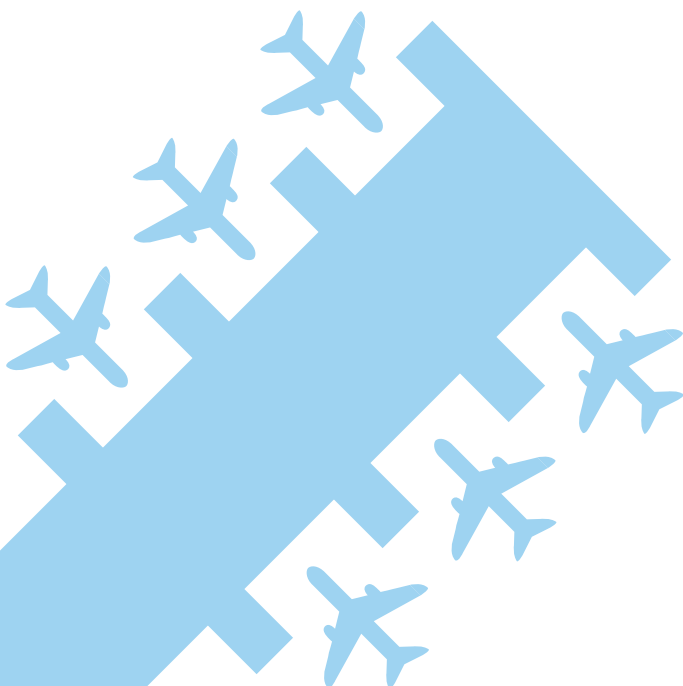




Worldwide Slot Guidelines

Effective August 2013

www.iata.org/wsg



5th Edition

PORTUGUESE VERSION

AVISO

EXONERAÇÃO DE RESPONSABILIDADE. A informação contida nesta publicação é sujeita a uma revisão constante à luz dos requisitos e regulamentos governamentais em mudança. Nenhum assinante ou outro leitor deve agir com base nessas informações, sem se referir à legislação e às regulamentações 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 incorrecta do conteúdo apresentado. Além disso, a IATA declina expressamente toda e qualquer responsabilidade referente a qualquer pessoa ou entidade, quer se trate de uma pessoa que adquira esta publicação ou não, relativamente a algo feito ou omitido, e as consequências de algo feito ou omitido, por essa pessoa ou entidade, 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 através de qualquer meio, electrónico ou mecânico, incluindo fotocópia, gravação ou qualquer sistema de armazenamento ou de recuperação de informações, sem o consentimento prévio por escrito de:

Vice-Presidente Sénior
Serviços de Marketing e Comerciais
International Air Transport Association
800 Place Victoria
P.O. Box 113
Montreal, Quebec
CANADA H4Z 1M1

NOTICE

This translation has been provided for ease of understanding, based on the English version of the Worldwide Slot Guidelines, Edition 5. The English version remains the original and official version of the Worldwide Slot Guidelines.



Directrizes Mundiais para Slots (WSG, Worldwide Slot Guidelines)

PREÂMBULO

As WSG são publicadas pela IATA para facultar à comunidade global de transportes aéreos um único conjunto de normas para a gestão de slots aeroportuários. A gestão de slots aeroportuários é necessária em alguns aeroportos, onde a infraestrutura aeroportuária disponível é insuficiente para satisfazer a procura de companhias aéreas e outros operadores aéreos.

As WSG são as normas da indústria reconhecidas por muitas autoridades reguladoras para a gestão e atribuição de slots aeroportuários. Em certos casos, este texto tem sido integrado nos regulamentos locais e legislação nacional.

As companhias aéreas, membros da IATA, e a comunidade de coordenadores aeroportuários em todo o mundo, produzem conjuntamente as WSG. As normas contidas neste documento foram desenvolvidas desde 1974 e resultam da consulta entre companhias aéreas e coordenadores aeroportuários. Reflectem a melhor prática comprovada para a coordenação e gestão de slots aeroportuários.

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

Embora as políticas, os princípios e processos definidos neste documento visam constituir a melhor prática para aplicação a nível mundial, é possível que alguns Estados ou Regiões também possam ter regulamentos que regem algumas destas questões. Nesses casos, esses regulamentos prevalecerão sobre as políticas, os princípios e processos destas directrizes.

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

SOBRE AS DIRECTRIZES 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 atribuição 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 e coordenadores aeroportuários, membros da IATA. A composição do JSAG reflecte a natureza global do transporte aéreo internacional. Cada membro é responsável por assegurar a representação da sua região na discussão e no acordo sobre as políticas e normas.

O JSAG reúne periodicamente para chegar a acordo sobre propostas de alterações às WSG e solicitar aconselhamento acerca da administração da Conferência de Slots (SC, Slot Conference) da IATA, realizada duas vezes por ano. Todas as alterações são acordadas pelo JSAG, antes de serem aprovadas pelos Chefes de Delegação da SC. Isto assegura que nenhuma norma nova ou alterada, ou boas práticas, possam ser apresentadas unilateralmente por qualquer linha aérea, coordenador ou pela IATA. As WSG constituem uma Prática Recomendada pela IATA (RP 1671a), 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 atribuição de slots, reconhecida globalmente,.

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

Esta edição das WSG entrará em vigor em 1 de Agosto de 2013.

As questões relativas a estas directrizes devem ser enviadas para:

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



Directrizes Mundiais para Slots (WSG, Worldwide Slot Guidelines)

CALENDÁRIO DAS ACTIVIDADES DE COORDENAÇÃO

ACTIVIDADE	Datas típicas	Verão de 2014 Estação do ano SC/133	Inverno de 2014/15 Estação do ano SC/134	Verão de 2015 Estação do ano SC/135
Prazo SHL	SC -57 days	16 Sep 2013	14 Apr 2014	15 Sep 2014
Prazo Acordado para Históricas	SC -40 days	3 Oct 2013	1 May 2014	2 Oct 2014
Confirmação dos parâmetros e detalhes de coordenação finais da capacidade disponível	SC -40 days	O mais tardar a 3 Oct 2013	O mais tardar a 1 May 2014	O mais tardar a 2 Oct 2014
Prazo Inicial para Submissão	SC -33 days	10 Oct 2013	8 May 2014	9 Oct 2014
Calendário de reuniões aberto para os coordenadores agendarem reuniões com as companhias aéreas	SC -14 days	29 Oct 2013	27 May 2014	28 Oct 2014
Prazo SAL	SC -12 days	O mais tardar a 31 Oct 2013	O mais tardar a 29 May 2014	O mais tardar a 30 Oct 2014
Calendários de reuniões aberto para as companhias aéreas agendarem reuniões com os coordenadores	SC -7 days	1 Nov 2013	3 Jun 2014	4 Nov 2014
Conferência de Slots da IATA (SC, IATA Slot Conference)	Opens mid-November (summer) and mid-June (winter)	14-17 Nov 2013	10-12 Jun 2014	11-14 Nov 2014
Prazo para Devolução de Slots	15 January (summer) and 15 August (winter)	15 Jan 2014	15 Aug 2014	15 Jan 2015
Data de Referência das Históricas	31 January (summer) and 31 August (winter)	31 Jan 2014	31 Aug 2014	31 Jan 2015
Início da Estação do Ano	Last Sunday in March (summer) And Last Sunday in October (winter)	30 Mar 2014	26 Oct 2014	29 Mar 2015

ÍNDICE

Preâmbulo	- 1 -
SOBRE AS DIRECTRIZES MUNDIAIS PARA SLOTS (WSG).....	- 2 -
CALENDÁRIO DAS ACTIVIDADES DE COORDENAÇÃO	- 3 -
ÍNDICE - 4 -	
PARTE 1: POLÍTICA	- 8 -
1 INTRODUÇÃO À COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA.....	- 8 -
1.1 O que é a coordenação aeroportuária?.....	- 8 -
1.2 Qual é o objectivo da coordenação aeroportuária?.....	- 8 -
1.3 Quem são os intervenientes na coordenação aeroportuária?	- 8 -
1.4 Quais são as condições para coordenação aeroportuária?.....	- 8 -
1.5 Como são Designados os Aeroportos?.....	- 9 -
1.6 O que é um Slot Aeroportuário?.....	- 9 -
1.7 Quais são os princípios essenciais de uma Atribuição de Slots?	- 9 -
2 FUNÇÃO DA IATA NA COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA..	- 12 -
2.1 Directrizes Mundiais para Slots (WSG, Worldwide Slot Guidelines).....	- 12 -
2.2 Conferência de Slots da IATA (SC, IATA Slot Conference).....	- 12 -
2.3 Manual Informativo de Horários Normalizados (SSIM, Standard Schedules Information Manual).....	- 13 -
2.4 Educação.....	- 13 -
3 AEROPORTOS NÍVEL 1	- 14 -
3.1 Definição de um Aeroporto Nível 1	- 14 -
3.2 Função das Companhias Aéreas	- 14 -
3.3 Função dos Aeroportos.....	- 14 -
3.4 Função dos Agentes de Handling	- 14 -
4 AEROPORTOS NÍVEL 2.....	- 16 -
4.1 Definição de um Aeroporto Nível 2	- 16 -
4.2 Nomeação de um Facilitador	- 16 -
4.3 Função das Companhias Aéreas	- 16 -
4.4 Função dos Aeroportos.....	- 16 -
4.5 Função do Facilitador	- 17 -
4.6 Processo de Facilitação.....	- 17 -
5 AEROPORTOS NÍVEL 3.....	- 19 -

5.1	Definição de um Aeroporto Nível 3	- 19 -
5.2	Nomeação de um Coordenador	- 19 -
5.3	Função das Companhias Aéreas	- 19 -
5.4	Função dos Aeroportos.....	- 20 -
5.5	Função do Coordenador	- 20 -
5.6	Função do Comité de Coordenação	- 21 -
6	GESTÃO DA PROCURA E DA CAPACIDADE	- 24 -
6.1	Análise da Procura e da Capacidade.....	- 24 -
6.2	Alteração do Nível 1 para o Nível 2.....	- 24 -
6.3	Alteração do Nível 2 para o Nível 3.....	- 25 -
6.4	Estabelecendo Slots Históricos pela primeira vez	- 25 -
6.5	Extinção da Coordenação.....	- 25 -
6.6	Alteração Temporária de Nível	- 26 -
6.7	Notificação.....	- 26 -
6.8	Revisão Sazonal da Capacidade Aeroportuária.....	- 26 -
6.9	Redução da Capacidade Aeroportuária	- 27 -
	PARTE 2: PRINCÍPIOS	- 27 -
7	PRINCÍPIOS DA ATRIBUIÇÃO DE SLOTS.....	- 27 -
7.1	Princípios Essenciais da Atribuição de Slots.....	- 27 -
7.2	Prioridades Gerais da Atribuição de Slots.....	- 28 -
7.3	Principais Critérios para Atribuição Inicial de Slots	- 29 -
7.3.2	Slots Históricos	- 29 -
7.3.3	Alterações aos Slots Históricos.....	- 29 -
7.3.4	Grupo de Slots.....	- 29 -
7.3.5	Novos Operadores.....	- 29 -
7.3.6	Apresentação das Operações para todo o ano	- 29 -
7.4	Critérios Adicionais para Atribuição Inicial de Slots.....	- 30 -
7.5	Detenção e Devolução de Slots	- 30 -
7.6	Regra "Usar ou Perder o Direito"	- 31 -
7.7	Elegibilidade para Precedência Histórica.....	- 31 -
7.7.2	Cancelamentos antes da Data de Referência Histórica	- 32 -
7.7.3	Cancelamentos após a Data de Referência Histórica	- 32 -
7.8	Não utilização justificada dos Slots	- 32 -
7.9	Utilização indevida intencional de Slots	- 33 -

7.10	Flexibilidade na Atribuição de Slots	- 34 -
7.11	Alteração do Uso de Slots pelas Companhias Aéreas	- 35 -
7.12	Troca de Slots entre Companhias Aéreas.....	- 35 -
7.13	Transferência de Slots entre Companhias Aéreas	- 36 -
7.14	Operações Partilhadas	- 36 -
7.15	Slots de uma Companhia Aérea que Cesse de Operar num Aeroporto	- 37 -
7.16	Slots de uma Companhia Aérea que Perde a sua Licença como Operador -	37 -
7.17	Slots Atribuídos Antes dos Direitos de Tráfego ou Licença de Operador ..	- 37 -
7.18	Slots Atribuídos sem Precedência Histórica.....	- 38 -
PARTE 3: PROCESSO.....		- 40 -
8	PROCESSO DE COORDENAÇÃO A NIVEL MUNDIAL	- 40 -
8.1	Representantes Autorizados e Comunicação	- 40 -
8.2	Calendário das Actividades de Coordenação.....	- 40 -
8.3	Disponibilidade da Capacidade Aeroportuária	- 40 -
8.4	Determinação das Slots Históricos pelos Coordenadores.....	- 41 -
8.5	Revisão das Slots Históricos pelas Companhias Aéreas	- 41 -
8.6	Submissões Iniciais pelas Companhias Aéreas	- 42 -
8.7	Uso dos Códigos de Acção SSIM e Informação suplementar	- 43 -
8.8	Confirmação de Submissões Iniciais	- 43 -
8.9	Coordenação Inicial	- 43 -
8.10	Actividade Pré-Conferência	- 45 -
8.11	Actividade na Conferência de Slots	- 45 -
8.12	Reuniões na Conferência de Slots.....	- 46 -
8.13	Actividade Pós-Conferência.....	- 47 -
8.14	Gerir a Lista de Espera	- 47 -
8.15	Devoluções de Slots	- 47 -
8.16	Atribuição de Slots para Operações Ad Hoc	- 48 -
8.17	Alterações No dia da Operação	- 48 -
9	TERMOS E ABREVIACÕES	- 49 -
10	DOCUMENTOS DISPONÍVEIS NA WEB.....	- 54 -



Directrizes Mundiais para Slots (WSG, Worldwide Slot Guidelines)

Deixado em branco intencionalmente

PARTE 1: POLÍTICA

1 INTRODUÇÃO À COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA

1.1 O QUE É A COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA?

- 1.1.1 A coordenação aeroportuária é uma forma de gerir a capacidade aeroportuária através da aplicação de um conjunto de regras contidas nestas Directrizes Mundias para Slots (WSG). A coordenação envolve a atribuição de capacidade aeroportuária condicionada ou limitada a companhias aéreas ou outros operadores aéreos para assegurar um aeroporto viável e operação de 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. Em todos os casos, a coordenação deverá ser encarada como uma solução provisória para gerir uma infraestrutura congestionada, até que seja implementada uma solução a longo prazo para expandir a capacidade aeroportuária.

1.2 QUAL É O OBJECTIVO DA COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA?

- 1.2.1 O objectivo 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 utilizadores de aeroportos.

1.3 QUEM SÃO OS INTERVENIENTES NA COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA?

- 1.3.1 Os intervenientes na coordenação aeroportuária são:
- a) As companhias aéreas e outros operadores aéreos que usam ou planeiam usar o aeroporto.
 - b) O organismo de gestão aeroportuária que administra e gere as instalações dos aeroportos.
 - c) As autoridades de controlo de tráfego aéreo, responsáveis pelo aeroporto e espaço aéreo.
 - d) O coordenador ou facilitador responsável pela coordenação no aeroporto.
 - e) As autoridades governamentais responsáveis pelo aeroporto.

1.4 QUAIS SÃO AS CONDIÇÕES PARA COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA?

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

- a) **Nível 1:** aeroportos onde a capacidade da infraestrutura aeroportuária é, normalmente, adequada para satisfazer sempre a procura dos utilizadores do aeroporto.
- b) **Nível 2:** aeroportos onde existe potencial para congestionamento durante alguns períodos do dia, da semana, ou da estação do ano, que podem ser resolvidos através da cooperação voluntária entre as companhias aéreas. É nomeado um facilitador para dinamizar as operações planeadas das companhias aéreas que usam ou planeiam usar o aeroporto.
- c) **Nível 3:** aeroportos onde os provedores de capacidade não desenvolveram infraestruturas suficientes, ou os governos impuseram condições que impossibilitam satisfazer a procura. É nomeado um coordenador para atribuir slots a companhias aéreas e outros operadores aéreos, que usam ou planeiam usar o aeroporto como forma de gerir 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 na sequência de uma análise minuciosa da procura e da capacidade e uma consulta plena de todos os intervenientes e partes interessadas. O aeroporto só deverá ser designado como Nível 3 se esta análise e consulta concluir que a procura da infraestrutura aeroportuária excede significativamente a capacidade disponível e não existe forma prática de atenuar o problema a curto prazo.
- 1.5.2 Um aeroporto não deverá ser designado como Nível 3 por outros motivos que não seja uma escassez genuína de infraestrutura aeroportuária, conforme demonstrado numa 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 planeada, que permite usar a gama completa da infraestrutura aeroportuária necessária para chegar ou partir de um aeroporto Nível 3, numa data e numa hora específicas.

1.7 QUAIS SÃO OS PRINCÍPIOS ESSENCIAIS DE UMA ATRIBUIÇÃO DE SLOTS?

- 1.7.1 Os princípios essenciais de uma atribuição de slots são¹ :
 - a) Os slots só são atribuídos para efeitos de planeamento por um coordenador devidamente nomeado num aeroporto Nível 3.
 - b) Os slots só são atribuídos a companhias aéreas ou outros operadores aéreos.

¹ Estes princípios essenciais também surgem no ponto 7.1.1

- c) Antes de operar num aeroporto Nível 3, uma companhia aérea ou outro operador aéreo necessita que lhe seja atribuído um slot. Certos tipos de voos (por exemplo, voos humanitários ou estatais) podem estar isentos ou sujeitos a procedimentos locais especiais.
- d) As companhias aéreas e outros operadores aéreos não devem operar serviços intencionalmente num horário significativamente diferente ou usar slots de uma forma consideravelmente diferente da atribuída pelo coordenador.
- e) Uma série de slots implica, pelo menos, 5 slots solicitados para a mesma hora, no mesmo dia da semana, atribuída periodicamente na mesma estação do ano e atribuída dessa forma ou, se tal não for possível, atribuída aproximadamente à mesma hora
- f) Uma companhia aérea tem direito a reter uma série de slots com base na precedência histórica.
- g) A precedência histórica aplica-se a uma série de slots que foi operada, pelo menos, 80% do tempo durante o período atribuído na estação do ano anterior equivalente.
- h) Os slots 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 qualquer motivo para além da utilização indevida, intencional e comprovada de slots.
- i) Os slots podem ser transferidos ou trocados livremente entre companhias aéreas ou usadas como parte de uma operação partilhada, sujeitas ao disposto nestas directrizes e regulamentos aplicáveis.
- j) Os coordenadores devem ser funcional e financeiramente independentes de qualquer parte única interessada e agir de forma neutra, transparente e não-discriminatória.
- k) A atribuição de slots é independente da atribuição de direitos de tráfego, ao abrigo de acordos de serviço aéreo bilaterais.
- l) Os tempos dos slots baseiam-se nos tempos de colocação dos calços (chegada) e remoção dos calços (partida). Os tempos reais de chegada e partida podem variar devido a factores operacionais.
- m) Todas as actividades que envolvam slots, incluindo a determinação de slots históricos, são em UTC , salvo acordo em contrário.



Directrizes Mundiais para Slots (WSG, Worldwide Slot Guidelines)

Deixado em branco intencionalmente.

2 FUNÇÃO DA IATA NA COORDENAÇÃO AEROPORTUÁRIA

2.1 DIRECTRIZES MUNDIAIS PARA SLOTS (WSG, WORLDWIDE SLOT GUIDELINES)

- 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 aeroportuários. Estas directrizes são um conjunto abrangente de procedimentos para a atribuição e gestão da capacidade aeroportuária. Os principais utilizadores destas directrizes são as companhias aéreas e os coordenadores 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 SC para aprovação por maioria. Este facto assegura que nenhuma das normas 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 normalizada da indústria para a atribuição de slots em aeroportos Nível 3. No caso em que um Estado ou um governo tencione desenvolver e implementar as suas próprias regras ou procedimentos, devem ser adoptados os princípios destas directrizes. A IATA encoraja o uso destas directrizes como base para esses regulamentos.
- 2.1.4 As WSG proporcionam um método consistente, transparente e justo para a atribuição e gestão da capacidade aeroportuária. O transporte aéreo é global por natureza e necessita de normas de atribuição 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 planeadas nos aeroportos Nível 2 e Nível 3, realizada duas vezes por ano para as estações do ano de Verão e Inverno. A SC de Junho aborda a estação do ano do Inverno seguinte e a SC de Novembro aborda a estação do ano do Verão seguinte.
- 2.2.2 A SC da IATA é convocada apenas para o efeito de atribuir e gerir 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 actividades sensíveis do ponto de vista da concorrência, além do âmbito da SC, não são permitidas.
- 2.2.3 As datas da SC são comunicadas à indústria pela Gestão IATA, usando o Calendário de Coordenação de Actividades incluído nestas directrizes e

disponível em www.iata.org/wsg. Outras datas essenciais no processo de coordenação também podem ser consultadas no Calendário.

- 2.2.4 Os Delegados da SC devem ser representantes acreditados da sua companhia aérea ou organização de coordenação. A SC é essencial para ajudar a garantir o sucesso de uma operação comercial de uma companhia aérea e uma gestão bem sucedida da capacidade aeroportuária, realizada pelos coordenadores e facilitadores. A IATA envida esforços para assegurar que a informação necessária para participar na SC, que se realiza duas vezes por ano, esteja disponível a todas as companhias aéreas, coordenadores e facilitadores.
- 2.2.5 A IATA mantém um directório de empresas que participam na SC e os indivíduos designados pelas suas empresas como Chefes de Delegação. Este directório lista os nomes e detalhes de contacto de coordenadores e facilitadores e os que estão autorizados a transferir, trocar, alterar e eliminar ou solicitar novas slots em nome de uma companhia aérea participante na SC.

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

- 2.3.1 O SSIM da IATA contém as normas da indústria para o intercâmbio de informação referente à coordenação aeroportuária, usando os formatos de mensagem normalizados. O método preferido para intercâmbio de dados é o e-mail, mas os mesmos formatos de mensagem podem ser trocados por telex ou outros meios acordados.
- 2.3.2 O SSIM é desenvolvido pelo Comité de Normas de Informação de Horários (SISC, Schedules Information Standards Committee), e é regido sob autoridade da Conferência para Serviços de Passageiros da IATA (IATA Passenger Services Conference), através da Prática Recomendada 1761b, "[FORM OF EXCHANGE FOR SCHEDULE INFORMATION](#)".
- 2.3.3 A IATA encoraja vivamente todos os participantes no processo de coordenação aeroportuária a seguir as normas publicadas no SSIM.

2.4 EDUCAÇÃO

- 2.4.1 A IATA faculta formação para introduzir os participantes no processo de coordenação aeroportuária. Esta formação inclui sessões introdutórias para novos participantes na SC e formação mais avançada para companhias aéreas e coordenadores.

3 AEROPORTOS NÍVEL 1

3.1 DEFINIÇÃO DE UM AEROPORTO NÍVEL 1

3.1.1 Num Aeroporto Nível 1, a capacidade da infraestrutura aeroportuária é normalmente adequada para satisfazer sempre as procuras dos utilizadores do aeroporto.

3.2 FUNÇÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS

3.2.1 As companhias aéreas, que operam ou planeiam operar num aeroporto Nível 1, devem notificar adequadamente as suas operações planeadas ao seu agente de handling nomeado e ao organismo de gestão aeroportuária ou ao agente de recolha de dados, se estiver 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 num aeroporto Nível 1 deve monitorizar a procura da infraestrutura aeroportuária e desenvolver capacidade adicional, se necessário, para satisfazer essa procura. Também é responsável por trabalhar com os agentes de handling e outras agências para evitar restrições que tenham impacto nas operações das companhias aéreas. O organismo de gestão aeroportuária pode solicitar informações às companhias aéreas acerca das operações planeadas em formatos específicos. Em alguns casos, pode nomear um agente de recolha de dados para realizar esta tarefa.

3.4 FUNÇÃO DOS AGENTES DE HANDLING

3.4.1 É da responsabilidade do agente de handling estabelecer as suas próprias disposições com o organismo de gestão aeroportuária para lidar com operações planeadas. Os agentes de handling possuem uma responsabilidade considerável para assegurar que não são criadas restrições desnecessárias, quer através de um planeamento deficiente ou de recursos inadequados nas suas próprias operações.



Directrizes Mundiais para Slots (WSG, Worldwide Slot Guidelines)

Deixado em branco intencionalmente

4 AEROPORTOS NÍVEL 2

4.1 DEFINIÇÃO DE UM AEROPORTO NÍVEL 2

- 4.1.1 Num aeroporto Nível 2 existe potencial para congestionamento durante alguns períodos do dia, da semana ou da estação do ano, que pode ser resolvido através da cooperação voluntária entre as companhias aéreas.

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. O conhecimento anterior de uma companhia aérea sobre programação 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 directrizes.
- 4.2.3 O facilitador deve ser independente e agir de uma forma neutra, transparente e não-discriminatória.

4.3 FUNÇÃO DAS COMPANHIAS AÉREAS

- 4.3.1 Todas as companhias aéreas que operam ou planeiam operar voos num aeroporto Nível 2 devem facultar e actualizar ao facilitador detalhes das suas operações planeadas. Os detalhes do formato usado no intercâmbio de dados com o facilitador são indicados no Capítulo 6 do SSIM.
- 4.3.2 As datas limites para submissão de dados encontram-se no Calendário das Actividades de Coordenação. Os detalhes de contacto dos facilitadores estão em www.iata.org/wsq.
- 4.3.3 As companhias aéreas de um aeroporto Nível 2 devem estar dispostas a realizar voluntariamente ajustes de programação para evitar exceder os parâmetros de coordenação, caso contrário o aeroporto pode ser designado como Nível 3 e exigir atribuição obrigatória 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).

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 planeadas 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 acerca de quaisquer limitações de capacidade e, sobretudo, avisar atempadamente 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. Esta declaração deve ser concluída, pelo menos, 7 dias antes do Prazo Inicial para Submissão, relativo a cada SC.

4.5 FUNÇÃO DO FACILITADOR

- 4.5.1 O facilitador irá:

- a) Recolher dados sobre as operações planeadas de todas as companhias aéreas que operam ou planeiam operar no aeroporto;
- b) Disponibilizar às partes interessadas detalhes dos parâmetros de coordenação e utilização da capacidade disponível, e
- c) Organizar o processo de ajustes de programação voluntários pelas companhias aéreas para evitar exceder os parâmetros de coordenação do aeroporto, e
- d) Assistir e participar em todas as SCs da IATA.

4.6 PROCESSO DE FACILITAÇÃO

- 4.6.1 Nos aeroportos Nível 2 não são atribuídas slots. O processo dos centros de facilitação sobre cooperação voluntária entre as companhias aéreas e o facilitador. As companhias aéreas e os facilitadores devem usar os formatos de intercâmbio de mensagens do SSIM, desenvolvidos para comunicação nos aeroportos Nível 2.
- 4.6.2 O Calendário das Actividades de Coordenação especifica as datas em que as companhias aéreas submetem as suas operações planeadas ao facilitador e as datas em que o facilitador deve responder às companhias aéreas.
- 4.6.3 Antes da SC, a procura combinada de todas as companhias aéreas deve ser reanalisada com o organismo de gestão aeroportuária e quaisquer tipos de escassez identificados. Se os elementos da infraestrutura aeroportuária são passíveis de modificação para satisfazer a procura, então não serão necessários ajustes de programação voluntários.
- 4.6.4 Os facilitadores devem responder a cada Submissão Inicial da companhia aérea no formato SAL, listando as operações planeadas dessa companhia aérea, guardadas na base de dados do facilitador e quaisquer ajustes de programação recomendados. As companhias aéreas devem marcar reuniões com o facilitador na SC para resolver quaisquer assuntos pendentes,
- 4.6.5 Após recolha dos dados de distribuição SAL, dados sobre operações planeadas pelo facilitador, estes devem ser disponibilizados a todas as partes interessadas.
- 4.6.6 As companhias aéreas e outros operadores aéreos devem actualizar o facilitador relativamente a todas as alterações às suas operações planeadas, logo que



POLÍTICA – Aeroportos Nível 1

sejam conhecidas. Os facilitadores devem informar o aeroporto de todas as alterações às operações planeadas.

5 AEROPORTOS NÍVEL 3

5.1 DEFINIÇÃO DE UM AEROPORTO NÍVEL 3

5.1.1 Num aeroporto Nível 3:

- a) A procura para a 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 a curto prazo;
- c) As tentativas para resolver o problema através de ajustes de programação voluntários falharam ou foram ineficazes; e
- d) Por conseguinte, exige-se um processo de atribuição de slots, sendo necessário que todas as companhias aéreas e outros operadores aéreos possuam um slot atribuído por um coordenador para poder chegar ou partir de um aeroporto durante os períodos em que ocorra a atribuição 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 aeroportuária, as companhias aéreas que usam o aeroporto e as suas organizações representantes, por exemplo, a IATA. O conhecimento anterior de uma companhia aérea sobre programação 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 directrizes. Os coordenadores devem possuir sistemas computadorizados capazes de desempenhar as funções necessárias para o cumprimento das WSG e quaisquer directrizes e regulamentos locais. Os requisitos mínimos recomendados do sistema para coordenadores são facultados em www.iata.org/wsg.

5.2.3 Os coordenadores devem ser funcional e financeiramente independentes de qualquer parte única 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 deve 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 atribuir um slot a todas as companhias aéreas que operam ou planeiam operar num aeroporto Nível 3 antes de operarem nesse aeroporto.

Para este efeito, 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 participar eficazmente no processo de coordenação.
- 5.3.3 O prazo para submissão de dados encontra-se no Calendário das Actividades de Coordenação. Os detalhes de contacto dos coordenadores encontram-se em www.iata.org/wsg.
- 5.3.4 Uma vez que os slots num aeroporto Nível 3 podem não estar disponíveis em horas de ponta, é essencial que as companhias aéreas que operam ou planeiam operar nesse aeroporto estejam preparadas para desenvolver planos se forem incapazes de obter os slots que necessitam. Alguns aeroportos possuem poucos ou nenhum slots disponíveis. Nestes casos, as companhias aéreas devem ter conhecimento de aeroportos alternativos que possam contemplar as suas operações planeadas.

5.4 FUNÇÃO DOS AEROPORTOS

- 5.4.1 A função dos organismos de gestão aeroportuária no processo de coordenação é limitada para assegurar que os parâmetros de coordenação adequados são acordados com os intervenientes e actualizados 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 re-designação para Nível 2 ou Nível 1, o mais rapidamente possível.
- 5.4.2 Após consulta com o Comité Coordenador, o organismo de gestão aeroportuária, ou outro organismo competente, deve informar o coordenador de quaisquer alterações da capacidade e dos parâmetros de coordenação. O coordenador informará, por sua vez, as companhias aéreas. Esta declaração deve ser concluída, pelo menos, 7 dias antes do Prazo Inicial para Submissão, relativo a cada SC.

5.5 FUNÇÃO DO COORDENADOR

- 5.5.1 O coordenador irá:
 - a) Atribuir slots a 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 directrizes e regulamentos locais.
 - b) Disponibilizar às partes interessadas, detalhes dos parâmetros de coordenação aplicáveis, directrizes e regulamentos, e quaisquer outros critérios na atribuição de slots, pelo menos 7 dias antes do Prazo Inicial para Submissão em cada SC, se possível.
 - c) Disponibilizar às companhias aéreas, idealmente no formato indicado no Capítulo 6 do SSIM e através de meios on-line, listas de slots atribuídas,

restantes slots disponíveis e razões pelas quais os slots não foram atribuídos, conforme solicitado.

- d) Assistir e participar em todas as SCs da IATA.
- e) Monitorar os cancelamentos efectuados após os Dados de Referência Histórica e qualquer não-utilização de slots com o objectivo de aplicar a regra "Usar ou perder o direito".
- f) Monitorar a utilização planeada ou real de slots para identificar quaisquer possíveis casos de utilização indevida e intencional de slots e encetar 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 atribuição de slots e, em particular, sobre qualquer área que possa ajudar o aeroporto a regressar ao Nível 2 ou Nível 1.
- h) Abordar problemas resultantes de exigências contraditórias, de forma a evitar qualquer necessidade de intervenção externa.

5.6 FUNÇÃO DO COMITÉ DE COORDENAÇÃO

- 5.6.1 O Comité de Coordenação encontra-se sediado num aeroporto Nível 3 para aconselhar o coordenador sobre assuntos relacionados com a capacidade, a atribuição de slots e monitorização da utilização de slots no aeroporto.
- 5.6.2 A adesão ao Comité 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 As reuniões do Comité de Coordenação devem realizar-se para reanalisar os parâmetros de coordenação, numa base sazonal, ou quando se planeiam alterações na política ou na capacidade, as quais poderiam afectar significativamente a coordenação.
- 5.6.4 O Comité de Coordenação deve assegurar a distribuição das agendas e os documentos de trabalho antes das reuniões e a publicação imediata das actas após cada reunião. As datas das reuniões do Comité de Coordenação devem ser publicadas nos websites da IATA e do Worldwide Airport Coordinators Group (WWACG).
- 5.6.5 Idealmente, as reuniões do Comité de Coordenação devem ser conduzidas em Inglês.
- 5.6.6 O Comité de Coordenação deve proporcionar mediação quando existem queixas acerca da atribuição de slots, ou questões relacionadas com a utilização de



POLÍTICA – Aeroportos Nível 2

slots, que não podem ser resolvidas entre uma companhia aérea e o coordenador de uma forma mutuamente aceitável.



Directrizes Mundiais para Slots (WSG, Worldwide Slot Guidelines)

Deixado em branco intencionalmente

6 GESTÃO DA PROCURA E DA CAPACIDADE

6.1 ANÁLISE DA PROCURA E DA CAPACIDADE

- 6.1.1 O organismo de gestão aeroportuária ou outra autoridade competente devem realizar, com regularidade, uma análise minuciosa da procura e da capacidade, usando métodos geralmente reconhecidos. Em particular, a procura e a capacidade devem ser avaliadas sempre que existam alterações significativas na infraestrutura do aeroporto, nas práticas operacionais ou nos padrões de procura.
- 6.1.2 A análise deve considerar objectivamente a capacidade da infraestrutura do aeroporto para adaptar a procura 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 a ser geridas de forma eficiente e estão completamente providas de pessoal.
- 6.1.3 Esta 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 através de alterações e melhoramentos na infraestrutura, no funcionamento ou política.
- 6.1.4 Os resultados da análise da procura e da capacidade devem ser disponibilizados às partes interessadas, no sentido de encorajar a cooperação e atenuar e resolver quaisquer restrições à procura.
- 6.1.5 O objectivo desta análise consiste em melhorar a capacidade do aeroporto de dar resposta à procura 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 objectivo 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 estas limitações.
- 6.2.2 A autoridade responsável pode providenciar a alteração de um aeroporto para o Nível 2, na sequência de um pedido do organismo de gestão aeroportuária ou das companhias aéreas que operam no aeroporto, representando, 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:
 - a) Foi realizada uma análise completa da procura 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.

6.3 ALTERAÇÃO DO NÍVEL 2 PARA O NÍVEL 3

6.3.1 Uma alteração para o Nível 3 pode ser necessária, quando:

- a) A procura para a 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 a curto prazo, e
- c) As tentativas para resolver o problema através de ajustes de horário voluntários falharam ou são ineficazes.

6.3.2 A autoridade responsável pode providenciar a alteração de um aeroporto para o Nível 3, na sequência de um pedido do organismo de gestão aeroportuária ou das companhias aéreas que operam no aeroporto, representando, 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 procura e da capacidade, avaliando os factores 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 directamente 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 estação do ano anterior equivalente.

6.4.2 Esta determinação baseia-se nos registos mantidos pelo facilitador de horários, tanto planeados como operados, da estação do ano anterior equivalente. O coordenador do aeroporto recentemente designado Nível 3 irá comparar os horários planeados com os serviços operados para determinar os slots históricos. Este procedimento também se aplicaria na eventualidade de um aeroporto mudar directamente do Nível 1 para o Nível 3.

6.4.3 As companhias aéreas que não cumpriram os pedidos do facilitador, no sentido de ajustar os seus horários ou não facultaram detalhes de alterações aos seus horários, não devem obter precedência histórica para os tempos operados.

6.5 EXTINÇÃO DA COORDENAÇÃO

6.5.1 Quando o organismo de gestão aeroportuária ou as companhias aéreas representam, pelo menos, 50% do tráfego crêem existir capacidade suficiente

para satisfazer a procura 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 procura 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 Gestão 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 que servem e devem promover activamente uma re-designação do aeroporto ao coordenador, ao Comité de Coordenação ou à Gestão IATA.

6.6 ALTERAÇÃO TEMPORÁRIA DE NÍVEL

6.6.1 A autoridade responsável pode, em circunstâncias excepcionais, providenciar para que um aeroporto seja designado de Nível 3, por um período temporário, que não deve exceder uma estação do ano. Exemplos de circunstâncias excepcionais são o aumento significativo na procura devido a um evento especial (por exemplo, os Jogos Olímpicos, a Taça do Mundo, etc) ou a redução temporária da capacidade, resultando num desequilíbrio significativo entre a procura e a capacidade no aeroporto.

6.6.2 Uma vez que a designação Nível 3 é temporária e, não excedendo uma única estação do ano, 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 alteração no nível, a autoridade responsável deve assegurar que todas as partes interessadas (companhias aéreas, organismo de gestão aeroportuária, governos, IATA) são notificadas da decisão de alterar o nível do aeroporto. Em todo o caso, a notificação da alteração do nível de um aeroporto deve ser efectuada, o mais tardar, a 1 de Abril para a próxima estação do ano de Inverno e a 1 de Setembro para a próxima estação do ano de Verão.

6.7.2 Com o objectivo de manter uma lista actualizada dos níveis de todos os aeroportos, qualquer alteração de nível deve ser notificada à IATA usando o Formulário de Alteração de Nível do Aeroporto que 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 Comité de Coordenação ou do organismo representativo equivalente. Esta revisão deve ocorrer atempadamente, para que a declaração dos parâmetros de coordenação possa

ser efectuada, pelo menos, com 7 dias de antecedência do Prazo Inicial para Submissão para cada SC.

6.8.2 As declarações ou alterações tardias aos parâmetros de coordenação, após o Prazo Inicial para Submissão, devem ser evitadas.

6.9 REDUÇÃO DA CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA

6.9.1 Uma redução na capacidade a partir da estação do ano anterior equivalente deve ser evitada sempre que possível. O Comité de Coordenação e as companhias aéreas que operam no aeroporto devem ser consultados, logo que possível, antes que ocorra qualquer redução da capacidade. Em todo o caso, os slots históricos das companhias aéreas devem ser cumpridos. O coordenador, ou outro organismo competente, deve comunicar a alteração da capacidade a todas as partes interessadas, pelo menos, com 7 dias de antecedência do Prazo Inicial para Submissão para a SC.

6.9.2 Uma redução de capacidade após o Prazo Inicial para Submissão, ou uma redução para um nível que não consegue dar resposta aos slots históricos estabelecidos, devem ser sempre evitadas, excepto em circunstâncias excepcionais.

PARTE 2: PRINCÍPIOS

7 PRINCÍPIOS DA ATRIBUIÇÃO DE SLOTS

7.1 PRINCÍPIOS ESSENCIAIS DA ATRIBUIÇÃO DE SLOTS

7.1.1 Os princípios essenciais da atribuição de slots são²:

- a) Os slots só são atribuídos para efeitos de planeamento por um coordenador devidamente nomeado num aeroporto Nível 3.
- b) Os slots só são atribuídos a companhias aéreas ou outros operadores aéreos.
- c) Deve ser atribuído um slot a uma companhia aérea ou outro operador aéreo antes de operar num aeroporto Nível 3. Certos tipos de voos (por exemplo, voos humanitários ou estatais) podem estar isentos ou sujeitos a procedimentos locais especiais.
- d) As companhias aéreas e outros operadores aéreos não devem operar serviços intencionalmente num horário significativamente diferente ou usar slots de uma forma consideravelmente diferente da atribuída pelo coordenador.

² Estes princípios essenciais também surgem no ponto 1.7.1

- e) Uma série de slots implica, pelo menos, 5 slots solicitados para a mesma hora, no mesmo dia da semana, atribuída periodicamente na mesma estação do ano e atribuída dessa forma ou, se tal não for possível, atribuída aproximadamente à mesma hora
- f) Uma companhia aérea tem direito a reter uma série de slots com base na precedência histórica.
- g) A precedência histórica aplica-se a uma série de slots que foi operada, pelo menos, 80% do tempo durante o período atribuído na estação do ano anterior equivalente.
- h) Os slots 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 qualquer motivo além da utilização indevida intencional, comprovada.
- i) Os slots podem ser transferidos ou trocados livremente entre companhias aéreas ou usados como parte de uma operação partilhada, sujeitos ao disposto nestas directrizes e regulamentos aplicáveis.
- j) Os coordenadores devem ser funcional e financeiramente independentes de qualquer parte única interessada e agir de forma neutra, transparente e não-discriminatória.
- k) A atribuição de slots é independente da atribuição de direitos de tráfego, ao abrigo de acordos de serviço aéreo bilaterais.
- l) Os tempos dos slots baseiam-se nos tempos de colocação dos calços (chegada) e remoção dos calços (partida). Os tempos reais de chegada e partida podem variar devido a factores operacionais.
- m) Todas as actividades que envolvam slots, incluindo a determinação de slots históricos são em UTC , salvo acordo em contrário.

7.2 PRIORIDADES GERAIS DA ATRIBUIÇÃO DE SLOTS

7.2.1 Os coordenadores devem atribuir a capacidade disponível com base na seguinte ordem prioritária ampla:

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

7.2.2 As companhias aéreas ou outros operadores aéreos devem usar formatos de mensagem, especificados no Capítulo 6 do SSIM, para solicitar slots com o estatuto prioritário adequado.

7.3 PRINCIPAIS CRITÉRIOS PARA ATRIBUIÇÃO INICIAL DE SLOTS

7.3.1 Ao desenvolver um plano de atribuição de um slot para a SC, com base nas submissões iniciais, efectuadas pelas companhias aéreas, os coordenadores devem aplicar as prioridades seguintes:

7.3.2 Slots Históricos

7.3.2.1 A primeira prioridade da atribuição de slots, com base em slots históricos.

7.3.3 Alterações aos Slots Históricos

7.3.3.1 As alterações a um slot histórico deve ter prioridade em relação a novos pedidos para o mesmo slot, dentro da capacidade disponível.

7.3.4 Grupo de Slots

7.3.4.1 Uma vez atribuídos os slots históricos e as alterações aos slots históricos, o coordenador irá estabelecer um grupo de slots, incluindo quaisquer slots criados recentemente.

7.3.4.2 Os slots disponíveis no grupo são atribuídos a companhias aéreas que solicitam um slot, usando os critérios estabelecidos nos pontos 7.3.5, 7.3.6 e 7.4 que se seguem.

7.3.5 Novos Operadores

7.3.5.1 Apenas as companhias aéreas são elegíveis para o estatuto de novo operador.

7.3.5.2 50% dos slots que integram o grupo na atribuição inicial de slots devem ser atribuídos a novos operadores, a menos que os pedidos de novos operadores sejam inferiores a 50%. O coordenador irá tratar os pedidos de novos operadores e outras companhias aéreas de forma justa, em conformidade com os parâmetros de coordenação ao longo do dia.

7.3.5.3 Ao atribuir slots pelos novos operadores, aplicar-se-ão a prioridade para as Operações relativas a todo o ano (7.3.6) e os Critérios Adicionais para a atribuição de slots (7.4).

7.3.5.4 Um novo operador a quem foram oferecidos slots uma hora antes ou depois do tempo solicitado, mas que não aceite esta oferta, no fim do primeiro dia da SC, não manterá o estatuto de novo operador para essa estação do ano.

7.3.5.5 Se um novo operador está insatisfeito com a resposta obtida do coordenador, relativamente ao slot que pediu, ele pode solicitar uma reunião no Comité de Coordenação para procurar resolução para a situação.

7.3.6 Apresentação das Operações para todo o ano

7.3.6.1 Dentro de cada categoria (alterações aos slots históricos, atribuições a novos operadores e outras atribuições a partir do grupo de slots), um pedido para estender uma operação actual para operar numa base de um ano inteiro, deve ter prioridade sobre um novo pedido de slot.

7.3.6.2 Ao avaliar a aplicação de uma prioridade para todo o ano, os coordenadores devem permitir flexibilidade nos calendários para responder às diferentes exigências dos serviços de curta e longa distância.

7.4 CRITÉRIOS ADICIONAIS PARA ATRIBUIÇÃO INICIAL DE SLOTS

7.4.1 Quando os slots não podem ser atribuídos usando os principais critérios, estabelecidos no ponto 7.3 acima, devem ser considerados os factores seguintes:

- a) **Período de Operação Eficaz:** O horário que será eficaz por um período de operação mais longo, na mesma estação do ano, deve ter prioridade.
- b) **Tipo de Serviço e Mercado:** O equilíbrio dos diferentes tipos de serviços (programados, fretes e carga) e os mercados (doméstico, regional e longo curso), e o desenvolvimento da rede de rotas aeroportuárias deve ser considerado.
- c) **Concorrência:** Os coordenadores devem tentar assegurar que os factores concorrenciais são devidamente considerados na atribuição de slots.
- d) **Períodos de Interdição:** Quando um período de interdição num aeroporto cria um problema de slots noutro lado, deve ser dada prioridade à companhia aérea, cujo horário é condicionado pelo período de interdição.
- e) **Exigências dos Passageiros e Outros Utilizadores:** Os coordenadores devem tentar assegurar a satisfação das necessidades dos passageiros e dos expedidores, o mais rapidamente possível.
- f) **Frequência da Operação:** A frequência mais elevada, como por exemplo mais voos por semana, não deve, por si só, implicar uma prioridade mais elevada na atribuição de slots.
- g) **Directrizes Locais:** O coordenador deve considerar as directrizes locais, caso existam. Essas directrizes devem ser aprovadas pelo Comité de Coordenação ou o seu equivalente.

7.5 DETENÇÃO E DEVOLUÇÃO DE SLOTS

7.5.1 As companhias aéreas só podem deter slots que tencionam operar, transferir, trocar ou usar numa operação partilhada.

7.5.2 Para assegurar que a escassa capacidade não é desperdiçada, as companhias aéreas devem devolver imediatamente quaisquer slots que sabem que não vão usar. Mesmo num prazo curto, pode ser possível re-atribuir slots devolvidas a outros operadores.

7.5.3 Em particular, séries de slots que uma companhia aérea não tenciona operar, devem ser devolvidas, o mais tardar, nas datas relativas ao Prazo para Devolução de slots, a 15 de Janeiro (Verão) e 15 de Agosto (Inverno).

7.5.4 As companhias aéreas que devolvem intencionalmente séries de slots após o Prazo para Devolução de slots receberão uma prioridade menor por parte do

coordenador durante a Coordenação Inicial da estação do ano seguinte equivalente.

- 7.5.5 Será mantida e publicada pelo coordenador uma lista de companhias aéreas que devolvem séries de slots depois do Prazo de Devolução de slots.

7.6 REGRA "USAR OU PERDER O DIREITO"

7.6.1 A precedência histórica só é concedida para uma série de slots se uma companhia aérea conseguir demonstrar, de forma satisfatória para o coordenador, que a série foi operada, pelo menos 80% do tempo, durante o período atribuído na estação do ano anterior equivalente.

7.6.2 Os coordenadores devem providenciar atempadamente os seus comentários às companhias aéreas sobre voos com risco de falhar o requisito mínimo de uso de 80%, durante a estação do ano, permitindo que a companhia aérea tome as medidas adequadas.

7.7 ELEGIBILIDADE PARA PRECEDÊNCIA HISTÓRICA

7.7.1 As directrizes seguintes são utilizadas para determinar quais os slots elegíveis para precedência histórica e o número de operações exigido para atingir uma utilização de 80%:

- a) A série de slots detida nas Datas de Referência Histórica de 31 de Janeiro (Verão) e 31 de Agosto (Inverno) é usada como base para determinar a elegibilidade para precedência histórica.
- b) Para uma série de slots recentemente atribuída a partir da Data de Referência Histórica, o número de slots na série, na data da primeira atribuição, constitui a base de cálculo de 80% de utilização.
- c) Se o período de operação de uma série de slots é prolongado após a Data de Referência Histórica, então a companhia aérea é elegível, por precedência histórica, para o período estendido de operação, sujeito a uma utilização de 80% da série estendida.
- d) Os slots que podem ser atribuídos numa base ad hoc não são elegíveis para precedência histórica. Contudo, os slots solicitados como uma série, mas atribuídos inicialmente numa base ad hoc, as quais constituem uma série no fim da estação do ano, 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, então a utilização de cada série é calculada separadamente.
- f) Se um voo opera em mais de um dia da semana, então cada dia da semana é considerado como uma série de slots separada.
- g) As alterações de tempo atribuídas pelo coordenador por parte de uma série de slots (por exemplo, horário de Verão) não afectam a elegibilidade

para precedência histórica, desde que o requisito de utilização de 80% seja preenchido durante todo o período de operação do serviço.

- h) A precedência histórica aplica-se aos últimos tempos aprovados pelos coordenadores para uma série de slots, salvo acordo em contrário entre o coordenador e a companhia aérea.
- i) Alterações ad hoc, não relacionadas com o tempo, a uma série de slots (por exemplo, tipo de aeronave, número do voo, rota ou tipo de serviço) não afectam 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.

7.7.2 Cancelamentos antes da Data de Referência Histórica

7.7.2.1 O cancelamento de 5 ou mais semanas consecutivas irá reduzir o período elegível para precedência histórica ou resultar em períodos separados elegíveis 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), então a utilização de 80% será calculada pelo número total de operações ao longo de todos os períodos.

7.7.2.2 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 inferior a 20% do período entre a primeira e a última data da série de slots.

7.7.3 Cancelamentos após a Data de Referência Histórica

7.7.3.1 Todos os cancelamentos realizados após a Data de Referência Histórica são considerados como não utilização de séries de slots no cálculo de utilização de 80%, a menos que a não utilização seja justificada com base nas disposições no ponto 7.8.

7.8 NÃO UTILIZAÇÃO JUSTIFICADA DOS SLOTS

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

- a) Interrupção do serviço aéreo da companhia aérea, devido a causas imprevistas e inevitáveis, fora do controle da companhia aérea, por exemplo, o encerramento de um aeroporto ou espaço aéreo ou condições climáticas difíceis, ou
- b) Acção cuja intenção seja afectar estes serviços, que impeçam a companhia aérea de realizar as operações conforme planeado, por exemplo, acção industrial ou greves.

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

7.9 UTILIZAÇÃO INDEVIDA INTENCIONAL DE SLOTS

- 7.9.1 Antes de uma companhia aérea operar num aeroporto Nível 3, deve-lhe ser atribuída um slot. Uma companhia aérea que opere sem slots será solicitada pelo coordenador a parar quaisquer operações sem slots. Se a companhia aérea continuar a operar sem slots, o assunto será comunicado ao Comité de Coordenação do aeroporto ou outro organismo competente.
- 7.9.2 As companhias aéreas não devem, intencionalmente, operar serviços num horário significativamente diferente ou usar slots de uma forma consideravelmente diferente da atribuída pelo coordenador. As companhias aéreas que o fazem com regularidade não terão direito a precedência histórica para qualquer um dos horários que operaram ou para os horários atribuídos.
- 7.9.3 O coordenador não pode negar precedência histórica a uma companhia aérea sem encetar primeiro um diálogo com essa companhia aérea. Se, no Prazo Acordado para os Históricos, a companhia aérea não tiver respondido ao diálogo encetado pelo coordenador, então a decisão do coordenador será final.
- 7.9.4 É sempre da responsabilidade da companhia aérea que opera assegurar que são atribuídos as slots necessários pelo coordenador, mesmo se estiver a operar ao abrigo de um acordo com outra companhia aérea.
- 7.9.5 As acções seguintes também constituem uma utilização indevida dos slots:
- a) Deter slots que a companhia aérea não tenciona operar, transferir, trocar, ou usar numa operação partilhada;
 - b) Deter slots para uma operação diferente da planeada com o objectivo de negar capacidade a outro operador aéreo;
 - c) Solicitar novos slots que a companhia aérea não tenciona operar; ou
 - d) Solicitar slots para uma operação diferente da indicada, com a intenção de ganhar uma prioridade acrescida.
- 7.9.6 Em alguns casos, mudanças de planos legítimas podem parecer utilização indevida de slots. Isto dificulta a confirmação da utilização indevida e deliberada de slots.
- 7.9.7 O coordenador deve procurar o conselho do Comité de Coordenação ou do Comité de Desempenho de Slots (Slot Performance Committee) (caso exista) para rever as conclusões do coordenador durante a monitorização do desempenho das slots. É da responsabilidade do coordenador encetar qualquer acção disciplinar contra a companhia aérea que utilize indevida e intencionalmente os slots que lhe foram atribuídos.

7.9.8 A utilização indevida contínua pode ter como consequência uma prioridade inferior em pedidos de slots no futuro. Além disso, o coordenador pode procurar a aplicação de sanções, ao abrigo dos regulamentos locais e/ou legislação nacional.

7.10 FLEXIBILIDADE NA ATRIBUIÇÃO DE SLOTS

7.10.1 Para atingir uma utilização óptima da capacidade disponível na atribuição de slots, os coordenadores podem exercer flexibilidade, conforme assinalado abaixo.

7.10.2 **Factores Operacionais:** As companhias aéreas nem sempre conseguem operar os horários de slots atribuídos. Condições climáticas, ventos, controle de tráfego aéreo ou problemas técnicos podem resultar em variações do tempo de voo.

7.10.3 **Transição Sazonal:** As chegadas de um voo no início de uma estação do ano que partiu na estação do ano anterior devem ser atribuídas, conforme solicitado, na nova estação do ano.

7.10.4 **Hora de Verão:** Nos casos em que existam diferenças inferiores a 5 semanas nas datas de início e fim da Horário de Verão (DST), no início ou fim da estação do ano, devem ser adoptadas as seguintes directrizes:

- 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 do Prazo Inicial para Submissão.
- 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 estação do ano. As alterações de horários durante o(s) período(s) DST devem ser tratadas como alterações ad hoc e não devem afectar 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 7 dias ou menos, devem ser atribuídas 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 atribuídas pelos coordenadores logo que possível e, em todo o caso, o mais tardar em 5 dias úteis após a Data de Referência Histórica.

7.10.5 Perturbações nos Horários:

7.10.5.1 A curto prazo, os voos atrasados por eventos fora do controle da companhia aérea devem ser considerados como operados, conforme atribuído originalmente. As companhias aéreas não necessitam de concorrer a outro slot, como resultado de perturbações no dia.

- 7.10.5.2 Variações operacionais significativas que afectam o(s) dia(s) seguinte(s) podem exigir que uma companhia aérea solicite novos slots para o(s) dia(s) seguinte(s).
- 7.10.5.3 Quando perturbações a longo prazo resultam num processo de reprogramação, o tratamento para elegibilidade para precedência histórica deve ser discutido e acordado entre o coordenador e a companhia aérea.

7.11 ALTERAÇÃO DO USO DE SLOTS PELAS COMPANHIAS AÉREAS

- 7.11.1 Os slots aeroportuários não são específicos da rota, aeronave ou número do 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.
- 7.11.2 A confirmação do coordenador deve ser dada prontamente e não deve ser retida, salvo se os parâmetros de coordenação forem excedidos ou estas directrizes ou regulamentos locais forem violados.

7.12 TROCA DE SLOTS ENTRE COMPANHIAS AÉREAS

- 7.12.1 A troca de slots entre companhias aéreas é encorajada. Os slots atribuídos podem ser trocados livremente numa base de um-para-um num aeroporto Nível 3 por um número qualquer de companhias aéreas.
- 7.12.2 No caso de uma troca que envolva slots atribuídos recentemente, que sejam slots diferentes dos slots históricos ou slots históricos trocados, o coordenador pode recusar-se a confirmar a troca se não estiver convencido que a troca melhore a posição operacional dessa companhia aérea. O diálogo entre o coordenador e a companhia aérea é essencial nessas circunstâncias.
- 7.12.3 As companhias aéreas que participam em trocas de slots devem notificar o coordenador de cada troca. O coordenador confirmará a viabilidade da troca e rectificará a sua base de dados. Se a troca envolve compensação ou consideração, os detalhes seguintes serão disponibilizados às partes interessadas, se solicitado, e publicados no website dos coordenadores, apenas para efeitos de transparência:
- a) Os nomes das companhias aéreas envolvidas;
 - b) Os tempos de slots trocados; e
 - c) O período de troca (por exemplo, período de operação, estações do ano, permanente/temporário, etc).
- 7.12.4 Salvo a informação supra, não é necessário disponibilizar quaisquer outros detalhes do acordo entre as companhias aéreas.
- 7.12.5 As trocas de slots por compensação ou consideração só podem realizar-se quando não são proibidas pelas legislações do país em questão.

7.13 TRANSFERÊNCIA DE SLOTS ENTRE COMPANHIAS AÉREAS

- 7.13.1 As transferências de slots entre companhias aéreas, seja por compensação ou consideração, ou não, só podem realizar-se quando não são proibidas pelas legislações do país em questão. Os slots só podem ser transferidos para outra companhia aérea que esteja a servir ou planear servir o mesmo aeroporto.
- 7.13.2 A transferência de slots recentemente atribuídos, que diferem dos slots históricas ou slots históricos alterados, não é permitida até esses slots terem sido operados durante duas estações do ano equivalentes. Isto para impedir que as companhias aéreas tirem proveito de uma prioridade melhorada, como por exemplo estatuto de novo operador, para obter slots simplesmente transferindo-os para outra companhia aérea.
- 7.13.3 As companhias aéreas que participam na transferência de slots devem notificar o coordenador de todas as transferências. O coordenador confirmará a viabilidade da transferência e rectificará a sua base de dados. Se a transferência envolveu compensação ou consideração, os detalhes seguintes serão disponibilizados às partes interessadas, se solicitados, e publicados no website dos coordenadores, apenas para efeitos de transparência:
- a) Os nomes das companhias aéreas envolvidas;
 - b) Os tempos de slots transferidos; e
 - c) O período de transferência (por exemplo, período de operação, estações do ano, permanente/temporário, etc).
- 7.13.4 Salvo a informação supra, não é necessário disponibilizar quaisquer outros detalhes do acordo entre as companhias aéreas.

7.14 OPERAÇÕES PARTILHADAS

- 7.14.1 Uma operação partilhada envolve slots detidos por uma companhia aérea e que estão a ser usados por outra companhia aérea. As operações partilhadas só podem realizar-se quando não são proibidas pelas legislações do país em questão.
- 7.14.2 As companhias aéreas que participam numa operação partilhada devem notificar o coordenador antecipadamente, para confirmar a natureza e viabilidade da operação. A informação exigida pelo coordenador para confirmar a viabilidade e para efeitos de controle de slots é:
- a) Os nomes das companhias aéreas envolvidas;
 - b) Os detalhes dos slots envolvidos (por exemplo, número do voo operado); e
 - c) O período da operação partilhada.
- 7.14.3 Numa operação partilhada, o titular original dos slots detém precedência histórica, não o operador dos slots. O titular dos slots é responsável pelas Apresentações Iniciais e, tipicamente, mantém o controlo dos slots até o Prazo de Devolução de Slots.

- 7.14.4 A gestão quotidiana dos slots (a autoridade para rectificar ou cancelar slots numa base ad hoc) após o Prazo para Devolução de Slots, deve ser acordada entre as companhias aéreas relevantes e o coordenador, mas normalmente transferirá para a companhia aérea operadora.
- 7.14.5 A companhia aérea operadora é responsável por todos os requisitos de utilização e desempenho.
- 7.14.6 No fim da operação partilhada ou, se a companhia aérea operadora perder a sua licença como operador, os slots envolvidos numa operação partilhada permanecem atribuídos ao titular de slots original.

7.15 SLOTS DE UMA COMPANHIA AÉREA QUE CESSE DE OPERAR NUM AEROPORTO

- 7.15.1 Uma companhia aérea que cessa operações num aeroporto deve devolver, imediatamente, todos os slots que lhe foram atribuídos para o que resta da estação do ano e para a estação do ano seguinte (se já atribuídos), e avisar o coordenador se irá usar, ou não, os slots no futuro.
- 7.15.2 Se uma companhia aérea providencia a informação necessária numa data limite razoável, definida pelo coordenador, então o coordenador pode retirar e re-atribuir os slots.

7.16 SLOTS DE UMA COMPANHIA AÉREA QUE PERDE A SUA LICENÇA COMO OPERADOR

- 7.16.1 Os slots só podem ser detidos por uma companhia aérea com uma licença de operador válida. Se uma companhia aérea cessa de possuir uma licença de operador válida, os seus slots revertem para a grupo de slots.
- 7.16.2 No caso de falência (ou processos semelhantes), os representantes da companhia aérea devem dialogar com os coordenadores para discutir as suas intenções futuras relativamente aos slots e facultar detalhes de contacto do administrador.
- 7.16.3 Os slots podem ser reservadas pelo coordenador, pendente da reintegração da licença de operador da companhia aérea ou de uma aquisição formal das actividades da companhia aérea. A companhia aérea, os seus representantes legais, ou a autoridade de licenciamento, deve manter o coordenador informado do estado da companhia aérea.
- 7.16.4 Se o diálogo não tiver sido encetado dentro de um prazo razoável, definido pelo coordenador, e se não existir protecção legal relacionada a falência, ao abrigo do Direito nacional, então o coordenador deve re-atribuir as slots.

7.17 SLOTS ATRIBUÍDOS ANTES DOS DIREITOS DE TRÁFEGO OU LICENÇA DE OPERADOR

- 7.17.1 Uma companhia área pode solicitar slots para voos, para os quais não detém ainda todos os direitos de tráfego exigidos. Se disponíveis, os slots devem ser

atribuídos pelo coordenador, em conformidade com os procedimentos de atribuição normais. Se uma companhia aérea, que detém esses slots provisórios, não recebe os direitos de tráfego exigidos, o coordenador deve ser informado imediatamente.

7.17.2 Uma companhia aérea também pode solicitar slots antes de ter obtido as licenças de operação necessárias. Neste caso, o coordenador pode reservar slots numa base temporária.

7.17.3 O estado de uma licença de operador de uma companhia aérea e/ou direitos de tráfego devem ser revistos com o coordenador no Prazo para Devolução de Slots, a 15 de Janeiro (Verão) ou 15 de Agosto (Inverno), ou numa data posterior acordada com o coordenador.

7.18 SLOTS ATRIBUÍDOS SEM PRECEDÊNCIA HISTÓRICA

7.18.1 Quando uma série de slots fica disponível apenas numa base não-histórica, o coordenador pode re-atribuir estes slots a outra companhia aérea, numa base ad hoc.

7.18.2 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 das slots, desde que a companhia aérea se candidate aos seus slots históricos na próxima estação do ano equivalente.



Directrizes Mundiais para Slots (WSG, Worldwide Slot Guidelines)

PARTE 3: PROCESSO

8 PROCESSO DE COORDENAÇÃO A NÍVEL MUNDIAL

8.1 REPRESENTANTES AUTORIZADOS E COMUNICAÇÃO

- 8.1.1 Os coordenadores e facilitadores devem assegurar que toda a comunicação sobre slots e outros assuntos é recebida a partir dos endereços aprovados pela empresa que apresenta, conforme notificado pelo coordenador e facilitador.
- 8.1.2 Os detalhes de contacto para comunicação com os coordenadores e facilitadores encontram-se em www.iata.org/wsg.

8.2 CALENDÁRIO DAS ACTIVIDADES DE COORDENAÇÃO

- 8.2.1 O processo de coordenação é orientado pelo Calendário de Actividades de Coordenação, que se encontram nestas directrizes e em www.iata.org/wsg. As datas das actividades para cada estação do ano são publicadas pela IATA, na SC anterior. Todas as partes envolvidas no processo de coordenação devem estar cientes destas datas e prazos importantes e agir em conformidade.

8.3 DISPONIBILIDADE DA CAPACIDADE AEROPORTUÁRIA

- 8.3.1 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 Prazo Inicial para Submissão para cada SC.
- 8.3.2 Os coordenadores e facilitadores devem disponibilizar a informação seguinte a todas as companhias aéreas que operam ou planeiam operar nos aeroportos que coordenam:
- a) Os parâmetros de coordenação para a estação do ano seguinte, para todos os componentes de restrição da infraestrutura aeroportuária, como por exemplo, pistas, trajectos, placas de estacionamento de aeronaves, portas, capacidade dos terminais (check-in, segurança, reclamação de bagagem, etc), e restrições ambientais (por exemplo, restrições nocturnas); e
 - b) A utilização real da capacidade disponível do grau de afluência no aeroporto numa semana movimentada normal das estações do ano mais recentes de Verão e Inverno. Estes dados devem ser o mais detalhados possível para ilustrar em forma gráfica as limitações de horários no aeroporto para cada parâmetro de coordenação e que horas estão congestionadas.
- 8.3.3 Os websites de coordenadores e facilitadores devem exibir esta informação e realçar quaisquer alterações recentes. As ligações aos websites dos coordenadores estão disponíveis em www.iata.org/wsg e em www.wvacg.org.
- 8.3.4 Se uma companhia aérea planeia um aumento considerável nas operações num aeroporto Nível 2 ou Nível 3, deve primeiro discutir, antecipadamente, os seus planos com o coordenador ou facilitador antes de efectuar a sua Submissão Inicial. As companhias aéreas também são encorajadas a informar o organismo de gestão aeroportuária, sempre que oportuno.

8.4 DETERMINAÇÃO DAS SLOTS HISTÓRICOS PELOS COORDENADORES

- 8.4.1 Os coordenadores devem facultar a cada companhia aérea os detalhes dos seus slots históricos como uma mensagem SHL. Estas mensagens devem ser distribuídas por cada aeroporto quando os slots históricos são determinados pelo coordenador, mas nunca mais tarde do que o Prazo SHL.
- 8.4.2 O coordenador deve publicar os dados quando as SHLs tiverem sido enviadas para cada aeroporto no Prazo SHL em www.wvacg.org. Os coordenadores que não distribuem com regularidade as SHLs no prazo serão contactados pelo JSAG para discutir a sua conformidade com estes procedimentos.
- 8.4.3 O coordenador deve reconstruir os registos de séries de slots que se qualificam para precedência histórica, mas que foram fragmentados por alterações de horários durante a estação do ano (por exemplo, cancelamentos ad hoc, tipo de aeronave ou alterações ao número do voo). Deve ser criado um único registo histórico para cada série de slots antes de distribuir as SHLs às companhias aéreas, desde que a reconstrução se enquadre nos parâmetros de coordenação do aeroporto.
- 8.4.4 As datas de operação na SHL devem ser expressas em datas aplicáveis à nova estação do ano. Quando os voos não operam na estação do ano completa, as datas de início e fim na nova estação do ano devem ser as datas mais aproximadas (mais cedo ou mais tarde) para o(s) mesmo(s) dia(s) de operação.

8.5 REVISÃO DOS SLOTS HISTÓRICOS PELAS COMPANHIAS AÉREAS

- 8.5.1 As companhias aéreas devem rever a mensagem SHL e acusar a recepção ao coordenador. Se uma companhia aérea discorda com a determinação de históricas, deve contactar o coordenador, o mais rápido possível, o mais tarde até ao Prazo Acordado para os Históricos. Assim, as diferenças poderão ser resolvidas antes do Prazo Inicial para Submissão.
- 8.5.2 Não serão consideradas pelo coordenador novas diferenças às SHLs após o Prazo Acordado para os Históricos.
- 8.5.3 Caso exista um desacordo relativo aos slots históricos que não possa ser resolvido antes do Prazo Inicial para Submissão, então as companhias podem procurar mediação por parte do Comité de Coordenação. O coordenador irá decidir se devolve, ou não, os slots pretendidos ao grupo para re-atribuição.
- 8.5.4 As companhias aéreas, que não recebam uma mensagem SHL, devem solicitá-la ao coordenador. As companhias aéreas devem consultar www.wvacg.org para confirmar se as SHLs foram distribuídas nesse aeroporto. Se uma companhia aérea continua a ter dificuldade em obter uma SHL de um coordenador, deve abordar a questão com a Gestão IATA.

8.6 SUBMISSÕES INICIAIS PELAS COMPANHIAS AÉREAS

- 8.6.1 A Submissão Inicial deve ser realizada até às 23:59 UTC na data do Prazo Inicial para Submissão, estabelecida no Calendário das Actividades de Coordenação. As companhias aéreas devem submeter as suas submissões iniciais, o mais cedo possível, para ajudar os coordenadores.
- 8.6.2 As Submissões Iniciais enviadas depois das 23:59 UTC na data do prazo serão tratadas com uma prioridade inferior e após a conclusão da Coordenação Inicial, mas antes da distribuição das SALs.
- 8.6.3 Antes das companhias aéreas enviarem a sua submissão, devem estar cientes dos parâmetros de coordenação e dos dados de utilização facultados pelos coordenadores e facilitadores. Se as companhias aéreas não tiverem parâmetros de coordenação e dados de utilização actualizados, devem obtê-los do coordenador ou facilitador, com muita antecedência em relação ao Prazo Inicial para Submissão.
- 8.6.4 Uma vez que os slots no aeroporto Nível 3 podem não estar disponíveis nas horas de ponta, é essencial que as companhias aéreas, que operam ou planeiem operar no aeroporto, estejam preparadas para desenvolver planos alternativos se não conseguirem obter os slots que necessitam. Alguns aeroportos possuem poucos ou nenhum slots disponíveis. Nestes casos, as companhias aéreas devem ter conhecimento de aeroportos alternativos que possam contemplar as suas operações planeadas.
- 8.6.5 Caso se pretenda uma alteração aos slots históricos num voo entre dois ou mais aeroportos Nível 3, a companhia aérea deve discutir a alteração com os coordenadores em questão antes de efectuar a sua submissão inicial. Este aspecto pode reduzir o risco da alteração solicitada ser atribuída a um aeroporto, mas não ao outro.
- 8.6.6 Logo que o pedido de uma companhia aérea para uma alteração ao slot histórico tiver sido aceite pelo coordenador, a companhia aérea não pode posteriormente reclamar o seu slot histórico original.
- 8.6.7 As companhias aéreas devem estar disponíveis para responder a perguntas sobre a sua submissão, realizadas pelo coordenador ou facilitador, na sequência do prazo Inicial para Submissão.
- 8.6.8 As Submissões Iniciais devem incluir pedidos para todos os slots que uma companhia aérea pretenda operar durante a estação do ano, incluindo voos no início da estação do ano provenientes da estação do ano anterior.
- 8.6.9 Se um coordenador nota que uma companhia aérea não concorreu para um slot histórico, então o coordenador deve solicitar imediatamente à companhia aérea para clarificar a sua submissão. Se a companhia aérea não responder dentro de 24 horas, então o slot pode ser atribuído a outra companhia aérea.

8.7 USO DOS CÓDIGOS DE ACÇÃO SSIM E INFORMAÇÃO SUPLEMENTAR

- 8.7.1 As companhias aéreas devem usar os códigos de acção SSIM adequados, indicados no Capítulo 6, da sua Submissão Inicial para comunicar claramente as suas intenções aos coordenadores e facilitadores.
- 8.7.2 Para aeroportos Nível 3, as companhias aéreas devem:
- a) Identificar slots por tipo de pedido, (slots históricos, alterações a slots históricos, pedidos para novos slots, etc).
 - b) Avisar o coordenador quando solicita novos slots como novo operador (se aplicável).
 - c) Avisar o coordenador quando solicita novos slots ou alterações de horário para operar durante o ano inteiro.
- 8.7.3 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, e quaisquer outras restrições.
 - d) Avisar se estão condicionados por um período de interdição ou outra restrição operacional.

8.8 CONFIRMAÇÃO DE SUBMISSÕES INICIAIS

- 8.8.1 Os coordenadores e facilitadores devem, imediatamente, confirmar a recepção das Submissões Iniciais. As companhias aéreas devem verificar se receberam uma confirmação para assegurar que a sua submissão foi recebida.

8.9 COORDENAÇÃO INICIAL

- 8.9.1 Os coordenadores e facilitadores devem informar cada companhia aérea dos resultados da Coordenação Inicial por mensagem SAL, logo que concluída, mas o mais tardar até às 23:59 UTC na data do prazo SAL, estabelecida no Calendário das Actividades de Coordenação. As mensagens SAL devem ser enviadas ao mesmo tempo para todas as companhias aéreas que solicitaram slots no aeroporto.
- 8.9.2 A SAL deve indicar quaisquer alterações resultantes da Submissão Inicial da companhia aérea, necessárias para se manter dentro dos parâmetros de coordenação do aeroporto, e as razões para quaisquer alterações. No caso do horário solicitado não estar disponível, o coordenador ou facilitador oferecerá o horário disponível mais aproximado.

- 8.9.3 Quando fazem ofertas, os coordenadores e facilitadores devem seguir os princípios abaixo. Estes princípios aplicam-se a todas as fases do processo de coordenação, incluindo a Coordenação Inicial.
- a) Não devem ser feitas ofertas que coloquem a companhia aérea numa posição menos favorável em relação aos horários actualmente detidos.
 - b) As ofertas devem ser realizadas entre o horário solicitado e o horário actualmente detido, ou dentro de qualquer intervalo de Flexibilidade de Horário, indicado pela companhia aérea.
 - c) Se uma companhia aérea indicou que as ofertas não são aceitáveis, não deve ser oferecido nenhum melhoramento se os horários solicitados não estiverem disponíveis.
 - d) Os coordenadores devem ter em consideração que o intervalo de Flexibilidade de Horário indicado por uma companhia aérea, mas não devem colocar a companhia aérea numa posição de desvantagem por ter incluído esta informação.
 - e) Os pedidos de frequências múltiplas (por exemplo, um serviço diário) num horário comum não devem ser oferecidos em horários diferentes, em dias da semana diferentes, a menos que a companhia aérea tenha indicado que essas ofertas são aceitáveis.
 - f) Relativamente aos pedidos para duas ligações num voo rotativo, devem ser oferecidos horários consistentes para cada ligação, respeitando os horários rotativos mínimos e evitando qualquer aumento do tempo de permanência no solo, que não seja vantajoso para a companhia aérea.
- 8.9.4 Os coordenadores e facilitadores devem usar os formatos e códigos de mensagem reconhecidos na mensagem SAL, conforme descritos no Capítulo 6 do SSIM.
- 8.9.5 As companhias aéreas, que não receberem uma mensagem SAL, devem solicitá-la do coordenador ou facilitador. As companhias aéreas devem consultar www.wwacq.org para confirmar se as SALs foram distribuídas nesse aeroporto. Se uma companhia aérea continua a ter dificuldade em obter uma SAL de um coordenador ou facilitador, deve abordar o assunto com a Gestão IATA.
- 8.9.6 Os coordenadores e facilitadores devem disponibilizar a sua base de dados logo que as SALs sejam distribuídas nesse aeroporto. Esta base de dados deve conter detalhes de todos os horários atribuídos e pedidos pendentes por companhia aérea, num formato que exclua o número do voo e os detalhes da rota perante a SC. A base de dados deve ser disponibilizada no website do coordenador ou facilitador para facilitar o acesso.
- 8.9.7 Os coordenadores e facilitadores não devem divulgar detalhes das Submissões Iniciais a qualquer outra parte antes das SALs serem distribuídas no aeroporto.

8.10 ACTIVIDADE PRÉ-CONFERÊNCIA

- 8.10.1 A actividade pré-SC só pode ser realizada na sequência da distribuição das SALs e deve terminar 3 dias antes do início da SC, quando as companhias aéreas, os coordenadores e facilitadores estão a deslocar-se para a SC.
- 8.10.2 Os coordenadores e facilitadores podem entrar em actividade pré-SC com qualquer companhia aérea, relativamente aos seus requisitos, desde que o coordenador ou facilitador tenha:
- Distribuído SALs a todas as companhias aéreas que servem o aeroporto; e
 - Disponibilizado os seus dados, conforme especificado no ponto 8.9.6.
- 8.10.3 O âmbito da actividade pré-SC nos aeroportos Nível 3 é limitado e não deve incluir discussões acerca da estratégia ou dos planos, sugestões para melhoramentos de horários, novos pedidos de slots, alterações significativas a tempos de slots atribuídos ou incrementos consideráveis na capacidade aeroportuária, referentes à companhia aérea
- 8.10.4 A aceitação das atribuições iniciais de slots, o cancelamento de slots não pretendidas e alterações ligeiras são encorajadas, no sentido de melhorar a eficiência da SC. Exemplos de alterações ligeiras:
- alterações do número do voo ou destino, em que não existe impacto na capacidade;
 - alterações no horário dentro do mesmo parâmetro de coordenação, ou
 - alterações do tipo de avião ou número de lugares, em que não existe impacto na capacidade ou em que a dimensão do avião é reduzida.
- 8.10.5 Nos aeroportos Nível 2, onde os slots não estão atribuídos, são permitidos todos os tipos de alterações antes da SC, uma vez que nenhuma companhia aérea está em desvantagem se não puder participar na actividade pré-SC com o facilitador.
- 8.10.6 As actividades, para além das acima indicadas, podem ter implicações legais em algumas partes do mundo.

8.11 ACTIVIDADE NA CONFERÊNCIA DE SLOTS

- 8.11.1 A Conferência de Slots da IATA (SC), realizada duas vezes por ano, é o principal fórum para discussões sobre slots e ajustes de horário. A SC não é um fórum para discussões ou acordos que envolvam a atribuição de capacidade dos aviões, operações de conjugação, divisão de mercados ou quaisquer outras disposições relacionadas com preços, entrada no mercado ou capacidade dos aviões. Os delegados não se devem envolver em discussões quando se preparam para a SC e devem abster-se de iniciar ou participar nessas discussões durante a SC.

- 8.11.2 Todas as companhias aéreas (IATA e não-IATA) com uma licença de operador ou que tenham concorrido para uma licença de operador podem participar na SC.
- 8.11.3 Os coordenadores e facilitadores devem participar na SC.
- 8.11.4 Os observadores convidados de outras partes interessadas também podem participar na SC.
- 8.11.5 Todas as companhias aéreas, delegados de coordenadores e facilitadores, que participam na SC, devem ser acreditados e estar registados antecipadamente no Secretariado IATA. O processo de acreditação SC pode ser obtido em www.iata.org/wsg.
- 8.11.6 Os participantes pela primeira vez (companhias aéreas, coordenadores, facilitadores e observadores) devem contactar o Secretariado IATA, pelo menos 30 dias antes, para que as disposições administrativas prévias possam ser realizadas e para serem informados sobre a sua participação.
- 8.11.7 Os encontros durante a SC não devem ser usados para lidar com assuntos da estação do ano actual. Contudo, os coordenadores e facilitadores devem manter a capacidade de lidar com assuntos da estação do ano actual durante as datas quando a SC é convocada.
- 8.11.8 Desde o início da SC, os coordenadores e facilitadores devem disponibilizar a todas as companhias aéreas os detalhes completos de todos os horários atribuídos e pedidos pendentes e os dados actualizados de utilização da capacidade para o aeroporto.

8.12 REUNIÕES NA CONFERÊNCIA DE SLOTS

- 8.12.1 Os delegados das companhias aéreas devem estar totalmente autorizados pela sua Direcção a agir em nome da sua companhia aérea na SC. Os coordenadores e facilitadores devem verificar o estado da acreditação e uma companhia aérea que participa na SC antes de encetarem quaisquer discussões vinculativas.
- 8.12.2 O coordenador ou facilitador deve reunir com o(s) delegado(s) da companhia aérea acreditada para discutir quaisquer ajustes necessários e confirmar quaisquer alterações acordadas.
- 8.12.3 Os participantes, que não pertençam a uma companhia aérea, podem entrar nos escritórios dos coordenadores ou facilitadores e observar discussões bilaterais, apenas com o acordo expresso de ambas as companhias aéreas e dos coordenadores e facilitadores envolvidos. Não devem participar, de forma alguma, na actividade de coordenação do qualquer aeroporto.
- 8.12.4 As marcações para reuniões na SC devem ser feitas através da IATA AppCal.
- 8.12.5 Os slots atribuídos como ofertas, que não possam ser aceites imediatamente, serão válidos até à primeira reunião da companhia aérea com o coordenador na SC.

8.13 ACTIVIDADE PÓS-CONFERÊNCIA

- 8.13.1 O processo de coordenação continua após o encerramento da SC. A re-atribuição é um processo contínuo. Todos os pedidos devem ser processados pelos coordenadores e facilitadores no prazo de 3 dias úteis, sempre que possível. Se uma companhia aérea não receber uma resposta dentro deste prazo, deve contactar o coordenador para clarificação do estado do pedido.
- 8.13.2 Nos casos em que um pedido novo ou revisto não puder ser atendido no âmbito dos parâmetros de coordenação, o coordenador ou facilitador oferecerá o slot disponível mais próximo dos horários solicitados e indicar a razão pela qual o pedido não pode ser concedido.
- 8.13.3 As ofertas de slots feitas pelo coordenador são válidas para 3 dias úteis, salvo indicação em contrário. As companhias aéreas devem aceitar ou rejeitar uma oferta dentro deste limite de tempo ou a oferta pode expirar. Uma companhia aérea pode pedir ao coordenador uma prorrogação do prazo.

8.14 GERIR A LISTA DE ESPERA

- 8.14.1 Os coordenadores e facilitadores devem manter um registo de todos os pedidos 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 pedidos pendentes, logo que possível, usando as prioridades definidas nos pontos 7.3 e 7.4.
- 8.14.2 Os coordenadores e facilitadores devem pedir às companhias aéreas para confirmar que pretendem manter os seus pedidos pendentes na lista de espera, sobretudo por altura do Prazo para Devolução de Slots e antes do início de cada estação do ano. O coordenador deve estabelecer um prazo razoável para as companhias aéreas confirmarem os seus pedidos pendentes. Na ausência de resposta, os pedidos pendentes podem ser considerados inválidos e eliminados da lista de espera.
- 8.14.3 Os pedidos sem slots atribuídos devem ser eliminados pelo coordenador após o Prazo para Devolução de Slots, a menos que a companhia aérea pedir ao coordenador para manter os pedidos pendentes na lista de espera.

8.15 DEVOLUÇÕES DE SLOTS

- 8.15.1 As companhias aéreas devem devolver todas as séries de slots que não tencionam operar, o mais tarde nas datas do Prazo para Devolução de Slots de 15 de Janeiro (Verão) e 15 de Agosto (Inverno).
- 8.15.2 As companhias aéreas devem marcar todos os feriados e outros cancelamentos ad hoc nas Datas de Referência Histórica, ou antes, a 31 de Janeiro (Verão) e 31 de Agosto (Inverno), de forma a que esses cancelamentos não sejam considerados no cálculo de "Usar ou perder o direito".
- 8.15.3 Os coordenadores devem manter uma lista de companhias aéreas que devolvem séries de slots depois do Prazo para Devolução de Slots. Esta 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 estação do ano, para demonstrar a percentagem de participações de cada companhia aérea no aeroporto nestas datas.

- 8.15.4 Cada lista deve conter números separados para as três estações do ano mais recentes equivalentes.
- 8.15.5 Estes números devem ser interpretados com cuidado, uma vez que podem incluir o cancelamento de slots por razões operacionais (por exemplo, fechamento de um aeroporto ou espaço aéreo) ou razões comerciais (por exemplo, feriados).

8.16 ATRIBUIÇÃO DE SLOTS PARA OPERAÇÕES AD HOC

- 8.16.1 Os coordenadores devem processar todos os pedidos de slots ad hoc das companhias aéreas e operadores aéreos gerais/comerciais, mas devem dar prioridade aos pedidos de séries de slots. Geralmente, os coordenadores não devem atribuir slots para operações ad hoc antes do Prazo para Devolução de Slots.
- 8.16.2 Os cancelamentos ad hoc e os pedidos de slots ad hoc nos períodos fora das horas de ponta devem ser processados, logo que possível.
- 8.16.3 Em alguns casos, o coordenador pode precisar de considerar os pedidos ad hoc antes do Prazo para Devolução de Slots, no sentido de notificar atempadamente os operadores, por exemplo, na ocorrência de um feriado importante, no início de uma estação do ano.

8.17 ALTERAÇÕES NO DIA DA OPERAÇÃO

- 8.17.1 Os coordenadores devem estabelecer procedimentos para atribuição de slots fora das horas normais de expediente.
- 8.17.2 Os pedidos devem ser feitos para serviços adicionais planeados no dia da operação (por exemplo, um voo de posicionamento novo) e a companhia aérea ou outro operador aéreo devem receber confirmação de um slot atribuído antes de operarem.
- 8.17.3 As companhias aéreas não devem notificar os coordenadores de alterações ao equipamento próprio dia, ou variações operacionais (por exemplo, voos atrasados, perturbações causadas pelas condições climáticas, etc.) aos seus slots atribuídos.
- 8.17.4 Apenas as variações operacionais significativas, que afectam o(s) dia(s) seguinte(s) podem exigir que uma companhia aérea submeta um pedido de um novo slot para o(s) dia(s) seguinte(s).
- 8.17.5 As companhias aéreas devem notificar o coordenador de cancelamentos no próprio dia, para que os slots possam ser re-atribuídos a outras transportadoras.

9 TERMOS E ABREVIACÕES

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

Slot ad hoc: um slot atribuído que não é elegível para precedência histórica.

Prazo Acordado para os Históricos: a data do prazo, conforme estabelecido no Calendário das Actividades de Coordenação, pelo qual as companhias aéreas devem abordar quaisquer desentendimentos com a determinação dos históricos pelo coordenador. É 7 dias antes do Prazo Inicial para Submissão.

Companhia aérea: uma empresa de transporte aéreo detentora de uma licença de operador válida ou autorização equivalente da sua autoridade nacional.

Infraestrutura aeroportuária: a gama completa das instalações aeroportuárias e quaisquer componentes ambientais ou outras, usadas na operação de serviços num aeroporto.

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

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

AppCal: Calendário de Reuniões IATA

Acordo de Serviço Aéreo Bilateral: um acordo entre dois governos permitindo a operação de serviços aéreos comerciais sobre rotas designadas e através de aeroportos designados.

Calendário de Actividades de Coordenação (ou Calendário): os prazos para eventos e a indústria que regem o processo de coordenação para cada estação do ano.

Coordenação: o termo genérico que engloba facilitação num aeroporto Nível 2 e atribuição de slots num aeroporto Nível 3.

Comité de Coordenação: um comité sediado num aeroporto Nível 3 para avisar o coordenador sobre assuntos relacionados com capacidade, atribuição de slots e monitorizar o uso de slots no aeroporto.

Parâmetros de Coordenação: os limites operacionais de todos os factores técnicos, operacionais e ambientais no aeroporto.

Coordenador: a organização ou o indivíduo responsável pela atribuição de slots num aeroporto Nível 3.

Análise da Procura e da Capacidade: o processo de avaliação da procura das companhias aéreas e determinação da capacidade aeroportuária máximo, considerando todas as restrições físicas, operacionais e ambientais no aeroporto.

DST: Horário de Verão

Estações do ano equivalentes: estações do ano de Verão consecutivas (dois Verões) ou estações do ano de Inverno consecutivas (dois Invernos), por oposição a duas estações do ano consecutivas (uma estação do ano de Verão e uma de Inverno).

Facilitador: a organização ou o indivíduo responsável pela recolha de dados sobre operações planeadas num aeroporto Nível 2, e por recomendar ajustes voluntários nos horários, conforme necessário.

Voo: a operação de um ou mais trajectos com o mesmo código de identificação do voo.

Agente de Handling: uma pessoa ou organização que representa uma companhia aérea num aeroporto em áreas de passageiros ou serviços de carga, ou expedição de aviões.

Precedência Histórica: o princípio pelo qual as companhias aéreas têm direito a uma série de slots que eram operados, pelo menos 80% do tempo, durante o período atribuído na estação do ano anterior equivalente.

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

Data de Referência Histórica: a data de referência usada para o cálculo de uso de 80% para determinar a precedência histórica, sendo 31 de Janeiro (Verão) e 31 de Agosto (Inverno).

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

Coordenação Inicial: o processo que ocorre entre o Prazo Inicial para Submissão e as datas do Prazo SAL para cada estação do ano, em que um coordenador atribui slots num aeroporto Nível 3 e um facilitador recomenda ajustes de horário voluntários num aeroporto de Nível 2.

Prazo Inicial para Submissão: o prazo das 23:59 UTC nesta data, conforme estabelecido no Calendário das Actividades de Coordenação, mediante o qual as companhias aéreas devem submeter as suas operações planeadas para coordenadores e facilitadores nos aeroportos Nível 3 e Nível 2.

Joint Slot Advisory Group (JSAG): um fórum IATA em que as companhias aéreas Membros e os coordenadores aeroportuários se reúnem para discutir assuntos de interesse comum, formular e promover as directrizes da indústria, relacionadas com a coordenação de aeroportos em todo o mundo, e aconselhar sobre os princípios para administrar a Conferência de Slots da IATA.

Aeroporto Nível 1: um aeroporto onde as capacidades de todas as infraestruturas no aeroporto são geralmente adequadas para satisfazer sempre as exigências dos utilizadores

Aeroporto Nível 2: um aeroporto onde existe potencial para congestionamento durante alguns períodos do dia, da semana ou da estação do ano, que podem ser resolvidos através de cooperação voluntária entre as companhias aéreas.



Directrizes Mundiais para Slots (WSG, Worldwide Slot Guidelines)

Aeroporto Nível 3: um aeroporto onde é necessário que todas as companhias aéreas e outros operadores aéreos possuam uma slot atribuído por um coordenador, no sentido de chegar ou partir do aeroporto durante os períodos em que a atribuição dos slots ocorre.

Novo Operador: uma companhia aérea que solicita uma série de slots num aeroporto em qualquer dia onde, se o pedido da companhia aérea for aceito, deteria menos de 5 slots nesse aeroporto nesse dia.

Grupo: ver Grupo de Slots.

Autoridade Responsável: a entidade governamental, Direcção-Geral, autoridade ou agência com responsabilidade para supervisionar e regulamentar no aeroporto em questão.

SAL (mensagem da Lista Inicial de Atribuição de Slots): mensagem normalizada usada pelos coordenadores e facilitadores para informar as companhias aéreas dos resultados da Coordenação Inicial num aeroporto Nível 2 ou Nível 3.

Prazo SAL: a data do prazo, conforme estabelecido no Calendário das Actividades de Coordenação, pelo qual os coordenadores e facilitadores dos aeroportos Nível 2 e Nível 2 devem distribuir os resultados da Coordenação Inicial a todas as companhias aéreas.

SCR (mensagem do Pedido/Resposta de Autorização de Slots): mensagem normalizada usada pelas companhias aéreas e coordenadores, para efeitos de planeamento da autorização de slots num aeroporto Nível 3, conforme descrito no Capítulo 6 do SSIM.

Estação do ano: a estação do ano de Verão com início no último Domingo de Março, ou a estação do ano de Inverno com início no último Domingo de Outubro.

Série de Slots: pelo menos 5 slots solicitados para o mesmo tempo no mesmo dia da semana, distribuídos regularmente na mesma estação do ano e atribuídos dessa forma ou, se isso não for possível, atribuídos sensivelmente ao mesmo tempo.

Operação Partilhada: um termo genérico que se refere aos vários tipos de acordos entre duas ou mais companhias aéreas.

SHL (mensagem da Lista Histórica de Slots): mensagem normalizada usada pelos coordenadores para informar as companhias aéreas do estado das seus slots históricos.

Prazo SHL: a data do prazo, conforme estabelecido no Calendário das Actividades de Coordenação, mediante o qual os coordenadores dos aeroportos Nível 3 devem facultar a cada companhia aérea os detalhes dos seus slots históricos. É a terceira Segunda-feira de Setembro (Verão) e a terceira Segunda-feira de Abril (Inverno).

SISC: Comité de Normas de Informação de Horários (SISC, Schedules Information Standards Committee)

Slot: uma autorização acordada por um coordenador para uma operação planeada para usar a gama completa da infraestrutura aeroportuária necessária para chegar ou partir de um aeroporto Nível 3, numa data e num tempo específicos.

Conferência de Slots (SC): um fórum organizado pela IATA para coordenação de operações planeadas nos aeroportos Nível 2 e Nível 3, realizada duas vezes por ano nas estações do ano de Verão e de Inverno.

Troca de Slots (ou Permuta de Slots): um processo, mediante o qual os slots atribuídos são trocados numa base uma por uma entre companhias aéreas no mesmo aeroporto.

SMA (mensagem de Aviso de Movimento de Horários): mensagem normalizada usada para submissão de dados sobre operações planeadas a um facilitador num aeroporto Nível 2, ou um agente de recolha de dados numa aeroporto Nível 1, conforme descrito no Capítulo 6 do SSIM.

Monitorização de Slots: uma análise realizada pelos coordenadores para medir o desempenho operacional das companhias aéreas, comparativamente aos slots que lhes foram atribuídos.

Comité para o Desempenho de Slots: um sub-comité do Comité de Coordenação formado para aconselhar o coordenador sobre assuntos de monitorização de slots, com o objectivo de melhorar a pontualidade e combater o uso indevido de slots.

Grupo de Trabalho da Política de Slots (SPWG): um fórum IATA das companhias aéreas Membros, estabelecido para abordar assuntos como o desenvolvimento de / e correcções ao WSG e providenciar orientação sobre assuntos da indústria relacionados com as slots para o escritório do Director-Geral da IATA.

Grupo de Slots (ou Grupo): os slots disponíveis num aeroporto Nível 3 depois dos slots históricos e alterações aos slots históricos serem atribuídos, incluindo quaisquer slots recentemente criados.

Prazo para Devolução de Slots: a data, mediante a qual as companhias aéreas devem devolver séries de slots que não tencionam operar, a 15 de Janeiro (Verão) e 15 de Agosto (Inverno).

SSIM: o Manual Informativo de Horários Normalizados.

Permuta de Slots: ver Troca de Slots.

Transferência de Slots: um processo no qual os slots atribuídos são transferidos de uma companhia aérea para outra companhia aérea.

Usar ou Perder o direito: o princípio pelo qual a precedência histórica só é concedida para uma série de slots se uma companhia aérea conseguir demonstrar, para satisfação do coordenador, que a série foi operada, pelo menos, 80% do tempo, durante o período atribuído na estação do ano anterior equivalente.

UTC: Tempo Universal Coordenado, também referido como Z ou GMT. Todos os slots, incluindo slots históricos, são expressos em UTC, salvo se os procedimentos acordados permitem o uso da hora local.



Directrizes Mundiais para Slots (WSG, Worldwide Slot Guidelines)

Lista de espera: uma lista não-prioritária de pedidos pendentes, incluindo melhoramentos pendentes de slots atribuídos e pedidos sem slots atribuídos

WWACG: Worldwide Airport Coordinators' Group.

10 DOCUMENTOS DISPONÍVEIS NA WEB

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

- 10.1 IATA Slot Conference – Standing Working Arrangements
- 10.2 IATA Appointments Calendar
- 10.3 IATA Standards for Airport Capacity Analysis
- 10.4 Recommended Minimum System Requirements for Airlines and Coordinators
- 10.5 Slot Policy Working Group (SPWG) – Terms of Reference
- 10.6 Joint Slot Advisory Group (JSAG) – Terms of Reference
- 10.7 Schedules Information Standards Committee (SISC) – Terms of Reference
- 10.8 Coordination Committee – Terms of Reference
- 10.9 Slot Performance Committee – Terms of Reference
- 10.10 Membership of the Slot Policy Working Group (SPWG)
- 10.11 Membership of the Joint Slot Advisory Group (JSAG)
- 10.12 Contact list for Level 2 and Level 3 Airports
- 10.13 Notification of Airport Level Change
- 10.14 Independence of the Coordinator



Directrizes Mundiais para Slots (WSG, Worldwide Slot Guidelines)

Deixado em branco intencionalmente