



Besluit van de directeur van Airport Coordination Netherlands (ACNL) tot vaststelling van de Beleidsregel slotmobiliteit

De directeur van Airport Coordination Netherlands (ACNL),

Gelet op:

Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 inzake gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van slots op communautaire luchthavens;

De Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG);

De Wet luchtvaart;

De noodzaak tot verduidelijking betreffende slotmobiliteit;

Overwegende dat:

Het noodzakelijk is om de criteria vast te leggen betreffende slotmobiliteit;

De Beleidsregel mobiliteit van slots deze criteria beschrijft en toepasbaar is op Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Eindhoven Airport (EIN) en Rotterdam The Hague Airport (RTM);

Besluit:

Artikel 1

De Beleidsregel slotmobiliteit wordt vastgesteld.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking met terugwerkende kracht tot en met 15 april 2021.

Artikel 3

Dit besluit en de daarbij behorende bijlagen worden gepubliceerd op de website van Airport Coordination Netherlands (www.slotcoordination.nl) en in de Staatscourant.

Schiphol, 4 februari 2026

*H. Thomassen
Managing Director
Airport Coordination Netherlands*

*Bijlagen:
Bijlage 1 Beleidsregel slotmobiliteit v1.0 (Nederlands)
Bijlage 2 Policy Rule Slot Mobility v1.0 (Engels)*



BIJLAGE 1 BELEIDSREGEL SLOTMOBILITEIT V1.0 (NEDERLANDS)

Beleidsregel slotmobiliteit

Auteur: Airport Coordination Netherlands (ACNL)

Datum: 4 februari 2026

Versie: 1.0

Inwerkingtreding: 15 april 2021

Airport Coordination Netherlands (ACNL) is een onafhankelijk bestuursorgaan naar publiek recht. In de Nederlandse Wet luchtvaart is ACNL aangewezen als de onafhankelijke coördinator voor slot gecoördineerde luchthavens in Nederland. ACNL is verantwoordelijk voor de toewijzing en monitoring van slots op Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Rotterdam The Hague Airport (RTM) en Eindhoven Airport (EIN). Om de luchthavencapaciteit optimaal te benutten, is het onze missie om op een onpartijdige, niet-discriminerende en transparante manier slotcoördinatie- en monitoringdiensten te leveren.

ACNL publiceert de volgende beleidsregel overeenkomstig artikel 1:3, lid 4, juncto artikel 4:81 van de Nederlandse Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Relevante wet- en regelgeving	2
Beleid met betrekking tot slotmobiliteit	4
Procedure	7
Stroomschema	8

Inleiding

1. Door middel van dit document stelt Airport Coordination Netherlands (ACNL) beleidsregels vast, conform artikel 4.81 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), betreffende de besluitvorming door ACNL naar aanleiding van tot ACNL gerichte verzoeken tot bevestiging van een slotoverdracht als bedoeld in artikel 8bis lid 2 van Verordening (EEG) nr. 95/93 (Slotverordening) in geval van gehele of gedeeltelijke overname, al dan niet in geval van faillissement of surseance van betaling (surseance) van een luchtvaartmaatschappij, zoals bedoeld in artikel 8bis lid 1 (b)(iii) van de Slotverordening.
2. ACNL heeft vastgesteld dat er behoefte is aan verduidelijking omtrent de criteria inzake overdracht van slots in het kader van een overname van een luchtvaartmaatschappij. In het bijzonder in geval van een overname bij een faillissement of surseance.
3. Om slots te mogen c.q. kunnen overdragen dient men slothouder te zijn. Alleen een luchtvaartmaatschappij kan slothouder zijn. Daarom wordt in de sectie 'Relevante wet- en regelgeving' ingegaan op de in de Slotverordening en in Verordening (EG) Nr. 1008/2008 opgenomen definities van het begrip luchtvaartmaatschappij.
4. In de sectie 'Beleid met betrekking tot slotmobiliteit' wordt ingegaan op overdracht van slots bij een gehele of gedeeltelijke overname.
5. In sectie 'Proces' worden procesvereisten beschreven betreffende een aanvraag tot de overdracht van historische aanspraak van slots.
6. Ten slotte is er een stroomschema bijgevoegd.

Relevante wet- en regelgeving

7. Artikel 8bis lid 1 (b)(iii), luidt als volgt:
'1. Slots mogen:
(...)
b) worden overgedragen
(...)
iii) in geval van gehele of gedeeltelijke overname, wanneer de slots rechtstreeks gekoppeld zijn aan de overgenomen luchtvaartmaatschappij.'
8. Aangezien slots gekoppeld moeten zijn aan de overgenomen luchtvaartmaatschappij, is in de eerste plaats van belang te kijken naar de in de Slotverordening opgenomen definitie van het begrip luchtvaartmaatschappij. Voor een goed begrip van die definitie is het wenselijk tevens te kijken naar de definitie van het begrip luchtvaartmaatschappij in Verordening (EG) Nr. 1008/2008.
9. Indien een onderneming niet voldoet aan de definitie van een luchtvaartmaatschappij, dan wordt een aanvraag om slots te mogen overdragen afgewezen. Zowel de overdragende als de ontvangende onderneming dienen te voldoen aan de definitie van een luchtvaartmaatschappij, aangezien

alleen een luchtvaartmaatschappij slothouder kan zijn krachtens de Slotverordening. Echter, er kan ook sprake zijn van een luchtvaartmaatschappij in oprichting als ontvangende onderneming, zoals beschreven in artikel 14 van de Slotverordening. De vereisten van een luchtvaartmaatschappij in oprichting zullen eveneens worden beschreven. Feitelijk kan de overnemende partij dus zijn:

- Een bestaande luchtvaartmaatschappij; of
- een luchtvaartmaatschappij in oprichting.

Luchtvaartmaatschappij

10. In artikel 2 (f)(i) van de Slotverordening is een luchtvaartmaatschappij als volgt gedefinieerd: 'Een luchtvervoersonderneming die uiterlijk op 31 januari een geldige exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning voor het volgende zomerseizoen of uiterlijk 31 augustus een geldige exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning voor het volgende winterseizoen bezit. Voor de toepassing van de artikelen 4, 8, 8 bis en 10 omvat de definitie van luchtvaartmaatschappij ook maatschappijen uit de zakelijke luchtvaart, indien deze een dienstregeling hanteren. Voor de toepassing van de artikelen 7 en 14 omvat de definitie van luchtvaartmaatschappij ook alle burgerluchtvaartmaatschappijen.'
11. Op grond van bovenstaande definitie zijn dus de volgende eisen gesteld, waaraan een luchtvaartmaatschappij dient te voldoen:
 - Er dient sprake te zijn van een luchtvervoersonderneming; en
 - Deze onderneming dient te beschikken over een geldige exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning; en
 - De onderneming dient uiterlijk op de Historic Baseline Date (HBD) in het bezit te zijn van de exploitatievergunning, dus:
 - 31 januari voor volgend zomerseizoen;
 - 31 augustus voor volgend winterseizoen.

Luchtvervoersonderneming

12. Het begrip luchtvervoersonderneming is in de Slotverordening niet gedefinieerd. Daarom zoekt ACNL aansluiting bij Verordening (EG) Nr. 1008/2008.
13. In artikel 2 lid 10 van Verordening (EG) Nr. 1008/2008 is het begrip luchtvaartmaatschappij gedefinieerd als: 'een onderneming met een geldige exploitatievergunning of een equivalent daarvan'.
14. In artikel 2 lid 3 van Verordening (EG) Nr. 1008/2008 is het begrip onderneming gedefinieerd als: 'iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon met of zonder winstoogmerk, of ieder overheidslichaam met of zonder rechtspersoonlijkheid'.
15. Uit bovenstaande definities leidt ACNL af dat de bepalende factor voor de vraag of een onderneming een luchtvaartmaatschappij is, is of de betreffende onderneming beschikt over een geldige exploitatievergunning of een equivalent daarvan.
16. ACNL vindt steun voor die uitleg in de voorganger van Verordening (EG) Nr. 1008/2008, Verordening (EEG) Nr. 2407/92. Daarin was het begrip 'luchtvaartmaatschappij' gedefinieerd als: 'een luchtvervoersonderneming met een geldige exploitatievergunning'.
17. In Verordening (EG) Nr. 1008/2008 is de term 'luchtvervoersonderneming' vervangen door het kortere 'onderneming'. Niets wijst erop dat de Europese wetgever met deze wijziging van de terminologie beoogd heeft een onderscheid te maken tussen het oude begrip 'luchtvervoersonderneming' en het nieuwe begrip 'onderneming'. ACNL ziet geen reden om het begrip 'luchtvervoersonderneming' in de Slotverordening anders uit te leggen dan het begrip 'luchtvervoersonderneming' in Verordening (EEG) Nr. 2407/92 (oud) en het begrip 'onderneming' in Verordening (EG) Nr. 1008/2008.
18. Uit het voorgaande volgt dat het begrip 'luchtvervoersonderneming' een laagdrempelig begrip is. In de praktijk zal daarom de vraag of een onderneming beschikt over een geldige exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning bepalend zijn voor de vraag of de betreffende onderneming kwalificeert als een luchtvaartmaatschappij.

Exploitatievergunning

19. Het begrip exploitatievergunning is in de Slotverordening niet gedefinieerd, maar dit begrip verwijst onmiskenbaar naar de exploitatievergunning als bedoeld in Verordening (EG) Nr. 1008/2008. In artikel 2 lid 1 van Verordening (EG) Nr. 1008/2008 is de definitie van exploitatievergunning vastgelegd:
'Een door de *bevoegde vergunningverlenende autoriteit* aan een *onderneming* verleende vergunning waarbij haar wordt toegestaan, al naar gelang van het in de vergunning vermelde, luchtdiensten te verstrekken'.
20. Op grond van artikel 3 lid 1 van Verordening (EG) Nr. 1008/2008 heeft elke onderneming die



voldoet aan de in hoofdstuk II van diezelfde verordening gestelde eisen, recht op een exploitatievergunning.

21. Op grond van artikel 8 lid 1 van Verordening (EG) Nr. 1008/2008 blijft een exploitatievergunning geldig zolang de communautaire luchtvaartmaatschappij aan de voorschriften van hoofdstuk II van diezelfde verordening voldoet.

Bevoegde vergunningverlenende autoriteit

22. De bevoegde vergunningverlenende autoriteit is gedefinieerd in artikel 2 lid 2 van Verordening (EG) Nr. 1008/2008:
'Een autoriteit van een lidstaat die bevoegd is om een exploitatievergunning overeenkomstig hoofdstuk II te verlenen, te weigeren, in te trekken of op te schorten'.
23. De bevoegde vergunningverlenende autoriteit zal in de regel de Civil Aviation Authority (CAA) zijn. In Nederland is dat bijvoorbeeld de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) als onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

HBD

24. In de Slotverordening is daarbij, anders dan in Verordening (EG) Nr. 1008/2008, nog een koppeling gemaakt met de Historics Baseline Date (HBD). Uiterlijk op 31 januari voor het volgende zomerseizoen respectievelijk 31 augustus voor het volgende winterseizoen dient een luchtvaartmaatschappij te beschikken over een geldige exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning. Dit is bekend als de Historics Baseline Date (HBD) van de 'Calendar of Coordination Activities' van de International Air Transport Association (IATA).
25. Naar het oordeel van ACNL dient deze verwijzing naar de HBD zo worden gelezen dat een onderneming alleen in aanmerking komt voor slots voor het betreffende seizoen, indien zij uiterlijk op de HBD beschikt over een exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning. Feitelijk dient een onderneming dus elk seizoen te kwalificeren als een luchtvaartmaatschappij, waarbij de peildatum 31 januari is voor het volgende zomerseizoen respectievelijk 31 augustus voor het volgende winterseizoen.
26. Concreet: een onderneming die op 1 februari een exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning verkrijgt, kwalificeert vanaf die datum als luchtvaartmaatschappij. Echter, die luchtvaartmaatschappij kan geen slots meer aanvragen voor het komende zomerseizoen, omdat de peildatum van 31 januari reeds is gepasseerd. Datzelfde geldt voor het volgende winterseizoen als een onderneming na de peildatum van 31 augustus een exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning verkrijgt.

Luchtvaartmaatschappij in oprichting

27. Een luchtvaartmaatschappij in oprichting dient ingevolge artikel 14 lid 2 van de Slotverordening uiterlijk op 31 januari voor het volgende zomerseizoen respectievelijk 31 augustus voor het volgende winterseizoen te beschikken over een geldige exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning óf de bevoegde autoriteit die de vergunningen afgeeft dient aan te geven dat er vóór aanvang van de dienstregelingsperiode in kwestie waarschijnlijk een exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning zal worden afgegeven.
28. Indien in het kader van een overname als bedoeld in artikel 8bis lid 1 (b)(iii) van de Slotverordening de overnemende partij een luchtvaartmaatschappij in oprichting is, verlangt ACNL dat deze partij in het kader van zijn verzoek om bevestiging, zoals bedoeld in artikel 8bis lid 2 van de Slotverordening, aan ACNL een verklaring verstrekt van de autoriteit die bevoegd is de betreffende vergunning af te geven. Het staat ACNL vrij om na ontvangst van de verklaring van de desbetreffende bevoegde autoriteit alsnog contact op te nemen met diezelfde bevoegde autoriteit.

Beleid met betrekking tot slotmobiliteit

29. In dit hoofdstuk wordt beschreven wanneer er sprake is van een gehele of gedeeltelijke overname en wanneer slots rechtstreeks zijn gekoppeld aan de overgenomen luchtvaartmaatschappij, zoals bedoeld in artikel 8bis lid 1 (b)(iii) van de Slotverordening.

Het doel van de Slotverordening

30. De Slotverordening is gelet op de overwegingen daarbij in het leven geroepen, omdat er een toenemend gebrek aan evenwicht is tussen het zich uitbreidende luchtverkeer in Europa en de beschikbaarheid van passende luchthaveninfrastructuur om aan deze vraag te voldoen. Daartoe kunnen luchthavens als gecoördineerde luchthaven worden aangewezen, in welk geval de lidstaat een onafhankelijke coördinator aanstelt die de toewijzing van slots verzorgt. Het huidige systeem voorziet in de mogelijkheid van het behouden van historische aanspraak van slots, maar bedoelt er

gelet op de overwegingen bij de Slotverordening ook voor te zorgen dat nieuwe gegadigden toegang tot de markt kunnen krijgen. Situaties moeten volgens de overwegingen bij de Slotverordening worden vermeden, waarin door een gebrek aan beschikbare slots de voordelen van liberalisatie ongelijk zijn verdeeld en de mededinging wordt geschaad.

31. Verder volgt uit de overwegingen bij de Slotverordening dat de transparantie van informatie een essentiële voorwaarde is voor een objectieve procedure voor de toewijzing van slots. In verband daarmee bepaalt artikel 4 lid 2 (c) van de Slotverordening dat de coördinator zijn taken overeenkomstig de Slotverordening uitvoert op onpartijdige, niet discriminatoire en transparante wijze. Dit betekent dat in het kader van een aanvraag tot slotoverdracht alle informatie voorhanden moet zijn en ook in de motivering van het besluit op aanvraag moet kunnen worden betrokken, zodat kan worden vastgesteld of sprake is van een (gedeeltelijke) overname van een luchtvaartmaatschappij en dat het aantal slots dat daarbij wordt overgedragen ook een daadwerkelijke rechtstreekse koppeling heeft met het over te nemen deel van de luchtvaartmaatschappij. Dit zal hierna verder worden uitgewerkt.

De systematiek van de Slotverordening

32. Slots zijn niet vrij verhandelbaar en kunnen alleen onder toepassing van de objectieve voorrangsregels uit de Slotverordening door de coördinator worden toegekend of onder voorwaarden van andere luchtvaartmaatschappijen worden verkregen. Een luchtvaartmaatschappij kan dus alleen in het bezit komen van slots op de wijzen waarin is voorzien in de artikelen 8, 10 (objectieve voorrangsregels) en 8bis (van andere luchtvaartmaatschappijen) van de Slotverordening. Indien een luchtvaartmaatschappij bepaalde slots niet meer wil of kan gebruiken gaan deze slots niet verloren, maar vallen deze in beginsel terug in de slotpool zoals bedoeld in artikel 10 lid 1 van de Slotverordening. Daaruit worden zij toegekend aan luchtvaartmaatschappijen die hiertoe een aanvraag hebben gedaan.

Mobiliteit van slots tussen luchtvaartmaatschappijen

33. Artikel 8bis van de Slotverordening regelt alternatieve wijzen voor de verkrijging van slots. Krachtens artikel 8bis lid 1 van de Slotverordening mogen slots:
- a) door een luchtvaartmaatschappij worden overgedragen tussen routes of soorten diensten van dezelfde luchtvaartmaatschappij;
 - b) worden overgedragen:
 - i) tussen moeder- en dochtermaatschappijen, en tussen dochtermaatschappijen van dezelfde moedermaatschappij;
 - ii) als onderdeel van de verwerving van de zeggenschap over het kapitaal van een luchtvaartmaatschappij;
 - iii) in geval van gehele of gedeeltelijke overname, wanneer de slots rechtstreeks gekoppeld zijn aan de overgenomen luchtvaartmaatschappij;
 - c) tussen luchtvaartmaatschappijen op basis van uitwisseling van een slot voor een slot.
34. Voor de uitwerking van deze beleidsregel is alleen artikel 8bis lid 1 (b)(iii) van de Slotverordening van belang. Derhalve worden de overige mogelijkheden buiten beschouwing gelaten.

Overname

35. Krachtens artikel 8bis lid 1 (b)(iii) van de Slotverordening mogen slots door een luchtvaartmaatschappij worden overgedragen in geval van gehele of gedeeltelijke overname, wanneer de slots rechtstreeks gekoppeld zijn aan de overgenomen luchtvaartmaatschappij. Dit artikel beoogt de overdracht van slots mogelijk te maken, teneinde de continuïteit van een lopende operatie te faciliteren. Derhalve dient er een zodanige connectie te zijn tussen de overdracht van slots en de (gedeeltelijke) overname van de luchtvaartmaatschappij, dat nagenoeg alle productiemiddelen van de desbetreffende luchtvaartmaatschappij worden overgenomen die nodig zijn om de desbetreffende slots te gebruiken. Dat betekent dus dat er sprake dient te zijn van een overname van vliegtuigen, personeel en enige vorm van organisatie die nodig zijn voor de uitvoering van de over te nemen slots. De overname van enkele 'assets' of de 'business' kan aldus niet kwalificeren als de (gedeeltelijke) overname van een luchtvaartmaatschappij. Hieronder volgt een verdere toelichting.

Gehele overname

36. De definitie van een luchtvaartmaatschappij, zoals beschreven in hoofdstuk 1 conform artikel 2 (f)(i) van de Slotverordening, is eenvoudig toepasbaar, indien een volledige luchtvaartmaatschappij wordt overgenomen. Dus een overname van alle vliegtuigen, al het personeel en de gehele organisatie. Dan hoeft immers alleen onderzocht te worden of de desbetreffende luchtvaartmaatschappij in het bezit is van een geldige exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning (voor het komende seizoen) al dan niet door een overname van de exploitatievergunning zelf.

Gedeeltelijke overname

37. Ervan uitgaande dat in geval van een gedeeltelijke overname van een luchtvaartmaatschappij niet noodzakelijk de vergunningen mee overgaan, hetgeen niet nodig lijkt, indien de kopende partij zelf reeds over vergunningen beschikt, blijft het de vraag wat exact moet worden verstaan onder de gedeeltelijke overname van een luchtvaartmaatschappij. Het doel en de systematiek van de Slotverordening wijzen erop dat alleen sprake kan zijn van een gedeeltelijke overname van een luchtvaartmaatschappij wanneer dat deel van de luchtvaartmaatschappij wordt overgenomen met de elementen die dat deel in staat stellen om de hierbij behorende slots daadwerkelijk te gebruiken, dat wil zeggen dat het overgenomen deel van de luchtvaartmaatschappij moet kunnen doorgaan met het uitvoeren van vluchten. Daarvoor zijn in ieder geval vliegtuigen, personeel en enige vorm van organisatie nodig. Er is geen sprake van een gedeeltelijke overname van een luchtvaartmaatschappij, indien de overname slechts betrekking heeft op enkele 'assets' of de 'business', zonder dat tevens vliegtuigen, personeel en enige vorm van organisatie worden overgenomen. Dat de assets mogelijk overgaan naar een organisatie die met deze en andere assets en eigen personeel de slots kan gebruiken, laat onverlet dat hetgeen wordt overgenomen als zodanig nog steeds moet kwalificeren als een 'gedeeltelijke overname van een luchtvaartmaatschappij', zoals bedoeld in artikel 8bis lid 1 (b)(iii) van de Slotverordening. Anders zou oneigenlijk gebruik van de mogelijkheden van artikel 8bis van de Slotverordening worden gefaciliteerd. Indien niet de eis zou worden gesteld dat hetgeen wordt overgedragen in alle redelijkheid ook daadwerkelijk gebruik moet kunnen maken van slots door het uitvoeren van vluchten, zouden luchtvaartmaatschappijen een overname van een beperkt aantal assets, tezamen met de overname van het gewenste aantal slots, kunnen gaan gebruiken als een verkapt middel om slots te verkrijgen zonder de toepassing van de voorrangsregels van de Slotverordening. Daarmee wordt afbreuk gedaan aan het limitatieve stelsel voor de verkrijging van slots dat is gegeven in de artikelen 8, 8bis en 10 van de Slotverordening. Bij een uitleg van de Slotverordening waarin slots relatief eenvoudig (en eventueel tegen betaling) kunnen worden overgedragen aan andere luchtvaartmaatschappijen, zullen desbetreffende slots niet terugvloeien naar de slotpool. Daarmee kunnen deze slots niet worden gealloceerd volgens de voorrangsregels uit de Slotverordening.
38. Bovendien volgt ook uit de hierna te bespreken eis van rechtstreekse koppeling met de slots, dat het over te nemen deel van een luchtvaartmaatschappij als zodanig in staat moet zijn om de slots die worden overgenomen te gebruiken.
39. In geval van een faillissement is het mogelijk dat leasecontracten ten aanzien van vliegtuigen en arbeidscontracten zijn beëindigd. Indien de overnemende luchtvaartmaatschappij dezelfde vliegtuigen opnieuw gaat leasen en aan het voormalig personeel een arbeidscontract aanbiedt, stelt ACNL dit gelijk aan een overname van assets. Het verwerven van andere vliegtuigen of ander personeel kwalificeert naar het oordeel van ACNL niet als een overname in de zin van artikel 8bis van de Slotverordening.

Rechtstreekse koppeling

40. Ten tweede geldt dat niet alleen sprake moet zijn van de gehele of gedeeltelijk overname van een luchtvaartmaatschappij, maar moeten de over te dragen slots daar op grond van artikel 8bis lid 1 (b)(iii) van de Slotverordening ook rechtstreeks aan zijn gekoppeld. Dit betekent dat, indien er al sprake is van de gedeeltelijke overname van een luchtvaartmaatschappij, slechts die slots mee over kunnen gaan die een rechtstreekse koppeling hebben met het desbetreffende gedeelte van de overgenomen luchtvaartmaatschappij. Er moet dus een duidelijke relatie zijn tussen de operatie die wordt overgenomen (inclusief aantallen en soorten vliegtuigen, personeel en een vorm van organisatie) en het aantal slots dat wordt overgenomen. Daarbij gaat het om het aantal slots dat behoort bij de capaciteit van het materieel, het personeel en de verdere organisatie die worden overgenomen.

Use it or lose it

41. Nadat is vastgesteld dat er sprake is van een luchtvaartmaatschappij en een gehele of gedeeltelijke overname, komt de derde stap aan bod, namelijk de vraag of de luchtvaartmaatschappij die slots wil overdragen ook de daaraan verbonden historische aanspraak kan overdragen. Daartoe dient voldaan te zijn aan het minimum gebruikspercentage in de artikelen 8 en 10 dan wel 10bis van de Slotverordening, de zogenaamde use it or lose it regel, van de toegewezen slots in het huidige en/of voorgaande seizoen.
42. Bij een verzoek tot bevestiging als bedoeld in artikel 8bis lid 2 van de Slotverordening zal ACNL steeds beoordelen of de overdragende luchtvaartmaatschappij, gelet op de use it or lose it regel in de artikelen 8 en 10 dan wel 10bis van de Slotverordening, in de volgende overeenkomstige dienstregelingsperiode aanspraak maakt op de (reeksen) slots die zij voornemens is over te dragen. Indien dit het geval is, dan wordt de aanspraak op de (reeksen) slots ook overgedragen bij de overdracht van slots.

Artikel 14 lid 6 Slotverordening

43. Wanneer een luchtvaartmaatschappij er niet in slaagt het in de artikelen 8 en 10 dan wel 10bis van de Slotverordening vermelde gebruikspercentage te bereiken en er geen rechtvaardigingsgrond kan worden aangevoerd, zoals bedoeld in artikel 10 lid 4 van de Slotverordening, kan ACNL besluiten de reeks slots van die luchtvaartmaatschappij voor de resterende duur van de dienstregelingsperiode in te trekken en weer in de slotpool op te nemen, nadat ACNL de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft gehoord.
44. Wanneer er geen slots van een reeks zijn gebruikt, nadat 20% van de geldigheidsduur van de reeks is verstreken en er geen rechtvaardigingsgrond kan worden aangevoerd conform artikel 10 lid 4 van de Slotverordening, neemt ACNL een reeks slots weer op in de slotpool, nadat ACNL de betrokken luchtvaartmaatschappij heeft gehoord.
45. Als ACNL, op basis van de informatie waarover hij beschikt, tijdens de in artikel 10bis lid 3 bedoelde periode vaststelt dat een luchtvaartmaatschappij haar activiteiten op een luchthaven heeft stopgezet en niet meer in staat is de haar toegewezen slots te gebruiken, trekt ACNL, nadat de betrokken luchtvaartmaatschappij is gehoord, de desbetreffende reeks slots van die luchtvaartmaatschappij in voor het resterende deel van de dienstregelingsperiode en neemt deze in de slotpool op.

Faillissement / surseance van betaling

46. De Slotverordening bevat geen specifieke regeling met betrekking tot luchtvaartmaatschappijen die in staat van faillissement of surseance van betaling komen te verkeren. ACNL zal daarom een voorgenomen overdracht van slots door een in faillissement of surseance van betaling verkerende luchtvaartmaatschappij op dezelfde wijze beoordelen als iedere andere voorgenomen slotoverdracht, zoals bedoeld in artikel 8bis lid 1 (b)(iii) van de Slotverordening.

Schorsing exploitatievergunning

47. Bij schorsing van de exploitatievergunning of gelijkwaardige vergunning zal worden gekeken naar het gebruikspercentage in de artikelen 8 en 10 dan wel 10bis van de Slotverordening. Dat wil zeggen dat er wordt gekeken naar het gebruikspercentage in zowel het zomerseizoen als het winterseizoen.

Intrekking exploitatievergunning

48. Als de exploitatievergunning onherroepelijk is ingetrokken, is er geen sprake meer van een luchtvaartmaatschappij in de zin van artikel 2 (f)(i) van de Slotverordening, waarna alle toegewezen slots worden ingetrokken en opgenomen in de slotpool voor de resterende duur van de dienstregelingsperiode. Alle toegewezen slots, inclusief de eventuele historische aanspraak, kunnen dan niet worden overgedragen aan een andere luchtvaartmaatschappij.

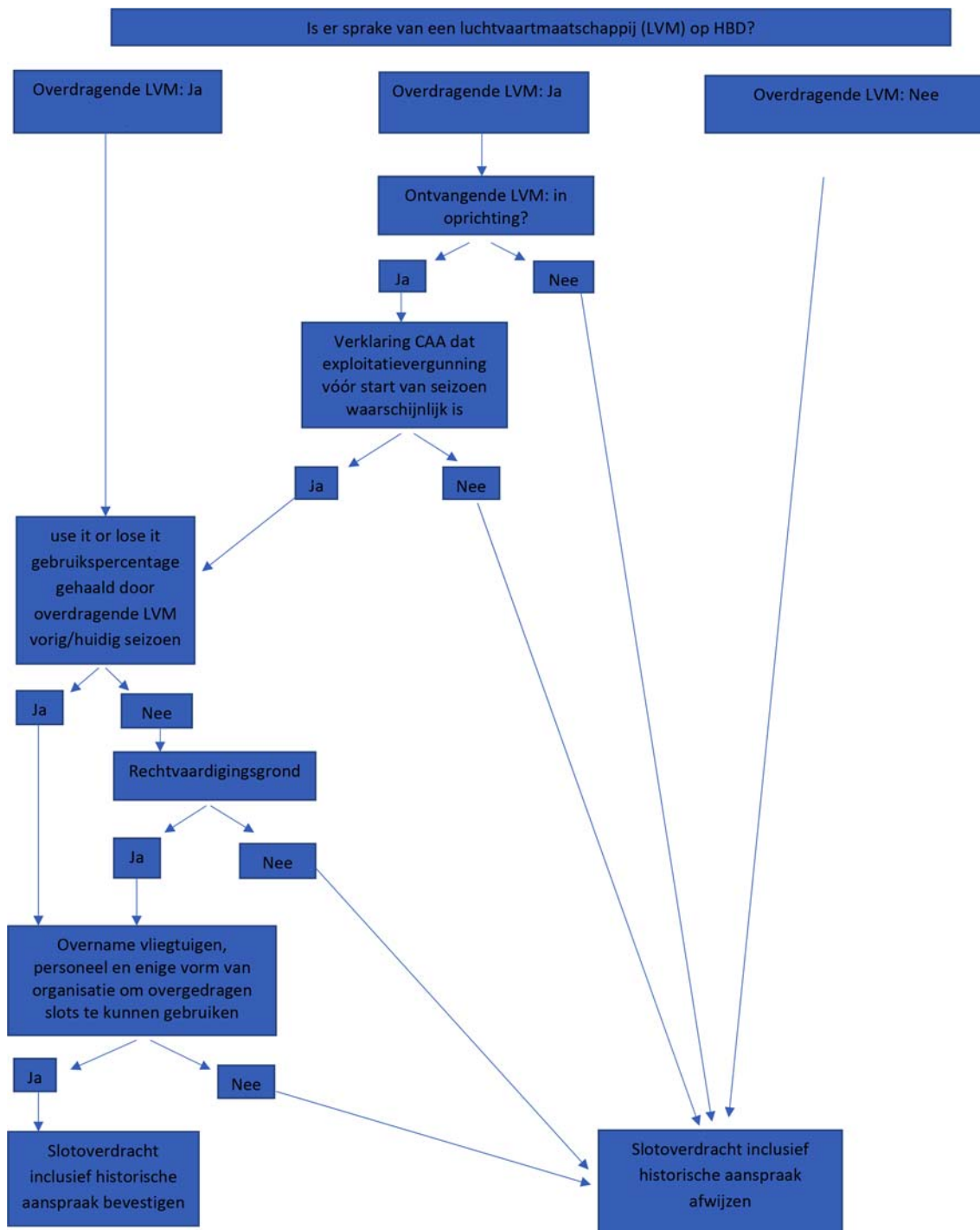
Procedure

49. De artikelen 8.15.3 en 8.15.4 van de Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG) past ACNL niet toe en zijn derhalve niet van toepassing voor de uitwerking van deze beleidsregel. Immers, het reserveren van slots heeft niet tot doel de luchthavencapaciteit efficiënter te benutten. Daarnaast zijn er grenzen gesteld aan het niet gebruiken van slots in bijvoorbeeld artikel 14 lid 6 van de Slotverordening.
50. In alle gevallen geldt dat de luchtvaartmaatschappij en/of haar vertegenwoordiger zelf verantwoordelijk is voor de juiste contactgegevens en al haar verplichtingen op grond van de Slotverordening en de WASG. Indien een vertegenwoordiger van een luchtvaartmaatschappij onbereikbaar is en hij/zij niet kan worden gehoord – bijvoorbeeld doordat er geen contact kan worden gelegd, omdat de contactpersoon niet (meer) is te bereiken – dan zal ACNL de desbetreffende slots kunnen intrekken en in de slotpool opnemen.
51. Ten behoeve van transparantie geldt het volgende:
 - Een luchtvaartmaatschappij dient ACNL zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen 14 dagen na de aanvraag van een faillissement/surseance te informeren.
 - Bij inwerkingtreding van faillissement/surseance dient de vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen 14 dagen met ACNL in gesprek te gaan over de toekomstige bedoelingen van de slots en dienen de contactgegevens van de bewindvoerder te worden verstrekt aan ACNL.
 - De vertegenwoordiger of bewindvoerder van de luchtvaartmaatschappij dient ACNL te allen tijde op de hoogte te houden van de status van de luchtvaartmaatschappij.

- ACNL kan van een luchtvaartmaatschappij en/of haar vertegenwoordigers verlangen dat er wordt meegewerkt aan (verplichte) contact- en rapportagemomenten ten behoeve van de status en voortgang van faillissement/surveillance.

52. Deze beleidsregel treedt in werking met terugwerkende kracht tot 15 april 2021.

Stroomschema





Decision by the Director of Airport Coordination Netherlands (ACNL) establishing the Policy Rule Slot Mobility

The Director of Airport Coordination Netherlands (ACNL),

Having regard to:

Council Regulation (EEC) No. 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports;

The Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG);

The Dutch Aviation Act (in Dutch: Wet luchtvaart);

The need for clarification regarding slot mobility;

Considering that:

It is necessary to establish the criteria regarding slot mobility;

The Policy Rule Slot Mobility sets out these criteria and applies to Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Eindhoven Airport (EIN), and Rotterdam The Hague Airport (RTM);

Decides as follows:

Article 1

The Policy Rule Slot Mobility is hereby adopted.

Article 2

This decision shall enter into force retroactively as of 15 April 2021.

Article 3

This decision and its annexes shall be published on the website of Airport Coordination Netherlands (www.slotcoordination.nl) and in the Dutch Official Gazette (In Dutch: Staatscourant).

Annexes:

Annex 1 Beleidsregel slotmobiliteit v1.0 (Dutch)

Annex 2 Policy Rule Slot Mobility v1.0 (English)

Schiphol, 4 February 2026

*H. Thomassen,
Director of Airport Coordination Netherlands (ACNL)*



ANNEX 2 POLICY RULE SLOT MOBILITY V1.0 (ENGLISH)

Policy Rule Slot Mobility

Author: Airport Coordination Netherlands (ACNL)

Date: 4 February 2026

Version: 1.0

Effective: 15 April 2021

Airport Coordination Netherlands (ACNL) is an independent governing body by public law. In the Dutch 'Wet Luchtvaart' (Law on Aviation) designated as the independent coordinator for slot coordinated airports in the Netherlands. ACNL is responsible for slot allocation and slot monitoring at Amsterdam Airport Schiphol (AMS), Rotterdam The Hague Airport (RTM) and Eindhoven Airport (EIN). In order to make optimal use of the airport capacity our mission is to deliver slot coordination and monitoring services in a neutral, non-discriminatory and transparent way.

ACNL is publishing following policy rule according to article 1:3 (4) in conjunction with article 4:81 of the Dutch 'Algemene wet bestuursrecht' (General Administrative Law Act). The abbreviation in Dutch is 'Awb'.

Content

Introduction	10
Relevant legislation	10
Policy with respect to Slot Mobility	12
Process	15
Flow chart	16

Introduction

1. By means of this document, Airport Coordination Netherlands (ACNL) establishes policy rules, in accordance with Article 4:81 of the Dutch 'General Administrative Law Act' (Awb), regarding the decision-making by ACNL in response to an application addressed to ACNL for confirmation of a slot transfer as referred to in Article 8a (2) of Council Regulation (EEC) No 95/93 (Slot Regulation) in the case of a total or partial takeover, whether or not in the case of bankruptcy or administration of an air carrier, as referred to in Article 8a (1) (b) (iii) of the Slot Regulation.
2. ACNL has identified a need for clarification regarding the criteria for a slot transfer in the case of a takeover of an air carrier. In particular in the case of a takeover in the case of bankruptcy or administration.
3. In order to be able to transfer slots, one must be a slot holder. Only an air carrier can be a slot holder. For this reason, section 'Relevant legislation' describes the requirements set out in the Slot Regulation and Regulation (EC) No. 1008/2008 regarding the definition of the term air carrier.
4. Section 'Policy with respect to Slot Mobility' describes the transfer of slots in the case of a total or partial takeover.
5. Section 'Process' describes process requirements regarding an application for the transfer of historic entitlement of slots.
6. Finally, a flow chart is included.

Relevant legislation

7. Article 8a (1) (b) (iii) states that:
Slots may be:
(...)
b) transferred
(...)
(iii) in the case of a total or partial takeover, when the slots are directly related to the air carrier taken over.
8. Since slots must be related to the air carrier taken over, it is first of all important to consider the definition of the term air carrier contained in the Slot Regulation. For a proper understanding of that definition, it is also necessary to look at the definition of the term air carrier in Regulation (EC) No. 1008/2008.
9. If an undertaking does not meet the definition of an air carrier, an application to transfer slots will be rejected. Both the transferring and the receiving undertaking must meet the definition of an air carrier, as only an air carrier can be a slot holder under the Slot Regulation. However, there may also be an air carrier in the process of establishing itself as a receiving company, as described in Article 14 of the Slot Regulation. The requirements of an air carrier in the process of establishing

itself will also be described. In fact, the acquiring company can be:

- An existing air carrier; or
- An air carrier in the process of establishing itself.

Air carrier

10. In Article 2 (f) (i) of the Slot Regulation an air carrier is defined as:
'An air transport undertaking holding a valid operating licence or equivalent at the latest on 31 January for the following summer season or on 31 August for the following winter season. For the purpose of Articles 4, 8, 8a and 10, the definition of air carrier shall also include business aviation operators, when they operate according to a schedule; for the purposes of Articles 7 and 14; the definition of air carrier shall also include all civil aircraft operators'.
11. Based on aforementioned definition, the following requirements have therefore been set that an air carrier must meet:
 - It has to be an air transport undertaking; and
 - This company must have a valid operating licence or equivalent; and
 - The company must be in possession of the operating licence or equivalent no later than the Historic Baseline Date (HBD):
 - 31 January for next summer season;
 - 31 August for next winter season.

Air transport undertaking

12. The term air transport undertaking is not defined in the Slot Regulation. That is why ACNL is seeking support in Regulation (EC) No. 1008/2008.
13. In Article 2 (10) of Regulation (EC) No. 1008/2008, the term air carrier is defined as:
'An undertaking with a valid operating licence or equivalent'.
14. In Article 2 (3) of Regulation (EC) No. 1008/2008, the term undertaking is defined as:
'Any natural or legal person, whether profit-making or not, or any official body whether having its own legal personality or not'.
15. ACNL deduces from aforementioned definitions that the determining factor for an air carrier is whether an air transport undertaking in question has a valid operating licence or equivalent.
16. ACNL finds support for this explanation in the predecessor of Regulation (EC) No. 1008/2008, Regulation (EEC) No. 2407/92. In it, the term 'air carrier' was defined as:
'An air transport undertaking with a valid operating licence'.
17. In Regulation (EC) No. 1008/2008, the term 'air transport undertaking' has been replaced by the shorter term 'undertaking'. There is nothing to indicate that, with this change in terminology, the European legislator intended to make a distinction between the old term 'air transport undertaking' and the new term 'undertaking'. Therefore, ACNL sees no reason to interpret the term 'air transport undertaking' in the Slot Regulation differently from the term 'air transport undertaking' in Regulation (EEC) No. 2407/92 (old) and the term 'undertaking' in Regulation (EC) No. 1008/2008.
18. It follows from the foregoing that the term 'air transport undertaking' is a low-threshold term. In practice, the question whether an undertaking has a valid operating licence or equivalent will therefore determine whether the undertaking in question qualifies as an air carrier.

Operating licence

19. The term operating licence is not defined in the Slot Regulation, but this term unmistakably refers to the operating licence as referred to in Regulation (EC) No. 1008/2008. Article 2 (1) of Regulation (EC) No. 1008/2008 describes the definition of an operating licence as:
'An authorisation granted by the competent licensing authority to an undertaking, permitting it to provide air services as stated in the operating licence'.
20. Pursuant to Article 3 (1) of Regulation (EC) No. 1008/2008, an undertaking meeting the requirements of Chapter II of Regulation (EC) No. 1008/2008 shall be entitled to receive an operating licence.
21. Pursuant to Article 8 (1) of Regulation (EC) No. 1008/2008, an operating licence shall be valid as long as the Community air carrier complies with the requirements of Chapter II of Regulation (EC) No. 1008/2008.

Competent Licensing Authority

22. The competent licensing authority is defined in Article 2 (2) of Regulation (EC) No. 1008/2008 as:
'An authority of a Member State entitled to grant, refuse, revoke or suspend an operating licence in accordance with Chapter II'



23. The competent licensing authority will generally be the Civil Aviation Authority (CAA). In the Netherlands, for example, this is the Human Environment and Transport Inspectorate (ILT) as part of the Ministry of Infrastructure and Water Management.

HBD

24. The Slot Regulation, unlike Regulation (EC) No. 1008/2008, made another relation to the Historic Baseline Date (HBD). No later than 31 January for the following summer season or 31 August for the following winter season, an air carrier must hold a valid operating licence or equivalent. This is known as the HBD of the 'Calendar of Coordination Activities' of the International Air Transport Association (IATA).
25. In the opinion of ACNL, this reference to the HBD should be read in such a way that an undertaking is only eligible for slots for the relevant season if it has a valid operating licence or equivalent by the HBD at the latest. In fact, an undertaking must therefore qualify each season as an air carrier, with the reference date being 31 January for the following summer season and 31 August for the following winter season.
26. In concrete terms: an undertaking that obtains an operating licence or equivalent on 1 February qualifies as an air carrier from that date. However, that air carrier cannot apply for slots for the following summer season, because the reference date of 31 January has already passed. The same applies to the following winter season if an undertaking obtains an operating licence or equivalent after the reference date of 31 August.

Air carrier in the process of establishing itself

27. Pursuant to Article 14 (2) of the Slot Regulation, an air carrier in the process of establishing itself must have a valid operating licence or equivalent by 31 January for the following summer season or 31 August for the following winter season, or the competent licensing authority must state that an operating licence or equivalent is likely to be issued before the relevant scheduling period commences.
28. If, in the context of a takeover as referred to in Article 8a (1) (b) (iii) of the Slot Regulation, the acquiring undertaking is an air carrier in the process of establishing itself, ACNL requires that this undertaking in the context of its application for confirmation as referred to in Article 8a (2) of the Slot Regulation, provides ACNL with a statement from the relevant competent licensing authority that an operating licence or equivalent is likely to be issued before the relevant scheduling period commences. ACNL is free to contact the relevant competent licensing authority regarding its statement.

Policy with respect to Slot Mobility

29. This section describes when there is a full or partial takeover and when slots are directly related to the air carrier taken over, as referred to in Article 8a (1) (b) (iii) of the Slot Regulation.

The purpose of the Slot Regulation

30. In view of the considerations, the Slot Regulation was created because there is an increasing imbalance between the expanding air traffic in Europe and the availability of adequate airport infrastructure to meet this demand. To this end, airports may be designated as coordinated airports, in which case the Member State shall appoint an independent coordinator to allocate slots. The current system provides for the possibility of retaining historic entitlement to slots, but, in view of the considerations of the Slot Regulation, also intends to ensure that new entrants can gain access to the market. Situations should be avoided, according to the considerations of the Slot Regulation, in which due to a lack of available slots the benefits of liberalization are unevenly distributed and competition is harmed.
31. Furthermore, it follows from the considerations to the Slot Regulation that transparency of information is an essential condition for an objective procedure for the allocation of slots. In connection with this, Article 4 (2) (c) of the Slot Regulation stipulates that the coordinator performs his duties in accordance with the Slot Regulation in an impartial, non-discriminatory and transparent manner. This means that in the context of an application for a slot transfer, all information must be available and it must also be possible to include it in the motivation of the decision on application, so that it can be determined whether there is a (partial) takeover of an air carrier and that the number of slots transferred in this process is actually directly related to that part of the air carrier taken over. This will be further elaborated below.

The system of the Slot Regulation

32. Slots are not freely tradable and can only be subject to the objective priority rules from the Slot

Regulation are granted by the coordinator or obtained under certain conditions from other air carriers. An air carrier can therefore only acquire slots in the ways provided for in Articles 8, 10 (objective rules of priority) and 8a (of other air carriers) of the Slot Regulation. If an air carrier no longer wants to or can no longer use certain slots, these slots will not be lost, but in principle fall back into the slot pool as referred to in Article 10 (1) of the Slot Regulation. They are then allocated to air carriers that have applied for this.

Slot mobility between air carriers

33. Article 8a of the Slot Regulation regulates alternative ways of obtaining slots. Pursuant to Article 8a (1) of the Slot Regulation, slots may be:
- (a) transferred by an air carrier from one route or type of service to another route or type of service operated by that same air carrier;
 - (b) transferred:
 - (i) between parent and subsidiary companies, and between subsidiaries of the same parent company,
 - (ii) as part of the acquisition of control over the capital of an air carrier,
 - (iii) in the case of a total or partial take-over when the slots are directly related to the air carrier taken over;
 - (c) exchanged, one for one, between air carriers.
34. Only Article 8a (1) (b) (iii) of the Slot Regulation is relevant for the elaboration of this policy rule. Therefore, the other options are disregarded.

Takeover

35. Pursuant to Article 8a (1) (b) (iii) of the Slot Regulation, slots may be transferred by an air carrier in the case of a total or partial takeover, when the slots are directly related to the air carrier taken over. This article aims to enable the transfer of slots in order to facilitate the continuity of an ongoing operation. Therefore, there must be such a connection between the transfer of slots and the (partial) takeover of the air carrier that almost all the production resources of the air carrier concerned are taken over that are necessary to use the relevant slots. This means that there must be a takeover of aircraft, personnel and any form of organization necessary for the operation of the slots to be taken over. The takeover of some 'assets' or the 'business' cannot therefore qualify as the (partial) takeover of an air carrier. Below is a further explanation.

Total takeover

36. The definition of an air carrier, as described in section 'Relevant legislation' in accordance with Article 2 (f) (i) of the Slot Regulation, is easily applicable if an entire air carrier is taken over. So a takeover of all aircraft, all personnel and the entire organization.

Partial takeover

37. Assuming that in the case of a partial takeover of an air carrier, the licences are not necessarily transferred, which does not seem necessary if the purchasing undertaking already has licences, the question remains what exactly should be understood by the partial takeover of an air carrier. The purpose and system of the Slot Regulation indicate that there can only be a partial takeover of an air carrier if that part of the air carrier is taken over with the elements that enable that part to actually use the associated slots. This means that the part of the air carrier that has been taken over must be able to continue operating flights. In any case, this requires aircraft, personnel and some form of organization. There is no question of a partial takeover of an air carrier if the takeover only relates to a few 'assets' or the 'business', without also aircraft, personnel and some form of organization are taken over. The fact that the assets may be transferred to an undertaking that can use the slots with these and other assets and its own personnel, does not affect the fact that what is taken over as such must still qualify as a 'partial takeover of an air carrier', as referred to in Article 8a (1) (b) (iii) of the Slot Regulation. Otherwise improper use of the possibilities of Article 8a of the Slot Regulation would be facilitated. If it were not required that what is transferred should reasonably be able to actually use slots by operating flights, air carriers could proceed with a takeover of a limited number of assets, together with the takeover of the desired number of slots as a disguised means of obtaining slots without applying the priority rules of the Slot Regulation. This detracts from the restrictive system for obtaining slots provided in Articles 8, 8a and 10 of the Slot Regulation. When interpreting the Slot Regulation in which slots can be transferred to other air carriers relatively easily (and possibly against payment), the relevant slots will not flow back to the slot pool. As a result, these slots cannot be allocated according to the priority rules of the Slot Regulation.

38. Moreover, it also follows from the requirement of direct coupling with the slots, to be discussed below, that the part of an air carrier to be acquired must as such be able to use the slots that are taken over.
39. In the event of bankruptcy, aircraft leases and employment contracts may have been terminated. If the acquiring air carrier leases the same aircraft again and offers the former staff an employment contract, ACNL equates this with an acquisition of assets. In ACNL's opinion, the acquisition of other aircraft or other personnel does not qualify as a takeover within the meaning of Article 8a of the Slot Regulation.

Directly related slots to the air carrier taken over

40. Secondly, there must not only be a total or partial takeover of an air carrier, but the slots to be transferred must also be directly related to it on the basis of Article 8a (1) (b) (iii) of the Slot Regulation. This means that, if there is already a partial takeover of an air carrier, only those slots that have a direct link with the relevant part of the acquired air carrier can be transferred. So there must be a clear relationship between the operation that is taken over (including numbers and types of aircraft, personnel and some form of organization) and the number of slots that are taken over. This concerns the number of slots that correspond to the capacity of the equipment, the personnel and the other organization that are taken over.

Use it or lose it

41. After it has been established that there is an air carrier and a total or partial takeover, the third step is addressed, namely whether the air carrier that applies to transfer slots can also transfer the associated historic entitlement. To this end, the minimum usage percentage in Articles 8 and 10 or 10a of the Slot Regulation, the so-called use it or lose it rule, of the allocated slots in the current and / or previous season must be complied with.
42. With a request for confirmation as referred to in Article 8a (2) of the Slot regulation, ACNL will always assess whether the transferring air carrier, in view of the use it or lose it rule in Articles 8 and 10 or 10a of the Slot Regulation, in the next equivalent scheduling period is entitled to the slots or series of slots it intends to transfer. If this is the case, the entitlement to the slots or series of slots is also transferred when the slots are transferred.

Article 14 (6) Slot Regulation

43. If an air carrier fails to achieve the usage percentage referred to in Articles 8 and 10 or 10a of the Slot Regulation and the non-utilisation cannot be justified on the basis of a justification, as referred to in Article 10 (4) of the Slot Regulation, ACNL may decide to withdraw from that air carrier the series of slots in question for the remainder of the scheduling period and place them in the pool after having heard the air carrier concerned.
44. If after an allotted time corresponding to 20% of the period of the series validity no slots of that series of slots have been used and the non-utilisation cannot be justified on the basis of a justification, as referred to in Article 10 (4) of the Slot Regulation, ACNL shall place the series of slots in question in the pool for the remainder of the scheduling period, after having heard the air carrier concerned.
45. During the period referred to Article 10a (3), when ACNL determines, on the basis of information at its disposal, that an air carrier has ceased its operations at an airport and is no longer able to operate the slots which it has been allocated, ACNL shall withdraw from that air carrier the series of slots in question for the remainder of the scheduling period and place them in the pool, after having heard the air carrier concerned.

Bankruptcy / administration

46. The Slot Regulation does not contain any specific regulation with regard to air carriers that are in a state of bankruptcy or administration. ACNL will therefore assess a proposed transfer of slots by an air carrier in bankruptcy or administration in the same way as any other proposed slot transfer, as referred to in Article 8a (1) (b) (iii) of the Slot Regulation.

Suspension of operating licence

47. In the event of suspension of the operating licence or equivalent, the usage percentage in Articles 8 and 10 or 10a of the Slot regulation will be taken into account. This means that the usage percentage in both the summer and winter season is considered.



Withdrawal of operating licence

48. If the operating licence is irrevocably withdrawn, there is no longer an air carrier within the meaning of Article 2 (f) (i) of the Slot Regulation, after which all allocated slots are withdrawn and included in the slot pool for the remainder of the scheduling period. In that case all slots allocated, including any historic entitlement, cannot be transferred to another air carrier.

Process

49. Articles 8.15.3 and 8.15.4 of the Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG) do not apply and are therefore not applicable for the elaboration of this policy rule. After all, the reservation of slots is not intended to make more efficient use of airport capacity. In addition, there are limits to not using slots in, for example, Article 14 (6) of the Slot Regulation.
50. In all cases, the air carrier and / or its representative is responsible for the correct contact details and all its obligations under the Slot Regulation and the WASG. If a representative of an air carrier is unreachable and he / she cannot be heard – for example because contact cannot be made because the contact person cannot be reached (anymore) – ACNL may withdraw the relevant slots and include them in the slot pool.
51. For the sake of transparency, the following applies in the case of bankruptcy/administration:
- An air carrier must inform ACNL as soon as possible, but no later than 14 days after the application for bankruptcy / administration.
 - Upon the entry into force of bankruptcy / administration, the representative of the air carrier must enter into discussions with ACNL about the future intentions of the slots as soon as possible, but no later than 14 days, and the contact details of the administrator must be provided to ACNL.
 - The air carrier's representative or administrator must keep ACNL informed of the air carrier's status at all times.
 - ACNL may require an air carrier and / or its representatives to cooperate with (mandatory) contact and reporting moments for the benefit of the status and progress of bankruptcy / administration.
52. This policy rule will be effective as of 15 April 2021.

Flow chart

