

ZASADA LOKALNA EPWA 1

**PROCEDURY POZYSKANIA
(PRZYDZIELANIA) SŁOTÓW DLA
OPERACJI PLANOWANYCH NA PORĘ
NOCY, OPÓŹNIONYCH,
PRZYSPIESZONYCH, ORAZ
W OKRESACH WOLNYCH OD PRACY
KOORDYNATORA**

1.	Wprowadzenie	3
2.	Przydzielanie slotów dla pory nocy	4
3.	Loty opóźnione	5
4.	Loty przyspieszone	7
5.	Procedura postępowania w godzinach wolnych od pracy Koordynatora (out of hours)	9
6.	Sytuacje szczególne	10
7.	Dane kontaktowe	11
8.	Definicje i skróty	12

1. WPROWADZENIE

- 1.1. Niniejszy dokument określa procedury zarządzania slotami na Lotnisku Chopina w Warszawie dla operacji lotniczych:

- a) planowanych w porze nocy,
- b) opóźnionych,
- c) przyśpieszonych.

Ponadto dokument określa sposób zarządzania slotami w godzinach wolnych od pracy Koordynatora Rozkładu Lotów (out of hours).

- 1.2. Nadrzędnym celem dokumentu jest zapewnienie efektywnego zarządzania slotami oraz pełnego i równego wykorzystania dostępnych środowiskowych limitów przepustowości Lotniska Chopina w Warszawie przez wszystkich użytkowników lotniska, zgodnie z obowiązującymi zasadami i przepisami. Dodatkowym celem dokumentu jest zapobieganie przeciążeniom ruchu lotniczego i zapewnienie sprawnego funkcjonowania Lotniska Chopina w Warszawie. Niniejsze Zasady zapewniają neutralny, niedyskryminujący i przejrzysty sposób przydzielania slotów w porze nocy oraz w okresach niedostępności koordynatora.
- 1.3. Za przyznawanie slotów dla operacji na Lotnisku Chopina w Warszawie odpowiedzialna jest firma Airport Coordination Limited (ACL), która została powołana na Koordynatora Rozkładów Lotów (zwany dalej Koordynatorem) przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.
- 1.4. Wszystkie operacje do lub z Lotniska Chopina muszą mieć, przyznany przez Koordynatora (ACL), slot zgodnie z zasadami określonymi w Rozporządzeniu Rady (EWG) Nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 roku w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty, z późniejszymi zmianami, zwanym dalej Rozporządzeniem 95/93.

2. PRZYDZIELANIE SLOTÓW DLA PORY NOCY

- 2.1. Środowiskowe ograniczenia dotyczące wykonywania operacji lotniczych w porze nocy mają na celu dotrzymanie uwarunkowań wynikających z ustanowienia Obszaru Ograniczonego Użytkowania (OOU).
- 2.2. Celem dotrzymania ww. uwarunkowań zastosowano w procesie koordynacji system „quota count”. Metoda naliczania pkt „quota count” dla operacji wykonanych w porze nocy przewiduje przyznawanie punktów quota operacjom lotniczym wykonywanym w porze nocy w ramach ogólnie przyjętego limitu punktów. Wartości pkt quota odwzorowują poziom hałasu generowanego przez poszczególne statki powietrzne. Wszystkie operacje w porze nocy muszą być realizowane w granicach limitu punktów „quota”.
- 2.3. Nocny limit punktów Quota dostępny do dystrybucji slotów w każdym sezonie rozkładowym IATA jest deklarowany przez Zarządzającego Lotniskiem Chopina w Warszawie, jako parametr koordynacyjny.
- 2.4. Początkowy (pierwotny) przydział slotów nocnych w każdym sezonie rozkładowym IATA odbywa się według zasad i terminów określonych w Rozporządzeniu 95/93 oraz zgodnie z wytycznymi IATA zawartymi w Worldwide Slot Guidelines.
- 2.5. Pozostały limit slotów dostępny danej nocy w ramach parametru koordynacyjnego jest rozdzielany zgodnie z zapotrzebowaniem według kolejności zgłoszeń.
- 2.6. System Quota Count służący do zarządzania operacjami w porze nocy jest szczegółowo opisany na stronie internetowej Lotniska Chopina w Warszawie.
- 2.7. Limit środowiskowy dla operacji w porze nocy odnosi się do czasów wykonania operacji na drodze startowej w godz. 22:00÷05:59 czasu lokalnego. Czasy przyznawane w slotach są czasami on/off block. Uwzględniając powyższe oraz standardowy czas kołowania SP na Lotnisku Chopina, sloty przydzielone w następujących godzinach nocnych obciążają łączną sumę punktów Quota na daną noc:

Tabela 1: Podział czasów rozkładowych na porę nocy i porę dnia.

		Sezon Rozkładowy LATO	Sezon Rozkładowy ZIMA
Pora nocy	Przylot	od 19:55 do 04:15 UTC włącznie.	od 20:55 do 05:15 UTC włącznie.
	Odlot	od 19:45 do 03:50 UTC włącznie.	od 20:45 do 04:50 UTC włącznie.
Pora dnia	Przylot	od 04:20 do 19:50 UTC włącznie.	od 05:20 do 20:50 UTC włącznie.
	Odlot	od 03:55 do 19:40 UTC włącznie	od 04:55 do 20:40 UTC włącznie.

3. LOTY OPÓŹNIONE

- 3.1. Operacje lotnicze wchodzące w skład serii slotów mogą być wykonane bez występowania o nowy slot w przypadku, gdy opóźnienie (nieplanowane, z przyczyn niezależnych) nie skutkuje przesunięciem godziny wykonania operacji na godzinę po 06:00 czasu lokalnego następnego dnia (w stosunku do daty planowanego wykonania operacji w przyznanym slotcie). W przeciwnym wypadku Station Manager, autoryzowany lokalny przedstawiciel lub AON mają obowiązek w takiej sytuacji uprzedniego uzyskania nowego slotu na wykonanie operacji opóźnionej na kolejny dzień.
- 3.2. Dla operacji lotniczych wchodzących w skład serii slotów i opóźnionych z przyczyn niezależnych zaleca się wystąpienie Station Manager'a, autoryzowanego lokalnego przedstawiciela lub AON o zmianę posiadanego slotu w zakresie godziny operowania na aktualną, ze względu na to, że:
- a) rozkładowe godziny operowania rejsów pasażerskich wyświetlane na tablicach informacyjnych i monitorach FIDS są prezentowane zgodnie z czasami slotowymi dla wszystkich operacji wykonywanych na Lotnisku Chopina;
 - b) dla wszystkich operacji wykonywanych na Lotnisku Chopina zasoby operacyjne lotniska są przydzielane zgodnie z czasami slotowymi.
- 3.3. Operacje ad hoc oraz lotnictwa GA muszą uzyskać nowy slot w przypadku opóźnień dłuższych niż 2 godziny. Ponadto zaleca się zmianę godziny operowania w przypadku opóźnień krótszych niż 2 godziny ze względu na stan rzeczy opisany w pkt 3.2.a) i 3.2.b).
- 3.4. Przewoźnicy posiadających dostęp do OCS są zobowiązani do samodzielnej modyfikacji przyznanego slotu.
- 3.5. Przewoźnicy nieposiadający dostępu do OCS są zobowiązani do aplikowania o przyznanie/zmianę/usunięcie slotu w formie pisemnej (w formie depesz SCR IATA - SSIM Rozdział 6) na odpowiednie adresy:
- a) slots@acl-international.com – w godzinach pracy ACL;
 - b) waw-schedule@polish-airports.com – poza godzinami pracy ACL;
 - c) W przypadku operacji GA na adres właściwego AON (patrz pkt. 7.3.).
- 3.6. Wszelkie opóźnienia operacji oraz odstępstwa od przyznaných slotów są monitorowane przez Koordynatora zgodnie z Rozporządzeniem 95/93.
- 3.7. Operacje, które przewoźnik planowo/intencjonalnie opóźnia lub wykonuje niezgodnie z przyznanym slotem nie mogą być wykonywane i podlegają sankcjom finansowym. Proces sankcji jest inicjowany przez Koordynatora zgodnie z dokumentem „Wytuczne do postępowania w przypadku podejrzenia naruszenia, o którym mowa w art. 14 ust. 5 Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 95/93”, zwane dalej Wytucznymi. W przypadku planowanych/intencjonalnych opóźnień operacji lotniczych (nie wynikających z przyczyn niezależnych)

wymagane jest wystąpienie Station Manager'a, autoryzowanego lokalnego przedstawiciela lub AON o zmianę posiadanego slotu.

4. LOTY PRZYSPIESZONE

- 4.1. Operacje lotnicze wchodzące w skład serii slotów mogą być wykonane bez występowania o nowy slot w przypadku, gdy przyspieszenie wykonania operacji zostało spowodowane przyczynami nieplanowanymi i niezależnymi od operatora. W przeciwnym wypadku Station Manager, autoryzowany lokalny przedstawiciel lub AON mają obowiązek uprzedniego uzyskania nowego slotu na wykonanie operacji przyspieszonej.
- 4.2. Dla operacji porannych zaplanowanych na porę dnia niedopuszczalne jest intencjonalne przyspieszenie odlotu/przylotu w stopniu powodującym przejście operacji na porę nocy. Wykonanie operacji w porze nocy, która była zaplanowana w porze dnia wymaga uzyskania nowego slotu na wykonanie operacji w zmienionej godzinie.
- 4.3. Dla operacji lotniczych wchodzących w skład serii slotów i przyspieszonych z przyczyn niezależnych zaleca się wystąpienie Station Manager'a, autoryzowanego lokalnego przedstawiciela lub AON o zmianę posiadanego slotu w zakresie godziny operowania na aktualną, ze względu na to, że:
 - a) rozkładowe godziny operowania rejsów pasażerskich wyświetlane na tablicach informacyjnych i monitorach FIDS są prezentowane zgodnie z czasami slotowymi;
 - b) dla wszystkich operacji wykonywanych na Lotnisku Chopina zasoby operacyjne lotniska są przydzielane zgodnie z czasami slotowymi.
- 4.4. Operacje ad hoc oraz lotnictwa GA muszą uzyskać nowy slot w przypadku przyspieszeń dłuższych niż 2 godziny. Ponadto zaleca się zmianę godziny operowania w przypadku przyspieszeń krótszych niż 2 godziny, ze względu na stan rzeczy opisany w pkt 4.3.a) i 4.3.b)
- 4.5. Przewoźnicy posiadających dostęp OCS są zobowiązani do samodzielnej zmiany przyznanego slotu.
- 4.6. Przewoźnicy nieposiadający dostępu do OCS są zobowiązani do aplikowania o przyznanie/zmianę/usunięcie slotu w formie pisemnej (w formacie depeš SCR IATA - SSIM Rozdział 6) na odpowiednie adresy:
 - a) slots@acl-international.com – w godzinach pracy ACL;
 - b) waw-schedule@polish-airports.com – poza godzinami pracy ACL;
 - c) W przypadku operacji GA na adres właściwego AON (patrz pkt. 7.3.).
- 4.7. Wszelkie przyspieszenia operacji oraz odstępstwa od przyznaných slotów są monitorowane przez Koordynatora zgodnie z Rozporządzeniem 95/93.
- 4.8. Operacje, które przewoźnik planowo przyspiesza lub wykonuje niezgodnie z przyznanym slotem nie mogą być wykonywane i podlegają sankcjom

zgodnie z Wytocznymi. Każde intencjonalne przyspieszenie operacji wymaga uzyskania nowego lub zmiany istniejącego slotu.

5. PROCEDURA POSTĘPOWANIA W GODZINACH WOLNYCH OD PRACY KOORDYNATORA (OUT OF HOURS)

- 5.1. Wszystkie wnioski slotowe powinny być wysyłane (w formacie depesz SCR IATA SSIM Rozdział 6) w godzinach pracy Koordynatora wyłącznie do Koordynatora (ACL).
- 5.2. Za obsługiwane wniosków slotowych poza godzinami pracy Koordynatora (ACL) odpowiedzialne jest WAW Ops (Biuro Operacyjne Lotniska Chopina w Warszawie). WAW Ops pośredniczy w procesie uzyskania slotu poprzez wprowadzenie go do Online Coordination System (OCS) dla przewoźników nieposiadających dostępu do OCS - wyłącznie w przypadku wniosków o kasowanie, modyfikację lub przyznanie nowych slotów dla operacji ad hoc bądź w przypadku nagłych zmian do rozkładów lotów na daną dobę zgodnie z procedurą Out Of Hours. Wszelkie pozostałe wnioski muszą być zgłaszane do ACL w godzinach pracy Koordynatora.
- 5.3. Wnioski należy składać z możliwie jak największym wyprzedzeniem oraz powinny być one ograniczone do minimum.
- 5.4. Przewoźnicy z dostępem do Online Coordination System (OCS) są zobowiązani występować o przyznanie/skasowanie/zmianę slotów za pośrednictwem tej aplikacji.
- 5.5. Przewoźnicy nieposiadający dostępu do OCS są zobowiązani do aplikowania o przyznanie/zmianę/usunięcie slotu w formie pisemnej (w formacie depesz SCR IATA - SSIM Rozdział 6) na odpowiednie adresy:
 - a) waw-schedule@polish-airports.com - odpowiedź wygenerowana przez system OCS jest przekazywana przewoźnikowi na adres poczty elektronicznej z którego otrzymano wniosek;
 - b) w przypadku operacji GA na adres właściwego AON (patrz pkt. 7.3.).

6. SYTUACJE SZCZEGÓLNE

- 6.1. Zgodnie z Rozporządzeniem 95/93, procesem przydziału slotu nie są objęte operacje statków powietrznych wykonujących:
 - a) Loty państwowe (STATE, HEAD, GARDA),
 - b) Lądowania awaryjne,
 - c) Loty humanitarne (HUM, HOSP, SAR).
- 6.2. Operacje wymienione w pkt 6.1 wykorzystują przepustowość portu lotniczego, stąd operatorzy statków powietrznych lotnictwa państwowego oraz lotów humanitarnych zobowiązani są do uprzedniego zgłoszenia tych operacji Koordynatorowi.
- 6.3. Lądowania awaryjne zgłasza przewoźnik do ACL możliwie najszybciej po ich wykonaniu.
- 6.4. Ww. operacje lotnicze obciążają ogólny limit punktów Quota dostępny na daną noc, w której operacja lotnicza się odbyła.
- 6.5. Powyższe wykonuje się w celach monitoringu.

7. DANE KONTAKTOWE

7.1. Airport Coordination Limited

Email:	Zgłoszenia slotowe w formacie SCR: slots@acl-international.com
	Ogólne zapytania: poland@acl-international.com
	Adres pomocy ze strony ACL: help@acl-uk.org
Tel.:	+44 208 564 0622
Fax:	+44 208 564 0691
Strona Internetowa:	Dostępność slotów: www.online-coordination.com
	Informacje ogólne: www.acl-international.com
	Link do alternatywnego dostępu do OCS (w przypadku awarii systemu głównego): https://acl-ocs.co.uk/Default.aspx
Godziny Pracy:	Poniedziałek- piątek (z wyłączeniem dni wolnych od pracy w UK). Zima: 0900 – 1700 UTC, Lato: 0800 – 1600 UTC

7.2. Biuro Operacyjne Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie

Email	waw-schedule@polish-airports.com
Tel.:	+48 22 650 4393

Uwaga: Kontakt z WAW Ops służy do składania wniosków o przyznanie/zmianę/skasowanie slotu poza godzinami pracy ACL dla operacji ad hoc w okresie nieobecności Koordynatora (np. w weekendy; w tym dla lotów przypadających na pierwszy dzień roboczy po nieobecności Koordynatora do godziny rozpoczęcia jego pracy).

7.3. Agenci Obsługi Naziemnej

Baltic Ground Services	
Email:	ops.waw@bgs.aero
Tel.:	+48 22 650 2800
Excel Handling Ltd	
Email:	polandops@excel-handling.com
Tel.:	+48 22 650 3394
LS Airport Services	
Email:	eaops@lsas.aero
Tel.:	+48 22 650 4309
Welcome Airport Services	
Email:	ga2@welcome-as.pl
Tel.:	+48 22 650 1525

Uwaga: Kontakt z AON służy do składania wniosków o przyznanie/zmianę/skasowanie slotu przez przewoźników lotnictwa GA.

8. DEFINICJE I SKRÓTY

ACL	Airport Coordination Limited - Koordynator Rozkładów Lotów.
AON	Agent obsługi naziemnej – właściwy dla danej sprawy.
Biuro Operacyjne (WAW Ops)	Biuro Operacyjne Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie, działające jako pośrednik w procesie uzyskania slotu poprzez wprowadzenie go do system OCS dla przewoźników nie posiadających dostępu do OCS, w zakresie wniosków o przyznanie/ zmianę/ skasowanie slotów ad hoc poza godzinami pracy Koordynatora.
EWG	Europejska Wspólnota Gospodarcza.
FIDS	ang.: <i>Flight Information Display System</i> – system informacji pasażerskiej.
IATA	Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (ang.: <i>International Air Transport Association</i>).
Lot ad hoc	Operacja lotnicza niewchodząca w skład serii slotów.
Lotnictwo GA (General Aviation)	Wszystkie loty z wyłączeniem lotów przewoźników lotniczych, lotów państwowych, humanitarnych, testowych i przebazowujących.
Lądowanie awaryjne	Każde lądowanie statku powietrznego w wyniku nieprzewidzianej i nagłej sytuacji kryzysowej.
Lot państwowy (lot STATE)	Lot państwowego i cywilnego statku powietrznego w misjach wojskowych, policyjnych, celnych lub Straży Granicznej.
Lot HEAD	Lot polskiego statku powietrznego nadany przez Szefa Biura Ochrony Rządu, a także lot wyłącznie w celu przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego najbliższej rodziny, głowy państwa, przewodniczącego parlamentu lub jego izby, szefa rządu lub osoby zajmującej równorzędne stanowisko.
Lot HOSP	Lot statku powietrznego wykonywany w celu niesienia pomocy medycznej zgłoszony przez odpowiednie służby medyczne.
Lot SAR	Lot statku powietrznego wykonującego akcję poszukiwawczo-ratowniczą.
Lot HUM	Lot statku powietrznego biorącego udział w akcji humanitarnej.
Lot GARDA	Lot statku powietrznego wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy.
OOU	Obszaru Ograniczonego Użytkowania
SCR	Depesza zmieniająca rozkład lotów – korespondencja między przewoźnikiem lotniczym, a organizatorem/koordynatorem rozkładu lotów, właściwym dla danego portu lotniczego (ang.: <i>Slot Clearance Request/Reply</i>).
Seria slotów	Przynajmniej pięć slotów przyznanych w sposób umożliwiający regularne wykonywanie operacji lotniczych w tym samym czasie i tego samego dnia tygodnia w danym sezonie rozkładowym, bądź, jeżeli nie jest to możliwe w zbliżonym czasie.
Slot	Pozwolenie wydane przewoźnikowi lotniczemu przez Koordynatora na wykorzystanie wszelkich zasobów infrastruktury lotniska, niezbędnych do wykonania operacji lotniczej startu lub lądowania w lotnisku koordynowanym w danym dniu i czasie.
SSIM	Dokument IATA zawierający wytyczne w zakresie wspólnych standardów i procedur wymiany danych dot. rozkładów lotów (ang.: <i>Standard Schedules Information Manual</i>).
System OCS	Ang.: <i>Online Coordination System</i> .