

ZASADA LOKALNA 2

Zatwierdzam
PRZES
Urząd Lotnictwa Cywilnego 24.06.21
Piotr Samson

ZARZĄDZANIE TYMCZASOWĄ REDUKCJĄ DOSTĘPNEJ PRZEPUSTOWOŚCI, WYNIKAJĄCĄ ZE ŚRODKÓW WPROWADZONYCH W CELU ZAPOBIEGANIA ROZPRZESTRZENIANIA SIĘ COVID-19

1. WPROWADZENIE

Niniejsza Zasada Lokalna określa proces w zakresie zarządzania okresami obniżonej przepustowości w wyniku środków wdrożonych przez Rząd lub Organy Regulacyjne, w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się COVID-19. Środki takie mogą obejmować dystansowanie społeczne, przestrzeganie którego wymaga od portu lotniczego obniżenia dostępnej przepustowości. Proces ten nie jest przeznaczony do zarządzania ograniczeniami nałożonymi przez Zarządzającego Lotniskiem z powodów komercyjnych.

2. CELE

Celem niniejszej Zasady Lokalnej jest:

- 2.1. Zarządzanie popytem na infrastrukturę lotniskową przy zmniejszonej dostępności przepustowości.
- 2.2. Zapewnienie mechanizmu wspierającego zwolnienie przepustowości i zapewnienie jej dostępności do wykorzystania tuż po zwolnieniu.
- 2.3. Zarządzający Lotniskiem powinien dążyć do wszelkich starań, aby przestrzegać wszelkich nowych środków wdrożonych w wyniku COVID-19, bez konieczności obniżenia przepustowości. Niniejsza Zasada Lokalna powinna być stosowana jedynie po wyczerpaniu wszystkich innych, rozsądnych opcji.
- 2.4. Umożliwienie elastyczności w procesie zarządzania przepustowością, aby dynamicznie reagować na zmiany w ograniczeniu Tymczasowej Przepustowości i ułatwić efektywne wykorzystanie dostępnej przepustowości.
- 2.5. Zagwarantowanie uczciwego, przejrzystego i niedyskryminującego procesu.
- 2.6. Zapewnienie rozłożenia wszelkich ograniczeń przepustowości na wszystkich Przewoźników posiadających sloty na lotnisku, którzy korzystają z infrastruktury dotkniętej przez ten problem.
- 2.7. Zapewnienie Przewoźników posiadających prawa historyczne, że będą one utrzymane do wykorzystania w kolejnych sezonach, gdy przepustowość powróci do stanu formalnej Przepustowości Deklarowanej.

3. DEFINICJE

Zarządzający Lotniskiem	Firma obsługująca, odpowiedzialna za zarządzanie lotniskiem, którego dotyczy niniejsza Zasada Lokalna
Przewoźnicy	Przedsiębiorstwa transportu lotniczego, które działają na lotnisku objętym niniejszą Zasadą Lokalną
Organ Właściwy	Organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie lub Rząd do określenia Przepustowości Deklarowanej dla portu lotniczego, który obowiązuje niniejsza Zasada Lokalna.
Koordinator	Airport Coordination Limited, wyznaczony Koordynator niezależny
Komitet Koordynacyjny	Komitet wyznaczony na lotnisku Poziomu 3, na którym obowiązuje niniejsza Zasada Lokalna.
Przepustowość Deklarowana Formalna	przepustowość deklarowana, przekazywana Koordynatorowi, zgodnie z Art. 6(1) Rozporządzenia ws. Slotów.
HBD	Historyczna Data Początkowa – 31 Stycznia dla Lata i 31 Sierpnia dla Zimy.
Rozporządzenie ws. Slotów	Rozporządzenie Rady Europy (EWG) nr 95/93, zmienione przez Rozporządzenie (WE) nr 793/2004 i późniejsze
Przepustowość Tymczasowa	Tymczasowy zestaw limitów przepustowości zalecanych przez Zarządzającego Lotniskiem lub Organ Właściwy dla celów zarządzania nowymi ograniczeniami w zakresie zapobiegania rozprzestrzeniania się COVID-19
WASG	Wytyczne IATA/ACI Dotyczące Slotów

4. ZASADY OBNIŻANIA PRZEPUSTOWOŚCI

- 4.1. Koordynator będzie dążył do zaspokojenia największego możliwego zapotrzebowania, w oparciu o dostępną Przepustowość Tymczasową.
- 4.2. Niniejsza Zasada Lokalna obowiązuje wszystkie rodzaje „service type” w równym stopniu.
- 4.3. Usługi, które nie wykorzystują dotkniętej infrastruktury nie będą objęte Zasadą Lokalną.
- 4.4. Przepustowość Tymczasowa obowiązywać będzie jedynie przez okres sezonu, którego dotyczy.

- 4.5. Przepustowość Tymczasowa powinna być przekazana Koordynatorowi i Przewoźnikom, przez Organ Właściwy, najszybciej, jak to możliwe po konsultacjach z Komitetem Koordynacyjnym.
- 4.6. Koordynator zasugeruje wymagane redukcje u przewoźnika tak szybko, jak to możliwe po otrzymaniu powiadomienia, jednak faktyczna redukcja będzie oparta na slotach posiadanych przez Przewoźnika w dniu HBD dla Zima20 i Lato21, a także slotach w dniu odniesienia 1 maja 2020 dla Lato20.
- 4.7. Koordynator rozważy, czy jakiegokolwiek wskazówki konkretne dla lotniska są wymagane, aby ułatwić redukcję przepustowości i opublikuje je po konsultacjach z Zarządzającym Lotniskiem, Przewoźnikami i Komitetem Koordynacyjnym.
- 4.8. Wymagane obniżenie przepustowości zostanie zmierzone w oparciu o przepustowość godzinową, aby zapewnić sprawiedliwe rozłożenie anulacji między Przewoźników, przy czym łączne dobowe i tygodniowe obniżenia przepustowości posłużą jako forma dodatkowej weryfikacji. Parametr wykorzystany do określenia wymaganej redukcji zostanie oparty na wdrażanym ograniczeniu.
- 4.9. Stosownie do przypadku, wszyscy Przewoźnicy powinni podzielić się wpływem obniżonej przepustowości. (możliwe, że od przewoźnika działającego w okresie dostępnej przepustowości może nie być wymagana anulacja, jeśli wszyscy Przewoźnicy otrzymali równe szanse zmiany godzin lotów, aby utrzymać zrównoważony poziom anulacji).
- 4.10. Redukcje przepustowości będą oparte na tygodniu szczytowym w dotkniętym okresie, aby ustalić maksymalną wymaganą redukcję przepustowości. Tam, gdzie przepustowość utrzymuje poziom przez cały sezon, wymaganie poziomu zapotrzebowania do usunięcia zostanie zmniejszone, aby zmniejszyć wpływ na Przewoźników.
- 4.11. Obniżenie przepustowości obowiązywać będzie jedynie w okresach, w których zapotrzebowanie przewyższa przepustowość, o ile przepustowość nie będzie wymagana w innych okresach, aby uwzględnić zmiany godzin, celem zapewnienia proporcjonalnego przypisania slotów do Przewoźników. Na przykład, w przypadku gdyby jeden przewoźnik miał anulować więcej operacji niż wynikałoby to z części przepustowości posiadanej przez tego przewoźnika w danym okresie, koordynator może starać się rozszerzyć okres podlegający anulacjom, w celu osiągnięcia sprawiedliwego i proporcjonalnego zmniejszenia operacji przez wszystkich przewoźników w danym okresie.
- 4.12. Redukcje związane z natężeniem przepływu pasażerów będą zarządzane dla przypadków konkretnego terminalu i niezależnie od siebie.
- 4.13. Przy określaniu poziomu wymaganych anulacji, procentowy udział przewoźnika będzie utrzymany jak najbliżej proporcji po koordynacji wstępnej. Na przykład, jeśli

przewoźnik A zajmuje 70% przepustowości o godzinie 0900 na etapie koordynacji wstępnej, powinien zajmować około 70% obniżonej przepustowości o tej samej godzinie, po redukcji przepustowości.

- 4.14. To Przewoźnik decyduje, które loty odwołać, aby spełnić wymagania obniżonej przepustowości.
- 4.15. Przewoźników, którzy muszą odwołać loty, zachęca się do zmiany godziny na okres dostępnej przepustowości.
- 4.16. Przewoźnicy z jednym lotem dziennie będą chronieni tam, gdzie to możliwe, jednak mogą podlegać ograniczeniu liczby miejsc, aby spełnić wymagania redukcji Przepustowości Tymczasowej.
- 4.17. Jeśli zapotrzebowanie jest równe lub poniżej Przepustowości Tymczasowej, wszelka wolna przepustowość zostanie udostępniona innym Przewoźnikom, bez uwzględnienia praw historycznych.
- 4.18. Po przeprowadzeniu redukcji przepustowości, wszelkie wolne przepustowości powinny być w przyszłości przydzielane najpierw tym przewoźnikom, którzy obniżyli przepustowość w fazie wstępnej i proporcjonalnie do redukcji przez przewoźnika. Wobec nowych lub zmienionych slotów potwierdzonych przez Koordynatora w okresach poza szczytem, po zakończeniu zmniejszania przepustowości, nie będzie wymagane wprowadzanie dalszych zmian lub anulacji w celu przywrócenia wcześniej anulowanych lotów.
- 4.19. Przewoźnicy zobowiązani są do zwrotu slotów, których nie planują wykorzystać, aby mogły być przydzielone innym Przewoźnikom, zależnie od zapotrzebowania. Sloty przydzielane będą bez uwzględnienia praw historycznych. Jeśli Przewoźnik, który zwolnił slot, pragnie go ponownie wykorzystać, musi to zrobić w oparciu o dostępną przepustowość i limity Przepustowości Tymczasowej.
- 4.20. Standardowe wytyczne z WASG powinny być przestrzegane w miarę możliwości.

5. PROCES

- 5.1. W odpowiednim czasie Organ Właściwy przekaże Koordynatorowi Przepustowość Deklarowaną, skonsultowaną z Komitetem Koordynacyjnym, celem koordynacji wstępnej, zgodnie z wymogami Art. 6(1) Rozporządzenia ws. Slotów.
- 5.2. Koordynator przeprowadzi koordynację wstępną i wyda SAL, zgodnie z terminami określonymi w WASG.
- 5.3. Nowe wnioski o sloty mogą być przydzielane bez uwzględnienia praw historycznych lub jako oferta warunkowa, przy czym warunek dotyczy braku możliwości czerpania korzyści z niniejszej Zasady Lokalnej. Tam gdzie to możliwe, Koordynator rozważy uznanie nowych lub zmienionych slotów za historyczne zgodnie z pkt. 8.7.1.d. WASG.
- 5.4. Zarządzający Lotniskiem lub Organ Właściwy poinformują Koordynatora, Komitet Koordynacyjny oraz Przewoźników o wszelkich wymaganych redukcjach

przepustowości, wraz ze szczegółowym wyjaśnieniem przyczyn zmiany deklaracji oraz sposobu obliczania Przepustowości Tymczasowej. Podczas konsultacji z Komitetem Koordynacyjnym Organ Właściwy poinformuje o okresie, który będzie podlegał redukcjom.

- 5.5. Koordynator niezwłocznie wdroży środki zapobiegające rozpatrywaniu nowych wniosków o sloty do czasu zakończenia oceny Przepustowości Tymczasowej. Czasowo może być również wyłączony OCS lub stosowane filtry wiadomości, aby zapobiec automatycznemu przetwarzaniu zmian w seriach slotów. OCS pozostanie dostępny w zakresie zmian okna operacyjnego na czas poza godzinami pracy.
- 5.6. Zgodnie z pkt. 5.4, Nadzwyczajne Zebranie lub telekonferencja Komitetu Koordynacyjnego zostanie zwołana w ciągu 7 dni, aby dać Komitetowi Koordynacyjnemu możliwość zbadania aktualnych warunków ograniczenia rozkładu. Oczekuje się, że Zarządzający Lotniskiem przedstawi analizę dotyczącą obserwowanych współczynników wypełnienia. Oczekuje się, że Koordynator przedstawi informacje o bieżącej sytuacji rozkładowej w odniesieniu do proponowanych obniżonych limitów i anulacji w danym okresie. Przewoźnicy powinni przedstawić niewrażliwe, z punktu widzenia biznesowego, informacje na temat przyszłego zapotrzebowania. Komitet Koordynacyjny zaleci podczas Nadzwyczajnego Zebrania lub telekonferencji, czy wdrażać ograniczenia rozkładu, czy nie podejmować takich działań.
- 5.7. Koordynator oceni Przepustowość Tymczasową pod kątem przydzielonych slotów, aby ustalić poziom redukcji przepustowości oczekiwany od każdego Przewoźnika. W przypadkach, w których restrykcja obejmuje nowe ograniczenie, Koordynator przygotuje ocenę przepustowości podstawowej, publikując ją na swojej stronie internetowej, aby określić wszelkie redukcje przepustowości Przewoźnika. Jeśli redukcja wynika ze zmniejszonej dostępności terminali, będzie oparta na stałym ograniczeniu (T60/T30/T15), ustalonym przez koordynatora i przekazywanym Komitetowi Koordynacyjnemu i Przewoźnikom. Ma to na celu zapewnienie możliwości zarządzania redukcją przepustowości oraz łatwe zrozumienie wymogu.
- 5.8. Jeśli Przepustowość Tymczasowa ogłoszona zostanie przed HBD, ACL zapewni orientacyjny wymóg redukcji. Zostanie on zaktualizowany krótko po HBD, w oparciu o sloty utrzymywane w tym czasie.
- 5.9. Przewoźnicy mogą wnioskować do ACL o obniżenie liczby miejsc na swoje loty, aby osiągnąć wymagany poziom redukcji. W takim przypadku, Przewoźników zachęca się do przeniesienia swoich lotów, aby wykorzystać swój przydział. **Alternatywnie**, Przewoźnicy mogą sami ustalać, które loty zmieniać i dostarczać depesze o odwołaniu, zgodnie z 5.9 i 5.10 poniżej.

- 5.10. Jeśli obniżenie Przepustowości Tymczasowej zostanie ogłoszone przed HBD, Przewoźnicy proszeni są o odpowiednie planowanie, aby spełnić orientacyjne limity przyznanej przepustowości. Odwołania można przesyłać do Koordynatora po HBD, po przekazaniu ostatecznych wymogów redukcyjnych. Opóźnienie przetwarzania anulacji daje Przewoźnikowi więcej czasu na planowanie i uwzględnienie wszelkich późniejszych zmian Przepustowości Tymczasowej.
- 5.11. Jeśli Redukcja Przepustowości Tymczasowej zostanie ogłoszona po HBD, Przewoźnicy powinni przesłać depeche o anulacjach przy najbliższej okazji.
- 5.12. W razie potrzeby, wszyscy Przewoźnicy będą mieli możliwość zmiany godzin lotów. Koordynator poda datę zgłaszania wniosków o zmianę godziny. Po tej dacie Koordynator rozpatrzy wnioski, aby zagwarantować uczciwy rozdział wśród Przewoźników. Po zakończeniu tego procesu, wszelkie dalsze zmiany będą przetwarzane według kolejności zgłoszeń.
- 5.13. Koordynator będzie raportować postęp w osiągnięciu Przepustowości Tymczasowej.
- 5.14. Po tym jak parametry przepustowości zostaną przywrócone do tych określonych w Deklarowanej Przepustowości, przewoźnicy, którzy ograniczyli rozkład w fazie ograniczania rozkładu będą alokowani jako pierwsi, aż do osiągnięcia wartości sprzed ograniczeń.

6. PRZEJRZYSTOŚĆ

W celu zachowania przejrzystości, Koordynator opublikuje na swojej stronie internetowej:

- 6.1. Limity Przepustowości Tymczasowej i uzasadniającą analizę
- 6.2. Całkowitą liczbę slotów/miejsc, które należy odwołać, aby zmieścić się w limitach Przepustowości Tymczasowej
- 6.3. Szczegóły wymaganych redukcji Przewoźnika
- 6.4. Zgodność pod kątem przestrzegania Przepustowości Tymczasowej przez Przewoźnika

7. WYŁĄCZENIA

Wyłączenia będą przyznawane slotom anulowanym zgodnie z niniejszą Zasada Lokalną i Art. 10(4)(b) Rozporządzenia ws. Slotów lub jakimkolwiek szerszym programem łagodzenia deklarowanym przez Unię Europejską.

Wyłączenia będą przyznawane jedynie slotom zwracany przed planowaną operacją.

W trakcie obowiązywania niniejszej Zasady Lokalnej, ACL złagodzi swoje ograniczenia względem zmian godzin na potrzeby wykorzystania slotów.

8. PRAWA HISTORYCZNE

Prawa historyczne dla kolejnych sezonów będą oparte o przydziały w momencie HBD, przed wdrożeniem tymczasowej redukcji przepustowości. Loty podlegające wyłączeniom będą traktowane jako zrealizowane dla potrzeb obliczenia wykorzystania.

9. ZGODNOŚĆ

Niespełnianie przez Przewoźników wymogów może skutkować potencjalnym ryzykiem dla Zdrowia i Bezpieczeństwa, w związku z czym Zarządzający Lotniskiem będzie musiał rozważyć odpowiednie działania. Może to skutkować niemożliwością działania Przewoźnika w trakcie okresu obowiązywania Przepustowości Tymczasowej.

ACL dokona przeglądu wszelkich przypadków nieprzestrzegania slotów czasowych przeznaczonych zgodnie z Art. 14(4) Rozporządzenia ws. Slotów i/lub wszelkimi systemami sankcji obowiązującymi w danej jurysdykcji.

10. ZAKRES I PRZEGLĄD ZASADY LOKALNEJ

Niniejsza Zasada Lokalna będzie obowiązywać zgodnie z potrzebami w sezonach rozkładowych Lato20, Zima20, Lato21, Zima21 ale wygaśnie niezwłocznie, gdy przepustowość lotniska osiągnie Przepustowość Deklarowaną oraz po zapewnieniu przewoźnikom, którzy zredukowali rozkłady możliwości wznowienia operacji.

Jeśli limity Przepustowości Tymczasowej są nadal przewidywane w sezonie IATA Lato 2022 i/lub brak perspektyw na powrót przepustowości do poziomów Przepustowości Deklarowanej, Zasada Lokalna powinna być zastąpiona zrewidowaną Przepustowością Deklarowaną, odzwierciedlającą nowy normalny stan operacyjny. Przepustowość Deklarowana zostanie skonsultowana i ogłoszona przez Organ Właściwy przed wstępną koordynacją na dany sezon.

Dla uniknięcia wątpliwości, przyjęcie niniejszej Zasady Lokalnej nie ma na celu długoterminowego zastąpienia normalnej Deklaracji Przepustowości.

Zainteresowane strony mogą wnioskować o przegląd Zasady Lokalnej przed każdym kolejnym cyklem Koordynacji po jej przyjęciu. Wniosek o przegląd powinien zawierać szczegółowe powody z informacjami uzupełniającymi. Koordynator dokona przeglądu okoliczności i podda pod dyskusję wszelkie zmiany Zasady Lokalnej na kolejnym spotkaniu Komitetu Koordynacyjnego.