo de esta regla local es:

2.1 Gestionar la demanda de infraestructura aeroportuaria frente a una oferta reducida de capacidad.

2.2. Proporcionar el mecanismo para apoyar la liberación de capacidad y asegurar que esté disponible para su uso tan pronto como se libere.

2.3. Las autoridades aeroportuarias deben hacer todos los esfuerzos razonables para satisfacer cualquier nueva medida introducida como resultado de Covid-19 sin que implique la necesidad de reducir la capacidad. Esta regla local solo debe usarse cuando se hayan agotado todas las demás opciones razonables.

2.4. Permitir flexibilidad en el proceso de gestión de la capacidad para reaccionar de forma dinámica a los cambios en la restricción temporal de capacidad para facilitar el uso eficiente de la capacidad disponible.

2.5. Proporcionar un proceso que sea justo, transparente y no discriminatorio.

2.6. Asegurar de que cualquier reducción de capacidad se distribuya entre todas las aerolíneas que tienen franjas horarias/slots en el aeropuerto que utiliza la infraestructura afectada.

2.7. Brindar tranquilidad a las aerolíneas que tienen derechos históricos de que estos estarán protegidos para su uso en las temporadas posteriores cuando la capacidad vuelva a la capacidad declarada formal.

3. DEFINICIONES

Autoridad aeroportuaria: La empresa operadora responsable de la gestión del aeropuerto al que se aplica esta regla local.

Aerolíneas: Empresas de transporte aéreo que operan hacia el aeropuerto al que se aplica esta Regla Local

Autoridad competente: La autoridad responsable de declarar la capacidad en el aeropuerto que aplica esta Regla local.

Coordinador: El Coordinador designado en el aeropuerto en el que aplica esta Regla Local

Comité de Coordinación: El comité establecido en el aeropuerto de Nivel 3 que aplica esta Regla Local.

Capacidad declarada: La capacidad declarada formal que es sugerida por la Autoridad Competente según lo requiere la Sección 6 del WASG.

HBD: Fecha de referencia histórica según lo publicado por WASB o cualquier otra regulación local definida

Capacidad temporal: Un conjunto temporal de límites de capacidad sugeridos por la autoridad competente de acuerdo con el proceso establecido en este documento con el fin de gestionar nuevas restricciones para evitar la propagación del Covid-19.

WASG: Directrices Mundiales de Slots Aeroportuarios

4. PRINCIPIOS DE REDUCCIÓN DE CAPACIDADES

4.1. El Coordinador tendrá como objetivo satisfacer la mayor demanda posible en función de la Capacidad Temporal disponible.

4.2. Esta regla local se aplicará a todos los tipos de servicios por igual.

4.3. Los servicios que no utilizan la infraestructura afectada no se verán impactados por la Regla Local.

4.4. La Capacidad Temporal solo se aplicará al período de la temporada que se relacione.

4.5. La Capacidad Temporal debe ser notificada lo antes posible por la Autoridad Competente al Coordinador y a las aerolíneas después de consultar con el Comité de Coordinación.

4.6. El Coordinador dará una indicación de las reducciones requeridas por aerolínea tan pronto como sea posible después de recibir la notificación. Sin embargo, la reducción real se basará en las asignaciones de franjas horarias/slots realizadas siete días hábiles antes de que se publiquen los parámetros de capacidad revisados.

4.7. El Coordinador considerará si se requiere alguna orientación específica del aeropuerto para facilitar la reducción de capacidad y la publicará después de consultar con la Autoridad Aeroportuaria, las Aerolíneas y el Comité de Coordinación.

4.8. La reducción de capacidad requerida se medirá en función de la capacidad por hora y como un total por día para garantizar una distribución justa de las cancelaciones entre las Aerolíneas. El parámetro utilizado para determinar la reducción requerida se basará en la restricción que se implemente.

4.9. Todas las Aerolíneas deben compartir el impacto de la reducción de capacidad cuando sea apropiado. (Es posible que una aerolínea que opere en un período en el que haya capacidad disponible no deba cancelar, habiendo dado a todas las Aerolíneas la misma oportunidad de reprogramar los vuelos para mantener una cancelación equilibrada).

4.10. Las reducciones de capacidad se basarán en la semana pico dentro del período afectado para identificar la reducción máxima de capacidad requerida. Cuando exista capacidad durante toda la temporada, la cantidad de demanda que se eliminará se reducirá para minimizar el impacto en las Aerolíneas.

4.11. La reducción de capacidad solo se aplicará en los períodos en los que la demanda exceda la capacidad disponible, a menos que se requiera capacidad en otros períodos para permitir retiros. Esto es para garantizar que todos las Aerolíneas contribuyan en proporción al número de franjas horarias/slots que tengan/ number of slots held.

4.12. Donde sean declarados terminales, se gestionarán reducciones separadas relacionadas a las tasas de flujo de pasajeros, terminal por terminal y serán independientes entre sí.

4.13. Para determinar el nivel de cancelaciones requeridas, el porcentaje de participación en manos de una Aerolínea se mantendrá tan cerca a las proporciones mantenidas después de la coordinación inicial. Por ejemplo, si la Aerolínea A tenía el 70% de la capacidad a las 0900 horas en la coordinación inicial, entonces debería mantener el 70% de la capacidad reducida en la misma hora después de la reducción de capacidad.

4.14. Corresponde a la Aerolínea decidir qué vuelos deben reducir su capacidad (por ejemplo, retiming/cambio horario, reducción de asientos disponibles, cambio de tipo de avión) o cancelarse.

4.15. Se alienta a las Aerolíneas que deban cancelar los servicios a que reprogramen en la capacidad disponible.

4.16. Las Aerolíneas con una frecuencia por día estarán protegidas siempre que sea posible. Sin embargo, pueden estar sujetas a un límite de capacidad de asientos para lograr la reducción de la capacidad temporal.

4.17. Si la demanda es igual o inferior a la capacidad temporal, cualquier capacidad disponible se pondrá a disposición de otras Aerolíneas para que la utilicen sin que sea considerada histórica.

4.18. Una vez que se ha completado la reducción de capacidad, cualquier aumento en la capacidad disponible debe asignarse primero a aquellos que tienen capacidad reducida en la fase inicial y en la proporción que la Aerolínea redujo.

4.19. Las Aerolíneas deben devolver las franjas horarias/slots que no pretenden operar tan pronto como sea posible y de acuerdo con las regulaciones locales, para que puedan ser asignadas donde exista demanda a otras Aerolíneas. Las franjas horarias/slots se asignarán de forma no histórica. Si una Aerolínea que ha liberado franjas horarias/slots desea recuperarlas, deberá hacerlo en la capacidad disponible en función de los límites de la Capacidad Temporal.

4.20. Las directrices estándar contenidas en el WASG deben mantenerse en la medida de lo posible.

5. PROCESO

5.1. La Autoridad Competente proporcionará al Coordinador su Capacidad Declarada después de haber consultado con el Comité de Coordinación a tiempo para la coordinación inicial, según lo requiere la Sección 6 del WASG de acuerdo con el proceso establecido por la Autoridad Competente.

5.2. El Coordinador realizará la coordinación inicial y emitirá el SAL en los plazos establecidos en el WASG.

5.3. Las nuevas solicitudes de franjas horarias/slots pueden asignarse sobre una base no histórica o como una oferta condicionada a no buscar beneficiarse con esta Regla Local.

5.4. La Autoridad Competente notificará al Coordinador, Comité de Coordinación y Aerolíneas sobre cualquier reducción de capacidad requerida proporcionando una explicación detallada de cómo se ha calculado la Capacidad Temporal.

5.5. La Autoridad Competente determinará la Capacidad Temporal y el período al que se aplicará habiendo seguido el proceso a continuación:

5.6. El Coordinador pondrá en marcha de inmediato medidas para evitar que se procesen nuevas solicitudes de franjas horarias/slots hasta que se haya completado una evaluación de la Capacidad Temporal. Los portales

online, donde existan, pueden ser deshabilitados en ocasiones o se pueden usar filtros de mensajes para evitar que los cambios de serie se procesen automáticamente.

5.7. El Coordinador evaluará la Capacidad Temporal en comparación con las franjas horarias/slots reservadas para determinar el nivel de reducción de capacidad con el que se espera que contribuya cada Aerolínea. Cuando la restricción implique una nueva limitación, el Coordinador preparará y publicará en su sitio web una evaluación de capacidad base para determinar cualquier reducción de capacidad por parte de las Aerolíneas. Si la reducción se basa en una disponibilidad reducida de la terminal, se basará en una restricción fija (T60 / T30 / T15) que será determinada por el Coordinador y notificada al Comité de Coordinación y a las Aerolíneas. Esto es para garantizar que la reducción de capacidad sea manejable y que el requisito se comprenda fácilmente.

5.8. Si la Capacidad Temporal se notifica antes del HBD, el Coordinador proporcionará un requisito de reducción indicativo. Esto se actualizará poco después del HBD en función de las franjas horarias/slots disponibles en ese momento.

5.9. Las Aerolíneas pueden solicitar al Coordinador que reduzca la capacidad de asientos en sus vuelos para lograr la reducción requerida. Luego, se alentaría a las Aerolíneas a mover vuelos para utilizar su asignación. Alternativamente, las Aerolíneas pueden tomar su propia determinación sobre los vuelos que serán impactados y proporcionar mensajes de cancelación según 5.10 y 5.11 a continuación.

5.10. Si la reducción de la Capacidad Temporal se anuncia antes del HBD, se solicita a las Aerolíneas que planifiquen cumplir con la capacidad indicativa asignada. Las cancelaciones solo deben enviarse al Coordinador después del HBD una vez que se hayan distribuido los requisitos finales de reducción. Al retrasar el procesamiento de cancelaciones, la Aerolínea cuenta con más tiempo para planificar y considerar cualquier cambio posterior a la Capacidad Temporal.

5.11. Si la Reducción Temporal de Capacidad se anuncia después de la HBD, las Aerolíneas deberán enviar mensajes de cancelación lo antes posible.

5.12. Todas las Aerolíneas tendrán la oportunidad de retime los vuelos si así lo requieren. El Coordinador indicará una fecha en la que deben ser enviadas las solicitudes de reprogramación. Después de esta fecha, el Coordinador procesará las solicitudes para asegurar una justa distribución para todas las Aerolíneas. Después de que se haya completado este proceso, todos los cambios posteriores se procesarán por orden de llegada.

5.13. El Coordinador informará sobre los avances realizados para alcanzar la Capacidad Temporal.

6. TRANSPARENCIA

6.1. En aras de la transparencia, el Coordinador publicará en su sitio web:

6.1.1. Los límites de la capacidad temporal y el análisis de apoyo utilizado

6.1.2. La cantidad total de franjas horarias/slots / asientos que deben cancelarse para cumplir con los límites de la Capacidad Temporal

6.1.3. Detalles de las reducciones requeridas por Aerolínea

6.1.4. Cumplimiento de ajustarse a los límites de capacidad temporal por parte de la aerolínea

7. ALIVIOS

7.1. Se otorgará un alivio/alleviation a las franjas horarias/slots canceladas de conformidad con esta Regla Local bajo 8.8 del WASG o cualquier alivio/alleviation más amplio declarado bajo la legislación local.

7.2. Los alivios solo serán otorgados a las franjas horarias/slots devueltas lo antes posible y de acuerdo con las regulaciones locales.

7.3. Durante la vigencia de esta Regla Local, el Coordinador puede relajar cualquier limitación en los tiempos repetidos que cuentan para la utilización de las franjas horarias.

8. HISTÓRICOS

8.1. Las franjas horarias/slots canceladas como resultado de los parámetros temporales de capacidad reducida deben tratarse como no utilización justificada/justified non-utilization en ambos extremos de la ruta y considerarse operadas para garantizar un trato justo con respecto a la regla 80:20 de úselo o piérdalo.

8.2. Las nuevas franjas horarias/slots destinadas a la operación, pero restringidas por la reducción de capacidad se considerarán operadas solo cuando la reducción de la capacidad se advierta después de la Fecha de referencia histórica (HBD) y solo cuando las nuevas franjas horarias/slots hayan sido solicitadas antes de que se anunciara la reducción de capacidad.

8.3. Las nuevas franjas horarias/slots asignadas después de la reducción temporal de la capacidad del aeropuerto se asignarán inicialmente sobre una base no histórica. Si se opera de acuerdo con la regla 80:20, el coordinador las considerará para su precedencia histórica según WASG 8.7.1.d. Si las franjas horarias/slots se consideran elegibles para la precedencia histórica, se incluirán en el mensaje de la lista histórica de franjas horarias/slots (SHL), sujeto a la capacidad disponible y cualquier regulación local.

9. CUMPLIMIENTO

9.1. El Coordinador revisará cualquier falla para operar en los tiempos asignados de acuerdo con la sección 9 del WASG y / o cualquier esquema de sanciones vigentes en la jurisdicción relevante.

10. ALCANCE Y REVISIÓN DE LA REGLA LOCAL

10.1. Esta regla local se aplicará según sea necesario en la temporada de programación actual y futura, pero caducará inmediatamente cuando la capacidad del aeropuerto alcance la Capacidad Declarada.

10.2. Si no existe la posibilidad de que la capacidad vuelva a los niveles de la Capacidad Declarada, la Regla Local debe ser reemplazada por una Capacidad Declarada revisada luego de consultar con el Comité de Coordinación. La capacidad declarada será consultada y declarada por la Autoridad Competente al menos siete días antes de la fecha límite de presentación inicial.

10.3. Para evitar dudas, la adopción de esta Regla Local no pretende reemplazar a largo plazo la Declaración de capacidad normal.

10.4. Las partes interesadas pueden solicitar que se revise la Regla Local antes de cualquier ciclo de coordinación posterior a su adopción. La solicitud de revisión debe detallar sus razones con información de

respaldo. El Coordinador revisará las circunstancias y propondrá cualquier cambio a la Regla Local para su discusión en el próximo Comité de Coordinación.