



FORMULARIO PARA ESTABLECER UNA DIRECTIVA OPERACIONAL

DIRECTIVA OPERACIONAL: DGAC-DO-TA-001-2026

Tema:

Procedimientos de facilitación de horarios, programaciones y de coordinación de operaciones en aeropuertos internacionales de Costa Rica (SLOTS)

CONTENIDO

1. Motivo de la emisión

La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) es la entidad que ejerce la autoridad aeronáutica civil en el país y como tal regula, supervisa, controla, fiscaliza y sanciona todas las actividades aeronáuticas, incluyendo las actividades vinculadas al cumplimiento de los itinerarios y horarios de los vuelos de transporte aéreo.

En los últimos años, el incremento de operaciones en Costa Rica ha generado grados de congestión de vuelos durante determinados periodos del día, de la semana y del año en algunos aeropuertos del país, principalmente en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, en los cuales la creciente demanda podría superar la capacidad disponible del aeropuerto y afectar los niveles de servicio que se brindan.

De conformidad con las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los Estados deben establecer mecanismos eficaces para resolver las situaciones en las que la demanda para la explotación de servicios aéreos excede la capacidad aeroportuaria, garantizando que toda asignación de capacidad se realice de manera justa, no discriminatoria y transparente, y considerando debidamente los intereses de todas las partes involucradas.

Siguiendo estas recomendaciones, la DGAC considera adecuado implementar procedimientos de Facilitación de Aeropuertos (para aeropuertos declarados como nivel 2) que se ajusten a la capacidad aeroportuaria existente y que garanticen el funcionamiento viable y óptimo de los aeropuertos y del transporte público, basados en las mejores prácticas y estándares de la actividad aeronáutica internacional relativas a esta materia aprobadas o recomendadas por los organismos técnicos especializados de la industria (Directrices Mundiales de Slots Aeroportuarios (WASG)), elaborado conjuntamente por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Grupo Mundial de Coordinadores de Aeropuertos (WWACG). Esta Directiva no aborda temas relativos a Aeropuertos coordinados (usualmente conocidos como nivel 3).

En tal sentido, resulta necesario establecer las disposiciones que regulen la aprobación de programaciones de vuelo y los procedimientos de ordenación de operaciones de aviación civil, especialmente para aquellos aeropuertos con alto volumen de tráfico, así como para el control de su



cumplimiento, en resguardo de la seguridad operacional; todo ello orientado a maximizar el uso eficiente de la capacidad aeroportuaria disponible.

Para ello, la DGAC trabaja en la elaboración de la normativa correspondiente, y que deberá estar alineada con la Ley General de Aviación Civil (Ley N° 5150 de 14 de mayo de 1973) la cuál será publicada mediante decreto. Sin embargo, dado el tiempo que implica la promulgación y oficialización de un decreto, y considerando la necesidad de ordenar las operaciones y evitar congestiones, se emite esta Directiva Operacional, de conformidad con el art. 19 inciso IX de dicha ley, para iniciar con la aplicación de algunos de los procedimientos alineados con las Directrices Mundiales de Slots Aeroportuarios. Esto permitirá facilitar la transición hacia el nuevo sistema de asignación de espacios en los aeropuertos una vez que la normativa esté vigente.

Como dependencia especializada del Ministerio de Obras Públicas y Transportes que ejerce la autoridad aeronáutica civil en el país, la DGAC es competente de manera exclusiva para supervisar, fiscalizar y sancionar los incumplimientos a las disposiciones y procedimientos establecidos en la presente Directiva.

2. Ámbito de aplicación y duración

La presente Directiva Operacional es aplicable para los aeropuertos declarados facilitados (nivel 2) y a todas las compañías aéreas u otros operadores aéreos, nacionales y extranjeros, que realicen operaciones de aviación civil, cualquiera que sea su modalidad (excepto vuelos con fines humanitarios, servicios de ambulancia aérea (SAA), seguridad pública, vuelos diplomáticos y otros que estén sujetos a procedimientos específicos para tal fin), al amparo de un permiso de operación y/o vuelo otorgados por el CETAC o la DGAC hacia o desde aeropuertos de Costa Rica, específicamente el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (SJO) y Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (LIR). Aplica también para explotadores aeroportuarios, Departamento de Servicios de Navegación Aérea, Unidad de Transporte Aéreo, Departamento de Aeropuertos de la DGAC y a cualquier parte involucrada en el procedimiento de coordinación recogido en la presente directiva.

Los aeropuertos declarados facilitados (nivel 2) son terminales con potencial congestión en momentos específicos, donde la capacidad es adecuada pero cercana al límite. Se gestionan mediante la cooperación voluntaria entre aerolíneas y aeropuertos para resolver la demanda, diferenciándose de los de nivel 1 (sin restricciones) y nivel 3 (coordinados obligatoriamente).

Los Aeropuertos deberán presentar ante la Dirección General de Aviación su intención de ser aeropuertos facilitados (nivel 2). No obstante, la Dirección General de Aviación, podrá decidir cuales aeropuertos deberán estar en nivel 2, cuando se demuestre que no ha sido posible atender la demanda de operaciones en los horarios originalmente solicitados por las Compañías que operaran en el Aeropuerto.

La presente Directiva Operacional tiene carácter transitorio y estará vigente hasta la emisión del Decreto con el respectivo Reglamento de Asignación de Slots en aeropuertos internacionales de Costa Rica.

Los Aeropuertos que se declaren aeropuertos facilitados, deberán aplicar la presente Directiva a partir de la temporada de invierno 2026-2027 (W26/27) y posteriormente el calendario que publicará



oportunamente la DGAC para las siguientes temporadas en el sitio web oficial de la DGAC, en la sección de Transporte Aéreo ([Transporte Aéreo – Aviación Civil](#)). .

Ante la ausencia de una publicación de la DGAC, se deberá entender que se aplicarán los procesos de facilitación que se basan en las Directrices Mundiales de Slots Aeroportuarios (WASG) y por consiguiente al Calendario de Actividades de Coordinación (mundial) publicado por IATA en su página web [IATA - Calendar of Coordinated Activities](https://www.iata.org/en/programs/ops-infra/slots/calendar-of-coordinated-activities/). (<https://www.iata.org/en/programs/ops-infra/slots/calendar-of-coordinated-activities/>)

Esta Directiva Operacional (DGAC-DO-TA-001-2026) se fundamenta en lo establecido en Ley General de Aviación Civil art. 19 inciso IX., la cual concede a la Dirección General de Aviación Civil la autoridad para emitir DO's de manera anticipada a la enmienda del reglamento con el propósito de:

- Ampliar el alcance del reglamento en un tema específico establecido en el propio reglamento, pero sin contradecirlo, o
- Prohibir, limitar o someter a determinadas condiciones una operación que no se encuentre establecida en el reglamento correspondiente a la materia, en interés de la seguridad operacional.

3. Acción requerida por los operadores y/o proveedores de servicio

(a) Atender el calendario específico de actividades de facilitación de espacios, según el siguiente detalle:

**CALENDARIO DE ACTIVIDADES DE FACILITACIÓN PARA OPERACIONES
HACIA / DESDE COSTA RICA
Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós
TEMPORADA INVIERNO 2026/2027 (W26/27)**

ACTIVIDAD	FECHA W26/27
Fecha límite para confirmar los parámetros de coordinación declarados	30-abril-26
Fecha límite para el envío de solicitudes iniciales (ISD)	7-mayo-26
Fecha Límite para el envío de la Lista de Slots Asignados (SAL)*	28-mayo-26
Conferencia Mundial de Slots organizado por IATA*	09-11 junio 26
Fecha límite de devolución de series de slots (SRD)*	15-julio-26
Fecha de referencia de históricos (HBD)	31-agosto-26
Inicio de la Temporada	25-octubre-26

Fuente: IATA

Elaborado por: Unidad de Transporte Aéreo DGAC, Noviembre 2025.

***Nota:** Se indican los nombres oficiales según WASG que incluyen el término “Slots”, sin embargo, se tiene claro que esta Directiva se centra en facilitación, por lo cual el término Slot se entiende como itinerario y espacio asignado para llevar a cabo la operación.

(b) Los gestores de Aeropuerto deben designar un facilitador temporal que cuente con conocimientos previos sobre programación de vuelos de compañías aéreas y/o experiencia en coordinación de aeropuerto y notificar al CETAC dicha designación.



- (c) Todas las compañías aéreas / operadores aéreos con certificado de explotación para vuelos regulares y no regulares, que operen o tengan la intención de operar vuelos en los Aeropuertos SJO y LIR, deben enviar las solicitudes de sus operaciones previstas al Facilitador antes de operar en el aeropuerto, utilizando los formatos y procedimientos establecidos.
- (d) Utilizar el Manual Informativo de Programaciones Estándar, Capítulo 6 (SSIM: Standard Schedules Information Manual) para el procesamiento de datos, formatos de mensajería y procedimientos que se utilizarán para el intercambio de información de horarios de las aerolíneas y cuando se comunica información de coordinación aeroportuaria.
- (e) Cada compañía aérea es responsable de garantizar que tanto la DGAC, como el Facilitador hayan recibido sus solicitudes iniciales en el formato de mensajería antes mencionado. El Facilitador deberá confirmar la recepción de las solicitudes iniciales. La DGAC comunicará oportunamente los medios disponibles para la presentación de la mensajería, a los representantes legales debidamente acreditados en el país.
- (f) Se trabajará bajo el principio de referencia histórica, inicialmente según los registros de operación del aeropuerto para el periodo 2023-2025:
 - (1) Aplica únicamente para aeropuertos nivel 2, pese a que no existe un derecho histórico, el Gestor / explotador aeroportuario analiza los itinerarios efectivamente operados durante las últimas tres temporadas equivalentes y lo asocia con la solicitud presentada por la Compañía.
 - (2) Las compañías aéreas / operadores aéreos deben estar preparados y anuentes para aceptar el horario alternativo asignado por el Facilitador, con el fin de evitar sobrepasar los parámetros de coordinación establecidos y facilitar la operación de la mayor cantidad de aerolíneas en el aeropuerto.
 - (3) En caso de referencias históricas iguales, la compañía que tenga más años de operar ese itinerario será la primera en seleccionar las opciones facilitadas por el gestor / explotador aeroportuario.
 - (4) Únicamente las posiciones que estén publicadas en el AIP estarán sujetas del principio de referencia histórica. No obstante, si la DGAC habilita posiciones adicionales y/o provisionales, estas también se asignarán bajo el principio de referencia histórica, pero no se tomarán en cuenta para la referencia histórica de las siguientes temporadas.
- (g) Una vez asignado el horario por el Facilitador, la compañía debe tramitar ante el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) lo requerido según los procesos que incluye la normativa superior vigente.

4. Firma del Director General de Aviación Civil

4.1 En la página final de la presente Directiva Operacional.

5. Efectividad y documentos que deroga

5.1 La presente Directiva Operacional no deroga ningún Documento o Directiva Operacional y será efectiva a partir de su aprobación por parte del Director General.

6. Documentos de Referencias



- 6.1 OACI, Anexo 9: Facilitación.
- 6.2 Documento OACI 4444. “Gestión del Tránsito Aéreo”.
- 6.3 Documento OACI 9587. “Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional”.
- 6.4 Documento OACI 9626 – “Manual sobre reglamentación del Transporte Aéreo Internacional”.
- 6.5 Documento OACI 9971. “Manual on Collaborative Air Traffic Flow Management (ATFM)”.
- 6.6 Circular 283 – AT/119 de la OACI.
- 6.7 Directrices Mundiales de Slots Aeroportuarios / Worldwide Airport Slots Guidelines (WASG).
- 6.8 SSIM – Manual Informativo de Programaciones Estándar de IATA.

7. Notas sobre la presentación de la DO del RAC-correspondiente

- 7.1 No aplica.

8. Definiciones, abreviaturas y contenido relacionado

(a) Definiciones

ACI: Consejo Internacional de Aeropuertos.

Aerolínea/Línea Aérea/compañías aéreas: empresa de transporte aéreo titular de una licencia o certificado de explotación válido o una autorización equivalente de su autoridad nacional.

Aeropuerto Nivel 1: aeropuerto donde las capacidades de toda la infraestructura del aeropuerto son generalmente adecuadas para satisfacer las demandas de los usuarios en todo momento.

Aeropuerto Nivel 2: aeropuerto donde existe una probabilidad de congestión durante algunos periodos del día, la semana o la temporada, la cual puede resolverse mediante ajustes de la programación de vuelos entre las compañías aéreas y el Facilitador.

Aeropuerto Nivel 3: un aeropuerto en el que es necesario que todas las compañías aéreas y otros operadores de aeronaves tengan un espacio asignado por un coordinador para llegar o salir del aeropuerto durante los períodos en que se produce la asignación de slots.

Análisis de la capacidad y la demanda: proceso de evaluar la demanda de las compañías aéreas / operadores aéreos y determinar la capacidad máxima del aeropuerto, teniendo en cuenta todas las limitaciones de infraestructura, operacionales y medioambientales presentes en el aeropuerto.

Autoridad responsable: el departamento, dirección, autoridad u organismo gubernamental responsable de la supervisión y regulación del aeropuerto de que se trate.

Calendario de actividades de coordinación: los eventos y las fechas límite acordadas y utilizadas por la industria aeronáutica (calendario IATA) que rige el procedimiento de coordinación para cada temporada.



CETAC: Consejo Técnico de Aviación Civil

Circunstancias imprevistas: situaciones imprevisibles e inevitables, ajenas al normal desenvolvimiento de la actividad del operador aéreo / compañía aérea que impiden que el vuelo se lleve a cabo o que se retrase o adelante, conocidas como situaciones de fuerza mayor, tales como: causas meteorológicas, desastres naturales, cenizas de volcán, impactos de aves, fallas técnicas no correspondientes al mantenimiento programado de la aeronave o causadas por pasajeros o terceros en el momento del vuelo imprevistos en los equipos de soporte en tierra, cierres imprevistos de aeropuertos o de pistas y restricciones imprevistas en la infraestructura aeroportuaria, medidas o restricciones a los vuelos impuestas por los gobiernos debido a situaciones de Emergencia de salud pública, entre otros.

Conferencia de slots (SC): foro organizado por IATA para la coordinación de las operaciones previstas en aeropuertos de Nivel 2 y Nivel 3, que se celebra dos veces al año, para las temporadas de verano e invierno. Participación obligatoria en Nivel 3.

Coordinación: término genérico que engloba la asignación de slots en un aeropuerto de Nivel 3 y la facilitación en un aeropuerto de Nivel 2.

Coordinación inicial: proceso que tiene lugar entre la fecha límite de envío de solicitudes iniciales y la fecha límite de envío de SAL para cada temporada, por el que un Coordinador asigna slots en un aeropuerto de Nivel 3 y un Facilitador asigna horarios y recomienda realizar ajustes en la programación de un aeropuerto de Nivel 2.

DGAC: Dirección General de Aviación Civil.

DST (Daylight Saving Time): horario de verano.

Explotador Aeroportuario (o explotador de aeropuerto): organismo que gestiona y administra las instalaciones del aeropuerto.

Explotador de servicios aéreos: Persona física o jurídica autorizada para prestar servicios de transporte aéreo.

ETA (Estimated Time of Arrival): Hora estimada de llegada.

ETD (Estimated Time of Departure): Hora estimada de salida.

Facilitación: término que se aplica a la asignación por parte del Facilitador, de horarios de llegada y salida de vuelos que tienen lugar como resultado de los ajustes de programación en un aeropuerto de Nivel 2.

Facilitador: persona u organización responsable de la asignación de horarios de salida y llegada de vuelos en un Aeropuerto Nivel 2, así como de recomendar ajustes en la programación en dichos aeropuertos, según sea necesario, con el fin de no exceder los parámetros de coordinación establecidos para el mismo.



Fecha de referencia de históricos (HBD): la fecha de referencia utilizada para el cálculo del uso del 80% para determinar la precedencia histórica, que es las 23:59 UTC del 31 de enero (verano) y las 23:59 UTC del 31 de agosto (invierno).

Fecha límite de envío de Lista de Slots Asignados (SAL): fecha límite, tal y como se especifica en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la cual los Facilitadores de aeropuertos de Nivel 2 (respectivamente), deben distribuir los resultados de la coordinación inicial a todas las compañías aéreas.

Fecha límite de envío de slots históricos (SHL): fecha límite, tal y como se especifica en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la cual los Coordinadores de aeropuertos de Nivel 3 deben enviar a todas las compañías aéreas los detalles de sus slots históricos.

Fecha límite de envío de solicitudes iniciales (ISD): fecha límite, tal y como se especifica en el Calendario de actividades de coordinación, antes de la cual las compañías aéreas deben enviar las solicitudes de sus operaciones previstas a los Coordinadores y Facilitadores en aeropuertos de Nivel 3 y Nivel 2. La hora límite en dicha fecha será las 23:59 UTC.

Fecha límite para devolución de series de slots (SRD): fecha límite tal y como se especifica en el Calendario de actividades de coordinación, en que las compañías aéreas deberán devolver las series de slots que no tengan previsto operar.

Grupos de la industria: en el contexto del WASG, incluye ACI, IATA y WWACG.

Grupo de Expertos de Slots: un grupo de operadores aeroportuarios de ACI que apoyan el desarrollo del WASG y proporcionan orientación estratégica y técnica a ACI World sobre el desarrollo de la política sobre la asignación de slots en aeropuertos

Grupo de Mensajería de Slots (SMG): Grupo de la IATA formado por Aerolíneas Miembro, Facilitadores y Coordinadores de Slots, así como Miembros de Asociaciones Estratégicas. El SMG es responsable del desarrollo y mantenimiento de estándares de la industria que se ocupan de asuntos relacionados con el intercambio de información y los requisitos de datos para los procesos de coordinación de slots / horarios de los aeropuertos.

Grupos de Trabajo sobre Temporadas de Slots: grupos de expertos que proporcionan un papel igual a los aeropuertos, las aerolíneas y los coordinadores/facilitadores de slots que elaboran recomendaciones técnicas para su consideración y aprobación por la Junta Mundial de Slots Aeropuertos (WASB), y en el desarrollo y apoyo a la implementación del WASG.

Hora de Puesta de calzos (on-block time): hora en la cual se colocan los calzos de la aeronave que ha terminado su desplazamiento, dando por finalizado el vuelo. Se considera la “hora de llegada” a efectos de coordinación.

Hora de retirada de calzos (Off-block time): hora en la cual se retiran los calzos de la aeronave para iniciar el desplazamiento con el propósito de iniciar el vuelo. Se considera la “hora de salida” a efectos de coordinación.



Horario facilitado: horario asignado por el Facilitador para operaciones aéreas en un aeropuerto nivel 2.

IATA: Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

Infraestructura aeroportuaria: conjunto completo de instalaciones aeroportuarios y cualquier componente ambiental o de otro tipo, utilizado en la operación de servicios en un aeropuerto.

Itinerarios: Programación de frecuencias, horarios, rutas y equipos propuestos para la operación de servicios aéreos.

Itinerario de vuelo: la ruta de un vuelo, número de vuelo, fecha de inicio, fecha de finalización, frecuencia, horario ETA y ETD, equipo.

Itinerario ad hoc: Itinerario asignado que no puede optar al derecho histórico. Comprenden los vuelos no regulares sin certificado de explotación y vuelos especiales.

Junta Directiva de la WWACG: junta directiva de la WWACG, con derecho a actuar en nombre de los miembros de la WWACG en asuntos dentro de la competencia de la WWACG y para representar a la comunidad de coordinadores/facilitadores de espacios en la WASB.

Lista de espera: lista no priorizada de las solicitudes pendientes, que incluye los horarios asignados que estén pendientes de mejoras y las solicitudes sin horarios asignados.

Monitoreo del uso de slots: un análisis realizado por los coordinadores para medir el rendimiento operativo de las aerolíneas en comparación con los slots aeroportuarios asignadas a ellas.

Nivel de aeropuerto: clasificación de aeropuertos basada en su nivel de congestión. Puede ser Nivel 1, Nivel 2 o Nivel 3.

Norma “Úselo o piérdalo”: principio según el cual el derecho histórico sólo se concede a una serie de slots si la compañía aérea puede demostrar, a satisfacción del Coordinador, que dicha serie se ha operado, según lo autorizado por el Coordinador, como mínimo en el 80% del tiempo del período asignado en la temporada equivalente anterior.

Nuevo entrante: compañía aérea que solicita operaciones que no operaron la temporada anterior, utilizando los códigos adecuados recogidos en el SSIM, una serie de slots en cualquier día donde, si la solicitud de la aerolínea fuese aceptada, tendría menos de 7 slots en ese aeropuerto en ese día. Es decir, una aerolínea que pudiese programar 3 rotaciones al día (3 llegadas y 3 salidas, necesitando 6 slots) como un nuevo entrante.

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

Operador aéreo: persona natural o jurídica que utiliza una aeronave legítimamente por cuenta propia, aun sin fines de lucro, conservando su conducción técnica y la dirección de la tripulación.



Parámetros de coordinación: la capacidad máxima disponible para la asignación en un aeropuerto considerando las limitaciones funcionales del aeropuerto, tales como pista, plataforma, terminal, espacio aéreo y restricciones ambientales declaradas por el aeropuerto u otro organismo competente.

Partes interesadas: se consideran como tal, a efectos de coordinación de aeropuertos, a las compañías/operadores aéreos que utilizan o planean utilizar el aeropuerto, el explotador aeroportuario, las autoridades de control de tránsito aéreo, el Coordinador/Facilitador responsable de la coordinación del aeropuerto y las autoridades gubernamentales responsables del aeropuerto.

Plazo de devolución de series: la fecha en la que las compañías aéreas deben devolver series de slots que no tienen intención de explotar, tal y como se establece en el Calendario de Actividades de Coordinación.

Plazo Histórico Acordado: la fecha límite, tal como se establece en el Calendario de Actividades de Coordinación, en la que las compañías aéreas deben plantear cualquier desacuerdo con la determinación de los históricos por parte del coordinador. Es 7 días antes de la fecha límite de presentación inicial.

Plazo SAL: la fecha límite, establecida en el Calendario de Actividades de Coordinación, en la que los coordinadores y facilitadores de los aeropuertos de Nivel 3 y Nivel 2 deben distribuir los resultados de la Coordinación Inicial a todas las compañías aéreas.

Precedencia histórica: Aplica para nivel 3, es el principio según el cual las compañías aéreas tienen derecho a una serie de slots que se explotaron al menos el 80% del tiempo durante el período asignado en la temporada equivalente anterior.

Programación de vuelos: comprende el número de vuelo, periodo de operación, horario, frecuencias, aeronave e itinerario.

Referencia histórica: Aplica para nivel 2 y no genera derecho. El Facilitador tomará en cuenta los itinerarios efectivamente operados durante las últimas tres temporadas equivalentes para la facilitación de itinerarios en las siguientes temporadas.

Representante legal: Es la persona que actúa en nombre y por cuenta de una empresa, organización o persona física ante terceros y ante la ley. Tiene la facultad de tomar decisiones, firmar contratos, responder legalmente y representar a la entidad en asuntos judiciales o administrativos. Para efectos de esta Directiva, será la persona que presentará los archivos bajo el estándar SSIM, no obstante, cualquier coordinación relativa a la referencia histórica se efectuará entre el facilitador y el encargado de planeación de la compañía.

SAL: (Lista de asignaciones iniciales de slots) mensaje estándar utilizado por los Coordinadores y Facilitadores para informar a las compañías aéreas de los resultados de la coordinación inicial en los aeropuertos de Nivel 3 y 2.

SC Event Platform: organizador de la conferencia de Slots de IATA.

Secretaría de la WASB: órgano administrativo y técnico que proporciona apoyo a los miembros de la WASB para el desempeño de sus tareas, proporcionado conjuntamente por ACI, IATA y WWACG.



Serie de slots: como mínimo, 5 slots asignados a la misma hora y en el mismo día de la semana, distribuidos regularmente en la misma temporada.

Servicio de Navegación Aérea: servicios que provee el Departamento de Servicios de Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil.

SHL: mensaje estándar utilizado por los coordinadores para informar a las compañías aéreas del estado de sus slots históricos.

Slot: permiso otorgado por un Coordinador para una operación prevista, que permite utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria para realizar salidas o llegadas en una fecha y hora específicas en un aeropuerto de Nivel 3.

Slot Conference (SC): foro organizado por la IATA para la coordinación de las operaciones planificadas en los aeropuertos de Nivel 2 y Nivel 3, que se celebra dos veces al año durante las temporadas de verano e invierno.

Slots históricos o (históricos): slots asignados en base al derecho histórico. Aplica para los aeropuertos nivel 3. Solo las compañías con un certificado de explotación para operaciones de servicios aéreos de transporte público emitido por Costa Rica podrán optar por un derecho histórico.

Slot Policy Working Group: un foro de la IATA de aerolíneas miembro establecido para abordar asuntos como el desarrollo y las enmiendas al WASG y proporcionar orientación sobre asuntos de slots de la industria a la oficina del Director General de la IATA.

SSIM: Manual informativo de programaciones estándar (Standard Schedules Information Manual) proporciona los estándares de la industria que consisten en el procesamiento de datos, formatos de mensajería y procedimientos que se utilizarán para el intercambio de información de horarios de las aerolíneas y cuando se comunica información de coordinación aeroportuaria. SSIM incluye referencias a otras resoluciones asociadas de la IATA y prácticas comunes recomendadas, así como a conjuntos de códigos de la industria, como los tipos de aeronaves de la IATA, los indicadores de terminales de pasajeros y las comparaciones de tiempo local UTC relacionadas con los estándares de datos de horarios. Los estándares SSIM son mantenidos por el Grupo de Publicación de Horarios (SPG) en colaboración con el Grupo de Mensajería de Slots y el Grupo de Tiempos de Conexión Mínimos.

Temporada: Periodo de verano o invierno conforme a la programación aeronáutica internacional. La temporada de verano, que empieza el último domingo de marzo, o la temporada de invierno, que empieza el último domingo de octubre.

Temporadas equivalentes: temporadas de verano consecutivas (dos veranos) o temporadas de invierno consecutivas (dos inviernos) en lugar de dos estaciones consecutivas (una temporada de verano y una temporada de invierno).

UTC: Tiempo Universal Coordinado, también conocido como Z o GMT. Todos los horarios se expresan en UTC (a no ser que los procedimientos acordados permitan usar la hora local.)



Ventana Táctica de Operación: periodo de tiempo establecido en relación al día de la operación y que será determinado por el Coordinador/ Facilitador, en acuerdo con el explotador aeroportuario, para cada aeropuerto Coordinado / Facilitado.

Vuelo: la operación de uno o más tramos con el mismo designador de vuelo.

Vuelos ad hoc: vuelos solicitados para el mismo día de la semana y la misma hora, pero que no alcanzan un mínimo de 5 operaciones consecutivas.

Worldwide Airport Slot Board (WASB): foro conjunto de aeropuertos, aerolíneas y coordinadores/facilitadores de slots para abordar cuestiones relacionadas con los slots aeroportuarios, como el desarrollo y la aprobación de enmiendas al WASG para identificar formas de mejorar el sistema y los procesos de asignación de slots y sugerir áreas para el desarrollo de políticas, y para proporcionar orientación sobre la programación de la industria y los asuntos de slots a los Grupos de Trabajo de Slots Aeroportuarios.

Worldwide Airport Slots Guidelines: las directrices mundiales sobre franjas horarias aeroportuarias (WASG) son publicadas por el Consejo de Aeropuertos Internacional (ACI), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y la Asociación Mundial Grupo de Coordinadores de Aeropuertos (WWACG) para proporcionar a la comunidad mundial del transporte aéreo un conjunto único de normas para la gestión de franjas horarias en aeropuertos coordinados y de las operaciones planificadas en los aeropuertos facilitados.

WWACG: Grupo Mundial de Coordinadores de Aeropuerto.

(b) PROCEDIMIENTO

El Flujo del proceso de aprobación de itinerarios (figura N° 1) se desarrollará en las siguientes etapas:

(1) Inicio del procedimiento

El procedimiento se iniciará con la presentación de la solicitud de aprobación de itinerarios por parte del explotador de servicios aéreos, la cual deberá ser remitida al Facilitador dentro de los plazos establecidos y acompañada de la información operativa requerida:

- i. para cada temporada, verano e invierno;
- ii. en formato de mensajería y en las fechas definidas para cada temporada;
- iii. el itinerario en dicha solicitud debe incluir números de vuelo;
- iv. la vigencia con fechas que incluyan día, mes y año;
- v. la frecuencia, hora estimada de llegada, hora estimada de salida, la ruta y el equipo.

(2) Análisis técnico y operaciones acordadas

Recibida la solicitud, el Facilitador procederá a efectuar el análisis técnico correspondiente para cada temporada, verificando la conformidad de los itinerarios propuestos con la capacidad aeroportuaria disponible sin sobrepasar los parámetros de coordinación establecidos. Cuando corresponda, el Facilitador coordinará con el explotador aéreo los ajustes técnicos y operativos necesarios. Lo resuelto por el Facilitador no será considerado como el acto final de aprobación.



(3) Consolidación y comunicación de itinerarios

Una vez concluida la fase de análisis técnico y operaciones acordadas, el Facilitador consolidará los itinerarios acordados y los comunicará formalmente al explotador de servicios aéreos para su conocimiento, conformidad y trámite siguiente, cumpliendo con el formato de mensajería y la fecha límite definida para cada temporada.

(4) Presentación de la solicitud formal al CETAC

El explotador de servicios aéreos, por medio de su representante legal, presentará ante el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), a través del mecanismo de ventanilla única, la solicitud formal de aprobación, adjuntando la versión final de los itinerarios acordados con el Facilitador del Aeropuerto para cada temporada y la documentación de respaldo correspondiente.

(5) Emisión del criterio técnico de la DGAC

La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) por medio de la Unidad de Transporte Aéreo elaborará y remitirá al CETAC el informe técnico correspondiente, sobre la procedencia de la solicitud, de conformidad con la normativa nacional e internacional aplicable, sobre los itinerarios solicitados.

(6) Resolución administrativa

El CETAC analizará la solicitud y el informe técnico remitido por la DGAC y emitirá la resolución administrativa mediante la cual se aprueban, condicionan o deniegan los itinerarios solicitados. Dicho acto será notificado a la parte solicitante, y a la Unidad de Transporte Aéreo.

(7) Notificación

La resolución administrativa será notificada al explotador de servicios aéreos conforme a los procedimientos establecidos, momento a partir del cual los itinerarios aprobados podrán ser ejecutados en los términos autorizados.

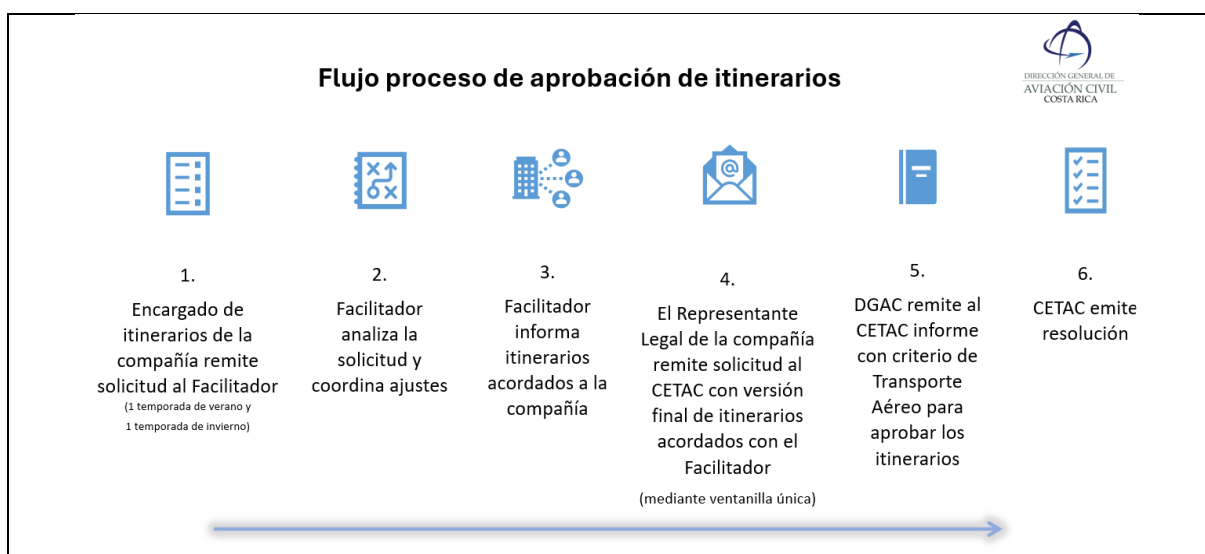


Figura N° 1



- (c) La aprobación de itinerarios en los términos del presente Anexo no exime al explotador de servicios aéreos del cumplimiento de las demás obligaciones legales, reglamentarias y operativas aplicables.
- (d) Las operaciones aéreas, cualquiera sea su modalidad, no deben exceder la capacidad y limitaciones del aeropuerto:
- (1) Se recomienda tiempo máximo en tierra para las aeronaves categoría Charlie de 75 minutos, categoría Delta de 90 minutos y categoría Echo de 120 minutos. Las aeronaves se asignan a cada categoría según lo dispuesto en el Documento 9157 de la OACI - Parte 1, por rangos de envergadura y separación de trenes principales (C: envergadura 24–<36 m, tren principal 6–<9 m, D: envergadura 36–<52 m, tren principal 9–<14 m, E: envergadura 52–<65 m, tren principal 9–<14 m). El gestor/explotador podrá ampliar estos tiempos, siempre y cuando exista una solicitud formal y exista disponibilidad para atender la operación sin afectar a otras aerolíneas.
- (e) Las compañías aéreas y otros operadores de aeronaves no deberán operar intencionalmente vuelos a una forma u hora significativamente distinta a la acordada con el Facilitador.
- (f) El Facilitador debe realizar tareas de observación del uso de los horarios asignados con el fin de identificar a compañías / operadores aéreos que operen de una forma significativamente diferente a la acordada con el Facilitador. Si se identifica alguna de estas circunstancias, el Facilitador debe contactar con la compañía / operador aéreo en cuestión, para resolver la discrepancia detectada:
- (1) El uso indebido continuado de los horarios asignados por el Facilitador puede resultar en una prioridad más baja para las nuevas solicitudes de horarios que la compañía / operador aéreo en cuestión pueda hacer en la siguiente temporada equivalente.
 - (2) Adicionalmente, el facilitador deberá presentar a la Dirección General de Aviación Civil un reporte de los incumplimientos que no obedezcan a situaciones de fuerza mayor, para que esta tome las medidas sancionatorias correspondientes según Artículo 294, inciso t) de la Ley General de Aviación Civil.
- (g) El Gestor / Explotador Aeroportuario y la Unidad de Servicios de Navegación Aérea según sus competencias deberán realizar un análisis de la capacidad y la demanda utilizando métodos comúnmente reconocidos en el sector. Asimismo, deberá llevarse a cabo un análisis de la capacidad y la demanda cuando existan cambios significativos en la infraestructura, los procedimientos operacionales o los patrones de demanda de los aeropuertos:
- (1) El análisis deberá medir de forma objetiva la aptitud de la infraestructura aeroportuaria para satisfacer la demanda con los niveles de servicio deseados, teniendo en cuenta factores como los tiempos de espera y los niveles de congestión o de retrasos entre otros, así como las posibles limitaciones establecidas por la Unidad de Servicios de Navegación Aérea. El análisis deberá proporcionar y tener en cuenta todos los límites de capacidad relevantes de pista, plataforma, terminal y otras instalaciones del aeropuerto según se considere necesario.
 - (2) El análisis deberá determinar las limitaciones operativas, medioambientales o de infraestructura que impidan satisfacer la demanda. Los resultados del análisis de la capacidad y la demanda permitirán definir los Parámetros de Coordinación y deberán ponerse a disposición de las partes interesadas, el CETAC, la DGAC.



(h) Corresponderá a la DGAC atender cualquier inconformidad formal presentada por las aerolíneas con respecto a la gestión del facilitador.

9. Fecha de aprobación

9.1. Se aprueba la presente Directiva Operacional, en San José, a las 15:00 horas del 28 de enero de 2026.

MSc. Marcos G. Castillo Masis
Director General
Dirección General de Aviación Civil



*UC: *Unidad de Transporte Aéreo*
**LGAC