

MANUAL PARA LA UTILIZACIÓN DEL SISTEMA SSIM CAPÍTULO 6

Esta guía está basada en el Capítulo 6 del SSIM (Estándar de información manual de datos) de la IATA y tiene el objetivo de ayudar al transportador de forma práctica y ejemplificada en la composición y el intercambio de mensajes para la solicitud/cambio de horarios en Aeropuertos de Interés. No obstante, para profundizar acerca de este tema se recomienda remitirse al Capítulo 6 del SSIM de IATA.

Se considera simplemente "horario" al horario de vuelo de arribo o de partida asignado para el movimiento de una aeronave en una fecha específica en un aeropuerto de interés, siendo que, a efectos de planificación, se considera el horario en que la aeronave llega o sale de la plataforma, caracterizado por el calzo y descalzo, respectivamente.

Se entiende por Responsable de Factibilidad Operativa (RFO) al responsable de la planificación, asignación de horarios de vuelos y seguimiento de las operaciones en aeropuertos de interés.

Durante todo el procedimiento se usará LT (Local Time).

Los mensajes tienen **cuatro** componentes principales:

Componente	Ejemplo
Encabezado del mensaje	SMA /Referencia W19 16AUG AEP
Línea de datos	NZZ0700 ZZ0701 16AUG17AUG 1234567 144329 AEPCOR0900 1030CORAEP JJ2
Línea de datos adicionales	/FA.08300930 FD.10001100/
Pie de página	SI PRIORITARIO FRECUENCIAS IMPARES 1030507 GI GRACIAS

A. ENCABEZADO DEL MENSAJE

Lo constituyen un mínimo de cuatro líneas y un máximo de cinco, dependiendo de que se haga uso de la de línea opcional. Se lo explica con el ejemplo siguiente:

SMA

/Referencia

W19

16AUG

AEP

Donde

- **SMA**: código de tres letras aprobado por la IATA para identificar el tipo de mensaje (ver Anexo, tabla 1).
- **/Referencia**: esto es opcional, para identificar el mensaje.
 - Indicar un tratamiento especial.
 - Acuse de recibo del RFO/aerolínea.
- **W19**: temporada para la que se solicitan los horarios. Consta de tres caracteres:
 - El primero: S ('Summer') para temporadas de verano o W ('Winter') para temporadas de invierno. Estas temporadas se corresponden a las del hemisferio norte.
 - El segundo y el tercero: son los dos últimos dígitos del año en el que empieza la temporada en cuestión.
- **16AUG**: fecha en la que se envía el mensaje. Consta de cinco caracteres: Formato DDMMM (mes abreviado en inglés).
- **AEP**: código IATA del aeropuerto para el que se realiza la solicitud.

B. LÍNEA DE DATOS

Serie de elementos separados por espacios en blanco. Por medio de esta se detalla la solicitud de horario y su respuesta. La línea tiene un máximo de 69 caracteres (incluidos los espacios separadores) y siempre se inicia con un código de acción y termina con una tasa de frecuencia (si procede) o código de tipo de servicio.

Explicación de cada sección del ejemplo:

NZZ0700 ZZ0701 16AUG17AUG 1234567 144329 AEPCOR0900 1030CORAEP JJ2
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13

1. Código de acción (N)

Códigos de acción para las aerolíneas (ver Anexo, tabla 2).

Códigos de acción para el Responsable de Factibilidad Operativa (ver Anexo, tabla 3).

2. Empresa del vuelo de llegada (ZZ)

Identificado por código IATA.

3. Número de vuelo de llegada (0700)

4. Empresa del vuelo de partida (ZZ)

Identificado por código IATA.

5. Número de vuelo de partida (0701)

6. Fecha de origen y finalización de la operación (16AUG17AUG)

La primera fecha corresponde a la fecha origen de operación. La segunda fecha corresponde a la fecha de finalización de operación. Si ambas coinciden en el mismo día se puede poner una sola vez.

7. Frecuencia de operación (1234567)

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.

8. Asientos (144)

Número de 3 dígitos que representa la configuración de asientos de la aeronave con

la que la compañía aérea tiene previsto realizar la operación.

9. Tipo de aeronave (329)

Indicada a partir del código IATA.

10. Ruta de ida y horario (AEPCOR0900)

Los tres primeros caracteres indican el aeropuerto con código IATA del de origen del vuelo; los tres caracteres siguientes indican el código IATA del aeropuerto de la última escala antes del aeropuerto implicado en la solicitud (opcional si coincide con aeropuerto de origen); los cuatro últimos caracteres indican el horario de arribo (en LT) en el aeropuerto involucrado.

11. Ruta de vuelta y horario (1030CORAEP)

Similar al descrito anteriormente, los cuatro primeros caracteres indican el horario de partida (en LT), seguido del código IATA del aeropuerto de la siguiente escala (opcional si coincide con aeropuerto destino) y, finalmente, del código IATA del aeropuerto final de destino. Si la partida se realiza el día(s) posterior de la llegada, se debe indicar el número de días inmediatamente después del horario de partida, por ejemplo: 10301CORAEP indica que la aeronave partirá a las 1030 del día siguiente.

12. Tipo de servicio (JJ)

Indican el motivo de la operación de arribo y de la de partida (ver Anexo, tabla 4).

13. Indicador de frecuencia (2)

Indica cada cuantas 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.

Aclaración final de la línea de datos del mensaje: todos los espacios indicados con * son obligatorios:

NZZ0700*ZZ0701*16AUG17AUG*1234567*144329*AEP0900*1030AEP*JJ

C. LÍNEA DE INFORMACIÓN ADICIONAL

/FA.08300930 FD.10001100/

Utilizada para proporcionar información extra relacionada con la línea de datos principal, debiendo ser iniciada y finalizada con una barra (/). 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**.

Las informaciones que se pueden incluir en esta línea se refieren a diversos asuntos (ver Anexo, tabla 5 y tabla 6).

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 arribo, y FD para las operaciones de partida. El formato de la información constaría de un conjunto de 8 dígitos representando las dos horas entre las cuales se aceptarían ofertas. *En el ejemplo dado, el operador avisa sobre el intervalo de interés de los horarios de arribo y partida si los horarios solicitados en la línea de datos principal no están disponibles: arribo entre 8:30 h y 9:30 h y partida entre 10:00 h y 11:00 h.*
- *Tiempo mínimo de Escala (MT)*: se usa para informar al RFO 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 RFO 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.LVHKF)

Etiqueta más comunes utilizadas por los facilitadores:

- *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 la hora solicitada. Las etiquetas a usar serían: CA, para las operaciones de arribo, y CD para las operaciones de partida. La información proporcionada por el RFO consistiría en indicar

si la restricción de capacidad afectada es Pista (RA), Terminal (TA), Plataforma (AA) o una mezcla de ellas (UA).

D. PIE DE PÁGINA

SI PRIORITARIO FRECUENCIAS IMPARES 1030507

GI GRACIAS

Consta de cualquier información adicional, escrita en forma de texto libre, que la compañía aérea o el facilitador 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 la/s 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).

ANEXOS

Tabla 1 - Formato de los mensajes aplicables.

SMA	(Schedule Movement Advice, o Solicitud/Respuesta de Horario Autorizado): es el mensaje utilizado por compañías aéreas y RFO para la gestión de las solicitudes de horarios autorizados en aeropuertos de interés.
SAL	(Schedule Advice List, o Lista de horarios Autorizados): es el mensaje que el RFO utiliza para informar a las compañías aéreas sobre el resultado de la asignación inicial horarios autorizados de una temporada.
SIR	(Schedule Information Request/Reply, o Solicitud/Respuesta de Información sobre Horarios Autorizados): es el mensaje utilizado por compañías aéreas y el RFO para intercambiar información sobre los horarios autorizados en un aeropuerto.

Tabla 2 - Códigos de acción para las aerolíneas.

N	Solicitud de nuevo horario - SMA -
Y	Solicitud de un nuevo horario con year-round - SMA -
C	Solicitud de cambio de horario - SMA -
D	Solicitud de cancelación de un horario - SMA -
E	Solicitud de eliminación de un horario permanentemente - SMA -
Q	Solicitud de información de la programación - SIR -
R	Solicitud de revisión de programación - SMA -
P	Acepta una oferta realizada por el RFO pero manteniendo la solicitud original en la lista de horarios pendientes de mejora - SMA -
A	Aceptación de una oferta realizada por el RFO eliminando la solicitud original en la lista de horarios pendientes de mejora - SMA -
Z	Rechaza la oferta realizada por el RFO - SMA -

Tabla 3 - Códigos de acción para el RFO.

H	Mantenido (confirmado) - SIR - SMA -
K	Confirmación - SIR - SMA - SAL -
X	Confirmación de cancelación - SMA -
U	Rechazo - SIR - SMA - SAL -
O	Oferta de un nuevo horario como alternativa del original - SIR - SMA - SAL -
T	Confirmado de manera condicional - SMA -
W	Indica que la información brindada por la aerolínea no es correcta, tiene alguna inconsistencia - SMA -

Tabla 4 - Código para tipo de servicio.

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

Tabla 5 - Código de información adicional.

AA	Horarios Confirmados - Arribo.
AD	Horarios Confirmados - Partida.
FA	Rango de interés para la hora de arribo al aeropuerto de interés

FD	Rango de interés para la hora de partida del aeropuerto de interés.
TA	Identificador de terminal de pasajeros - Arribo.
TD	Identificador de terminal de pasajeros - Partida.
CA	Motivo de rechazo del RFO - Arribo.
CD	Motivo de rechazo del RFO - Partida.
MT	Tiempo Mínimo en Tierra (en minutos).
NA	Número de referencia (aplicable por el RFO) - Arribos.
ND	Número de referencia (aplicable por el RFO) - Partida.
RE	Registro de aeronave, presentado con un mínimo de dos caracteres y un máximo de 10 caracteres.
SA	Texto libre que consta de un máximo de 10 caracteres - Arribos.
SD	Texto libre que consta de un máximo de 10 caracteres - Partida.
CR	Motivo del cambio.

Tabla 6 - Código de motivo de rechazo (RFO).

AA	Capacidad de la plataforma.
AB	Restricción ATC (Control de Tráfico Aéreo).
CHK	Check-in.
CF	Período de veda.
GA	Capacidad de la puerta.
GRD	Ajuste debido al requisito mínimo de tiempo de tierra.
HA	Restricción por seguridad de vuelo.
NA	Asignación de noche.
NB	Restricción por ruido.
OK	Otorgado conforme a lo solicitado.
QT	Limitaciones de cupo.

R6A	Límite de pista - Arribos.
R6D	Límite de pista - Partidas.
RA	Congestión de pista (código general).
Rnnn	Congestión en la pista: nnn indica la limitación de minutos.
SE	Seguridad.
TA	Congestión en la terminal (código general).
Tnnn	Congestión en la terminal: nnn indica la limitación de minutos.
UA	No se puede asignar horario por razones diversas.
WA	Lista de espera: no hay espacio disponible debido a múltiples razones, vuelo retenido en la lista de espera.