

Derechos de Pasajeros en Latinoamérica

Hacia un enfoque regional basado en los principios básicos de la OACI

James Wiltshire

Assistant Director, External Affairs



La situación actual en la región

- Proliferación de proyectos, leyes y regulaciones en la región
- Medidas muy onerosas para las compañías aéreas...
- .. que no siempre responden a las necesidades de los pasajeros
- Muchas veces las autoridades no están en el proceso de diseño...
- ... y tampoco son las autoridades designadas para la aplicación
- Falta de análisis costo-beneficio de impacto de las medidas
- **Situación perjudicial para el desarrollo de la aviación en la región**

Hacia un enfoque coordinado en la región

IATA presentó la Nota de Estudio 257 en la Asamblea 42 de la OACI:

- Reafirmar los principios básicos de la OACI en materia de protección al consumidor.
- Y agregar nuevos elementos:
 - Eventos de disrupción masiva
 - Responsabilidad compartida
 - Papel de los intermediarios
 - Definición armonizada de Circunstancias Extraordinarias
- **Posibilidad de avanzar esta agenda en la región**



Posibles acciones y próximos pasos

- Iniciativas educativas:
 - P.ej. Curso de la CLAC en Republica Dominicana
 - Como extender / replicar este programa en otros países?
- ¿Mesa de trabajo sobre Proteccion al Consumidor?
- Sensibilización de las agencias de protección al consumidor
- Creación o fortalecimiento de mecanismos alternativos de solución de controversias

Aplicación de las WASG en Latinoamérica

Un enfoque global probado para la gestión de la escasez de capacidad aeroportuaria en la región

Arantza Mendicoa

Senior Manager, Worldwide Airport Slots



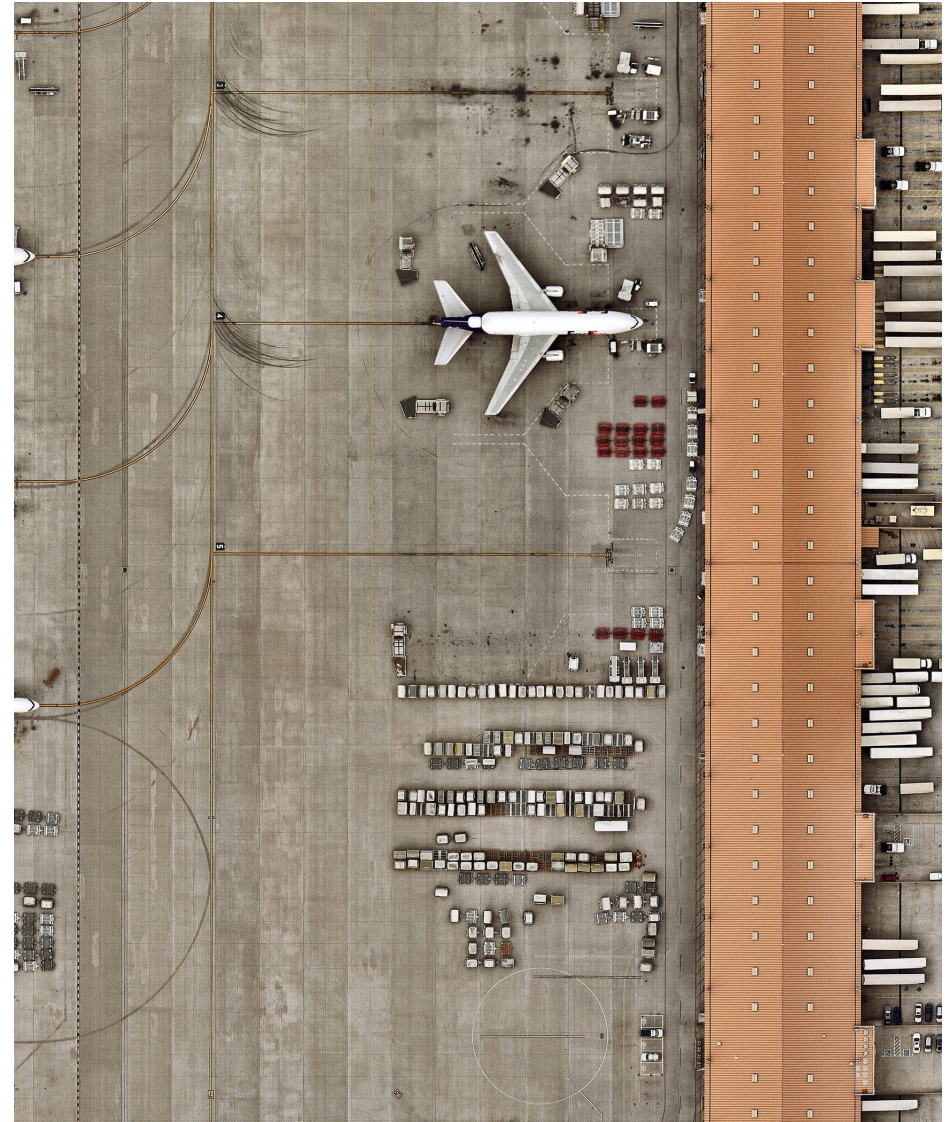
Los slots son la solución a la falta de capacidad aeroportuaria

- Los slots no son el problema – la falta de infraestructura es el problema.
- **Al ser una industria global, necesitamos una solución global: WASG (se aplica en mas de 390 aeropuertos del mundo)**
- Los aeropuertos necesitan aumentar la capacidad operacional de la infraestructura existente y los gobiernos necesitan fomentar y facilitar la expansión de los aeropuertos y el espacio aéreo
- Un análisis efectivo de la capacidad y la demanda es esencial, para permitir que toda la capacidad disponible sea asignada de la manera mas eficiente.



Generalidades del WASG

- El WASG es una **solución de la industria** - acordado entre Airports Council International (ACI), la International Air Transport Association (IATA) y el Worldwide Airport Coordinators Group (WWACG)
- Asegurar la **declaración, asignación y monitoreo del uso más eficiente de la capacidad aeroportuaria disponible** con el fin de optimizar los beneficios para los **consumidores**, teniendo en cuenta los intereses de los **aeropuertos y las aerolíneas**.
- La implementación del WASG asegura la estandarización en la operación en todos los aeropuertos coordinados y facilitados del mundo.



Concepto de Slot (Nivel 3)

CERTEZA, TRANSPARENCIA, INDEPENDENCIA

El proceso de slots es una herramienta de planeación. Las aerolíneas necesitan reservar por adelantado para asegurarse que hay espacio en el aeropuerto.

Slot Aeroportuario: es un permiso que otorga un coordinador para una operación planeada con el fin de usar la capacidad total de la infraestructura aeroportuaria en un **aeropuerto nivel 3**, en un día y fecha específica



Facilitación de itinerarios (Nivel 2)

- No existe una escasez estructural severa de capacidad, pero sí riesgo de saturación en ciertos momentos (p. ej. horas punta, fines de semana, temporada de verano).
- **La gestión se realiza mediante facilitación de horarios, no mediante asignación obligatoria de slots.**
- Las aerolíneas presentan sus programas de vuelo al facilitador, quien: analiza la demanda frente a la capacidad disponible, propone ajustes para evitar conflictos operativos, **busca soluciones de mutuo acuerdo entre las partes.**
- La cooperación de las aerolíneas es esencial: el sistema es voluntario, pero está diseñado para prevenir una escalada a Nivel 3 si la congestión empeora



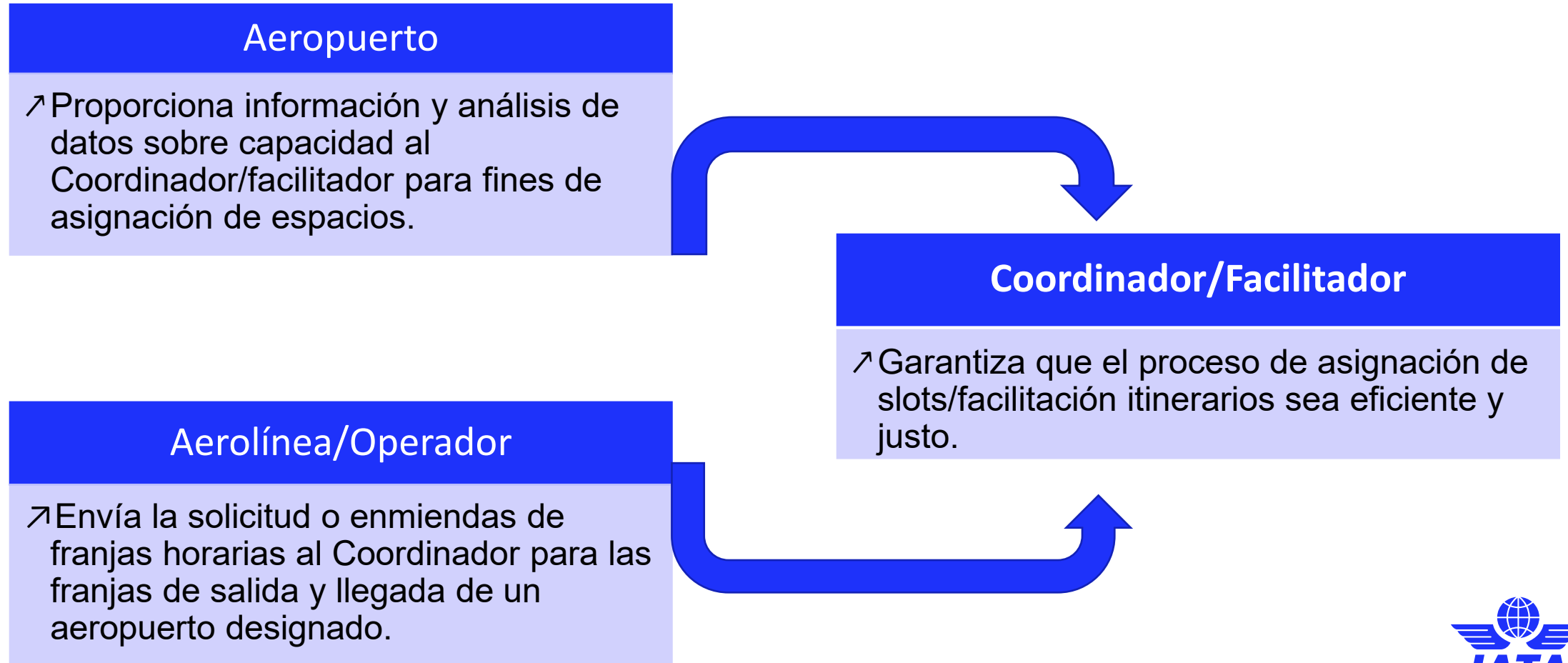
Cuadro comparativo niveles de congestión declarados

	Nivel 1 (No coordinado)	Nivel 2 (Facilitado)	Nivel 3 (Coordinado)
Situación de capacidad – análisis capacidad/demanda	La capacidad del aeropuerto es suficiente para atender la demanda en todo momento.	Existe potencial de congestión en determinados periodos (horas punta, días o temporadas).	Existe congestión estructural severa ; la demanda excede de forma persistente la capacidad disponible.
Gestión de horarios / slots	No se requiere facilitación ni coordinación formal.	Facilitación de horarios mediante un facilitador.	Coordinación obligatoria de slots mediante un coordinador independiente.
Obligación de slot para operar	No aplica.	No es obligatorio disponer de slot.	Es obligatorio disponer de un slot para operar en los periodos coordinados.
Naturaleza del proceso	Libre programación por parte de las aerolíneas.	Proceso colaborativo y voluntario , basado en ajustes de mutuo acuerdo.	Proceso regulado y obligatorio , conforme a las reglas de las WASG.
Derechos históricos	No existen.	No existen derechos históricos. Solo prioridad en la aprobación.	Aplican derechos históricos (grandfather rights) ”regla usalo o piérdelo 80/20”

Cuadro comparativo niveles de congestión declarados

	Nivel 1 (No coordinado)	Nivel 2 (Facilitado)	Nivel 3 (Coordinado)
Rol del gestor	No existe facilitador ni coordinador.	Facilitador de horarios que analiza demanda/capacidad y propone ajustes.	Coordinador independiente que asigna slots conforme a criterios WASG.
Objetivo principal	Operar sin restricciones formales.	Prevenir la congestión y evitar la necesidad de pasar a Nivel 3.	Gestionar capacidad escasa garantizando eficiencia, equidad y transparencia.
Relación demanda-capacidad	Demanda \leq capacidad.	Demanda cercana a la capacidad en determinados periodos.	Demanda $>$ capacidad de forma recurrente.
Flexibilidad operativa	Máxima.	Alta, pero condicionada a la cooperación de los operadores.	Limitada por la disponibilidad de slots.
Monitoreo del uso de los slots/itinerarios		Mal uso del Itinerario = prioridad inferior	Mal uso posible = Perdida slots y sanciones

Tres componentes principales del proceso de coordinación de slots (nivel 3) y facilitación de itinerarios (nivel 2)



Objetivo principal de las WASG 1.2.1

El objetivo principal de coordinación de los horarios de los aeropuertos es garantizar la **declaración, asignación y uso más eficiente** de la capacidad disponible del aeropuerto para optimizar los beneficios para los **consumidores**, teniendo en cuenta los intereses de los aeropuertos y las aerolíneas

Objetivos— Valor probado a la industria nivel global de las WASG

Facilita la elección de servicios aéreos por parte del **consumidor**

Mejora la **conectividad** global y aumentar la competencia en aeropuertos congestionados (pasajeros y carga)

Ofrece **horarios** convenientes que respondan a la **demanda**, sean **consistentes** entre temporadas y operativamente **fiables**

Asegura que las franjas horarias se **asignen de forma abierta, justa, transparente y no discriminatoria** por un **coordinador independiente**

Aprovecha al máximo la **capacidad** de la infraestructura aeroportuaria

Promueve revisiones periódicas de la capacidad y demanda para declaraciones de capacidad más efectivas por temporada

Equilibrar las **oportunidades de acceso** para aerolíneas existentes y nuevas

Proporciona flexibilidad para adaptarse a cambios regulatorios, condiciones de **mercado** y variaciones en la **demanda**

Minimizar la **congestión** y los **retrasos operativos**



Calendario WASG

Certeza y transparencia

Se aplica en todos los aeropuertos nivel 2 y nivel 3 del mundo

Solicitudes iniciales de itinerarios y slots 6 meses antes inicio temporada

Autorizaciones y slot asignados/confirmados 5 meses antes

Flexibilidad posterior a lo largo del proceso

Worldwide Airport Slot Guidelines

Airlines, Airports and Coordinators are encouraged to publish the relevant file as soon as practical but no later than the agreed deadline.

CALENDAR OF COORDINATION ACTIVITIES

ACTIVITY	NS26 SC/157	NW26/27 SC/158	NS27 SC159
SHL Deadline	15-Sep-25	13-Apr-26	14-Sep-26
Agreed Historics Deadline	02-Oct-25	30-Apr-26	01-Oct-26
Confirmation of final coordination parameters and details of available capacity	No later than 02-Oct-25	No later than 30-Apr-26	No later than 01-Oct-26
Initial Submission Deadline	09-Oct-25	07-May-26	08-Oct-26
SC Event Platform Customization	29-Oct-25	20-May-26	28-Oct-26
SC Event Platform calendar opened to coordinators to request meetings with airlines	04-Nov-25	26-May-26	03-Nov-26
SAL Deadline	06-Nov-25	28-May-26	05-Nov-26
SC Event Platform calendar opened to airlines to request meetings with coordinators	10-Nov-25	01-Jun-26	09-Nov-26
IATA Slot Conference	18-20 Nov 25	9-11 Jun 26	17-19 Nov 26
Series Return Deadline	15-Dec-25*	15-Jul-26*	15-Dec-26*
Historics Baseline Date	31-Jan-26	31-Aug-26	31-Jan-27
Start Of Season	29-Mar-26	25-Oct-26	28-Mar-27

*Trial for NW25/26, NS26, NS27 seasons

March 2026 update



Transparencia en las WASG

Principio transversal del WASG que sustenta la confianza, la igualdad de trato y la credibilidad del sistema de asignación de franjas ante aerolíneas, aeropuertos y autoridades.

Se aplica a:

- La publicación de reglas y parámetros
- Decisiones y explicaciones de asignación
- Compartición y monitorización de datos
- Gobernanza, neutralidad y no discriminación



Situación actual de la región respecto a las WASG

WASG se aplica en todos los países con congestión aeroportuaria declarada:

- Brasil
- Colombia
- Cuba
- México
- Perú
- República Dominicana
- Caribe (Bermuda, Cayman Islands, Saint Barthélemy, Turks & Caicos Islands etc.)

En proceso de implementación

- Costa Rica *Invierno 26/27
- Argentina *Verano 27
- Aruba *Verano 27



Congestión (niveles 3 y 2 declarados) en Latinoamérica y Caribe

Country / Area	City	Airport Code	NW25 Level	NS26 Level	NW26 Level
Bermuda	Bermuda	BDA	2	2	2
Brazil	Aeroporto Internacional de Belém	BEL	2		2
Brazil	Aeroporto Internacional De Brasília	BSB	2	2	2
Brazil	Aeroporto Internacional De Campinas - Viracopos	VCP	2	2	2
Brazil	Aeroporto Internacional Tancredo Neves	CNF	2	2	2
Brazil	Florianopolis	FLN	2	2	2
Brazil	Fortaleza	FOR	2	2	2
Brazil	Aeroporto Internacional de Manaus	MAO	2	2	2
Brazil	Porto Alegre	POA	2	2	2
Brazil	Recife	REC	3	3	2
Brazil	Rio de Janeiro	GIG	2	2	2
Brazil	Rio de Janeiro	SDU	3	3	3
Brazil	Salvador	SSA	2	2	2
Brazil	Sao Paulo	GRU	3	3	3
Brazil	Sao Paulo	CGH	3	3	3
Cayman Islands	Grand Cayman	GCM	2	2	2
Colombia	Bogota	BOG	3	3	3
Cuba	Havana	HAV	3	3	3
Cuba	Holguin	HOG	2	2	2
Cuba	Santa Clara	SNU	2	2	2
Cuba	Varadero	VRA	3	3	3
Dominican Republic	Santo Domingo	SDQ	2	2	2
France (Overseas)	Saint Barthélemy	SBH	2	2	2
Mexico	Mexico City	MEX	3	3	3
Mexico	Cancun International Airport	CUN	2	2	2
Peru	Lima	LIM	3	3	3
Turks & Caicos Islands	Providenciales International Airport	PLS	2	2	2

41 aeropuertos **declarados** nivel 2 o 3 en las Américas (incluidos 15 en EEUU y Canadá)

10.4% del total de aeropuertos declarados congestionados

Total mundial

395 aeropuertos en Verano 2026

370 aeropuertos en Invierno 26/27

Nivel 2 se aplica en muchos aeropuertos NO declarados



Congestión (niveles 3 y 2) en Estados Unidos y Canadá

Region	Country / Area	City	Airport Code	NW25 Level	NS26 Level	NW26 Level
The Americas	United States	Chicago-O'Hare	ORD	2	2	2
The Americas	United States	Los Angeles	LAX	2	2	2
The Americas	United States	New York-J.F. Kennedy	JFK	3	3	3
The Americas	United States	Newark	EWR	2	2	2
The Americas	United States	Orlando	MCO	2	2	2
The Americas	United States	San Diego International Airport	SAN		2	2
The Americas	United States	San Francisco	SFO	2	2	2
The Americas	United States	Seattle-Tacoma International Airport	SEA	2	2	2
The Americas	United States	Washington Dulles International Airport	IAD		2	2

The Americas	Canada	Calgary	YYC	2	2	2
The Americas	Canada	Montreal	YUL	2	2	2
The Americas	Canada	Quebec	YQB	2	2	2
The Americas	Canada	Toronto	YTZ	3	3	3
The Americas	Canada	Toronto	YYZ	3	3	3
The Americas	Canada	Vancouver	YVR	3	3	3

The Americas Level 2 Total	27	28	30
The Americas Level 3 Total	13	13	12
Total of Level 2 Airports	173	181	179
Total of Level 3 Airports	192	214	191
Total listed airports	365	395	370

9 AEROPUERTOS EN ESTADOS UNIDOS Y 6 EN CANADA



Congestión aeroportuaria declarada en el mundo (niveles 3 y 2)

Región	NS26	NS26 (%)	NW26	NW26 (%)
Asia Pacific	64	16,2%	64	17,3%
Europe	208	52,7%	182	49,2
Middle East and Africa	41	10,4%	41	11,1%
North Asia	41	10,4%	41	11,1%
The Americas	41	10,4%	42	11,4%
TOTAL	395	100,0%	370	100,0%

Congestión aeroportuaria declarada en el mundo por niveles

Región	Nivel 2 (NS26)	Nivel 2 (%)	Nivel 3 (NS26)	Nivel 3 (%)
Asia Pacific	19	10,5%	45	21,0%
Europe	98	54,1%	110	51,4%
Middle East and Africa	20	11,0%	21	9,8%
North Asia	16	8,8%	25	11,7%
The Americas	28	15,5%	13	6,1%
TOTAL	181	100,0%	214	100,0%

Congestión en Latinoamérica

- El **INCREMENTO** del número de aeropuertos declarados congestionados tanto en el mundo como en la región se está acelerando.
- Todos los países con aeropuertos declarados congestionados en la región aplican las mejores prácticas internacionales : **WASG**. Es fundamental una solución global.
- Existe todavía **margen de evitar una mayor congestión** implementando sistemas de ordenación de itinerarios nivel 1 o nivel 2 antes que pasar al nivel de congestión máximo Nivel 3.
- El apoyo de las Autoridades aeronáuticas es fundamental para establecer el marco adecuado para **garantizar la declaración, asignación y uso eficientes de la capacidad aeroportuaria disponible.**

Muchas gracias

Arantza Mendicoa Guillen

mendicoaga@iata.org

slots@iata.org

www.iata.org/slots

