



ACL International

Wytyczne do nakładania Sankcji Slotowych w Polsce

Styczeń 2020

1. Wstęp

Art. 14 ust. 5 rozporządzenia Rady (EWG) Nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 3, z późn. zm.) (dalej „rozporządzenie 95/93”) przewiduje, że Państwa Członkowskie zapewniają, że dostępne są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające sankcje lub równoważne środki w celu zapobiegania wielokrotnemu i celowemu wykonywaniu usług lotniczych w terminach znacznie różniących się od przydzielonych czasów na start lub lądowanie lub wykorzystywaniu czasów na start lub lądowanie w sposób znacznie różniący się od sposobu wskazanego w chwili przydziału, gdy powoduje to zakłócenia w porcie lotniczym lub operacjach.

Art. 27 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768) (dalej „ustawa Prawo lotnicze”) przewiduje, że Prezes ULC kontroluje przestrzeganie przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego. Natomiast zgodnie z art. 27 ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo lotnicze kontroli podlegają podmioty prowadzące działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, a więc również przewoźnicy lotniczy.

Na podstawie decyzji Prezesa ULC:

- w Porcie Lotniczym Chopina w Warszawie obowiązuje koordynacja rozkładów lotów w pełnym wymiarze godzin otwarcia lotniska;
- w Porcie Lotniczym Poznań- Ławica wprowadzona została rozkładów lotów w godzinach 2200-0600.

Na koordynatora rozkładów lotów w portach, o których mowa wyżej, został powołany Airport Coordination Limited (dalej ACL).

W związku z przytoczonymi wyżej przepisami oraz sytuacją faktyczną, niniejszy dokument zawiera wytyczne dla koordynatora rozkładów lotów odnośnie procesu monitorowania zgodności wykonanych operacji z przyznanymi czasami na start i lądowanie oraz postępowania w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, o których mowa w art. 14 ust. 5 rozporządzenia 95/93.

2. Definicje

- a. Przewoźnik lotniczy oznacza wszystkich operatorów statków powietrznych korzystających z lotniska.
- b. Czas slotu oznacza czas zajęcia/opuszczenia stanowiska postojowego (odpowiednio czasy on/off block) przez statek powietrzny.
- c. Wielokrotnie oznacza co najmniej dwukrotnie w okresie kolejnych 6 miesięcy, w odniesieniu do tego samego portu lotniczego.
- d. Celowo oznacza spełnienie co najmniej jednej z nw. przesłanek:
 - a) gdy przewoźnik lotniczy wykonał operację w czasie rozbieżnym od przyznanego czasu slotu, w szczególności, gdy czas rozbieżny od przyznanego slotu był uprzednio opublikowany lub wskazany w bilecie lotniczym lub złożony w planie lotu, z wyłączeniem lotów opóźnionych z przyczyn operacyjnych danego dnia.
 - b) gdy przewoźnik lotniczy wykonał operację bez przyznanego slotu, z wyłączeniem lotów przekierowanych bądź lądowań awaryjnych.
 - c) gdy przewoźnik lotniczy wykonał operację statkiem powietrznym o większej liczbie miejsc pasażerskich od statku powietrznego wskazanego w chwili przydziału slotu, z wyłączeniem zamiany typu statku danego dnia z powodów niezależnych od przewoźnika lotniczego.

- e. Znacznie oznacza spełnienie co najmniej jednej z nw. przesłanek:
 - a) operację w czasie innym od przyznanego czasu slotu;
 - b) operację wykonaną większym typem statku powietrznego, gdy liczba pasażerów na pokładzie przekroczyła pojemność typu statku wskazaną w czasie przydzielenia slotu lub gdy wymiary zewnętrzne typu statku powietrznego, który wykonał operację, spowodowały sytuację, że wymagał on większego stanowiska postojowego od typu statku powietrznego wskazanego w chwili przydziału slotu;
 - c) operację lotniczą na trasie innej niż wskazana w chwili przydziału slotu, gdy przylot lub odlot miał miejsce z kierunku non-Schengen, a w chwili przydziału slotu wskazany był kierunek wewnątrz strefy Schengen, bądź vice versa.

3. Rodzaje naruszeń, o których mowa w art. 14 ust. 5 rozporządzenia 95/93

Przykładami naruszenia związanego z wykonaniem operacji lotniczych w czasach znacznie różniących się od przyznanego czasu slotu, są:

- a) wykonanie regularnej lub nieregularnej operacji lotniczej w czasie znacznie różniącym się od czasu slotu,
- b) wielokrotne wykonanie operacji lotniczej ad hoc, w tym operacji wykonanych przez operatorów lotnictwa ogólnego i biznesowego ("GA / BA"), w czasie znacznie różniącym się od czasu slotu,
- c) wykonanie operacji lotniczej bez uprzednio uzyskanego slotu,

Przykładami wykorzystania slotów w sposób znacznie różniący się od sposobu wskazanego w chwili ich przydziału są:

- a) wykonanie operacji lotniczej przy użyciu statku powietrznego o większej liczbie miejsc od wskazanej w czasie alokacji slotu, gdyż działanie takie powoduje zakłócenia w działalności portów lotniczych ze względu na większe zatłoczenie lub kolejki dla pasażerów korzystających z budynku terminala;
- b) wykonanie operacji lotniczej przy użyciu statku powietrznego, wymagającego większego stanowiska postojowego od wskazanego w chwili przydziału slotu, gdyż takie działanie powoduje zakłócenia w porcie lotniczym lub operacjach ruchu lotniczego, ze względu na konieczność nagłych zmian w planie przydziału stanowisk postojowych na lotnisku;
- c) wykonanie operacji lotniczej z kierunku innego niż wskazano w chwili przydziału slotu, gdyż takie działanie może powodować zakłócenia operacji lotniczych poprzez nadmierne przeciążenie obiektów infrastruktury portu lotniczego.

Warunkiem uznania zdarzenia, którego przykłady zostały wskazane w punkcie 3.2 za naruszenie, o którym mowa w art. 14 ust. 5 rozporządzenia 95/93, jest fakt, że zdarzenie to spowodowało zakłócenia w porcie lotniczym lub operacjach ruchu lotniczego.

4. Proces Nakładania Sankcji za naruszenie

- 4.1 Zgodnie z art. 4 ust. 6 rozporządzenia 95/93 koordynator ma obowiązek monitorować zgodność operacji przewoźników lotniczych z przydzielonymi slotami. Jeżeli w trakcie tego monitoringu, bądź w wyniku skargi lub informacji z innego wiarygodnego źródła, gdy możliwe naruszenie jest uprawdopodobnione koordynator podejmuje działania wskazane niżej.

4.2 Etap 1: Dochodzenie Koordynatora

- 4.2.1 Koordynator kontaktuje się z przewoźnikiem lotniczym celem wyjaśnienia, czy doszło do naruszenia, o którym mowa w art. 14 ust. 5 rozporządzenia 95/93. Koordynator przedstawia przewoźnikowi lotniczemu materiał zebrany w sprawie. Koordynator wyznacza przewoźnikowi lotniczemu termin 7 dni na odpowiedź. W przypadkach szczególnych koordynator wyznacza krótszy termin. Korespondencja między koordynatorem, a przewoźnikiem lotniczym jest prowadzona na piśmie. Korespondencja może być prowadzona za pomocą poczty elektronicznej.
- 4.2.2 Jeżeli przewoźnik lotniczy nie udzieli odpowiedzi w terminie, bądź udzieli odpowiedzi wadliwej, w szczególności niepełnej lub nie odnoszącej się do przedmiotu zapytania lub zawierającej informacje nieprawdziwe, które wprowadzają w błąd w jakimkolwiek istotnym szczególe, koordynator oprze się na dostępnych informacjach.

4.3 Etap 2: Rekomendacja Koordynatora do podjęcia Dalszych Działań

- 4.3.1 W przypadku, w którym koordynator w oparciu o zebrany materiał dowodowy ustali, że nie ma podstaw przypuszczać, że doszło do naruszenia przepisów, o których mowa w art. 14 ust. 5 rozporządzenia 95/93, koordynator informuje przewoźnika lotniczego o tym ustaleniu oraz że nie będzie podejmował w sprawie dalszych działań.
- 4.3.2 W przypadku, gdy w opinii koordynatora zachodzi prawdopodobieństwo, że doszło do naruszenia przepisów, o których mowa w art. 14 ust. 5 rozporządzenia 95/93, koordynator informuje o tym przewoźnika lotniczego i przekazuje mu, że informacja o prawdopodobnym naruszeniu przepisów może zostać przekazana Prezesowi ULC wraz z materiałem dowodowym zebrany w sprawie.
- 4.3.3 Po udzieleniu pojedynczego ostrzeżenia, o którym mowa w pkt. 4.3.2 oraz gdy doszło do ponownego prawdopodobnego naruszenia przepisów, o których mowa w art. 14 ust. 5 rozporządzenia 95/93, koordynator zawiadamia Prezesa ULC o podejrzeniu, że doszło do naruszenia, o którym mowa w art. 14 ust. 5 rozporządzenia 95/93. Zawiadomienie zawiera materiał dowodowy zebrany przez koordynatora w sprawie oraz określenie stopnia naruszenia. Stopień ten koordynator przedstawia jako wartość punktową, gdzie 1 oznacza najniższy stopień naruszenia, a 5 najwyższy stopień naruszenia. Obliczając stopień naruszenia koordynator bierze pod uwagę przede wszystkim stopień szkodliwości naruszenia w stosunku do operacji wykonywanych przez innych użytkowników lotniska oraz, czy i ile razy przewoźnik lotniczy dopuszczał się takich naruszeń w przeszłości.
- 4.3.4 Prezes ULC podejmuje działania i decyzje zgodnie z przyznanymi kompetencjami, w szczególności w oparciu o przepisy ustawy Prawo lotnicze, ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 oraz z 2014 r. poz. 183), rozporządzenia 95/93, ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2013 r. poz. 672, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz.U. 1966 nr 24 poz. 151).
- 4.3.5 Zmiany do Wytucznych
Wprowadzenie zmian do niniejszych wytucznych następuje po konsultacji z ULC oraz właściwymi komitetami koordynacyjnymi.