



Diretrizes Mundiais para Slots

Em vigor a partir de 1 de janeiro de 2017



8.^a edição
VERSÃO PORTUGUÊS
BRASILEIRO

AVISO

EXONERAÇÃO DE RESPONSABILIDADE. As informações contidas nesta publicação estão sujeitas a revisão constante à luz de alterações nos requisitos e regulamentos governamentais. Nenhum assinante ou leitor deve agir com base nessas informações sem se referir à legislação e aos regulamentos aplicáveis e/ou sem procurar aconselhamento profissional. Embora tenham sido envidados todos os esforços para assegurar precisão, a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA, International Air Transport Association) não será responsável por qualquer perda ou dano provocado por erros, omissões, erros de impressão ou interpretação incorreta do conteúdo apresentado. Além disso, a IATA refuta expressamente toda e qualquer responsabilidade referente a qualquer pessoa física ou jurídica, quer se trate de uma pessoa que adquira esta publicação, quer não, relativamente a algo feito ou omitido, e as consequências de algo feito ou omitido, por essa pessoa física ou jurídica, com base no conteúdo desta publicação.

© International Air Transport Association. Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida, transmitida, reformulada, reformatada ou transmitida, de qualquer forma ou por qualquer meio, eletrônico ou mecânico, incluindo fotocópia, gravação ou qualquer sistema de armazenamento ou de recuperação de informações, sem o consentimento prévio por escrito de:

Vice-Presidente Sênior
Serviços de Marketing e Comerciais
Associação Internacional do Transporte Aéreo
(IATA, International Air Transport Association)
800 Place Victoria
Caixa Postal 113
Montreal, Quebec
CANADÁ H4Z 1M1

PREFÁCIO

As WSG são publicadas pela IATA para facultar à comunidade global do transporte aéreo um único conjunto de normas para a gestão de slots aeroportuários em aeroportos coordenados e nas operações planejadas em aeroportos facilitados. A gestão de slots aeroportuários é necessária em alguns aeroportos onde a infraestrutura aeroportuária disponível é insuficiente para satisfazer a demanda de companhias aéreas e outros operadores aéreos, enquanto a gestão das operações planejadas em aeroportos facilitados permite alguma flexibilização dos horários de acordo com a capacidade disponível da infraestrutura aeroportuária.

As WSG são as normas setoriais reconhecidas por muitas autoridades reguladoras para a gestão e alocação de slots aeroportuários. Em certos casos, este texto vem sendo integrado aos regulamentos locais e legislação nacional.

As companhias aéreas, os membros da IATA e a comunidade de coordenadores aeroportuários em todo o mundo produzem conjuntamente as WSG. As normas contidas neste documento foram sendo desenvolvidas desde 1974 e resultam da discussão entre companhias aéreas e coordenadores e facilitadores aeroportuários. Elas refletem a melhor prática comprovada para a coordenação e gestão de slots aeroportuários e operações planejadas.

Nas diretrizes, utiliza-se o termo "coordenação" para se referir à alocação de slots pelos coordenadores dos aeroportos de Nível 3 ou à aprovação de operações planejadas pelos facilitadores dos aeroportos de Nível 2.

As WSG estão organizadas por seções distintas que abordam política, princípios e processo.

Embora as políticas, os princípios e processos definidos neste documento visem constituir a melhor prática para aplicação a nível mundial, é possível que alguns estados ou regiões também possam ter regulamentos regendo algumas destas questões. Nesses casos, esses regulamentos prevalecerão sobre as políticas, os princípios e processos destas diretrizes.

As WSG constituem um documento vivo que é reanalisado e revisto periodicamente, para permanecer atualizado relativamente à evolução do setor e às alterações regulamentares. A versão atual das WSG pode ser obtida em www.iata.org/wsg.



SOBRE AS DIRETRIZES MUNDIAIS PARA SLOTS (WSG)

As WSG são organizadas e apresentadas de forma a permitir acesso fácil às políticas, aos princípios e processos que suportam a alocação e gestão de slots aeroportuários nos aeroportos congestionados em todo o mundo.

As WSG são supervisionadas pelo Joint Slot Advisory Group (JSAG) da IATA, composto por um número idêntico de companhias aéreas membros da IATA e coordenadores aeroportuários. A composição do JSAG reflete a natureza global do transporte aéreo internacional. Cada membro é responsável por assegurar que sua região esteja representada na discussão e no acordo sobre as políticas e normas.

O JSAG reúne-se periodicamente para chegar a acordo sobre propostas de alterações às WSG e discutir a aplicação das decisões da Conferência de Slots (SC, Slot Conference) da IATA, realizada duas vezes por ano. Todas as alterações são acordadas pelo JSAG antes de sua aprovação pelos Chefes de Delegação da SC. Isso assegura que nenhuma das normas ou boas práticas novas ou alteradas possa ser apresentada unilateralmente por qualquer companhia aérea, coordenador ou pela IATA. As WSG constituem uma Prática Recomendada pela IATA (RP 1761a), conforme documentado e reconhecido no Manual da Conferência sobre Serviços de Passageiros. Recomenda-se que as companhias aéreas membros da IATA usem as WSG como a orientação de boas práticas para alocação de slots reconhecida globalmente.

A composição atual do JSAG pode ser obtida em www.iata.org/wsg.

Esta edição das WSG entrará em vigor em 1º de janeiro de 2017.

Perguntas relativas a estas diretrizes devem ser enviados para:

Head of Worldwide Airport Slots
IATA
Route de l'Aéroport 33
Caixa Postal 416
1215 Geneva 15 Airport
Suíça
Tel.: +41 22 770 2738
Fax: +41 22 770 2926
E-mail: slots@iata.org

CALENDÁRIO DE ATIVIDADES DE COORDENAÇÃO

ATIVIDADE	Datas Típicas	W16/17 SC/138	S17 SC/139	W17/18 SC/140	S18 SC/141
Prazo SHL	SC -57 dias	18 de abril de 2016	12 de setembro de 2016	17 de abril de 2017	11 de setembro de 2017
Prazo Histórico Acordado	SC -40 dias	5 de maio de 2016	29 de setembro de 2016	4 de maio de 2017	28 de setembro de 2017
Confirmação dos parâmetros e detalhes de coordenação finais da capacidade disponível	SC -40 dias	Até 5 de maio de 2016	Até 29 de setembro de 2016	Até 4 de maio de 2017	Até 28 de setembro de 2017
Prazo para Submissão Inicial	SC -33 dias	12 de maio de 2016	6 de outubro de 2016	11 de maio de 2017	5 de outubro de 2017
Calendário de reuniões aberto para os coordenadores agendarem reuniões com as companhias aéreas	SC -14 dias	31 de maio de 2016	25 de outubro de 2016	30 de maio de 2017	24 de outubro de 2017
Prazo SAL	SC -12 dias	Até 2 de junho de 2016	Até 27 de outubro de 2016	Até 1º de junho de 2017	Até 26 de outubro de 2017
Calendário de reuniões aberto para as companhias aéreas agendarem reuniões com os coordenadores	SC -8 dias	6 de junho de 2016	31 de outubro de 2016	5 de junho de 2017	30 de outubro de 2017
Conferência de Slots da IATA (SC, IATA Slot Conference)	Abre em meados de novembro (verão) e em meados de junho (inverno), conforme anúncio da IATA	14-16 de junho de 2016	8-11 de novembro de 2016	13-15 de junho de 2017	7-10 de novembro de 2017
Prazo para Devolução de Slots	15 de agosto (inverno) e 15 de janeiro (verão)	15 de agosto de 2016	15 de janeiro de 2017	15 de agosto de 2017	15 de janeiro de 2018
Data de Referência Histórica	31 de janeiro (verão) e 31 de agosto (inverno)	31 de agosto de 2016	31 de janeiro de 2017	31 de agosto de 2017	31 de janeiro de 2018
Início da Temporada	Último domingo de março (verão) e Último domingo de outubro (inverno)	30 de outubro de 2016	26 de março de 2017	29 de outubro de 2017	25 de março de 2018

ALTERAÇÕES À 8ª EDIÇÃO DAS WSG

SEÇÃO	TIPO DE ALTERAÇÃO	ALTERAÇÃO	VIGÊNCIA
1.5.2	Mudança no texto	Um aeroporto não deverá ser designado <u>ou continuar</u> como Nível 3 por nenhum motivo, exceto a escassez genuína de infraestrutura aeroportuária, conforme demonstrado em uma análise de procura e capacidade minuciosa.	1º de janeiro de 2017
1.7.1 h)	Mudança no texto	As companhias aéreas e os facilitadores devem usar os formatos de troca de mensagens do Standard Schedules Information Manual (SSIM, Manual Informativo de Horários Padronizados) da IATA, desenvolvidos para comunicação nos aeroportos Nível 2.	1º de janeiro de 2017
1.7.2 l)	Mudança no texto	As companhias aéreas e os coordenadores devem usar os formatos de troca de mensagens do SSIM, desenvolvidos para comunicação nos aeroportos Nível 3	1º de janeiro de 2017
2.2.5	Mudança no texto	A IATA mantém um diretório de empresas que participam na SC e as pessoas físicas designadas por suas empresas como Chefes de Delegação. Esse diretório lista os nomes e detalhes de contato de coordenadores e facilitadores, e os que estão autorizados a transferir, trocar , permutar, alterar e eliminar ou solicitar novos slots em nome de uma companhia aérea participante na SC.	1º de janeiro de 2017
2.3.1	Mudança no texto	O Standard Schedules Information Manual (SSIM, Manual Informativo de Horários Padronizados) da IATA contém os <u>formatos de mensagens padronizados de acordo com as normas do setor a serem utilizados pelas companhias aéreas, coordenadores e facilitadores ao para a troca de comunicar</u> informações sobre coordenação aeroportuária, tais como SAL, SHL, SCR, etc. em formatos de mensagens padronizados . O método preferencial para o intercâmbio de dados é o e-mail, mas os mesmos formatos de mensagem podem ser trocados por telex ou outros meios acordados.	1º de janeiro de 2017

4.3.1	Mudança no texto	Todas as companhias aéreas que operam ou planejam operar voos em um aeroporto Nível 2 devem fornecer <u>enviar</u> ao facilitador detalhes das suas operações planejadas e atualizá-los antes de operar nesse aeroporto. <u>Para esse fim, os detalhes do formato a ser usado no intercâmbio de dados com o facilitador são indicados no Capítulo 6 do SSIM.</u>	1º de janeiro de 2017
4.3.2	Novo	<u>As companhias aéreas devem estar preparadas para aceitar um horário alternativo se o facilitador oferecer, a fim de não exceder os parâmetros de coordenação; caso contrário, o aeroporto talvez deva considerar a possibilidade de mudar para o Nível 3.</u>	1º de janeiro de 2017
4.5.1 a)	Mudança no texto	Assegurar a viabilidade dos planos enviados pela companhia aérea <u>Recolher dados sobre as operações planejadas de todas as companhias aéreas que operam ou planejam operar no aeroporto para que os parâmetros de coordenação do aeroporto não sejam excedidos; e</u>	1º de janeiro de 2017
4.5.1 c)	Mudança no texto	<u>Orientar as companhias aéreas se as operações planejadas excederão os parâmetros de coordenação e facilitar um processo de ajustes de programação mutuamente acordado entre as companhias aéreas para evitar exceder esses parâmetros de coordenação de aeroporto; e</u>	1º de janeiro de 2017
5.4.1	Mudança no texto	<u>O organismo de gestão aeroportuária ou outro órgão competente deve assegurar que os parâmetros adequados de coordenação estejam acordados com os intervenientes e sejam atualizados duas vezes por ano. Nos casos em que persistem restrições no aeroporto, o organismo de gestão aeroportuária deve examinar a sua capacidade e implementar os melhoramentos necessários em termos de capacidade, para permitir uma redesignação para Nível 2 ou Nível 1, o mais rapidamente possível.</u>	1º de janeiro de 2017
5.6.4	Mudança no texto	<u>O Comitê de Coordenação deve assegurar a distribuição das agendas e os documentos de trabalho aos seus membros antes das reuniões e a publicação imediata e distribuição, por e-mail ou por outros meios, das atas após cada reunião. As datas das reuniões do Comitê de Coordenação devem ser publicadas nos websites da IATA e do Worldwide Airport Coordinators Group (WWACG).</u>	1º de janeiro de 2017

7.1.1 h)	Inclusão de texto	As companhias aéreas e os facilitadores devem usar os formatos de troca de mensagens do SSIM, desenvolvidos para comunicação nos aeroportos Nível 2.	1º de janeiro de 2017
7.4.1	Novo	O facilitador deve <u>obrigatoriamente</u> registrar todas as ocorrências em que uma companhia aérea recusar o ajuste de horário solicitado que resulte em uma violação dos parâmetros de coordenação do aeroporto.	1º de janeiro de 2017
7.6.2	Mudança no texto	Ao serem identificados esses tipos de situação, o facilitador deve entrar em contato com a companhia aérea ou operador aéreo envolvido para solucionar a divergência. As companhias e operadores aéreos que cometerem infrações com regularidade não terão direito a manter prioridade para futuros ajustes de horário.	1º de janeiro de 2017
8.1.1 l)	Mudança no texto	As companhias aéreas e os coordenadores devem usar os formatos de troca de mensagens do SSIM, desenvolvidos para comunicação nos aeroportos Nível 3	1º de janeiro de 2017
8.12	Mudança no título	MOBILIDADE TROCA DE SLOTS ENTRE COMPANHIAS AÉREAS	1º de janeiro de 2017
9.4.2	Norma transferida para WSG do Cap. 6 do SSIM	<u>Os históricos concedidos antes do final da temporada de verão serão considerados provisórios até o encerramento da temporada.</u>	1º de janeiro de 2017

Índice

Prefácio	- 1 -
SOBRE AS DIRETRIZES MUNDIAIS PARA SLOTS (WSG)	- 2 -
CALENDÁRIO DE ATIVIDADES DE COORDENAÇÃO	- 3 -
ALTERAÇÕES À 8ª EDIÇÃO DAS WSG	- 4 -
Índice.....	- 7 -
PARTE 1: POLÍTICA	- 12 -
INTRODUÇÃO À COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA.....	- 12 -
1.1 O que é a coordenação aeroportuária?.....	- 12 -
1.2 Qual é o objetivo da coordenação aeroportuária?.....	- 12 -
1.3 Quem são os intervenientes na coordenação aeroportuária?	- 12 -
1.4 Quais são as condições para coordenação aeroportuária?.....	- 12 -
1.5 Como são designados os aeroportos?.....	- 13 -
1.6 O que é um slot aeroportuário?	- 13 -
1.7 Quais são os princípios-chave da COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA?.....	- 13 -
2 FUNÇÃO DA IATA NA COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA..	- 17 -
2.1 Diretrizes Mundiais para Slots	- 17 -
2.2 Conferência de Slots da IATA (SC, IATA Slot Conference).....	- 17 -
2.3 Manual Informativo de Horários Padronizados (SSIM, Standard Schedules Information Manual).....	- 18 -
2.4 Educação.....	- 18 -
3 AEROPORTOS NÍVEL 1	- 19 -
3.1 Definição de Aeroporto Nível 1	- 19 -
3.2 Função das Companhias Aéreas	- 19 -
3.3 Função dos Aeroportos.....	- 19 -
3.4 FUNÇÃO DOS AGENTES DE HANDLING	- 19 -
4 AEROPORTOS NÍVEL 2	- 21 -
4.1 Definição de um Aeroporto Nível 2	- 21 -
4.2 Nomeação de um Facilitador	- 21 -
4.3 Função das Companhias Aéreas	- 21 -
4.4 Função dos Aeroportos.....	- 21 -
4.5 Função do Facilitador	- 22 -
5 AEROPORTOS NÍVEL 3	- 23 -

5.1	Definição de Aeroporto Nível 3	- 23 -
5.2	Nomeação de um Coordenador	- 23 -
5.3	Função das Companhias Aéreas	- 23 -
5.4	Função dos Aeroportos.....	- 24 -
5.5	Função do Coordenador	- 24 -
5.6	Função do Comitê de Coordenação	- 25 -
6	GESTÃO DE DEMANDA E CAPACIDADE	- 28 -
6.1	Análise da Demanda e Capacidade.....	- 28 -
6.2	Alteração do Nível 1 para o Nível 2.....	- 28 -
6.3	Alteração do Nível 2 para o Nível 3.....	- 29 -
6.4	Estabelecendo Slots Históricos pela Primeira Vez.....	- 29 -
6.5	Remoção da Coordenação	- 29 -
6.6	Alteração Temporária de Nível	- 30 -
6.7	Notificação.....	- 30 -
6.8	Revisão Sazonal da Capacidade Aeroportuária.....	- 30 -
6.9	Redução da Capacidade Aeroportuária	- 31 -
	PARTE 2: PRINCÍPIOS	- 32 -
7	PRINCÍPIOS DA FACILITAÇÃO DE HORÁRIOS DE VOOS	- 32 -
7.1	PRINCÍPIOS-CHAVE DA FACILITAÇÃO DE HORÁRIOS DE VOOS.....	- 32 -
7.2	Prioridades da Facilitação de Horários de Voos.....	- 33 -
7.3	Diálogo sobre Ajustes de Horários.....	- 33 -
7.4	Ajustes de Horário Recusados.....	- 34 -
7.5	Operações que a Companhia Aérea Não Pretende Utilizar	- 34 -
7.6	Monitoramento das Operações.....	- 34 -
8	PRINCÍPIOS DA ALOCAÇÃO DE SLOTS.....	- 36 -
8.1	Princípios-chave da Alocação de Slots	- 36 -
8.2	Prioridades Gerais da Alocação de Slots.....	- 37 -
8.3	Principais Critérios para Alocação Inicial de Slots.....	- 37 -
8.3.2	Slots Históricos	- 37 -
8.3.3	Alterações a Slots Históricos.....	- 37 -
8.3.4	Banco de Slots.....	- 37 -
8.3.5	Novos Operadores.....	- 37 -
8.3.6	Introdução às Operações relativas a Todo o Ano.....	- 38 -
8.4	Critérios Adicionais para a Alocação Inicial de Slots.....	- 38 -
8.5	Detenção e Devolução de Slots	- 39 -

8.6	Regra "Usar ou Perder o Direito"	- 39 -
8.7	Elegibilidade para Precedência Histórica	- 39 -
8.7.2	Cancelamentos antes da Data de Referência Histórica	- 40 -
8.7.3	Cancelamentos após a Data de Referência Histórica	- 41 -
8.8	Não Utilização Justificada de Slots	- 41 -
8.9	Mau Uso Intencional de Slots	- 41 -
8.10	Flexibilidade na Alocação de Slots.....	- 42 -
8.11	Alteração do Uso de Slots pelas Companhias Aéreas	- 43 -
8.12	MOBILIDADE de Slots entre Companhias Aéreas.....	- 43 -
8.13	Transferência de Slots entre Companhias Aéreas	- 44 -
8.14	Operações Compartilhadas	- 45 -
8.15	Slots de uma companhia aérea em caso de encerramento de suas operações em um aeroporto	- 45 -
8.16	Slots de uma companhia aérea que perder a licença de operação	- 46 -
8.17	Slots alocados antes dos direitos de tráfego ou licença de operação	- 46 -
8.18	Slots alocados sem precedência histórica	- 46 -
PARTE 3: PROCESSO.....		- 48 -
9	PROCESSO DE COORDENAÇÃO E FACILITAÇÃO EM NÍVEL MUNDIAL	- 48 -
9.1	Representantes Autorizados e Comunicação	- 48 -
9.2	Calendário de Atividades de Coordenação	- 48 -
9.3	Disponibilidade de Capacidade Aeroportuária	- 48 -
9.4	Determinação de Slots Históricos pelos Coordenadores	- 49 -
9.5	Revisão dos Slots Históricos pelas Companhias Aéreas	- 50 -
9.6	Submissão Inicial de Companhias Aéreas	- 50 -
9.7	Uso dos Códigos de Ação SSIM e Informações Adicionais.....	- 51 -
9.8	Confirmação de Recebimento das Submissões Iniciais	- 52 -
9.9	Coordenação Inicial	- 52 -
9.10	Atividade Pós-SAL (Atividade pós- Distribuição SAL)	- 53 -
9.11	Atividade na Conferência de Slots	- 54 -
9.12	Reuniões na Conferência de Slots (SC).....	- 55 -
9.13	Atividade Pós-conferência de Slots.....	- 55 -
9.14	Gestão da Lista de Espera.....	- 56 -
9.15	Devoluções de Slots	- 56 -
9.16	Alocação de Slots para Operações Ad Hoc	- 57 -

9.17	Alterações no Dia da Operação	- 57 -
10	TERMOS E ABREVIACÕES	- 58 -
11	DOCUMENTOS DISPONÍVEIS NA WEB	- 62 -

Página deixada em branco intencionalmente.

PARTE 1: POLÍTICA

INTRODUÇÃO À COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA

1.1 O QUE É A COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA?

- 1.1.1 A coordenação aeroportuária é uma forma de gerenciar a capacidade aeroportuária por meio da aplicação de um conjunto de regras contidas nestas Diretrizes Mundiais para Slots (WSG). A coordenação envolve a alocação de capacidade aeroportuária condicionada ou limitada a companhias aéreas ou outros operadores aéreos para assegurar um aeroporto viável e a operação do transporte aéreo. A coordenação também é um processo que visa maximizar o uso eficaz da infraestrutura aeroportuária.
- 1.1.2 A coordenação não constitui uma solução para o problema fundamental da falta de capacidade aeroportuária. A coordenação deverá ser sempre encarada como uma solução provisória para gerenciar uma infraestrutura congestionada, até a implementação de uma solução de longo prazo para expandir a capacidade aeroportuária.

1.2 QUAL É O OBJETIVO DA COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA?

- 1.2.1 O objetivo principal da coordenação aeroportuária consiste em assegurar a utilização mais eficaz da infraestrutura aeroportuária, no sentido de maximizar os benefícios para o maior número de usuários de aeroportos.

1.3 QUEM SÃO OS INTERVENIENTES NA COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA?

- 1.3.1 Os intervenientes na coordenação aeroportuária são:
- As companhias aéreas e outros operadores aéreos que usam ou planejam usar o aeroporto.
 - O organismo de gestão aeroportuária que administra e gerencia as instalações dos aeroportos.
 - As autoridades de controle de tráfego aéreo responsáveis pelo aeroporto e pelo espaço aéreo.
 - O coordenador ou facilitador responsável pela coordenação no aeroporto.
 - As autoridades governamentais responsáveis pelo aeroporto.

1.4 QUAIS SÃO AS CONDIÇÕES PARA COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA?

- 1.4.1 Para fins de coordenação aeroportuária, os aeroportos são classificados pelas autoridades responsáveis de acordo com os seguintes níveis de congestionamento:

- a) **Nível 1:** aeroportos onde a capacidade da infraestrutura aeroportuária é, normalmente, adequada para satisfazer sempre a procura dos usuários do aeroporto.
- b) **Nível 2:** aeroportos onde existe potencial de congestionamento durante alguns períodos do dia, da semana ou da temporada, que, no entanto, podem ser resolvidos por meio da cooperação voluntária entre as companhias aéreas. É nomeado um facilitador para dinamizar as operações planejadas das companhias aéreas que usam ou planejam usar o aeroporto.
- c) **Nível 3:** aeroportos onde os prestadores de serviços de capacidade não desenvolveram infraestruturas suficientes ou os governos impuseram condições que impossibilitam satisfazer a procura. É nomeado um coordenador para alocar slots às companhias aéreas e outros operadores aéreos, que usam ou planejam usar o aeroporto como forma de gerenciar a capacidade disponível.

1.5 COMO SÃO DESIGNADOS OS AEROPORTOS?

- 1.5.1 A autoridade responsável deve assegurar que um aeroporto só é designado como Nível 3 após análise minuciosa da procura e da capacidade e uma ampla discussão entre todos os intervenientes e partes interessadas. O aeroporto só deverá ser designado como Nível 3 se a análise e a discussão concluírem que a procura da infraestrutura aeroportuária excede significativamente a capacidade disponível e não existe forma prática de atenuar o problema em curto prazo.
- 1.5.2 Um aeroporto não deverá ser designado ou continuar como Nível 3 por nenhum motivo, exceto a escassez genuína de infraestrutura aeroportuária, conforme demonstrado em uma análise de procura e capacidade minuciosa.

1.6 O QUE É UM SLOT AEROPORTUÁRIO?

- 1.6.1 Um slot aeroportuário (ou “slot”) é uma autorização dada por um coordenador para uma operação planejada que permite usar em sua totalidade a infraestrutura aeroportuária necessária para os pousos e aterrissagens de um aeroporto Nível 3 em uma data e hora específicas.

1.7 QUAIS SÃO OS PRINCÍPIOS-CHAVE DA COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA?

- 1.7.1 Os princípios-chave da facilitação de horários em aeroportos de Nível 2 são¹:
 - a) A facilitação de horários tem por base um processo de ajustes mutuamente acordado entre as companhias aéreas e o facilitador, com o objetivo de se evitar que os parâmetros de coordenação do aeroporto sejam excedidos.

¹Esses princípios-chave também constam no ponto 7.1.1.

- b) Não são alocados slots em aeroportos Nível 2. Os conceitos de precedência histórica e série de slots não se aplicam em aeroportos Nível 2.
 - c) O facilitador deve adequar o menor número de operações dentro do menor período de tempo necessário para evitar que os parâmetros de coordenação do aeroporto sejam excedidos.
 - d) Os facilitadores devem ser independentes e agir de forma neutra, transparente e não discriminatória.
 - e) As companhias aéreas e outros operadores aéreos devem orientar o facilitador sobre todas as operações planejadas em um aeroporto Nível 2 e todas as alterações nas operações planejadas. Certos tipos de voos (por exemplo, voos humanitários ou estatais e, em alguns casos, voos regulares ou executivos) podem estar isentos de procedimentos locais especiais ou sujeitos a procedimentos dessa natureza.
 - f) As companhias aéreas e outros operadores aéreos não devem intencionalmente operar serviços em um horário significativamente diferente ou de uma forma consideravelmente diferente da acordada com o facilitador.
 - g) Os períodos planejados de operação baseiam-se nos tempos de colocação dos calços (chegada) e remoção dos calços (partida). Os tempos reais de pouso e decolagem podem variar devido a fatores operacionais.
 - h) As companhias aéreas e os facilitadores devem usar os formatos de mensagens do Standard Schedules Information Manual (SSIM, Manual Informativo de Horários Padronizados) da IATA, desenvolvidos para comunicação nos aeroportos Nível 2.
 - i) O Calendário de Atividades de Coordenação especifica os prazos do processo de facilitação a ser seguido pelas companhias aéreas e facilitadores.
 - j) Todas as atividades que envolvam operações facilitadas estão expressas em UTC, salvo acordo em contrário
- 1.7.2 Os princípios-chave da alocação de slots em aeroportos Nível 3 são²:
- a) Os slots são alocados apenas para fins de planejamento por um coordenador devidamente nomeado em um aeroporto Nível 3
 - b) Os slots só alocados apenas para companhias aéreas ou outros operadores aéreos.

²Esses princípios-chave também constam no ponto 8.1.1.

- c) Deve ser alocado um slot a uma companhia aérea ou outro operador aéreo antes do início de sua operação em um aeroporto Nível 3. Certos tipos de voos (por exemplo, voos humanitários ou estatais) podem estar isentos de procedimentos locais especiais ou sujeitos a procedimentos dessa natureza.
- d) As companhias aéreas e outros operadores aéreos não devem intencionalmente operar serviços em um horário significativamente diferente ou usar slots de uma forma consideravelmente diferente da alocada pelo coordenador.
- e) Uma série de slots implica em um conjunto mínimo de 5 slots solicitados para a mesma hora, no mesmo dia da semana, distribuída periodicamente na mesma temporada e alocada dessa forma ou, se não for possível, alocada aproximadamente à mesma hora.
- f) Companhias aéreas têm o direito de reter uma série de slots com base na precedência histórica.
- g) A precedência histórica aplica-se a uma série de slots que foi operada, por pelo menos 80% do tempo durante o período alocado, na temporada anterior equivalente.
- h) Os slots históricos não podem ser retirados de uma companhia aérea para acomodar novos operadores ou outro tipo de categoria de operador aéreo. Não é permitida a confiscação de slots por motivos que não sejam a utilização indevida, intencional e comprovada, de slots.
- i) Os slots podem ser transferidos ou trocados entre companhias aéreas ou usados como parte de uma operação compartilhada, sujeitos às provisões destas diretrizes e regulamentos aplicáveis.
- j) Os coordenadores devem ser funcional e financeiramente independentes de qualquer parte individualmente interessada e agir de forma neutra, transparente e não discriminatória.
- k) A alocação de slots é independente da atribuição de direitos de tráfego, ao abrigo de acordos de serviço aéreo bilaterais.
- l) As companhias aéreas e os coordenadores devem usar os formatos de mensagens do SSIM, desenvolvidos para comunicação nos aeroportos Nível 3.
- m) Os tempos dos slots baseiam-se nos tempos de colocação dos calços (chegada) e remoção dos calços (partida). Os tempos reais de pouso e decolagem podem variar devido a fatores operacionais.

Todas as atividades que envolvam slots, incluindo a determinação de slots históricos, são expressas em UTC, salvo acordo em contrário.



Página deixada em branco intencionalmente.

2 FUNÇÃO DA IATA NA COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA

2.1 DIRETRIZES MUNDIAIS PARA SLOTS

- 2.1.1 As WSG constituem um conjunto de normas e boas práticas desenvolvido pelas companhias aéreas membros da IATA e a comunidade de coordenadores e facilitadores aeroportuários. Estas diretrizes são um conjunto abrangente de procedimentos para a alocação e gestão da capacidade aeroportuária. Os principais usuários destas diretrizes são as companhias aéreas e os coordenadores e facilitadores aeroportuários.
- 2.1.2 A IATA mantém as WSG sob a supervisão do Joint Slot Advisory Group (JSAG). Todas as alterações são acordadas pelo JSAG, antes de serem apresentadas aos Chefes de Delegação da Slot Conference para aprovação por maioria. Esse fato assegura que nenhuma norma ou boas práticas, novas ou alteradas, possam ser introduzidas nas WSG unilateralmente por qualquer companhia aérea, coordenador ou pela IATA.
- 2.1.3 As WSG são reconhecidas pela comunidade global de transporte aéreo como a metodologia padrão do setor para a alocação de slots em aeroportos Nível 3 e para a gestão das operações planejadas em aeroportos Nível 2. No caso em que um estado ou um governo tencione desenvolver e implementar as suas próprias regras ou procedimentos, devem ser adotados os princípios destas diretrizes. A IATA encoraja o uso destas diretrizes como base para esses regulamentos.
- 2.1.4 As WSG proporcionam um método consistente, transparente e justo para a alocação e gestão da capacidade aeroportuária. O transporte aéreo é global por natureza e necessita de normas de alocação de slots harmonizadas, tanto nos aeroportos de origem como de destino de cada rota, no sentido de maximizar uma utilização de recursos eficiente por parte de uma companhia aérea.

2.2 CONFERÊNCIA DE SLOTS DA IATA (SC, IATA SLOT CONFERENCE)

- 2.2.1 A Conferência de Slots da IATA (SC) é o fórum para a coordenação de operações planejadas nos aeroportos Nível 2 e Nível 3, realizada duas vezes por ano nas estações de verão e inverno (do hemisfério norte). A SC de junho aborda a temporada do inverno seguinte e a SC de novembro aborda a temporada do verão seguinte.
- 2.2.2 A SC da IATA é convocada apenas para alocar e gerenciar slots em aeroportos Nível 3 e discutir ajustes de horário nos aeroportos Nível 2. As discussões acerca da conjugação de voos, preços, entrada no mercado e quaisquer outras atividades sensíveis do ponto de vista da concorrência e além do âmbito da SC, não são permitidas.
- 2.2.3 As datas da SC são comunicadas ao setor pela Administração da IATA, usando o Calendário de Atividades de Coordenação incluído nestas diretrizes e disponível em www.iata.org/wsq. Outras datas essenciais no processo de coordenação também podem ser consultadas no Calendário.

- 2.2.4 Os Delegados presentes na SC devem ser representantes acreditados de sua companhia aérea ou organização de coordenação. A SC é essencial para ajudar a garantir o sucesso das companhias na operação comercial e para uma gestão bem-sucedida da capacidade do aeroporto pelos coordenadores e facilitadores. A IATA envida esforços para assegurar que as informações necessárias para participar na SC, que se realiza duas vezes por ano, estejam disponíveis a todas as companhias aéreas, coordenadores e facilitadores.
- 2.2.5 A IATA mantém um diretório de empresas que participam na SC e as pessoas físicas designadas por suas empresas como Chefes de Delegação. Esse diretório lista os nomes e detalhes de contato de coordenadores e facilitadores, e os que estão autorizados a transferir, trocar, alterar e eliminar ou solicitar novos slots em nome de uma companhia aérea participante na SC.

2.3 MANUAL INFORMATIVO DE HORÁRIOS PADRONIZADOS (SSIM, STANDARD SCHEDULES INFORMATION MANUAL)

- 2.3.1 O Standard Schedules Information Manual (SSIM, Manual Informativo de Horários Padronizados) da IATA contém os formatos de mensagens padronizados de acordo com as normas do setor a serem utilizados pelas companhias aéreas, coordenadores e facilitadores ao comunicar informações sobre coordenação aeroportuária, tais como SAL, SHL, SCR, etc. O método preferencial para o intercâmbio de dados é o e-mail, mas os mesmos formatos de mensagem podem ser trocados por outros meios acordados.
- 2.3.2 O SSIM é desenvolvido pelo Comitê de Padrão de Informações sobre Horários (SISC, Schedules Information Standards Committee) e opera sob a autoridade da Conferência de Serviços de Passageiros da IATA (IATA Passenger Services Conference), por meio da Prática Recomendada 1761b, "FORM OF EXCHANGE FOR SCHEDULE INFORMATION".
- 2.3.3 A IATA encoraja veementemente todos os participantes no processo de coordenação aeroportuária a seguir as normas publicadas no SSIM.

2.4 EDUCAÇÃO

- 2.4.1 A IATA oferece treinamento inicial no processo de coordenação aeroportuária. O treinamento inclui sessões introdutórias para novos participantes da SC e formação mais avançada para companhias aéreas e coordenadores.

3 AEROPORTOS NÍVEL 1

3.1 DEFINIÇÃO DE AEROPORTO NÍVEL 1

- 3.1.1 Em um Aeroporto Nível 1, a capacidade da infraestrutura aeroportuária é normalmente adequada para satisfazer sempre as necessidades dos usuários do aeroporto.

3.2 FUNÇÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS

- 3.2.1 As companhias aéreas que operam ou planejam operar em um aeroporto Nível 1 devem notificar adequadamente as suas operações planejadas ao seu agente de handling nomeado e ao organismo de gestão aeroportuário ou ao agente coletor de dados, se houver um designado. As operações dos aeroportos Nível 1 não são abordadas na SC.

3.3 FUNÇÃO DOS AEROPORTOS

- 3.3.1 O organismo de gestão aeroportuária em um aeroporto Nível 1 deve monitorar a demanda por infraestrutura aeroportuária e desenvolver capacidade adicional, se necessário, para satisfazer essa demanda. Também é responsável por trabalhar com os agentes de handling e outras agências para evitar restrições que tenham impacto negativo nas operações das companhias aéreas. O organismo de gestão aeroportuária pode solicitar informações às companhias aéreas acerca das operações planejadas em formatos específicos. Em alguns casos, pode nomear um agente de coleta de dados para realizar essa tarefa.

3.4 FUNÇÃO DOS AGENTES DE HANDLING

- 3.4.1 É da responsabilidade do agente de handling estabelecer seus próprios arranjos com o organismo de gestão aeroportuária para lidar com operações planejadas. Os agentes de handling possuem uma responsabilidade considerável para assegurar que não sejam criadas restrições desnecessárias, por meio de um planejamento deficiente ou de recursos inadequados nas suas próprias operações.



Página deixada em branco intencionalmente.

4 AEROPORTOS NÍVEL 2

4.1 DEFINIÇÃO DE UM AEROPORTO NÍVEL 2

- 4.1.1 Em um aeroporto Nível 2 existe potencial de congestionamento durante alguns períodos do dia, da semana ou da temporada, que pode ser resolvido por meio de ajustes ao programa de voos em comum acordo entre as companhias aéreas e o facilitador.

4.2 NOMEAÇÃO DE UM FACILITADOR

- 4.2.1 A autoridade responsável deve assegurar a nomeação de um facilitador, na sequência de consultas com o organismo de gestão aeroportuária, as companhias aéreas que utilizam o aeroporto e as suas organizações representantes, por exemplo, a IATA. Conhecimento prévio em programação de horário para companhias aéreas e/ou experiência em coordenação constitui um pré-requisito para a nomeação.
- 4.2.2 Os facilitadores devem possuir tempo e recursos suficientes para proporcionar serviços de organização, em conformidade com estas diretrizes.
- 4.2.3 O facilitador deve ser independente e agir de forma neutra, transparente e não discriminatória.

4.3 FUNÇÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS

- 4.3.1 Todas as companhias aéreas que operam ou planejam operar em um aeroporto Nível 2 devem enviar ao facilitador detalhes das suas operações planejadas antes de operar nesse aeroporto. Para esse fim, os detalhes do formato a ser usado são indicados no Capítulo 6 do SSIM.
- 4.3.2 As companhias aéreas devem estar preparadas para aceitar um horário alternativo se o facilitador oferecer, a fim de não exceder os parâmetros de coordenação; caso contrário, o aeroporto talvez deva considerar a possibilidade de mudar para o Nível 3.
- 4.3.3 4.3.3 As datas limites para submissão de dados encontram-se no Calendário das Atividades de Coordenação. Os detalhes de contato dos facilitadores estão em www.iata.org/wsg.

4.4 FUNÇÃO DOS AEROPORTOS

- 4.4.1 O organismo de gestão aeroportuária deve facultar apoio ao facilitador na busca de cooperação total com as companhias aéreas nos aeroportos Nível 2. Deve proporcionar a infraestrutura necessária para lidar com operações planejadas das companhias aéreas, dentro dos níveis de serviço acordados.
- 4.4.2 O organismo de gestão aeroportuária deve manter o facilitador e todas as partes interessadas informados sobre quaisquer limitações de capacidade e, sobretudo, avisar antecipadamente se uma ou mais destas limitações forem atingidas ou excedidas no futuro próximo.

4.4.3 Após consulta com os intervenientes, o organismo de gestão aeroportuária, ou outro organismo competente, deve informar o facilitador de quaisquer alterações da capacidade e dos parâmetros de coordenação. O facilitador informará, por sua vez, as companhias aéreas. Essa declaração deve ser concluída pelo menos 7 dias antes do vencimento do Prazo para Submissão Inicial para cada SC.

4.5 FUNÇÃO DO FACILITADOR

4.5.1 O facilitador irá:

- a) Assegurar a viabilidade dos planos enviados pela companhia aérea para que os parâmetros de coordenação do aeroporto não sejam excedidos; e
- b) Disponibilizar às partes interessadas detalhes dos parâmetros de coordenação e utilização da capacidade declarada;
- c) Orientar as companhias aéreas se as operações planejadas excederão os parâmetros de coordenação e facilitar um processo de ajustes de programação mutuamente acordado para evitar exceder esses parâmetros; e
- d) Assistir e participar em todas as SCs da IATA.

5 AEROPORTOS NÍVEL 3

5.1 DEFINIÇÃO DE AEROPORTO NÍVEL 3

5.1.1 Em um aeroporto Nível 3:

- a) A demanda por infraestrutura aeroportuária excede significativamente a capacidade do aeroporto durante o período relevante;
- b) A expansão da infraestrutura aeroportuária para satisfazer a procura não é possível em curto prazo;
- c) As tentativas para resolver o problema por meio de ajustes de horário voluntários falharam ou foram ineficazes; e,
- d) Por conseguinte, exige-se um processo de alocação de slots, sendo necessário que todas as companhias aéreas e outros operadores aéreos possuam um slot alocado por um coordenador para poder chegar ou partir de um aeroporto durante os períodos em que ocorra a alocação do slot.

5.2 NOMEAÇÃO DE UM COORDENADOR

5.2.1 A autoridade responsável deve assegurar a nomeação de um coordenador na sequência de consultas com o organismo de gestão aeroportuário, as companhias aéreas que usam o aeroporto e as suas organizações representantes, por exemplo, a IATA. Conhecimento prévio em programação de horário para companhias aéreas e/ou experiência em coordenação constitui um pré-requisito para a nomeação.

5.2.2 Os coordenadores devem possuir tempo suficiente, recursos e especialização suficientes para proporcionar serviços de coordenação, em conformidade com estas diretrizes. Os coordenadores devem possuir sistemas computadorizados capazes de desempenhar as funções necessárias para o cumprimento das WSG e quaisquer diretrizes e regulamentos locais. Os requisitos mínimos recomendados do sistema para coordenadores podem ser encontrados em www.iata.org/wsg.

5.2.3 Os coordenadores devem ser funcional e financeiramente independentes de qualquer parte individualmente interessada e agir de forma neutra, transparente e não discriminatória.

5.2.4 Se a coordenação diária de um aeroporto for transferida para uma organização coordenadora diferente, a data da transferência para a nova organização deverá ser notificada, logo que possível, a todas as companhias aéreas que operam nesse aeroporto e à IATA.

5.3 FUNÇÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS

5.3.1 O coordenador deve alocar um slot a todas as companhias aéreas que operam ou planejam operar em um aeroporto Nível 3 antes de operarem nesse aeroporto. Para esse fim, os detalhes dos formatos a ser usados são indicados no Capítulo 6 do SSIM.

- 5.3.2 As companhias aéreas devem possuir recursos, especialização e sistemas adequados para efetivamente participar no processo de coordenação.
- 5.3.3 O prazo para submissão de dados encontra-se no Calendário das Atividades de Coordenação. Os detalhes de contato dos coordenadores encontram-se em www.iata.org/wsg.
- 5.3.4 Uma vez que as slots em um aeroporto Nível 3 podem não estar disponíveis em horas de pico, é essencial que as companhias aéreas que operam ou planejam operar nesse aeroporto estejam preparadas para desenvolver planos alternativos se forem incapazes de obter os slots que necessitam. Alguns aeroportos têm poucos slots disponíveis ou não têm nenhum. Nestes casos, as companhias aéreas devem ter conhecimento de aeroportos alternativos que possam contemplar as suas operações planejadas.

5.4 FUNÇÃO DOS AEROPORTOS

- 5.4.1 O organismo de gestão aeroportuária ou outro órgão competente deve assegurar que os parâmetros adequados de coordenação estejam acordados com os intervenientes e sejam atualizados duas vezes por ano. Nos casos em que persistem restrições no aeroporto, o organismo de gestão aeroportuária deve examinar a sua capacidade e implementar os melhoramentos necessários em termos de capacidade, para permitir uma redesignação para Nível 2 ou Nível 1, o mais rapidamente possível.
- 5.4.2 Após consulta com o Comitê de Coordenação, o organismo de gestão aeroportuária, ou outro organismo competente, deve informar ao coordenador de quaisquer alterações relativas à capacidade e aos parâmetros de coordenação. O coordenador informará, por sua vez, as companhias aéreas. Essa declaração deve ser concluída pelo menos 7 dias antes do vencimento do Prazo para Submissão Inicial para cada SC.
- 5.4.3 O organismo de gestão aeroportuária, ou outro organismo competente, deve fornecer as informações relevantes para o coordenador a fim de ajudar na aplicação dos critérios adicionais para a alocação de slots conforme determinado nos pontos 8.4.1 b), c) e e), relativas ao tipo de serviço e mercado, à concorrência e às necessidades do público viajante e outros usuários.

5.5 FUNÇÃO DO COORDENADOR

- 5.5.1 O coordenador irá:
- a) Alocar slots às companhias aéreas e outros operadores aéreos de uma forma neutra, transparente e não discriminatória, com base nos parâmetros de coordenação aplicáveis, e em conformidade com os critérios prioritários da WSG e quaisquer diretrizes e regulamentos locais.
 - b) Disponibilizar às partes interessadas detalhes dos parâmetros de coordenação aplicáveis, diretrizes e regulamentos e quaisquer outros

critérios utilizados para a alocação de slots pelo menos 7 dias antes do vencimento do Prazo para Submissão Inicial em cada SC, se possível.

- c) Disponibilizar às companhias aéreas, idealmente no formato indicado no Capítulo 6 do SSIM e por meios online, listas de slots atribuídas, slots restantes disponíveis e razões pelas quais os slots não foram alocados, conforme solicitado.
- d) Assistir e participar em todas as SCs da IATA.
- e) Monitorar os cancelamentos efetuados após a Data Base Histórica e qualquer não utilização de slots com o objetivo de aplicar a regra "usar ou perder o direito".
- f) Monitorar a utilização planejada e usada de slots para identificar quaisquer possíveis casos de intencional utilização indevida de slots e iniciar um diálogo com a companhia aérea ou o operador aéreo em questão.
- g) Oferecer aconselhamento às companhias aéreas e às autoridades relevantes sobre todos os assuntos passíveis de melhorar a capacidade aeroportuária ou a flexibilidade da alocação de slots e, em particular, sobre qualquer área que possa ajudar o aeroporto a regressar ao Nível 2 ou ao Nível 1.
- h) Direcionar problemas resultantes de exigências contraditórias, de forma a evitar qualquer necessidade de intervenção externa.

5.6 FUNÇÃO DO COMITÊ DE COORDENAÇÃO

- 5.6.1 O Comitê de Coordenação encontra-se sediado em um aeroporto Nível 3 para aconselhar o coordenador sobre assuntos relacionados com a capacidade, a alocação de slots e monitoramento da utilização de slots no aeroporto.
- 5.6.2 A adesão ao Comitê de Coordenação está aberta a todas as companhias aéreas que utilizam o aeroporto com regularidade e às suas organizações representantes, ao organismo de gestão aeroportuária, às autoridades controladoras de tráfego aéreo e representantes da aviação geral e de negócios (nos casos pertinentes). O coordenador assiste a todas as reuniões como observador.
- 5.6.3 Deve-se realizar reuniões do Comitê de Coordenação para reanalisar os parâmetros de coordenação em base sazonal ou quando se planejam alterações na política ou na capacidade que possam afetar significativamente a coordenação.
- 5.6.4 O Comitê de Coordenação deve assegurar a distribuição das agendas e os documentos de trabalho aos seus membros antes das reuniões e a publicação imediata e distribuição, por e-mail ou por outros meios, das atas após cada reunião. As datas das reuniões do Comitê de Coordenação devem ser publicadas nos websites da IATA e do Worldwide Airport Coordinators Group (WWACG).

- 5.6.5 Idealmente, as reuniões do Comitê de Coordenação devem ser conduzidas em inglês.
- 5.6.6 O Comitê de Coordenação deve proporcionar mediação quando existem queixas acerca da alocação de slots ou questões relacionadas com a utilização de slots, que não podem ser resolvidas entre uma companhia aérea e o coordenador de uma forma mutuamente aceitável.

Página deixada em branco intencionalmente.

6 GESTÃO DE DEMANDA E CAPACIDADE

6.1 ANÁLISE DA DEMANDA E CAPACIDADE

- 6.1.1 O organismo de gestão aeroportuária, ou outra autoridade competente, devem realizar, com regularidade, uma análise minuciosa da demanda e da capacidade, usando para isso métodos reconhecidos. Em particular, a demanda e a capacidade devem ser avaliadas sempre que existam alterações significativas na infraestrutura do aeroporto, nas práticas operacionais ou nos padrões de demanda.
- 6.1.2 A análise deve considerar objetivamente a capacidade da infraestrutura do aeroporto para adaptar a demanda a níveis de serviço pretendidos, como, por exemplo, tempos de fila de espera, níveis de congestionamento ou atraso. A análise deve assumir que as instalações aeroportuárias estão sendo gerenciadas de forma eficiente e estão completamente providas de pessoal.
- 6.1.3 Essa análise deve determinar quaisquer restrições a nível da infraestrutura, operacionais ou ambientais, que impeçam a satisfação da procura e identificar opções para superar essas faltas por meio de alterações e melhoramentos na infraestrutura, no funcionamento ou na política.
- 6.1.4 Os resultados da análise da demanda e da capacidade devem ser disponibilizados às partes interessadas, no sentido de encorajar a cooperação e atenuar e resolver quaisquer restrições à demanda.
- 6.1.5 O objetivo desta análise consiste em melhorar a capacidade do aeroporto de dar resposta à demanda e evitar, sempre que possível, a necessidade do aeroporto mudar do Nível 1 para o Nível 2 ou do Nível 2 para o Nível 3.
- 6.1.6 Outro objetivo desta análise consiste em identificar formas de reduzir ou eliminar a necessidade de coordenação, que iria resultar na alteração do aeroporto do Nível 3 para o Nível 2 ou Nível 1 ou do Nível 2 para o Nível 1.

6.2 ALTERAÇÃO DO NÍVEL 1 PARA O NÍVEL 2

- 6.2.1 Quando a infraestrutura de um aeroporto já não consegue dar resposta a toda a procura, um sistema voluntário de ajustes ao horário das companhias aéreas pode ajudar a suavizar a procura para se adequar a essas limitações.
- 6.2.2 A autoridade responsável pode providenciar a alteração de um aeroporto para o Nível 2 depois de um pedido do organismo de gestão aeroportuária ou de companhias aéreas que operam no aeroporto e representam pelo menos 50% do tráfego ou por sua própria iniciativa.
- 6.2.3 Uma alteração no nível só deve ocorrer após a autoridade responsável ter assegurado que:
- Foi realizada uma análise completa da demanda e da capacidade; e
 - Todas as partes interessadas foram inteiramente consultadas sobre a análise e a alteração de nível proposta, tendo as suas opiniões sido consideradas.

6.3 ALTERAÇÃO DO NÍVEL 2 PARA O NÍVEL 3

- 6.3.1 Uma alteração para o Nível 3 pode ser necessária, quando:
- a) A demanda por infraestrutura aeroportuária excede significativamente a capacidade do aeroporto durante o período relevante;
 - b) A expansão da infraestrutura aeroportuária para satisfazer a procura não é possível em curto prazo; e
 - c) As tentativas para resolver o problema por meio de ajustes voluntários de horário falharam ou são ineficazes.
- 6.3.2 A autoridade responsável pode providenciar a alteração de um aeroporto para o Nível 3 depois de um pedido do organismo de gestão aeroportuária ou de companhias aéreas que operam no aeroporto e representam pelo menos 50% do tráfego ou por sua própria iniciativa.
- 6.3.3 Uma alteração no nível só deve ocorrer após a autoridade responsável ter assegurado que:
- a) Foi realizada uma análise completa e minuciosa da demanda e da capacidade, avaliando os fatores especificados em 6.3.1; e
 - b) Todas as partes interessadas foram inteiramente consultadas sobre a análise e a alteração de nível proposta, tendo as suas opiniões sido consideradas.
- 6.3.4 O mesmo processo deve ser seguido na eventualidade de um aeroporto mudar diretamente do Nível 1 para o Nível 3.

6.4 ESTABELECENDO SLOTS HISTÓRICOS PELA PRIMEIRA VEZ

- 6.4.1 Quando um aeroporto muda para o Nível 3, torna-se necessário determinar os slots históricos para cada companhia aérea que operou no aeroporto na temporada anterior equivalente.
- 6.4.2 Essa determinação baseia-se nos registros mantidos pelo facilitador de horários, tanto planejados como operados, da temporada anterior equivalente. O coordenador do aeroporto recentemente designado para Nível 3 irá comparar os horários planejados da companhia aérea com os serviços efetivamente operados para determinar quais das operações devem obter precedência histórica. Esse procedimento também se aplicaria na eventualidade de um aeroporto mudar diretamente do Nível 1 para o Nível 3.

6.5 REMOÇÃO DA COORDENAÇÃO

- 6.5.1 Quando o órgão de gestão aeroportuário ou as companhias aéreas responsáveis por pelo menos 50% do tráfego creem existir capacidade suficiente para satisfazer a demanda e permitir que o aeroporto reverta para o Nível 2 ou Nível 1 (conforme adequado), a autoridade responsável deve assegurar que o aeroporto muda para o Nível 2 ou Nível 1, quando:
- a) Foi realizada uma análise completa da demanda e da capacidade; e

- b) Todas as partes interessadas foram inteiramente consultadas sobre a análise e a alteração de nível proposta, tendo as suas opiniões sido consideradas.
- 6.5.2 A Administração da IATA monitora todos os aeroportos coordenados para identificar oportunidades para reduzir o número de aeroportos coordenados.
- 6.5.3 Todas as companhias aéreas devem monitorar alterações operacionais ou de capacidade nos aeroportos em que operam e devem promover ativamente uma redesignação do aeroporto ao coordenador, ao Comitê de Coordenação ou à Administração da IATA.

6.6 ALTERAÇÃO TEMPORÁRIA DE NÍVEL

- 6.6.1 A autoridade responsável pode, em circunstâncias excepcionais, providenciar para que um aeroporto seja designado para Nível 3, por um período temporário, que não deve exceder uma temporada. Exemplos de circunstâncias excepcionais são o aumento significativo na demanda devido a um evento especial (ex.: Jogos Olímpicos, Copa do Mundo de Futebol etc.) ou a redução temporária da capacidade, resultando em um desequilíbrio significativo entre a demanda e a capacidade no aeroporto.
- 6.6.2 Uma vez que a designação Nível 3 é temporária e, não excedendo uma única temporada, as companhias aéreas não acumulam direitos históricos a slots, durante a alteração temporária de nível.

6.7 NOTIFICAÇÃO

- 6.7.1 Quando é decidida uma mudança de nível, a autoridade responsável deve assegurar que todas as partes interessadas (companhias aéreas, organismo de gestão aeroportuária, governos, IATA) sejam notificadas da decisão de alterar o nível do aeroporto. Em qualquer caso, a notificação da alteração do nível de um aeroporto deve ser efetuada, até 1.º de abril para a próxima temporada do inverno e até 1.º de setembro para a próxima temporada do verão (de acordo com as estações do hemisfério norte).
- 6.7.2 Com o objetivo de manter atualizada a lista dos níveis de todos os aeroportos, quaisquer alterações de nível devem ser notificadas à IATA por meio do Formulário de Alteração de Nível de Aeroporto (Notification of Airport Level Change), o qual pode ser obtido em www.iata.org/wsg.

6.8 REVISÃO SAZONAL DA CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA

- 6.8.1 Os parâmetros de coordenação são revistos duas vezes por ano pelos intervenientes, normalmente nas reuniões do Comitê de Coordenação ou do organismo representante equivalente. Essa revisão deve ocorrer em tempo hábil, para que a declaração dos parâmetros de coordenação possa ser efetuada pelo menos 7 dias antes do vencimento do Prazo para Submissão Inicial para cada SC.
- 6.8.2 Deve-se evitar declarações ou alterações dos parâmetros de coordenação atrasadas em relação ao Prazo para Submissão Inicial.

6.9 REDUÇÃO DA CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA

- 6.9.1 Deve ser evitada, sempre que possível, a redução da capacidade em comparação com a temporada anterior equivalente. O Comitê de Coordenação e as companhias aéreas que operam no aeroporto devem ser consultadas, logo que possível, antes que ocorra qualquer redução da capacidade. Em qualquer caso, os slots históricos das companhias aéreas devem ser respeitados. O coordenador, ou outro organismo competente, deve comunicar a alteração da capacidade a todas as partes interessadas, pelo menos 7 dias antes do vencimento do Prazo para Submissão Inicial da SC.
- 6.9.2 Exceto em circunstâncias excepcionais, deve-se evitar sempre qualquer redução da capacidade após o vencimento do Prazo para Submissão Inicial ou redução para um nível que não corresponda aos slots históricos estabelecidos.

PARTE 2: PRINCÍPIOS

7 PRINCÍPIOS DA FACILITAÇÃO DE HORÁRIOS DE VOOS

7.1 PRINCÍPIOS-CHAVE DA FACILITAÇÃO DE HORÁRIOS DE VOOS

7.1.1 Os princípios-chave da facilitação de horários de voos em aeroportos Nível 2 são:

- a) A facilitação de horários tem por base um processo de ajustes mutuamente acordado entre as companhias aéreas e o facilitador, com o objetivo de se evitar que os parâmetros de coordenação do aeroporto sejam excedidos.
- b) Não são alocados slots em aeroportos Nível 2. Os conceitos de precedência histórica e série de slots não se aplicam em aeroportos Nível 2.
- c) O facilitador deve adequar o menor número de operações dentro do menor período de tempo necessário para evitar que os parâmetros de coordenação do aeroporto sejam excedidos.
- d) Os facilitadores devem ser independentes e agir de forma neutra, transparente e não discriminatória.
- e) As companhias aéreas e outros operadores aéreos devem orientar o facilitador sobre todas as operações planejadas em um aeroporto Nível 2 e todas as alterações nas operações planejadas. Certos tipos de voos (por exemplo, voos humanitários ou estatais e, em alguns casos, voos regulares ou executivos) podem estar isentos de procedimentos locais especiais ou sujeitos a procedimentos dessa natureza.
- f) As companhias aéreas e outros operadores aéreos não devem intencionalmente operar serviços em um horário significativamente diferente ou de uma forma consideravelmente diferente da acordada com o facilitador.
- g) Os períodos planejados de operação baseiam-se nos tempos de colocação dos calços (chegada) e remoção dos calços (partida). Os tempos reais de pouso e decolagem podem variar devido a fatores operacionais.
- h) As companhias aéreas e os facilitadores devem usar os formatos de mensagens do SSIM, desenvolvidos para comunicação nos aeroportos Nível 2.
- i) O Calendário de Atividades de Coordenação especifica os prazos do processo de facilitação a ser seguido pelas companhias aéreas e facilitadores.
- j) Todas as atividades que envolvam operações facilitadas poderão estar expressas em UTC, salvo acordo em contrário entre o facilitador e os operadores aéreos que utilizam o aeroporto regularmente.

7.2 PRIORIDADES DA FACILITAÇÃO DE HORÁRIOS DE VOOS

7.2.1 Os facilitadores devem considerar e aplicar as seguintes prioridades durante o processo de identificação dos ajustes necessários a serem realizados na programação de voos para evitar exceder os parâmetros de coordenação do aeroporto:

- a) **Serviços da temporada Anterior Equivalente** Os serviços que receberam aprovação para operar na temporada anterior equivalente devem ser priorizados sobre novas demandas pelos mesmos horários. Os serviços que não têm planos de alterar as operações em relação a temporada anterior equivalente, têm prioridade sobre os serviços que pretendem mudar seus horários ou outros parâmetros relevantes de capacidade, como, por exemplo,, operações com aeronaves de maior porte onde a capacidade do terminal é um parâmetro de coordenação .
- b) **Introdução às Operações de Ano Inteiro** Um pedido para estender uma operação atual para operar durante um ano inteiro deve ter prioridade sobre um novo pedido operação. Ao avaliar se uma prioridade deve ser aplicada para todo o ano, os coordenadores devem permitir flexibilidade nos calendários para responder às diferentes exigências dos serviços de curta e longa distância.
- c) **Período de Operação Efetivo:** O horário que será efetivo por um período de operação mais longo na mesma temporada deve ter prioridade.
- d) **Operações Ad Hoc:** As operações com programação regular devem ser priorizadas sobre as operações ad hoc.
- e) **Fatores Operacionais:** As operações que são restritas por slots ou por período de interdição na outra extremidade da rota ou por outros fatores operacionais relevantes devem ter prioridade sobre as operações em que o operador aéreo tem flexibilidade de horário.

7.3 DIÁLOGO SOBRE AJUSTES DE HORÁRIOS

7.3.1 Quaisquer ajustes de horário devem ser mutuamente acordados entre o facilitador e a companhia aérea, com base em diálogo e discussão abertos.

7.3.2 Os facilitadores devem dialogar com o organismo de gestão do aeroporto a respeito da demanda geral de todas as companhias aéreas e sobre qualquer déficit identificado na capacidade. Se for possível modificar elementos da infraestrutura aeroportuária para acolher a demanda, poderá não ser necessário realizar ajustes na programação.

7.3.3 Os facilitadores devem indicar as razões para quaisquer pedidos de ajuste de horário. Os códigos SSIM de justificativas e o texto de informações complementares devem ser utilizados para esse fim.

7.3.4 As companhias aéreas que operam em aeroportos Nível 2 devem estar dispostas a fazer ajustes no horário para evitar exceder os parâmetros de

coordenação; caso contrário, o aeroporto poderá ser designado como um aeroporto Nível 3, devendo cumprir as exigências mandatórias de alocação de slots. É importante que as companhias aéreas discutam e revejam os planos de operação futuros com o facilitador e o organismo de gestão aeroportuária (sempre que necessário).

- 7.3.5 As companhias aéreas poderão solicitar ao facilitador manter suas exigências de horário em lista de espera em vez de imediatamente recusar um ajuste de horário. O facilitador deve manter uma lista de espera com todos os pedidos pendentes e tentar satisfazê-los logo que possível, utilizando para esse fim as prioridades definidas no ponto 7.2.1.

7.4 AJUSTES DE HORÁRIO RECUSADOS

- 7.4.1 O facilitador deve obrigatoriamente registrar todas as ocorrências em que uma companhia aérea recusar o ajuste de horário solicitado que resulte em uma violação dos parâmetros de coordenação do aeroporto.
- 7.4.2 Caso um aeroporto seja alterado do Nível 2 para o Nível 3, as companhias aéreas que não tiverem cumprido as solicitações do facilitador para ajustar seu horário, ou que não tenham fornecido detalhes das suas alterações de programação, não receberão precedência histórica para os horários de operação dos serviços supracitados.

7.5 OPERAÇÕES QUE A COMPANHIA AÉREA NÃO PRETENDE UTILIZAR

- 7.5.1 Para assegurar um panorama preciso das demandas em um aeroporto, as companhias devem cancelar as operações que não serão realizadas logo que possível. Mesmo em curto prazo, pode ser possível beneficiar a programação de outros operadores.
- 7.5.2 Em específico, as operações que uma companhia aérea não tem a intenção de realizar devem ser devolvidas em conformidade com o Calendário de Atividades de Coordenação, até o prazo de 15 de janeiro (verão) e 15 de agosto (inverno).

7.6 MONITORAMENTO DAS OPERAÇÕES

- 7.6.1 O facilitador deve monitorar as operações do aeroporto para identificar situações em que companhias aéreas, ou outros operadores aéreos, estejam operando serviços em horário significativamente diferentes, ou de forma consideravelmente diferente, daquela acordada com o facilitador.
- 7.6.2 Ao serem identificados esses tipos de situação, o facilitador deve entrar em contato com a companhia aérea ou operador aéreo envolvido para solucionar a divergência. As companhias e operadores aéreos que cometerem infrações com regularidade não terão direito a manter prioridade para futuros ajustes de horário.
- 7.6.3 O facilitador deve buscar a orientação do organismo de gestão aeroportuária ou de outro organismo competente para ajudar a solucionar divergências pendentes quando necessário.



8 PRINCÍPIOS DA ALOCAÇÃO DE SLOTS

8.1 PRINCÍPIOS-CHAVE DA ALOCAÇÃO DE SLOTS

8.1.1 Os princípios-chave da alocação de slots em aeroportos Nível 3 são:³

- a) Os slots são alocados apenas para fins de planejamento por um coordenador devidamente nomeado em um aeroporto Nível 3
- b) Os slots só alocados apenas para companhias aéreas ou outros operadores aéreos.
- c) Deve ser alocado um slot a uma companhia aérea ou outro operador aéreo antes do início de sua operação em um aeroporto Nível 3. Certos tipos de voos (por exemplo, voos humanitários ou estatais) podem estar isentos de procedimentos locais especiais ou sujeitos a procedimentos dessa natureza.
- d) As companhias aéreas e outros operadores aéreos não devem intencionalmente operar serviços em um horário significativamente diferente ou usar slots de uma forma consideravelmente diferente da alocada pelo coordenador.
- e) Uma série de slots implica em um conjunto mínimo de 5 slots solicitados para a mesma hora, no mesmo dia da semana, distribuída periodicamente na mesma temporada e alocada dessa forma ou, se não for possível, alocada aproximadamente à mesma hora.
- f) Companhias aéreas têm o direito de reter uma série de slots com base na precedência histórica.
- g) A precedência histórica aplica-se a uma série de slots que foi operada, por pelo menos 80% do tempo durante o período alocado, na temporada anterior equivalente.
- h) Os slots históricos não podem ser retirados de uma companhia aérea para acomodar novos operadores ou outro tipo de categoria de operador aéreo. Não é permitida a confiscação de slots por motivos que não sejam a utilização indevida, intencional e comprovada de slots.
- i) Os slots podem ser transferidos ou trocados entre companhias aéreas ou usados como parte de uma operação compartilhada, sujeitos às provisões destas diretrizes e regulamentos aplicáveis.
- j) Os coordenadores devem ser funcional e financeiramente independentes de qualquer parte individualmente interessada e agir de forma neutra, transparente e não discriminatória.

³Esses princípios-chave também constam no ponto 1.7.1.

- k) A alocação de slots é independente da atribuição de direitos de tráfego, ao abrigo de acordos de serviço aéreo bilaterais.
- l) As companhias aéreas e os coordenadores devem usar os formatos de mensagens do SSIM, desenvolvidos para comunicação nos aeroportos Nível 3.
- m) Os tempos dos slots baseiam-se nos tempos de colocação dos calços (chegada) e remoção dos calços (partida). Os tempos reais de pouso e decolagem podem variar devido a fatores operacionais.

Todas as atividades que envolvam slots, incluindo a determinação de slots históricos, são expressas em UTC, salvo acordo em contrário.

8.2 PRIORIDADES GERAIS DA ALOCAÇÃO DE SLOTS

8.2.1 Os coordenadores devem alocar a capacidade declarada com base na seguinte ordem ampla de prioridades:

- 1) Uma série de serviços programados;
- 2) Serviços ad hoc;
- 3) Outras operações.

8.2.2 As companhias aéreas ou outros operadores aéreos devem usar formatos de mensagem, especificados no Capítulo 6 do SSIM, para solicitar slots com o status apropriado de prioridade.

8.3 PRINCIPAIS CRITÉRIOS PARA ALOCAÇÃO INICIAL DE SLOTS

8.3.1 Ao desenvolver um plano de alocação de slots para a SC, com base nas submissões iniciais efetuadas pelas companhias aéreas, os coordenadores devem aplicar as seguintes prioridades:

8.3.2 Slots Históricos

8.3.2.1 Durante a alocação de slots, os slots históricos têm prioridade.

8.3.3 Alterações a Slots Históricos

8.3.3.1 Alterações a slots históricos devem ter prioridade sobre novos pedidos para o mesmo slot, dentro da capacidade disponível.

8.3.4 Banco de Slots

8.3.4.1 Uma vez alocados os slots históricos e efetuadas as alterações aos slots históricos, o coordenador estabelecerá um banco de slots, incluindo novos slots criados recentemente.

8.3.4.2 Os slots disponíveis no banco serão alocados a companhias aéreas que solicitarem um slot, usando os critérios estabelecidos nos pontos 8.3.5, 8.3.6 e 8.4 que seguem abaixo.

8.3.5 Novos Operadores

- 8.3.5.1 Apenas companhias aéreas são elegíveis para o status de novo operador.
- 8.3.5.2 50% dos slots que integram o banco na alocação inicial de slots devem ser alocados a novos operadores, a menos que os pedidos de novos operadores sejam inferiores a 50%. O coordenador tratará todas as solicitações de novos operadores de forma justa e de acordo com os parâmetros de coordenação ao longo do dia.
- 8.3.5.3 Ao alocar slots para novos operadores, serão priorizadas as Operações relativas a Todo o Ano (8.3.6) e os Critérios Adicionais para a Alocação de Slots (8.4).
- 8.3.5.4 Se um novo operador receber uma oferta de slots para uma hora antes ou depois do tempo solicitado, mas recusar a oferta até o final do primeiro dia da SC, ele não poderá manter o status de novo operador durante a temporada.
- 8.3.5.5 Se um novo operador estiver insatisfeito com a resposta obtida do coordenador em relação ao seu pedido de slot, ele poderá solicitar uma reunião junto ao Comitê de Coordenação para tentar resolver a situação.

8.3.6 Introdução às Operações relativas a Todo o Ano

- 8.3.6.1 Dentro de cada categoria (alterações aos slots históricos, alocações a novos operadores e outras alocações a partir do banco de slots), um pedido para estender uma operação atual para operar durante um ano inteiro deve ter prioridade sobre um novo pedido de slot.
- 8.3.6.2 Ao avaliar se uma prioridade deve ser aplicada para todo o ano, os coordenadores devem permitir flexibilidade nos calendários para responder às diferentes exigências dos serviços de curta e longa distância.

8.4 CRITÉRIOS ADICIONAIS PARA A ALOCAÇÃO INICIAL DE SLOTS

- 8.4.1 Quando os slots não podem ser alocados usando os principais critérios estabelecidos no ponto 8.3, acima, deve-se considerar os seguintes fatores:
- Período de Operação Efetivo:** O horário que será efetivo por um período de operação mais longo na mesma temporada deve ter prioridade.
 - Tipo de Serviço e Mercado:** Devem ser considerados o equilíbrio dos diferentes tipos de serviços (voos regulares, charters e de carga) e mercados (doméstico, regional e longa distância) e o desenvolvimento da rede de rotas aeroportuárias.
 - Concorrência:** Os coordenadores devem tentar assegurar a devida consideração dos fatores concorrenciais durante o processo de alocação dos slots disponíveis.
 - Períodos de Interdição:** Quando um período de interdição em um aeroporto cria um problema de slots em outro aeroporto deve ser dada prioridade à companhia aérea cujo horário foi restringido pelo período de interdição.

- e) **Exigências dos Passageiros e Outros Usuários:** Os coordenadores devem tentar assegurar a satisfação das demandas dos passageiros e dos expedidores, tanto quanto possível.
- f) **Frequência da Operação:** Uma frequência de operação mais elevada, como, por exemplo, um maior número de voos por semana, não deve, por si só, implicar em prioridade mais elevada na alocação de slots.
- g) **Diretrizes Locais:** O coordenador deve considerar as diretrizes locais, caso existam. Essas diretrizes devem ser aprovadas pelo Comitê de Coordenação ou o seu equivalente.

8.5 DETENÇÃO E DEVOLUÇÃO DE SLOTS

- 8.5.1 As companhias aéreas só podem deter slots que pretendem operar, transferir, trocar ou usar em uma operação compartilhada.
- 8.5.2 Para assegurar que a escassa capacidade não seja desperdiçada, as companhias aéreas devem devolver imediatamente quaisquer slots que sabem que não serão usados. Mesmo em um prazo curto, pode ser possível realocar slots devolvidos a outros operadores.
- 8.5.3 Em particular, séries de slots que uma companhia aérea não tencione operar devem ser devolvidos até o vencimento do Prazo para Devolução de Slots: 15 de janeiro (verão) e 15 de agosto (inverno).
- 8.5.4 As companhias aéreas que intencionalmente devolverem séries de slots depois do vencimento do Prazo para Devolução de Slots receberão uma prioridade menor por parte do coordenador durante a Coordenação Inicial da temporada seguinte equivalente.
- 8.5.5 Será mantida e publicada pelo coordenador uma lista de companhias aéreas que devolverem séries de slots depois do vencimento do Prazo de Devolução de Slots.

8.6 REGRA "USAR OU PERDER O DIREITO"

- 8.6.1 A precedência histórica só é concedida para uma série de slots se a companhia aérea conseguir demonstrar para o coordenador, de forma satisfatória, que a série foi operada pelo menos 80% do tempo durante o período alocado na temporada anterior equivalente.
- 8.6.2 Os coordenadores devem proporcionar feedbacks oportunos às companhias aéreas relativos aos voos que correm o risco de não cumprir os requisitos mínimos de 80% de uso durante a temporada, permitindo que a companhia aérea tome as medidas apropriadas.

8.7 ELEGIBILIDADE PARA PRECEDÊNCIA HISTÓRICA

- 8.7.1 As seguintes diretrizes são utilizadas para determinar quais são os slots elegíveis para precedência histórica e o número de operações exigido para atingir a utilização de 80%:

- a) A série de slots detida na Data de Referência Histórica — até 23h59 UTC de 31 de janeiro (verão) e 23h59 UTC de 31 de agosto (inverno) — é usada como base para determinar a elegibilidade para precedência histórica
- b) Para as séries de slots alocados a partir da Data de Referência Histórica, o número de slots na série na data da primeira alocação constituirá a base para o cálculo de 80% de utilização.
- c) Se o período de operação de uma série de slots for prolongado após a Data de Referência Histórica, a companhia aérea poderá receber precedência histórica para o período estendido de operação, sujeito a uma utilização de 80% da série estendida.
- d) Os slots alocados em base ad hoc não são elegíveis para precedência histórica. Contudo, os slots solicitados como uma série, mas alocados inicialmente em base ad hoc, que constituam uma série no fim da temporada podem ser elegíveis para precedência histórica.
- e) Se uma companhia aérea detém mais de uma série de slots ao mesmo tempo, com períodos de operação idênticos ou sobrepostos, a utilização de cada série é calculada separadamente.
- f) Se um voo operar em mais de um dia da semana, a série de cada dia da semana será considerada uma série de slots separada.
- g) As alterações de tempo alocadas pelo coordenador para formar uma série de slots (por exemplo, no horário de verão) não afetam a elegibilidade para precedência histórica, desde que o requisito de utilização de 80% seja cumprido durante todo o período de operação do serviço.
- h) A precedência histórica aplica-se aos tempos mais antigos aprovados pelos coordenadores para uma série de slots, salvo acordo em contrário entre o coordenador e a companhia aérea.
- i) Alterações ad hoc em uma série de slots que não sejam relacionadas a horários (por exemplo, tipo de aeronave, número do voo, rota ou tipo de serviço) não afetam a elegibilidade para precedência histórica. A utilização de 80% é calculada sobre todo o período de operação do serviço. A precedência histórica aplica-se, normalmente, às séries de slots, conforme operadas durante a maior parte do tempo, salvo acordo em contrário entre o coordenador e a companhia aérea.

8.7.2 Cancelamentos antes da Data de Referência Histórica

8.7.2.1 O cancelamento de 5 ou mais semanas consecutivas reduzirá o período elegível para precedência histórica ou resultará na elegibilidade de períodos separados para precedência histórica. Nos casos em que os períodos separados são reconhecidos como parte do mesmo serviço (por exemplo, o mesmo número de voo, rota etc.), a utilização de 80% será calculada tomando-se por base o número total de operações ao longo de todos os períodos.

8.7.2.2 O cancelamento de períodos inferiores a 5 semanas consecutivas não reduz o período elegível para precedência histórica, desde que o número total de cancelamentos seja igual ou inferior a 20% do período entre a primeira e a última data da série de slots.

8.7.3 Cancelamentos após a Data de Referência Histórica

8.7.3.1 Todos os cancelamentos realizados após a Data de Referência Histórica serão computados como séries de slots não utilizadas no cálculo de utilização de 80%, a menos que a não utilização seja justificada com base nas disposições do ponto 8.8.

8.8 NÃO UTILIZAÇÃO JUSTIFICADA DE SLOTS

8.8.1 Ao calcular a utilização de 80% de uma série de slots, os slots não usados serão considerados operados se a não utilização se justificar por qualquer uma das seguintes razões:

- a) Interrupção do serviço aéreo da companhia aérea devido a causas imprevistas e inevitáveis, fora do controle da companhia aérea, como, por exemplo, o fechamento de um aeroporto ou espaço aéreo ou severas condições climáticas; ou
- b) Atividade cuja intenção seja afetar esses serviços e que impeça a companhia aérea de realizar as operações conforme planejado, por exemplo, atividade industrial ou greves.

8.8.2 As companhias aéreas devem contatar o coordenador, logo que possível, após o cancelamento do voo ou ocorrência de não operação, para confirmar que esses voos serão tratados como operados.

8.9 MAU USO INTENCIONAL DE SLOTS

8.9.1 Antes de uma companhia aérea operar em um aeroporto Nível 3, deve-lhe ser alocado um slot. Se uma companhia aérea operar sem slots, o coordenador solicitará que interrompa suas operações sem slots. Se a companhia aérea continuar a operar sem slots, a questão será encaminhada ao Comitê de Coordenação do aeroporto ou outro organismo competente.

8.9.2 As companhias aéreas não devem, intencionalmente, operar serviços em um horário significativamente diferente ou usar slots de uma forma consideravelmente diferente da acordada com o coordenador. As companhias aéreas que descumprirem o regulamento com regularidade não terão direito a precedência histórica para qualquer um dos horários operados ou para os horários alocados.

8.9.3 O coordenador não pode negar precedência histórica a uma companhia aérea sem primeiro iniciar um diálogo. Se, no Prazo para Históricos Acordados, a companhia aérea não tiver respondido ao diálogo iniciado pelo coordenador, a decisão do coordenador será final.

- 8.9.4 É sempre responsabilidade da companhia aérea que opera assegurar que os slots de que necessita foram alocados pelo coordenador, mesmo se a companhia estiver operando sob um acordo com outra companhia aérea.
- 8.9.5 As seguintes ações também constituem uso indevido dos slots:
- a) Deter slots que a companhia aérea não pretende operar, transferir, trocar ou usar em uma operação compartilhada;
 - b) Deter slots para uma operação diferente da planejada, com o objetivo de negar capacidade a outro operador aéreo;
 - c) Solicitar novos slots que a companhia aérea não pretende operar; ou
 - d) Solicitar slots para uma operação diferente da indicada, com a intenção de ganhar maior prioridade.
- 8.9.6 Em alguns casos, mudanças legítimas de planos podem parecer utilização indevida de slots. Isto dificulta a confirmação dos casos de utilização indevida e deliberada de slots.
- 8.9.7 O coordenador deve buscar, para fins de orientação, o Comitê de Coordenação ou o Comitê de Desempenho de Slots (Slot Performance Committee - caso exista), os quais revisarão as conclusões do coordenador relativas ao monitoramento do desempenho dos slots. É da responsabilidade do coordenador iniciar qualquer ação disciplinar contra a companhia aérea que utilizar indevida e intencionalmente os slots que lhe foram alocados.
- 8.9.8 A utilização indevida contínua pode ter como consequência o recebimento de uma prioridade inferior em pedidos de slots no futuro. Além disso, o coordenador pode procurar aplicar sanções, ao abrigo dos regulamentos locais e/ou legislação nacional.

8.10 FLEXIBILIDADE NA ALOCAÇÃO DE SLOTS

- 8.10.1 Para garantir a utilização máxima da capacidade disponível na alocação de slots, os coordenadores podem exercer flexibilidade, conforme descrito abaixo.
- 8.10.2 **Fatores Operacionais:** As companhias aéreas nem sempre conseguem operar nos horários em que foram alocadas slots. Condições climáticas, ventos, problemas do controle de tráfego aéreo ou técnicos podem resultar em variações no tempo de voo.
- 8.10.3 **Transição Sazonal:** As chegadas de um voo no início de uma temporada que partiu na temporada anterior devem ser alocadas, conforme solicitado, na nova temporada.
- 8.10.4 **Horário de Verão:** Nos casos em que existam diferenças inferiores a 5 semanas nas datas de início e fim do horário de verão (DST), no início ou fim da temporada, devem ser adotadas as seguintes diretrizes:
- a) As companhias aéreas e os coordenadores devem discutir e acordar a forma como a companhia aérea deve submeter o seu pedido para slots,

durante os períodos DST, antes da data de vencimento do Prazo para Submissão Inicial.

- b) A precedência histórica deve aplicar-se a todo o período de operação do serviço. O tempo histórico será o tempo realizado durante a maior parte da temporada. As alterações de horários durante o(s) período(s) DST devem ser tratadas como alterações ad hoc e não devem afetar a elegibilidade para precedência histórica.
- c) O cálculo de utilização de 80% deve ser aplicado sobre o período completo de operação do serviço, incluindo as operações durante os períodos DST.
- d) As alterações ad hoc nos períodos DST de até 7 dias devem ser alocadas conforme solicitado, quando for possível, e devem ser confirmadas pelos coordenadores, logo que possível, idealmente no início da SC.
- e) As alterações ad hoc aos horários, nos períodos DST de 8 dias ou mais, também devem ser alocadas pelos coordenadores logo que possível e, em qualquer caso, em até 5 dias úteis após a Data de Referência Histórica.

8.10.5 Descumprimento de Horários:

- 8.10.5.1 Em curto prazo, os voos atrasados por eventos fora do controle da companhia aérea devem ser considerados como operados, conforme alocado originalmente. As companhias aéreas não precisam concorrer a outro slot como resultado de descumprimentos de horário pontuais.
- 8.10.5.2 Variações operacionais significativas que afetem o(s) dia(s) seguinte(s) podem exigir que uma companhia aérea solicite novos slots para o(s) dia(s) seguinte(s).
- 8.10.5.3 Quando descumprimentos de horário em longo prazo resultarem em um processo de reprogramação, a elegibilidade para precedência histórica deve ser discutida e acordada entre o coordenador e a companhia aérea.

8.11 ALTERAÇÃO DO USO DE SLOTS PELAS COMPANHIAS AÉREAS

- 8.11.1 Os slots aeroportuários não são específicos às rotas, às aeronaves ou aos números de voo e podem ser alterados por uma companhia aérea de uma rota ou tipo de serviço para outra. Essas alterações estão sujeitas a confirmação final do coordenador.
- 8.11.2 A confirmação do coordenador deve ser dada prontamente e não deve ser retida, salvo quando os parâmetros de coordenação forem excedidos ou estas diretrizes ou regulamentos locais forem violados.

8.12 MOBILIDADE DE SLOTS ENTRE COMPANHIAS AÉREAS

- 8.12.1 A troca de slots entre companhias aéreas é encorajada. Os slots alocados podem ser trocados à razão de um por um em aeroportos Nível 3, por um número ilimitado de companhias aéreas.

- 8.12.2 No caso de uma troca que envolva slots alocados recentemente e que não sejam slots históricos ou slots históricos alterados, o coordenador pode recusar-se a confirmar a troca se não estiver convencido de que a troca melhore a posição operacional da companhia aérea. O diálogo entre o coordenador e a companhia aérea é essencial nessas circunstâncias.
- 8.12.3 As companhias aéreas que participam em trocas de slots devem notificar o coordenador de todas as trocas realizadas. O coordenador confirmará a viabilidade de cada troca e retificará a sua base de dados. Se a permuta envolver compensação ou retribuição, os seguintes detalhes serão disponibilizados às partes interessadas, se solicitados, e publicados no website dos coordenadores exclusivamente para fins de transparência:
- Os nomes das companhias aéreas envolvidas;
 - Os horários dos slots trocados; e
 - O período de troca (por exemplo, período de operação, temporada, permanente/temporário etc.).
- 8.12.4 Salvo as informações acima, não é necessário disponibilizar quaisquer outros detalhes do acordo entre as companhias aéreas.
- 8.12.5 As trocas de slots por compensação ou retribuição só podem ser realizadas quando não existir proibição por parte da legislação do país em questão.

8.13 TRANSFERÊNCIA DE SLOTS ENTRE COMPANHIAS AÉREAS

- 8.13.1 As transferências de slots entre companhias aéreas, seja por compensação ou retribuição, seja por outro motivo, só podem ser realizadas quando não existir proibição por parte da legislação do país em questão. Os slots só podem ser transferidos para outra companhia aérea que esteja servindo ou planejar servir o mesmo aeroporto.
- 8.13.2 A transferência de slots recentemente alocados, os quais diferem dos slots históricos ou slots históricos alterados, não é permitida até que esses slots terem sido operados durante duas temporadas equivalentes. O regulamento pretende impedir que as companhias aéreas tirem proveito de uma posição prioritária favorável — como, por exemplo, maior prioridade advinda do status de novo operador —, para obter slots com o objetivo de transferi-los para outra companhia aérea.
- 8.13.3 As companhias aéreas que realizarem a transferência de slots devem notificar o coordenador de todas as transferências. O coordenador confirmará a viabilidade da transferência e retificará a sua base de dados. Se a transferência envolver compensação ou retribuição, os seguintes detalhes serão disponibilizados às partes interessadas, se solicitados, e publicados no website dos coordenadores exclusivamente para fins de transparência:
- Os nomes das companhias aéreas envolvidas;
 - Os horários dos slots transferidos; e

- c) O período de transferência (por exemplo, período de operação, temporada, permanente/temporário etc.).
- 8.13.4 Salvo as informações acima, não é necessário disponibilizar quaisquer outros detalhes do acordo entre as companhias aéreas.

8.14 OPERAÇÕES COMPARTILHADAS

- 8.14.1 Uma operação compartilhada envolve slots detidos por uma companhia aérea e utilizados por outra. As operações compartilhadas só podem ser realizadas quando houver proibição por parte da legislação do país em questão.
- 8.14.2 As companhias aéreas que participam de uma operação compartilhada devem notificar o coordenador antecipadamente, para confirmar a natureza e viabilidade da operação. As informações exigidas pelo coordenador para confirmar a viabilidade e para fins de monitoramento de slots, são:
- a) Os nomes das companhias aéreas envolvidas;
 - b) Os detalhes dos slots envolvidos (ex.: número do voo operado); e
 - c) O período da operação compartilhada.
- 8.14.3 Em uma operação compartilhada, o titular original dos slots é quem detém precedência histórica, não o operador dos slots. O titular dos slots é responsável pela Submissão Inicial e, tipicamente, é quem mantém o controle dos slots até o vencimento do Prazo para Devolução de Slots.
- 8.14.4 A responsabilidade pela gestão diária dos slots — ou quem deterá a autoridade para retificar ou cancelar slots em base ad hoc — após o vencimento do Prazo para Devolução de Slots deve ser acordada entre as companhias aéreas relevantes e o coordenador, mas normalmente será transferida para a companhia aérea operadora.
- 8.14.5 A companhia aérea operadora é responsável pelo cumprimento de todos os requisitos de utilização e desempenho.
- 8.14.6 Ao terminar a operação compartilhada, ou nos casos em que uma companhia aérea operadora perder a sua licença operacional, os slots permanecem alocados ao titular original.

8.15 SLOTS DE UMA COMPANHIA AÉREA EM CASO DE ENCERRAMENTO DE SUAS OPERAÇÕES EM UM AEROPORTO

- 8.15.1 Uma companhia aérea que encerrar suas operações em um aeroporto deve devolver, imediatamente, todos os slots que lhe foram alocados até o final da temporada atual e do ano seguinte (caso tenham sido alocados) e notificar o coordenador se pretende ou não usar os slots no futuro.
- 8.15.2 Se uma companhia aérea não fornecer as informações necessárias até uma data limite razoável, a ser definida pelo coordenador, o coordenador poderá retirar e realocar os slots.

8.16 SLOTS DE UMA COMPANHIA AÉREA QUE PERDER A LICENÇA DE OPERAÇÃO

- 8.16.1 Os slots só podem ser detidos por uma companhia aérea que possui uma licença válida de operação. Nos casos em que uma companhia aérea perder sua licença válida de operação, seus slots serão revertidos para o banco de slots.
- 8.16.2 Em caso de falência (ou processos semelhantes), os representantes da companhia aérea devem iniciar um diálogo com os coordenadores para discutir suas intenções futuras relativas aos slots e fornecer os detalhes de contato do administrador.
- 8.16.3 Os slots podem ser reservados para a companhia aérea pelo coordenador, pendendo a reintegração da licença de operação ou da aquisição formal das suas atividades. A companhia aérea, os seus representantes legais ou a autoridade de licenciamento devem manter o coordenador informado da situação da companhia aérea.
- 8.16.4 Se o diálogo não for iniciado dentro de um prazo razoável, a ser definido pelo coordenador, e se não existir proteção legal relacionada à falência ao abrigo da legislação nacional, o coordenador deverá realocar os slots.

8.17 SLOTS ALOCADOS ANTES DOS DIREITOS DE TRÁFEGO OU LICENÇA DE OPERAÇÃO

- 8.17.1 Uma companhia aérea poderá solicitar slots para voos para os quais não detém ainda todos os direitos de tráfego exigidos. Se disponíveis, os slots devem ser alocados pelo coordenador, em conformidade com os procedimentos normais de alocação. Se a companhia aérea que detém slots provisórios não receber os direitos de tráfego exigidos, o coordenador deverá ser informado imediatamente.
- 8.17.2 Uma companhia aérea também pode solicitar slots antes de ter obtido as licenças de operação necessárias. Neste caso, o coordenador pode reservar slots temporariamente.
- 8.17.3 A situação atual de uma licença de operação e/ou direitos de tráfego da companhia aérea devem ser revistos com o coordenador até o vencimento do Prazo para Devolução de Slots — 15 de janeiro (verão) ou 15 de agosto (inverno) — ou em uma data posterior acordada com o coordenador.

8.18 SLOTS ALOCADOS SEM PRECEDÊNCIA HISTÓRICA

- 8.18.1 Quando uma série de slots fica disponível apenas em base não histórica, o coordenador pode realocar esses slots para outra companhia aérea em base ad hoc.
- 8.18.2 A utilização dessa série de slots não dá o direito à companhia aérea de reclamar precedência histórica. A precedência histórica permanece com o titular original dos slots, desde que a companhia aérea candidate seus slots à precedência histórica na próxima temporada equivalente.



PARTE 3: PROCESSO

9 PROCESSO DE COORDENAÇÃO E FACILITAÇÃO EM NÍVEL MUNDIAL

9.1 REPRESENTANTES AUTORIZADOS E COMUNICAÇÃO

- 9.1.1 Os coordenadores e facilitadores devem assegurar que toda a comunicação relativa a slots, horários e outras questões seja recebida e enviada para endereços aprovados pela companhia aérea remetente, conforme notificados ao coordenador e facilitador.
- 9.1.2 Os detalhes de contato para comunicação com os coordenadores e facilitadores podem ser encontrados no website www.iata.org/wsg.

9.2 CALENDÁRIO DE ATIVIDADES DE COORDENAÇÃO

- 9.2.1 Os processos de coordenação e facilitação se orientam pelo Calendário de Atividades de Coordenação, o qual pode ser encontrado neste manual e em www.iata.org/wsg. As datas das atividades para cada temporada são publicadas pela IATA na SC anterior. Todas as partes envolvidas no processo de coordenação devem estar cientes destas datas e prazos e agir em conformidade.

9.3 DISPONIBILIDADE DE CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA

- 9.3.1 Os parâmetros de coordenação devem ser facultados pelo organismo de gestão aeroportuária, ou outro organismo competente, ao coordenador ou facilitador, pelo menos 7 dias antes do vencimento do Prazo para Submissão Inicial para cada SC.
- 9.3.2 Os coordenadores e facilitadores devem disponibilizar as seguintes informações para todas as companhias aéreas que operam ou planejam operar nos aeroportos que coordenam:
- Os parâmetros de coordenação para a temporada seguinte, para todos os componentes limitados da infraestrutura aeroportuária, como, por exemplo,, pistas, trajetos, placas de estacionamento de aeronaves, portas, capacidade dos terminais (check-in, segurança, reclamação de bagagem etc.) e restrições ambientais (por exemplo, restrições noturnas); e
 - A utilização real da capacidade declarada e o quão perto da capacidade máxima o aeroporto se encontrou em uma semana movimentada normal nas mais recentes temporadas de verão e inverno. Esses dados devem ser o mais detalhados possível para ilustrar de forma gráfica as limitações de horários no aeroporto para cada parâmetro de coordenação, além de indicar os horários nos quais pode haver, ou não, congestionamento e utilização de capacidade máxima.
- 9.3.3 Os websites dos coordenadores e facilitadores devem exibir essas informações e realçar quaisquer alterações recentes na capacidade e na demanda. Os links

para esses websites estão disponíveis em www.iata.org/wsg e em www.wwacq.org.

- 9.3.4 Se uma companhia aérea planeja um aumento considerável de suas operações em um aeroporto Nível 2 ou Nível 3, deve discutir seus planos com o coordenador ou facilitador antes de efetuar a sua Submissão Inicial. As companhias aéreas também são encorajadas a comunicar essas informações ao organismo de gestão aeroportuária, sempre que oportuno.

9.4 DETERMINAÇÃO DE SLOTS HISTÓRICOS PELOS COORDENADORES

- 9.4.1 Os coordenadores devem fornecer às companhias aéreas que operam em aeroportos Nível 3 os detalhes de seus slots históricos por meio de uma mensagem SHL. Essas mensagens devem ser enviadas para cada aeroporto no momento em que os slots históricos sejam determinados pelo coordenador, mas sob nenhuma hipótese depois do vencimento do Prazo SHL.
- 9.4.2 Os históricos concedidos antes do final da temporada de verão serão considerados provisórios até o encerramento da temporada e até que se verifique o uso de 80%.
- 9.4.3 O coordenador deve publicar a data de envio dos SHLs para cada aeroporto até a data de vencimento do Prazo SHL em www.wwacq.org. Os coordenadores que falharem no envio consistente dos SHLs dentro do prazo serão contatados pelo JSAG para discutir o cumprimento destes procedimentos.
- 9.4.4 O coordenador deve 'reconstruir' os registros das séries de slots que são elegíveis para precedência histórica, mas que foram fragmentadas por alterações de horários durante a temporada (por exemplo, cancelamentos ad hoc, alterações no tipo de aeronave ou número de voo). Deve ser criado um único registro histórico para cada série de slots antes de enviar os SHLs às companhias aéreas, desde que a reconstrução se enquadre nos parâmetros de coordenação do aeroporto.
- 9.4.5 As datas de operação no SHL devem ser expressas em datas aplicáveis à nova temporada. Para os voos que não operam durante a temporada inteira, as datas de início e término da nova temporada devem ser as datas mais próximas (antes ou depois) dos dias de operação.
- 9.4.6 Os facilitadores dos aeroportos Nível 2 podem, mediante solicitação ou acordo bilateral, fornecer a lista de voos operados regularmente durante a temporada anterior equivalente para ajudar as companhias aéreas durante o planejamento das suas Submissões Iniciais. Para esse fim, poderá ser utilizado o formato de mensagem SHL.

9.5 REVISÃO DOS SLOTS HISTÓRICOS PELAS COMPANHIAS AÉREAS

- 9.5.1 As companhias aéreas devem revisar as mensagens SGL e confirmar seu recebimento ao coordenador. Se uma companhia aérea discorda da determinação dos históricos, deve contatar o coordenador o mais rápido possível ou até o vencimento do Prazo para Acordo de Históricos. Assim, as diferenças poderão ser resolvidas antes do vencimento do Prazo para Submissão Inicial.
- 9.5.2 Não serão consideradas pelo coordenador novas solicitações relativas aos SHLs após o vencimento do Prazo para Acordo de Históricos.
- 9.5.3 Caso exista um desacordo relativo aos slots históricos que não possa ser resolvido antes do vencimento do Prazo para Submissão Inicial, as companhias podem procurar o Comitê de Coordenação para mediação. Cabe ao coordenador decidir se devolverá ou não os slots contestados ou se esses slots serão devolvidos ao banco para realocação.
- 9.5.4 As companhias aéreas que não receberem uma mensagem SHL devem solicitá-la ao coordenador. As companhias aéreas devem consultar o website www.wvacg.org para confirmar se os SHLs foram enviados a um aeroporto específico. Se uma companhia aérea continuar enfrentando dificuldades para obter um SHL de um coordenador, deverá abordar a questão com a Administração da IATA.

9.6 SUBMISSÃO INICIAL DE COMPANHIAS AÉREAS

- 9.6.1 Para todos os aeroportos Nível 2 e Nível 3, a Submissão Inicial deve ser enviada até 23h59 UTC na data de vencimento do Prazo para Submissão Inicial, estabelecida no Calendário das Atividades de Coordenação. As companhias aéreas devem entregar suas submissões iniciais o mais cedo possível para ajudar os coordenadores.
- 9.6.2 As Submissões Iniciais enviadas depois das 23h59 UTC na data de vencimento do prazo serão tratadas com prioridade inferior e abertas apenas após a conclusão da Coordenação Inicial, mas antes da distribuição das SALs.
- 9.6.3 Antes de enviar a sua submissão, as companhias aéreas devem estar cientes dos parâmetros de coordenação e dos dados de utilização facultados pelos coordenadores e facilitadores. Se as companhias aéreas não tiverem os parâmetros de coordenação e dados de utilização atualizados, deverão obtê-los com o coordenador ou facilitador com antecedência razoável em relação ao vencimento do Prazo para Submissão Inicial.
- 9.6.4 Uma vez que os slots de aeroportos Nível 3 podem não estar disponíveis em horários de pico, é essencial que as companhias aéreas que operam ou planejam operar nestes aeroportos estejam preparadas para desenvolver planos alternativos caso não obtenham os slots de que necessitam. Alguns aeroportos têm poucos slots disponíveis ou não têm nenhum. Nestes casos, as

companhias aéreas devem ter conhecimento de aeroportos alternativos que possam contemplar as suas operações planejadas.

- 9.6.5 Caso seja necessário alterar os slots históricos em um voo entre dois ou mais aeroportos Nível 3, a companhia aérea deve discutir a alteração com os coordenadores competentes antes de efetuar a sua submissão inicial. Isso pode reduzir o risco de a alteração solicitada ser alocada em um aeroporto mas não em outro.
- 9.6.6 Uma vez que a solicitação de uma companhia aérea para alteração a um slot histórico tiver sido aceita pelo coordenador, a companhia não poderá mais reclamar seus slots históricos originais.
- 9.6.7 As companhias aéreas devem estar disponíveis para responder perguntas do coordenador ou facilitador sobre a sua submissão após o vencimento do Prazo para Submissão Inicial.
- 9.6.8 As Submissões Iniciais devem incluir solicitações para todos os slots que uma companhia aérea pretende operar durante a temporada, incluindo voos no início da temporada que tenham início na temporada anterior.

9.7 USO DOS CÓDIGOS DE AÇÃO SSIM E INFORMAÇÕES ADICIONAIS

- 9.7.1 As companhias aéreas devem utilizar os códigos de ação SSIM apropriados, indicados no Capítulo 6, na sua Submissão Inicial para comunicar claramente as suas intenções aos coordenadores e facilitadores.
- 9.7.2 Para aeroportos Nível 3, as companhias aéreas devem:
- a) Identificar slots por tipo de solicitação (slots históricos, alterações a slots históricos, pedidos para novos slots etc.).
 - b) Assessorar o coordenador durante o processo de solicitação de novos slots como novo operador (se aplicável).
 - c) Assessorar o coordenador durante o processo de solicitação de novos slots ou alterações de horário para operar durante o ano inteiro.
- 9.7.3 Para aeroportos Nível 2 e 3, as companhias aéreas devem:
- a) Indicar se podem ou não aceitar ofertas se os horários solicitados não estiverem disponíveis.
 - b) Indicar flexibilidade de horários, usando o Identificador de Flexibilidade de Horários.
 - c) Indicar os tempos de rotação, mínimos e máximos, além de quaisquer outras restrições.
 - d) Avisar se estão condicionados por um período de interdição ou outra restrição operacional.

9.8 CONFIRMAÇÃO DE RECEBIMENTO DAS SUBMISSÕES INICIAIS

- 9.8.1 É responsabilidade de cada companhia aérea assegurar que a sua Submissão Inicial tenha sido recebida pelo coordenador ou facilitador. Os coordenadores e facilitadores devem, imediatamente, confirmar o recebimento das Submissões Iniciais. As companhias aéreas devem verificar se receberam uma confirmação para assegurar que a sua submissão foi recebida. Caso não receba uma confirmação de recebimento, a companhia aérea deve imediatamente entrar em contato com o coordenador ou facilitador. Se a companhia aérea não proceder assim, a submissão poderá não ser levada em consideração durante a Coordenação Inicial e quaisquer slots históricos alocados para outras companhias aéreas.
- 9.8.2 Caso uma companhia aérea com slots históricos não apresentar sua Submissão Inicial ou esquecer de solicitar slots históricos, o coordenador deverá imediatamente pedir esclarecimentos a respeito da submissão à companhia aérea. A companhia aérea deverá responder dentro de 24 horas ou seu slot poderá ser alocado para outra companhia.

9.9 COORDENAÇÃO INICIAL

- 9.9.1 Os coordenadores e os facilitadores devem informar os resultados da Coordenação Inicial por meio de mensagem SAL a todas as companhias aéreas. Os resultados devem ser informados assim que estiverem prontos ou até o horário de 23h59 UTC na data limite do SAL estabelecido no Calendário de Atividades da Coordenação. As mensagens SAL devem ser enviadas ao mesmo tempo para todas as companhias aéreas que solicitaram slots no aeroporto.
- 9.9.2 O SAL deve indicar quaisquer alterações na Submissão Inicial da companhia aérea necessárias para o cumprimento dos parâmetros de coordenação do aeroporto e as razões para quaisquer alterações.
- 9.9.3 Caso o horário solicitado não esteja disponível, os coordenadores e facilitadores devem seguir os princípios abaixo ao fazerem ofertas durante a Coordenação Inicial.
- a) Não devem ser feitas ofertas que coloquem a companhia aérea em uma posição menos favorável em relação aos horários que detém atualmente.
 - b) As ofertas devem ser realizadas entre o horário solicitado e o horário do slot histórico ou dentro de qualquer intervalo de Flexibilidade de Horário indicado pela companhia aérea.
 - c) Se uma companhia aérea indicar que as ofertas não são aceitáveis, nenhuma alternativa deverá ser oferecida se os horários solicitados não estiverem disponíveis.
 - d) Os coordenadores e facilitadores devem levar em consideração a faixa de Flexibilidade de Horário indicada pelas companhias aéreas, mas não devem colocar as companhias em uma posição de desvantagem por terem incluído essa informação.

- e) Solicitações que englobem frequências múltiplas (por exemplo, serviço diário) em um mesmo horário não devem ser oferecidas em horários diferentes, em dias da semana diferentes, ao menos que a companhia aérea tenha indicado que essas ofertas são aceitáveis.
 - f) Em caso de solicitação para dois trechos em voo de retorno, devem ser oferecidos horários consistentes para cada trecho, respeitando os horários rotativos mínimos e evitando qualquer aumento do tempo de permanência no solo que não seja vantajoso para a companhia aérea.
- 9.9.4 Os coordenadores e facilitadores devem usar os formatos e códigos de mensagem reconhecidos na mensagem SAL, conforme descritos no Capítulo 6 do SSIM.
- 9.9.5 As companhias aéreas que não receberem uma mensagem SAL devem solicitá-la ao coordenador ou facilitador. As companhias aéreas devem consultar o website www.wvacg.org para confirmar se SALs foram distribuídos em um aeroporto específico. Se uma companhia aérea enfrentar dificuldades para obter um SAL de um coordenador ou facilitador, deverá abordar o assunto com a Administração da IATA.
- 9.9.6 Assim que todos os SALs forem distribuídas em um aeroporto, os coordenadores e facilitadores devem tornar os dados públicos para todas as outras companhias aéreas. Esses dados devem conter detalhes completos de todos os horários alocados e solicitações pendentes. Os dados devem ser disponibilizados no website do coordenador ou facilitador para facilitar o acesso. Caso não seja possível acessar o website, o coordenador ou facilitador deve disponibilizar os dados às companhias aéreas mediante solicitação.
- 9.9.7 Os coordenadores e facilitadores não devem divulgar detalhes das Submissões Iniciais a qualquer outra parte antes dos SALs serem distribuídos no aeroporto.

9.10 ATIVIDADE PÓS-SAL (ATIVIDADE PÓS- DISTRIBUIÇÃO SAL)

- 9.10.1 O período pós-SAL terá início quando todos os SALs tiverem sido distribuídos às companhias aéreas que servem o aeroporto e deve terminar pelo menos 3 dias antes do início da SC.
- 9.10.2 Durante o período pós-SAL, os coordenadores e facilitadores podem iniciar diálogos com qualquer companhia aérea a respeito de suas exigências, desde que o coordenador ou facilitador assegure:
- a) que todos os SALs tenham sido distribuídos a todas as companhias aéreas que servem o aeroporto;
 - b) a disponibilização dos dados para todas as companhias aéreas, conforme especificado no ponto 9.9.6.;
 - c) tratamento justo e igualitário para todas as companhias aéreas que servem o aeroporto;

- d) alocação de slots de acordo com as prioridades especificadas nos pontos 8.3 e 8.4 e de acordo com a lista de espera descrita no ponto 9.14, sem exceções.

Durante o período pós-SAL, não serão permitidas reuniões entre coordenadores ou facilitadores e companhias aéreas para discutir questões relacionadas à alocação de slots.

- 9.10.3 As companhias aéreas podem buscar melhorias de horário, solicitar novos slots ou alterar slots alocados. Os slots também podem ser trocados ou transferidos entre companhias aéreas, conforme as provisões dos pontos 8.12 e 8.13. Em específico, é encorajada a aceitação de ofertas e o cancelamento de slots indesejados para aprimorar a eficiência da SC.

9.11 ATIVIDADE NA CONFERÊNCIA DE SLOTS

- 9.11.1 A SC, realizada duas vezes por ano, é o principal fórum para discussões relativas à slots e ajustes de horário. A SC não é um fórum para discussões ou acordos que envolvam a alocação de capacidade das aeronaves, operações de conjugação, divisão de mercados ou quaisquer outras disposições relacionadas a preços, entrada no mercado ou capacidade das aeronaves. Os representantes não devem se envolver nestes tipos de discussão em preparação para a SC e devem abster-se de iniciar ou participar de discussões desta natureza durante a SC.
- 9.11.2 Todas as companhias aéreas (IATA e não IATA) com uma licença de operação ou que tenham concorrido a uma licença de operação podem participar da SC.
- 9.11.3 Os coordenadores e facilitadores devem participar da SC.
- 9.11.4 Os observadores convidados de outras partes interessadas também podem participar da SC.
- 9.11.5 Todas as companhias aéreas, os coordenadores e os facilitadores que participam da SC devem ser credenciados e fazer sua inscrição antecipada por meio da Secretaria da IATA. O processo de credenciamento da SC pode ser obtido em www.iata.org/wsg.
- 9.11.6 Os que participam pela primeira vez (companhias aéreas, coordenadores, facilitadores e observadores) devem contatar a Secretaria da IATA com pelo menos 30 dias de antecedência para que as devidas providências administrativas possam ser tomadas e para serem informados sobre a sua participação.
- 9.11.7 Os encontros durante a SC não devem ser usados para lidar com assuntos da temporada atual. Contudo, os coordenadores e facilitadores devem manter sua capacidade de lidar com assuntos da temporada atual durante as datas de convocação da SC.

9.12 REUNIÕES NA CONFERÊNCIA DE SLOTS (SC)

- 9.12.1 Os representantes das companhias aéreas devem ser autorizados pela administração das respectivas companhias para agir em nome dela na SC. Os coordenadores e facilitadores devem verificar o estado do credenciamento de uma companhia aérea antes de iniciarem quaisquer discussões vinculantes na SC.
- 9.12.2 O coordenador ou facilitador deve se reunir com o(s) representante(s) da companhia aérea credenciada para discutir quaisquer ajustes necessários e confirmar quaisquer alterações acordadas.
- 9.12.3 Os participantes que não pertencem a uma companhia aérea podem entrar nos escritórios dos coordenadores ou facilitadores e observar as discussões bilaterais. Para isso, devem obter a aprovação expressa de ambas as companhias aéreas e dos coordenadores e facilitadores envolvidos. Eles não devem participar, de forma alguma, da atividade de coordenação de qualquer aeroporto.
- 9.12.4 O agendamento das reuniões na SC deve ser realizado por meio do IATA AppCal.
- 9.12.5 Os slots alocados como ofertas e que não possam ser aceitos imediatamente, serão válidas até a primeira reunião da companhia aérea com o coordenador na SC.

9.13 ATIVIDADE PÓS-CONFERÊNCIA DE SLOTS

- 9.13.1 O processo de coordenação continua após o encerramento da SC. A realocação é um processo contínuo. As solicitações devem ser processadas pelos coordenadores e facilitadores o mais breve possível e imediatamente nos casos em que as solicitações podem ser confirmadas automaticamente. Todas as solicitações devem ser processadas pelos coordenadores e facilitadores em até 3 dias úteis ou, caso isso não seja possível, confirmadas com resposta indicando a pendência. Se uma companhia aérea não receber uma resposta em até 3 dias úteis, deverá contatar o coordenador ou facilitador para esclarecimento do andamento de sua solicitação.
- 9.13.2 Nos casos em que uma nova solicitação, ou a revisão de uma solicitação, não puder ser atendida no âmbito dos parâmetros de coordenação, o coordenador ou facilitador oferecerá o slot disponível mais próximo dos horários solicitados e indicará a razão pela qual a solicitação não pode ser atendida.
- 9.13.3 As ofertas de slots feitas pelo coordenador são válidas por 3 dias úteis, salvo indicação em contrário. As companhias aéreas devem responder a ofertas o mais breve possível e aceitar ou rejeitar uma oferta dentro deste limite de tempo; do contrário, a oferta poderá expirar. Uma companhia aérea pode solicitar ao coordenador uma prorrogação do prazo.

9.14 GESTÃO DA LISTA DE ESPERA

- 9.14.1 Os coordenadores e facilitadores devem manter um registro com todas as solicitações pendentes e revê-la periodicamente, durante e depois da SC e, especialmente, no Prazo para Devolução de Slots. Os coordenadores e facilitadores devem tentar satisfazer as solicitações pendentes, logo que possível, usando as prioridades definidas nos pontos 8.3 e 8.4.
- 9.14.2 Os coordenadores e facilitadores devem pedir às companhias aéreas para confirmar se pretendem manter as suas solicitações pendentes na lista de espera, principalmente em datas próximas do vencimento do Prazo para Devolução de Slots e antes do início de cada temporada. O coordenador ou facilitador deve estabelecer um prazo razoável para as companhias aéreas confirmarem as suas solicitações pendentes. Na ausência de resposta, as solicitações pendentes podem ser consideradas inválidas e eliminadas da lista de espera.
- 9.14.3 As solicitações que não receberem a alocação de slots devem ser eliminadas pelo coordenador após o vencimento do Prazo para Devolução de Slots, ao menos que a companhia aérea pedir ao coordenador para manter as solicitações pendentes na lista de espera.

9.15 DEVOLUÇÕES DE SLOTS

- 9.15.1 As companhias aéreas devem devolver todas as séries de slots que não pretendem utilizar em aeroportos Nível 3 até as datas de vencimento do Prazo para Devolução de Slots — 15 de janeiro (verão) e 15 de agosto (inverno). As companhias aéreas devem também cancelar todos os voos que não pretendem operar em um aeroporto Nível 2 até as datas limite supracitadas.
- 9.15.2 As companhias aéreas devem realizar todos os cancelamentos de slots relativos a feriados nacionais ou ad hoc até às 23h59 UTC da Data de Referência Histórica — 31 de janeiro (verão) ou 31 de agosto (inverno) —, de forma que esses cancelamentos não sejam contabilizados no cálculo "usar ou perder o direito".
- 9.15.3 Os coordenadores devem manter uma lista das companhias aéreas que devolveram suas séries de slots após o vencimento do Prazo para Devolução de Slots. Essa lista indicará o número total de slots detido por cada companhia aérea no Prazo para Devolução de Slots, comparado com o número total de slots detido por cada companhia aérea no início e fim da temporada, para demonstrar a porcentagem de participação de cada companhia aérea no aeroporto nestas datas.
- 9.15.4 Cada lista deve conter valores separados para as três temporadas equivalentes mais recentes.
- 9.15.5 Esses números devem ser interpretados com cuidado, uma vez que podem incluir o cancelamento de slots por razões operacionais (por exemplo, encerramento de um aeroporto ou espaço aéreo) ou por razões comerciais (por exemplo, feriados).

9.16 ALOCAÇÃO DE SLOTS PARA OPERAÇÕES AD HOC

- 9.16.1 Os coordenadores devem processar todas as solicitações de slots ad hoc advindas de companhias aéreas e operadores aéreos gerais/comerciais, mas devem dar prioridade às solicitações de séries de slots. Geralmente, os coordenadores não devem alocar slots para operações ad hoc antes do vencimento do Prazo para Devolução de Slots.
- 9.16.2 Solicitações para operações ad hoc em aeroportos Nível 2 e em períodos de baixa temporada em aeroportos Nível 3 devem ser processadas logo que possível após a SC.
- 9.16.3 Em alguns casos, o coordenador poderá precisar considerar os pedidos ad hoc antes do vencimento do Prazo para Devolução de Slots, a fim de dar a devida antecedência aos operadores, por exemplo, na ocorrência de um feriado importante ou no início de uma temporada.

9.17 ALTERAÇÕES NO DIA DA OPERAÇÃO

- 9.17.1 Os coordenadores devem estabelecer procedimentos para a alocação de slots fora do horário normal de expediente.
- 9.17.2 Caso serviços adicionais estejam planejados (por exemplo, um novo voo de posicionamento), deve ser realizada uma solicitação no dia da operação e a companhia aérea ou outro operador aéreo devem receber confirmação da alocação de slot antes de operarem.
- 9.17.3 As companhias aéreas não devem notificar os coordenadores e facilitadores a respeito de mudanças pontuais de equipamento ou de variações operacionais (por exemplo, voos atrasados, condições climáticas adversas etc.), relativos aos seus slots alocados.
- 9.17.4 Em caso de variações operacionais significativas que afetem o(s) dia(s) seguinte(s), pode ser necessário que uma companhia aérea entre com uma nova solicitação de slot para o(s) dia(s) seguinte(s).
- 9.17.5 As companhias aéreas devem notificar o coordenador de cancelamentos pontuais para que os slots possam ser realocados para outras transportadoras.

10 TERMOS E ABREVIACÕES

Alteração ad hoc: alteração a uma série de slots que não afeta a elegibilidade para precedência histórica.

Slot ad hoc: slot alocado que não tem elegibilidade para precedência histórica.

Prazo para Acordo de Históricos: prazo estabelecido no Calendário das Atividades de Coordenação em que as companhias aéreas devem levantar discordâncias relativas à determinação de históricos realizada pelo coordenador. O prazo se encerra 7 dias antes do vencimento do Prazo para Submissão Inicial.

Companhia aérea: empresa de transporte aéreo detentora de licença de operação válida, ou outra equivalente, emitida pela autoridade nacional competente.

Infraestrutura aeroportuária: todas as instalações aeroportuárias, incluindo componentes ambientais e outros, que são utilizados na operação de serviços em um aeroporto.

Organismo de Gestão Aeroportuária: organismo que administra e gerencia as instalações aeroportuárias.

Nível do Aeroporto: classificação dos aeroportos baseada no seu nível de congestionamento; Nível 1, Nível 2 e Nível 3.

AppCal: Calendário de Eventos da IATA

Acordo de Serviço Aéreo Bilateral: acordo entre dois governos que permite a operação de serviços aéreos comerciais sobre rotas designadas e por meio de aeroportos designados.

Calendário de Atividades de Coordenação (ou Calendário): destaca os eventos e prazos que regem o processo de coordenação em cada temporada.

Coordenação: termo genérico que engloba os processos de facilitação em aeroportos Nível 2 e a alocação de slots em aeroportos Nível 3.

Comitê de Coordenação: um comitê sediado em um aeroporto Nível 3 que aconselha o coordenador sobre assuntos relacionados à capacidade, alocação de slots e monitoramento do uso de slots no aeroporto.

Parâmetros de Coordenação: limites operacionais de todos os fatores técnicos, operacionais e ambientais em um aeroporto.

Coordenador: pessoa jurídica ou física responsável pela alocação de slots em aeroportos Nível 3.

Análise da Demanda e da Capacidade: processo que inclui a avaliação das demandas de companhias aéreas e a determinação da capacidade aeroportuária máxima, considerando as restrições de natureza física, operacional e ambiental do aeroporto.

DST (Daylight Saving Time): Horário de Verão

Temporadas equivalentes: temporadas consecutivas de verão (dois verões) ou inverno (dois invernos), em oposição a duas temporadas do ano consecutivas (verão seguido de inverno).

Facilitador: pessoa física ou jurídica responsável por coletar os dados relativos às operações planejadas em aeroportos Nível 2 e por recomendar ajustes voluntários nos horários, conforme necessário.

Voo: operação de um ou mais trechos sob o mesmo código de identificação de voo.

Agente de Handling: pessoa ou organização que representa uma companhia aérea nas áreas de passageiros ou carga em um aeroporto, ou despachante operacional de voo.

Precedência Histórica: princípio que determina que as companhias aéreas têm direito a uma série de slots desde que ela tenha sido operada em pelo menos 80% do tempo durante o período alocado na temporada equivalente anterior.

Slots Históricos (ou Históricos): slots alocados com base na precedência histórica.

Data de Referência Histórica: data limite de referência usada para o cálculo de 80% de utilização dos slots para determinar a precedência histórica — 23h59 UTC de 31 de janeiro (verão) e 23h59 UTC de 31 de agosto (inverno).

IATA: Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA, International Air Transport Association)

Coordenação Inicial: processo que ocorre no período entre o Prazo para Submissão Inicial e as datas do Prazo SAL para cada temporada. Nele, um coordenador aloca slots em aeroportos Nível 3 e um facilitador recomenda ajustes de horário voluntários em aeroportos Nível 2.

Prazo para Submissão Inicial: ocorre às 23:59 UTC na data limite indicada no Calendário das Atividades de Coordenação. Nele, as companhias aéreas devem apresentar as suas operações planejadas para os coordenadores e facilitadores nos aeroportos Nível 3 e Nível 2.

Joint Slot Advisory Group (JSAG): fórum da IATA em que as companhias aéreas Membros e os coordenadores aeroportuários se reúnem para discutir assuntos de interesse comum, formular e promover as diretrizes do setor relacionadas à coordenação de aeroportos em todo o mundo e recomendar princípios para administrar a SC.

Aeroporto Nível 1: aeroporto em que a capacidade de todas as infraestruturas é, de forma geral, adequada para satisfazer de forma consistente as demandas dos usuários.

Aeroporto Nível 2: aeroporto em que existe o potencial de congestionamento durante alguns períodos do dia, da semana ou da temporada; os quais podem ser resolvidos por meio de ajustes de horário mutuamente acordados entre as companhias aéreas e o facilitador.

Aeroporto Nível 3: aeroporto em que é necessário que todas as companhias aéreas e outros operadores aéreos possuam slots alocados por um coordenador para todos os pousos e decolagens durante os períodos onde há exigência de slots.

Novo operador: empresa aérea que solicita uma série de slots em um aeroporto para qualquer dia, o que a tornaria titular de menos de 5 slots no aeroporto no dia, caso a solicitação seja aceita.

Banco: ver Banco de Slots.

Autoridade Responsável: órgão do governo, corpo diretor, autoridade ou agência que detém a responsabilidade de supervisão e regulamentação em um aeroporto específico.

SAL (mensagem da Lista de Alocação Inicial de Slots): mensagem padrão utilizada pelos coordenadores e facilitadores para informar companhias aéreas dos resultados da Coordenação Inicial em aeroportos Nível 2 ou Nível 3.

Prazo SAL: prazo, conforme estabelecido no Calendário das Atividades de Coordenação, em que os coordenadores e facilitadores dos aeroportos Nível 3 e Nível 2 devem enviar os resultados da Coordenação Inicial para todas as companhias aéreas.

Temporada (Hemisfério Norte): temporada do verão, com início no último domingo de março, ou a temporada do inverno, com início no último domingo de outubro.

Série de Slots: conjunto de 5 slots alocados para a mesma empresa de transporte aéreo no mesmo dia da semana, na mesma hora e distribuídos regularmente na mesma temporada. Caso não seja possível acomodar todos os horários, os slots serão alocados em horários aproximados.

Operação Compartilhada: termo genérico que se refere aos vários tipos de acordos operacionais e comerciais entre duas ou mais companhias aéreas.

SHL (mensagem da Lista de Histórico de Slots): mensagem padrão usada pelos coordenadores para informar as companhias aéreas da posição atual dos seus slots históricos.

Prazo SHL: prazo, conforme estabelecido no Calendário das Atividades de Coordenação, em que os coordenadores dos aeroportos Nível 3 devem facultar a cada companhia aérea os detalhes dos seus slots históricos. Corresponde à terceira segunda-feira de setembro (verão) e à terceira segunda-feira de abril (inverno).

SISC: Comitê de Padrões de Informações sobre Horários (SISC, Schedules Information Standards Committee)

Slot: autorização concedida por um coordenador a uma operação planejada para usar toda a infraestrutura aeroportuária necessária para pousar e decolar em um aeroporto Nível 3, em datas e horários específicos.

Conferência de Slots (SC): fórum organizado pela IATA que contempla a coordenação das operações planejadas nos aeroportos Nível 2 e Nível 3. A conferência é realizada duas vezes ao ano nas temporadas de verão e inverno (referentes às estações do hemisfério norte).

Troca de slots (o Permuta de Slots): processo mediante o qual os slots alocados são trocados à razão de um por um entre companhias aéreas no mesmo aeroporto.

Monitoramento de Slots: análise realizada pelos coordenadores para medir o desempenho operacional das companhias aéreas comparativamente aos slots que lhes foram alocados.

Comitê de Desempenho de Slots: subcomitê do Comitê de Coordenação formado para aconselhar o coordenador sobre assuntos de monitoramento de slots, com o objetivo de aumentar a pontualidade e combater o uso indevido de slots.

Grupo de Trabalho de Políticas para Slots (Slot Policy Working Group, SPWG): fórum da IATA formado por companhias aéreas Membros, estabelecido para abordar assuntos como o desenvolvimento da WSG, bem como suas emendas, e para fornecer orientação sobre questões relacionadas aos slots para o escritório do(a) Diretor(a) Geral da IATA.

Banco de Slots (ou Banco): slots disponíveis que permanecem em um aeroporto Nível 3 depois da alocação dos slots históricos e das alterações aos slots históricos serem alocados, incluindo quaisquer slots criados recentemente.

Prazo para Devolução de Slots: a data limite em que as companhias aéreas devem devolver suas séries de slots que não pretendem mais operar; 15 de janeiro (verão) e 15 de agosto (inverno).

SSIM: Manual de Informações para Padronização de Horários (Standard Schedules Information Manual) da IATA.

Transferência de Slots: processo no qual os slots alocados são transferidos de uma companhia aérea a outra.

Usar ou perder o direito: princípio que define como a precedência histórica é concedida: apenas para a série de slots que a companhia aérea conseguir comprovar, para satisfação do coordenador, que foi operada em pelo menos 80% do tempo, durante o período alocado na temporada anterior equivalente.

UTC: Tempo Universal Coordenado, também referido como Z ou GMT. **Lista de espera:** uma lista não prioritária de solicitações pendentes, incluindo de slots já alocados que aguardam melhorias e solicitações pendentes em que nenhum slot foi alocado.

WWACG: Grupo Mundial de Coordenadores Aeroportuários (Worldwide Airport Coordinators' Group).

11 DOCUMENTOS DISPONÍVEIS NA WEB

Os documentos seguintes podem ser obtidos em www.iata.org/wsg

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