

Guía Rápida para la utilización del formato SSIM de IATA en el proceso de asignación de slots/autorización de horarios

El objetivo de esta Guía Rápida es proporcionar, a todos aquellos que por primera vez se enfrentan a la necesidad de realizar una solicitud de slots, un conocimiento básico del lenguaje y formatos definidos por la industria a tal efecto, y que están recogidos en el Capítulo 6 del Manual SSIM (*Standard Schedules Information Manual*) publicado por IATA (*International Air Transport Association*).

Este documento no pretende sustituir la lectura completa y extensiva de dicho Manual. Más bien al contrario, se recomienda a las compañías aéreas que no estén familiarizadas con los procesos habituales de Coordinación de Slots que, siempre que sea posible, accedan a dicho Manual para conocer con mayor extensión y detalle todos los tipos de mensajes de comunicación entre Coordinador y Compañía Aérea que existen en la actualidad.

En este documento se intenta proporcionar un conocimiento básico de los dos tipos fundamentales de mensajes (SCR y SMA), así como proporcionar también una breve descripción de otros dos de uso frecuente (SIR y SAQ).

1. Principios básicos

Antes de entrar en detalle con la descripción de los distintos elementos que deben formar parte de los mensajes para la solicitud de slots u horarios de operación, es necesario hacer mención a una serie de principios y/o normas que están asociados a los procesos de Coordinación y, sin cuyo conocimiento, este documento quedaría incompleto. Dichos conceptos básicos son los siguientes:

- El marco legal que regula los derechos y obligaciones correspondientes al proceso de asignación de slots en los aeropuertos de la Unión Europea es el Reglamento (CEE) No 95/93, modificado por el Reglamento (CE) No 793/2004.
- Formalmente, el término 'slot' está asociado únicamente a aquellos aeropuertos designados por la autoridad competente como *Coordinados*. En aeropuertos designados con *Horarios Facilitados* se ha de referir al concepto de 'horario autorizado'.
- La designación específica de un aeropuerto para el que se realiza una solicitud (en los términos anteriores de *Coordinado* o con *Horarios Facilitados*) también determina el tipo de mensaje que debe utilizarse.
- El año natural no es la referencia temporal habitual. La industria del transporte aéreo divide el año natural en 'temporadas'. Una *Temporada de Verano* abarca desde el último domingo de marzo al sábado anterior al último domingo de octubre de un mismo año. Una *Temporada de Invierno* abarca desde el último domingo de octubre al sábado anterior al último domingo de marzo del año siguiente. Por tanto, en un año natural conviven tres temporadas: el final de la Temporada de Invierno del año anterior, toda la Temporada de Verano de ese año y el inicio de la correspondiente Temporada de Invierno de dicho año. En una solicitud de slots nunca se pueden mezclar fechas pertenecientes a temporadas diferentes.
- Salvo que se indique expresamente lo contrario, las solicitudes de slots deben realizarse utilizando el horario UTC (también denominado GMT o Zulu), en lugar del horario local del aeropuerto al que se refiera la solicitud.

- Aunque cada Coordinador pueda imponer otro tipo de normas particulares sobre el modo de intercambio de la información relativa a solicitudes de slots, a estos efectos está ampliamente extendido el uso del canal SITA y del correo electrónico.

2. Tipos de mensajes

SHL (*Slot Historical and Non-Historical Allocation List*, o Lista de Slots Históricos y No Históricos): es el mensaje utilizado por los Coordinadores para informar a las compañías aéreas de los slots que han obtenido derecho histórico y de aquéllos que no lo han hecho para la temporada equivalente siguiente.

SCR (*Slot Clearance Request/Reply*, o Solicitud/Respuesta de Asignación de Slots): es el mensaje utilizado por compañías aéreas y Coordinadores para la gestión de solicitudes de slots en aeropuertos *Coordinados*. Únicamente en una fase concreta de cada temporada los Coordinadores utilizan un mensaje distinto denominado SAL (ver descripción más adelante).

SMA (*Schedule Movement Advice*, o Solicitud/Respuesta de Horario Autorizado): es el mensaje utilizado por compañías aéreas y Facilitadores de Horarios para la gestión de las solicitudes de horarios autorizados en aeropuertos con *Horarios Facilitados*. De igual modo que en el caso anterior, en una fase concreta de cada temporada los Facilitadores de Horarios utilizan un mensaje distinto denominado SAL (ver descripción más adelante).

SAL (*Slot Allocation/Schedule Advice List*, o Lista de Slots Asignados/Horarios Autorizados): es el mensaje que el Coordinador o Facilitador de Horarios utiliza para informar a las compañías aéreas sobre el resultado de la asignación inicial de slots/horarios autorizados de una temporada. Desde ese momento en adelante, los cambios sobre la programación de una compañía aérea se gestionarán con el empleo de mensajes tipo SCR o SMA.

SIR (*Slot/Schedule Information Request/Reply*, o Solicitud/Respuesta de Información sobre Slots/Horarios Autorizados): es el mensaje utilizado por compañías aéreas y Coordinadores/Facilitadores de Horarios para intercambiar información sobre los slots asignados u horarios autorizados en un aeropuerto

SAQ (*Slot/Schedule Availability Query*, o Consulta sobre Disponibilidad de Slots/Horarios Autorizados): es el mensaje utilizado por compañías aéreas y Coordinadores/Facilitadores de Horarios para solicitar/dar información sobre las franjas horarias en las que sería posible asignar un slot o autorizar un horario en un aeropuerto.

WCR (*Waitlist Change Request/Reply*, o Solicitud/Respuesta de Cambio de la Lista de Espera): es el mensaje utilizado por compañías aéreas y Coordinadores para gestionar cambios en la lista de slots pendientes de mejora.

WIR (*Waitlist Information Request/Reply*, o Solicitud/Respuesta de Información sobre la Lista de Espera): es el mensaje utilizado por compañías aéreas y Coordinadores para intercambiar información sobre el contenido de la lista de slots pendientes de mejora.

3. Mensajes tipo SCR-SMA

Ambos tipos de mensaje comparten formato y estructura. Aunque, como referencia en los ejemplos que a continuación se exponen, se utilice el tipo SCR, todo lo indicado es igualmente válido para el tipo SMA.

Los mensajes SCR se componen de tres partes:

A. Encabezamiento del mensaje

Lo constituyen un mínimo de 4 líneas y un máximo de 6, dependiendo de que se haga uso o no de líneas que son opcionales. El significado de las mismas puede entenderse a través del ejemplo siguiente, cuya explicación figura seguidamente.

SCR
/GES1720795
S09
25MAR
MAD
REYT/11453

SCR *Tipo de mensaje*

/GES1720795 *Opcional. Referencia para identificar el mensaje*

S09 *Temporada para la que se solicitan los slots. Consta de tres caracteres:*

- *El primero: S ('Summer') para temporadas de Verano o W ('Winter') para temporadas de Invierno.*
- *El segundo y el tercero: son los dos últimos dígitos del año en el que empieza la temporada en cuestión.*

25MAR *Fecha en la que se envía el mensaje. Consta de cinco caracteres:*

- *Los dos primeros son el día del mes. Se indicará 01, 02,.....30, 31*
- *Los tres últimos son las tres primeras letras del nombre del mes en el idioma inglés: JAN, FEB,, NOV, DEC*

MAD *Código IATA del aeropuerto para el que se realiza la solicitud*

REYT/11453 *Opcional. En mensajes de respuesta enviados por un Coordinador puede encontrarse una línea comenzando por REYT (Reference to Your Telex) y seguido por la referencia del mensaje original de la compañía aérea (o del grupo fecha/hora en el que se generó su mensaje original).*

B. Datos de la solicitud

Es la parte del mensaje constituida por una o varias líneas sujetas a un formato específico a través de las cuales las compañías aéreas y Coordinadores concretan los detalles exactos de la solicitud de slots y de su respuesta respectivamente.

Un ejemplo sería:

NSWT2435P SWT2436 01MAY30JUN 1234500 068AT7 PMIPMI2125 04501PMIPMI PC 2
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17

en el que,

- | | | |
|----------|------------------------------------|--|
| 1 | <i>Código de Acción</i> | Indica qué tipo de operación o transacción quiere efectuarse con los datos referidos a continuación. Compañías aéreas y Coordinadores usan códigos de acción diferentes. Los Códigos de Acción más utilizados se describen más adelante en el documento. |
| 2 | <i>Identificador Vuelo Llegada</i> | Puede constar de los datos de matrícula de la aeronave (caso de vuelos de Aviación General o de Negocios) o del |

		número de vuelo (caso de vuelos comerciales). En este último caso, se compondrá de: <ul style="list-style-type: none"> • Código OACI ó IATA de la compañía • Número de 3 ó 4 dígitos • Sufijo (opcional) consistente en una letra
3	<i>Identificador Vuelo Salida</i>	Idéntico al anterior, para la operación de salida
4	<i>Fecha Origen Operación</i>	Primer día al que se refiere la solicitud. Se forma del modo descrito anteriormente para la fecha de envío del mensaje.
5	<i>Fecha Fin Operación</i>	Ultimo día al que se refiere la solicitud. Es opcional si la fecha de operación es única (coincide con la Fecha Origen)
6	<i>Días de Operación</i>	Secuencia de 7 dígitos que representan los días de la semana para los que se hace la solicitud. El lunes se indica mediante el 1, el martes con el 2, etc. Los días que no haya operación se representan con un 0 en la posición correspondiente de la secuencia. Este campo es opcional si la fecha de operación es única.
7	<i>Asientos</i>	Número de 3 dígitos que representa la configuración de asientos de la aeronave con la que la compañía aérea tiene previsto realizar la operación.
8	<i>Tipo de Aeronave</i>	Código IATA del subtipo de aeronave
9	<i>Aeropuerto Origen</i>	Código IATA del aeropuerto origen de la operación
10	<i>Aeropuerto Escala Anterior</i>	Código IATA del aeropuerto inmediatamente anterior en el que el vuelo de llegada realiza escala. Opcional si coincide con el Aeropuerto Origen
11	<i>Hora Llegada</i>	Hora (UTC) de llegada programada. Se representa con 4 dígitos mediante el formato de 24 horas (desde 0000 a 2359). Habitualmente se exige que los minutos se expresen mediante dígitos finalizados en 0 ó 5
12	<i>Hora Salida</i>	Hora (UTC) de salida programada.
13	<i>Indicador de pernocta (Overnight)</i>	Número que expresa el número de días posteriores al de la llegada en el que se producirá el vuelo de salida. Sólo se admiten los valores 1 y 2. Si la salida se produce el mismo día que la llegada se omitirá
14	<i>Aeropuerto Escala Siguiete</i>	Código IATA del aeropuerto inmediatamente posterior en el que el vuelo de salida realiza escala. Opcional si coincide con el Aeropuerto Final
15	<i>Aeropuerto Final</i>	Código IATA del aeropuerto destino de la operación
16	<i>Códigos de Servicio</i>	Indican el motivo de la operación de llegada y de la de salida. Los más comunes son los siguientes: <ul style="list-style-type: none"> J: Vuelo regular de pasajeros C: Vuelo chárter de pasajeros F: Vuelo regular de carga o correo H: Vuelo chárter de carga o correo P: Vuelo Posicional X: Escala Técnica

D: Vuelo de Aviación General o Privada
N: Vuelo de Aviación de Negocios / Aerotaxi

17 Indicador de Frecuencia

Indica cada cuántas semanas se repite la operación. Si no se incluye se debe entender que la operación se efectúa semanalmente. Un 2 indica que la operación es cada dos semanas. No se admite ningún otro valor.

CÓDIGOS DE ACCIÓN

a) Utilizados por la compañía aérea

• **Solicitudes de slot nuevas**

N: utilizado para solicitar al Coordinador un slot nuevo.

Y: utilizado para solicitar al Coordinador un slot nuevo con la prioridad *year-round* (continuación de una operación de la temporada adyacente anterior para constituir una operación anual alineada en horario).

B: utilizado para solicitar al Coordinador un slot nuevo con la prioridad de *Nuevo Entrante*.

V: utilizado para solicitar al Coordinador un slot nuevo con la prioridad de *Nuevo Entrante* y la prioridad *year-round* al mismo tiempo

• **Modificación de slots asignados**

C: utilizado para mostrar el slot sobre el que se solicita un cambio (cambio de tipo operacional). Necesariamente se utiliza en combinación con los códigos R, L o I.

M: utilizado para mostrar el slot sobre el que se solicita un cambio (cambio de tipo no-operacional). Necesariamente se utiliza en combinación con los códigos R, L o I.

R: utilizado para mostrar la modificación en el slot que se solicita mediante la revisión del slot que se indica a través de la línea C o M. El uso del código R informa al Coordinador de que la compañía aérea, en el caso de que no exista capacidad disponible para obtener el slot requerido, está en disposición de aceptar una oferta distinta a su solicitud, siempre que con ella mejore su situación actual.

L: el uso del código L sólo se diferencia del uso del código R en que la compañía aérea informa al Coordinador de que no está en disposición de aceptar ofertas distintas a la modificación requerida.

I: el uso del código I indica al Coordinador que la modificación de slot solicitada corresponde a la continuación de una operación de la temporada adyacente anterior al objeto de constituir una operación anual alineada (prioridad *year-round*). Incluye la posibilidad de aceptar ofertas.

• **Cancelaciones de slots asignados**

D: utilizado para indicar el slot que la Compañía quiere cancelar de su programación.

• **Aceptación/Rechazo de ofertas**

P: utilizado para aceptar una oferta realizada por el Coordinador pero manteniendo la solicitud original en la lista de slots pendientes de mejora.

A: utilizado para aceptar una oferta realizada por el Coordinador, eliminando el slot de la lista de slots pendientes de mejora.

Z: utilizado para declinar una oferta realizada por el Coordinador.

b) Utilizados por el Coordinador

X: utilizado para informar a la compañía aérea de que se ha cancelado el slot indicado, bien como respuesta a una solicitud de código 'D', a cualquier otra combinación de modificación: 'C-R/L/I' o 'M-R/L/I' o de aceptación de oferta 'A/P'.

K: utilizado para informar a la compañía aérea de que se ha asignado el slot indicado, bien como respuesta a una solicitud de slot nueva 'N/B/Y/V', de modificación 'C-R/L/I' o 'M-R/L/I' o de aceptación de oferta 'A/P'.

H: utilizado para indicar el slot actualmente asignado a la compañía aérea, normalmente a la espera de que ésta decida sobre una oferta remitida por el Coordinador para el vuelo correspondiente.

U: utilizado para indicar a la compañía aérea que el slot solicitado no está disponible y que, por tanto, pasa a formar parte de la lista de slots pendientes de mejora.

O: utilizado para indicar el slot que se oferta como alternativa al slot original solicitado por la compañía aérea, una vez que éste no puede ser asignado por no estar disponible.

T: utilizado en sustitución de los códigos H ó K para indicar a la compañía aérea que la asignación del slot indicado está sujeta al cumplimiento de ciertas condiciones.

W: utilizado para indicar la línea de datos de la solicitud de la compañía aérea que no es reconocida por el Coordinador (generalmente porque alguno de los datos no coincide con la información que consta en la base de datos del Coordinador)

Cuando la solicitud incluye tanto la operación de llegada como la de salida, como en el ejemplo indicado, se dice que el formato de la solicitud corresponde a formato *escala* o formato *turnaround*.

No obstante, una compañía aérea, en aquellos casos de aeropuertos en los que así esté permitido, puede realizar su solicitud de forma separada para la llegada y la salida. En estos casos, aquellos campos exclusivos de la operación asociada no deberán incluirse en la solicitud. Además, cuando la operación se refiera a la salida, se incluirá un espacio en blanco entre el Código de Acción y el primer carácter del identificador del vuelo.

Etiquetas con Información Adicional (opcional)

Al finalizar la línea de información básica, que concluye con el *Indicador de Frecuencia* antes referido, las compañías aéreas y los Coordinadores pueden añadir información adicional que complementa los datos recogidos en dicha línea principal. Esta información se basa en el uso de etiquetas, y se expresa de acuerdo al siguiente formato:

- La información adicional a incluir se inicia y finaliza con una barra oblicua (/)
- Las distintas etiquetas se separan entre sí mediante espacios en blanco
- Una etiqueta consta siempre de un código (que representa el asunto al que se refiere la información que viene a continuación), un punto (.) para separar etiqueta e información y la información propiamente dicha.
- Cuando la longitud total de la línea principal más el conjunto de etiquetas supera los 80 caracteres, la información adicional va contenida en una línea distinta, por debajo de la principal.

a) Etiquetas más comunes utilizadas por las compañías aéreas

Indicador de Flexibilidad de Horario (FA-FD): Se usa para indicar el intervalo dentro del cual se aceptarían ofertas, en caso de que el horario solicitado no esté disponible. Las etiquetas a utilizar serían **FA**, para las operaciones de llegada, y **FD** para las operaciones de salida. El formato de la información constaría de un conjunto de 8 dígitos representando las dos horas entre las cuales se aceptarían ofertas (por ejemplo, FA.07000810)

Tiempo mínimo de Escala (MT): Se usa para informar al Coordinador del tiempo mínimo de escala que la aeronave necesitaría. La etiqueta a usar sería **MT**. El formato de la información constaría de tres dígitos para indicar los minutos de escala mínima (por ejemplo, MT.090)

Matrícula de la Aeronave (RA): Se usa para informar al Coordinador de la matrícula de la aeronave que realizará la operación solicitada. La etiqueta a usar sería **RA**, y la información sería la propia matrícula (por ejemplo, RA.DE76X3)

b) Etiquetas más comunes utilizadas por los Coordinadores

Código de Motivo de Rechazo (CA-CD): Se usa para indicar a la compañía aérea los motivos (restricciones de capacidad) por los que no ha sido posible asignar un slot a la hora solicitada. Las etiquetas a usar serían: **CA**, para las operaciones de llegada, y **CD** para las operaciones de salida. La información proporcionada por el Coordinador consistiría en indicar si la restricción de capacidad afectada es Pista (RA), Terminal (TA), Plataforma (AA) o una mezcla de ellas (UA).

C. Pié del mensaje (opcional)

Consta de cualquier información adicional, escrita en forma de texto libre, que la compañía aérea o el Coordinador deseen añadir como parte del mensaje. Existen dos tipos de información adicional que pueden ser incluidas:

- Información Suplementaria: se refiere a información específica sobre la/s línea/s de datos, como puede ser una aclaración. Es obligatorio que venga precedida de los caracteres SI (*Supplementary Information*)
- Información General: Cualquier otra información no estrictamente relacionada con las línea/s de dato/s, como puede ser un saludo, una indicación de final del mensaje, etc. Es obligatorio que venga precedida de los caracteres GI (*General Information*).

EJEMPLOS DE MENSAJES SCR

Ejemplo Nro. 1: Solicitud de vuelo nuevo en formato *turnaround*

Solicitud de la compañía aérea (N)

SCR
/REF XG1/01APR
S09
15FEB
BCN
NXG700 XG701 29MAR24OCT 1234567 180320 IBZIBZ1800 1850PMIPMI JJ
/ FA.17301920 FD.18102000 MT.040/
SI PRIORITARIO FRECUENCIAS IMPARES 1030507
GI GRACIAS DPT OPS

Opciones de respuesta por parte del Coordinador

- *Confirmación por parte del Coordinador (K)*

SCR
S09
16FEB
BCN
REYT XG1/01APR
KXG700 XG701 29MAR24OCT 1234567 180320 IBZIBZ1800 1850PMIPMI JJ
SI SE HAN PODIDO COORDINAR TODAS LAS FRECUENCIAS
GI SALUDOS

- *Rechazo de la solicitud con oferta por parte del Coordinador (U-O)*

SCR
S09
16FEB
BCN
REYT XG1/01APR
UXG700 XG701 29MAR24OCT 1234567 180320 IBZIBZ1800 1850PMIPMI JJ
/ CA.R060 CD.R010/
OXG700 XG701 29MAR24OCT 1234567 180320 IBZIBZ1745 1840PMIPMI JJ
SI 1840 SLOT DISPONIBLE MAS CERCANO
GI SALUDOS

En este ejemplo, el Coordinador utiliza el motivo de rechazo R060 para indicar que el slot de llegada no está disponible debido a la restricción de Capacidad de Pista de 60 minutos. La autorización del slot de salida solicitado se ve condicionada como consecuencia de la restricción de Capacidad de Pista de 10 minutos.

Aceptación de la oferta por parte de la compañía aérea con indicación de la no inclusión de su solicitud original en la lista de slots pendientes de mejora (A)

SCR
S09
16FEB
BCN
AXG700 XG701 29MAR24OCT 1234567 180320 IBZIBZ1745 1840PMIPMI JJ
GI GRACIAS DPT OPS

Confirmación del slot por parte del Coordinador (K)

SCR
S09
16FEB
BCN
KXG700 XG701 29MAR24OCT 1234567 180320 IBZIBZ1745 1840PMIPMI JJ
GI SALUDOS

Ejemplo Nro. 2: Solicitud de modificación de slot asignado de llegada

Solicitud de la compañía aérea (C-R)

SCR
S09
15MAR
MAD
CAEA900 01APR07APR 1234567 189738 LPALPA0900 C
RAEA900 01APR07APR 1234567 189738 LPALPA0810 C
GI SALUDOS

Opciones de respuesta por parte del Coordinador

- *Confirmación del slot por parte del Coordinador (X-K)*

SCR
S09
15MAR
MAD
XAEA900 01APR07APR 1234567 189738 LPALPA0900 C
KAEA900 01APR07APR 1234567 189738 LPALPA0810 C

- *Rechazo de la solicitud con doble oferta por parte del Coordinador (H-U-O-O)*

SCR
S09
15MAR
MAD
HAEA900 01APR07APR 1234567 189738 LPALPA0900 C
UAEA900 01APR07APR 1234567 189738 LPALPA0810 C / CA.R010/
OAEA900 01APR07APR 1234567 189738 LPALPA0755 C
OAEA900 01APR07APR 1234567 189738 LPALPA0820 C

En los casos que sea posible, el Coordinador puede ofrecer a las compañías aéreas dos slots diferentes como alternativas al solicitado, uno con horario anterior al solicitado y otro con horario posterior.

Aceptación de una oferta por parte de la compañía aérea con indicación de inclusión de su solicitud original en la lista de slots pendientes de mejora (P)

SCR
S09
17MAR
MAD
PAEA900 01APR07APR 1234567 189738 LPALPA0755 C

En el caso de dobles ofertas, no resulta necesario rechazar explícitamente la oferta que no es aceptada.

Confirmación del slot por parte del Coordinador (X-K)

SCR
S09
18MAR
MAD
XAEA900 01APR07APR 1234567 189738 LPALPA0900 C
KAEA900 01APR07APR 1234567 189738 LPALPA0755 C

Aunque el Coordinador no lo notifique de forma explícita, el vuelo se incluye en la lista de slots pendientes de mejora.

Ejemplo Nro. 3: Solicitud de cancelación de slot asignado de salida

Solicitud de la compañía aérea (D)

SCR
/AB_PMI001 CANC_DEADLINE
S09
14JAN
PMI
D AB1928 30MAR01JUL 0000067 263752 1400STRDUS J
D AB1928 31AUG25OCT 0000067 263752 1400STRDUS J
SI VUELO SOLO OPERA EL PERIODO CENTRAL DEL VERANO
GI GRACIAS

Opciones de respuesta por parte del Coordinador

- *Confirmación de la cancelación por parte del Coordinador (X)*

SCR
S09
14JAN
PMI
REYT AB_PMI001 CANC_DEADLINE
X AB1928 30MAR01JUL 0000067 263752 1400STRDUS J
X AB1928 31AUG25OCT 0000067 263752 1400STRDUS J
GI SALUDOS

- *Error detectado en la solicitud por parte del Coordinador (W)*

SCR
S09
14JAN
PMI
REYT AB_PMI001 CANC_DEADLINE
W AB1928 30MAR01JUL 0000067 263752 1400STRDUS J
W AB1928 31AUG25OCT 0000067 263752 1400STRDUS J
SI LA RUTA STR-DUS SE CAMBIO AL NUMERO DE VUELO AB1930 HACE DOS DIAS. POR
FAVOR CONFIRMAR CANCELACION
GI SALUDOS

4. Mensajes tipo SIR

La estructura de este tipo de mensajes es idéntica a la de los SCR-SMA: un encabezamiento, cuyo objetivo fundamental es indicar el tipo de mensaje, la temporada y el aeropuerto al que se refiere la solicitud, unas líneas de datos con la información solicitada y un pié (opcional) para añadir información adicional.

El Código de Acción utilizado en este tipo de mensajes por parte de la compañía aérea solicitante es siempre el Código de Acción 'Q'.

A continuación se exponen algunos ejemplos correspondientes a este tipo de mensajes.

Ejemplo 1: Solicitud de información de la programación completa de una compañía aérea en un aeropuerto

```
SIR
S09
31MAR
MJV
QYW YW
```

Ejemplo 2: Solicitud de información de la programación completa de un aeropuerto, para un día concreto de la semana, en un intervalo horario determinado y sólo para los vuelos de salida

```
SIR
S09
31MAR
AGP
Q QQQ 29MAR24OCT 0004000 0800 1000
```

Ejemplo 3: Solicitud de información del slot asignado para un vuelo de llegada concreto de una compañía aérea dada

```
SIR
S09
31MAR
LPA
QNT458 13MAY
```

La respuesta del Coordinador a este tipo de mensajes de consulta de programación por parte de las compañías aéreas consiste en otro mensaje tipo SIR que incluye el listado completo de todos los slots autorizados que cumplen las condiciones referidas en la solicitud, precedidos del código de acción 'H' para indicar que son slots confirmados.

5. Mensajes tipo SAQ

La estructura de este tipo de mensajes es idéntica a la de los mensajes tipo SCR-SMA: un encabezamiento, cuyo objetivo fundamental es indicar el tipo de mensaje, la temporada y el aeropuerto al que se refiere la solicitud, unas líneas de datos con la información solicitada y un pié (opcional) para añadir información adicional.

Un mensaje tipo SAQ es idéntico a un SCR, con la única diferencia de que al tratarse de una consulta de disponibilidad la respuesta del coordinador no implica cambio alguno sobre la programación confirmada de la compañía, sino que se limita a informarla si los slots solicitados están disponibles y, en caso negativo, la alternativa más cercana. Para la asignación de dichos slots es absolutamente necesario el envío del correspondiente SCR por parte de la compañía.

Los códigos de acción que la compañía usará en un SAQ serán los mismos que en un SCR (N y C-R típicamente). El Coordinador, por su parte, utilizará los siguientes Códigos de Acción en

su respuesta: 'H' para indicar los slots que la compañía tiene confirmados, 'U' para indicar si el slot solicitado no está disponible y el código 'I' con el mismo significado que el código 'O' en los mensajes tipo SCR.

Ejemplo: Consulta de modificación de slot asignado de llegada

Solicitud de la compañía aérea (C-R)

SAQ
S09
18MAR
PMI
CJJK900 05APR 125M83 MADMAD0900 C
RJJK900 05APR 125M83 MADMAD0810 C
GI SALUDOS

Respuesta por parte del Coordinador con información sobre ofertas disponibles (H-U-I-I)

SAQ
S09
18MAR
PMI
HJJK900 05APR 125M83 MADMAD0900 C
UJJK900 05APR 125M83 MADMAD0810 C
IJKK900 05APR 125M83 MADMAD0755 C
IJKK900 05APR 125M83 MADMAD0830 C