

Zafreklam

PREZES  
Urząd Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson

Piotr Samson

24.06.21.

## **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	3
3. Przyznawanie punktacji QC dla statków powietrznych	4
4. limit punktów QC dla pory nocy	7
5. Loty opóźnione	7
6. Operacje przyspieszone	8
7. Procedura postępowania w godzinach wolnych od pracy ACL (out of hours)	9
8. Zasada „Core Night”	10
9. Sytuacje szczególne	10
10. Procedura dotycząca eksploatacji statków powietrznych o wyższej literze kodu niż kod referencyjny lotniska	10
11. Dane kontaktowe	11
12. 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 Slotowym UE.

## **2. PRYZDZIELANIE SLOTÓW DLA PORY NOCY**

- 2.1. Środowiskowe ograniczenia dotyczące wykonywania operacji lotniczych w porze nocy wynikają z konieczności dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu lotniczego w środowisku poza granicą ustanowionego dla Lotniska Chopina obszaru ograniczonego użytkowania.
- 2.2. Celem dotrzymania ww. uwarunkowań stosuje się w procesie koordynacji system Quota Count (QC). Metoda naliczania pkt Quota Count dla operacji wykonywanych 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 przydział slotów nocnych w każdym sezonie rozkładowym IATA odbywa się według zasad i terminów określonych w Rozporządzeniu Slotowym

UE oraz zgodnie z wytycznymi IATA zawartymi w Worldwide Airport 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 również 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 i przelotów statków powietrznych nad terenami znajdującymi się w otoczeniu Lotniska Chopina w godz. 22:00÷06:00 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 łączny Limit Punktów Quota na daną noc:

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

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

### 3. PRYZNAWANIE PUNKTACJI QC DLA STATKÓW POWIETRZNYCH

3.1. Dla Lotniska Chopina przyjęta została następująca klasyfikacja statków powietrznych w systemie Quota Count:

< 84 EPNdB	0,13 pkt.
84 – 84,9 EPNdB	0,25 pkt.
85 – 85,9 EPNdB	0,30 pkt.
86 – 86,9 EPNdB	0,40 pkt.
87 – 87,9 EPNdB	0,50 pkt.
88 – 88,9 EPNdB	0,65 pkt.
89 – 89,9 EPNdB	0,80 pkt.
90 – 90,9 EPNdB	1,00 pkt.
91 – 91,9 EPNdB	1,25 pkt.
92 – 92,9 EPNdB	1,60 pkt.
93 – 93,9 EPNdB	2,00 pkt.
94 – 94,9 EPNdB	2,50 pkt.
95 – 95,9 EPNdB	3,18 pkt.
96 – 96,9 EPNdB	4,00 pkt.

97 – 97,9 EPNdB	5,00 pkt.
98 – 98,9 EPNdB	6,35 pkt.
99 – 99,9 EPNdB	8,00 pkt.
100 – 100,9 EPNdB	10,10 pkt.
101 – 101,9 EPNdB	12,70 pkt.
> 101,9 EPNdB	16,00 pkt.

3.2. Statki powietrzne zaliczane są do poszczególnych klas na podstawie obliczeń dokonanych odrębnie dla startów i lądowań w oparciu o dane pomiarowe zawarte w świadectwach zdatności w zakresie hałasu, wg zasady:

$$\text{starty} = [\text{EPNdB}(\text{lateral}) + \text{EPNdB}(\text{flyover})] / 2$$

$$\text{lądowania} = \text{EPNdB}(\text{approach}) - 9$$

3.3. Do przyznania punktacji QC dla statków powietrznych Zarządzający lotniskiem wykorzystuje świadectwa zdatności hałasu dla statków powietrznych przekazane przez przewoźników.

3.4. W oparciu o wyniki obliczeń dokonanych zgodnie z pkt. 3.2 i dokonaniu klasyfikacji zgodnie z pkt. 3.1, tworzona jest przez Zarządzającego lotniskiem tabela QC punktacji statków powietrznych operujących na Lotnisku Chopina. W Tabeli zawarte są dane o punktacji QC uzyskanej przez poszczególne typy statków powietrznych danego przewoźnika. Tabela ta dostępna jest u Zarządzającego lotniskiem i Koordynatora i może być udostępniana na życzenie przewoźnikom operującym na Lotnisku Chopina. Wnioski w tej sprawie należy kierować do:

a) Zarządzającego lotniskiem na adres: [monitoringhalasu@ppl.pl](mailto:monitoringhalasu@ppl.pl);

b) Koordynatora na adres: [poland@acl-international.com](mailto:poland@acl-international.com).

3.5. Tabela QC zawierająca ogólne dane o punktacji poszczególnych typów statków powietrznych bez określania ich przynależności do poszczególnych przewoźników publikowana jest na stronie internetowej Lotniska Chopina pod adresem: <https://www.lotnisko-chopina.pl/en/quota-count-system.html> oraz na stronie internetowej Koordynatora pod adresem <https://www.acl-uk.org/>

3.6. Jeżeli przewoźnik zamierza wykonywać operacje lotnicze w porze nocy typem statku powietrznego, który nie został uwzględniony w tabeli, o której mowa w pkt. 3.4 jest on zobowiązany do wystąpienia z wnioskiem o nadanie punktacji w systemie QC. Do wniosku należy załączyć świadectwa zdatności w zakresie hałasu dla wszystkich egz. (znaków rejestracyjnych) danego typu statku powietrznego, wykorzystywanych przez przewoźnika. Po ustaleniu punktacji QC Zarządzający lotniskiem (Zespół Monitorowania Hałasu) powiadamia wnioskodawcę i Koordynatora o nadanej punktacji w systemie QC i aktualizuje tabelę. Wnioski należy przysyłać do:

a) Zarządzającego lotniskiem na adres: [monitoringhalasu@ppl.pl](mailto:monitoringhalasu@ppl.pl);

b) do wiadomości do Koordynatora na adres: [poland@acl-international.com](mailto:poland@acl-international.com).

3.7. Przewoźnicy niezwłocznie powiadamiają Zarządzającego Lotniskiem o przypadkach:

- a) zmiany parametrów akustycznych poszczególnych egz. (znaków rejestracyjnych) typów statków powietrznych uwzględnionych w tabeli QC, o której mowa w pkt. 3.4,
- b) wprowadzeniu do użytkowania nowych egz. (znaków rejestracyjnych) danego typu statku powietrznego uwzględnionego w tabeli QC, o której mowa w pkt. 3.4,
- c) wycofaniu z eksploatacji określonych egz. (znaków rejestracyjnych) danego typu statku powietrznego uwzględnionego w tabeli QC, o której mowa w pkt. 3.4,

Na podstawie powyższych informacji, Zarządzający Lotniskiem dokonuje weryfikacji punktacji QC danego typu statku powietrznego, określonej w tabeli QC, o której mowa w pkt. 3.4 i powiadamia przewoźnika i Koordynatora o jej wyniku. Ewentualne zmiany do istniejącej punktacji QC będą wprowadzane do systemu koordynacyjnego dwa razy w roku, przed wstępną koordynacją każdego sezonu, zaś wnioski o zmiany mogą być zgłaszane przez przewoźników najpóźniej do terminu wg stanu na dzień ogłoszenia parametrów koordynacyjnych. Informacje w tej sprawie należy przysyłać do Zarządzającego Lotniskiem na adres: [monitoringhalasu@pppl.pl](mailto:monitoringhalasu@pppl.pl) oraz do wiadomości koordynatora na adres: [poland@acl-international.com](mailto:poland@acl-international.com). W przypadkach określonych w pkt. a i b należy załączyć odpowiednie świadectwa zdatności hałasu statków powietrznych.

3.8. Przewoźnik, który dostrzega potrzebę dokonania zmiany punktacji QC nadanej dla statków powietrznych, którymi operuje na Lotnisku Chopina, występuje z wnioskiem w tej sprawie. Do wniosku należy załączyć świadectwa zdatności w zakresie hałasu dla statków powietrznych stanowiących przedmiot wniosku. Po ustaleniu punktacji QC Zarządzający Lotniskiem (Zespół Monitorowania Hałasu) powiadamia wnioskodawcę i Koordynatora o podjętej decyzji dot. nadania punktacji w systemie QC i w miarę potrzeby aktualizuje tabelę. Wnioski należy przysyłać do:

- a) Zarządzającego Lotniskiem na adres: [monitoringhalasu@pppl.pl](mailto:monitoringhalasu@pppl.pl)
- b) do wiadomości do Koordynatora na adres: [poland@acl-international.com](mailto:poland@acl-international.com).

3.9. Jeżeli po przeprowadzeniu obliczeń i klasyfikacji, o których mowa w pkt. 3.2 dany typ statku powietrznego wykorzystywany przez przewoźnika uzyskuje różną punktację (w zależności od danych wynikających ze świadectw zdatności w zakresie hałasu), dla potrzeb koordynacji przyjmowana jest wartość najwyższa.

3.10. W przypadku operacji ad hoc w porze nocy typem statku powietrznego, który nie został uwzględniony w tabeli, o której mowa w pkt. 3.4 i wartością

przyjmowaną przez system OCS będzie 1QC. Przewoźnik przesyła jednocześnie świadectwo zdatności w zakresie hałasu do:

- a) Zarządzającego lotniskiem na adres: [monitoringhalasu@ppl.pl](mailto:monitoringhalasu@ppl.pl);
- b) do wiadomości do Koordynatora na adres: [poland@acli-international.com](mailto:poland@acli-international.com).

Na podstawie przesłanego przez przewoźnika świadectwa zdatności w zakresie hałasu nadawana jest punktacja QC dla tego statku powietrznego i aktualizowana tabela QC.

- 3.11. Wnioski o zmianę punktacji QC i nadanie punktacji QC statkom powietrznym, który nie zostały uwzględnione w tabeli będą rozpatrywane w poniedziałek – piątek (z wyłączeniem dni wolnych od pracy) w godzinach 08:00÷16:00 LT.

#### **4. LIMIT PUNKTÓW QC DLA PORY NOCY**

- 4.1. Suma punktów QC dla wszystkich operacji planowanych w ciągu każdej nocy nie może przekroczyć wartości limitu punktów QC wyznaczonego dla danego sezonu rozkładowego.
- 4.2. Do wyznaczenia wartości Limitu Punktów QC przyjmowane są poziomy hałasu dla poszczególnych typów statków powietrznych obliczone jako średnia logarytmiczna.
- 4.3. Wartość Limitu Punktów QC jest weryfikowana przez Zespół Monitorowania Hałasu okresowo raz w roku po zakończeniu sezonu zimowego w oparciu o dane o strukturze floty lotniczej operującej w sezonie letnim i zimowym, aktualną punktacją statków powietrznych w systemie QC oraz wyniki prowadzonego monitoringu oddziaływania hałasu lotniczego w środowisku.
- 4.4. Niezależnie od weryfikacji okresowej, wartość Limitu Punktów może być zmieniana dla danego sezonu rozkładowego w zależności od wyników monitoringu hałasu, jak również obowiązków nałożonych na zarządzającego lotniskiem wynikających z aktów prawnych lub wydanych decyzji administracyjnych.

#### **5. LOTY OPÓŹNIONE**

- 5.1. Operacje lotnicze wchodzące w skład serii slotów mogą być wykonane bez występowania o nowy slot w przypadku, gdy opóźnienie (nieplanowane, z przyczyn niezależnych od przewoźnika) 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.

- 5.2. Operacje ad hoc oraz lotnictwa GA muszą uzyskać nowy slot w przypadku opóźnień dłuższych niż 2 godziny.
- 5.3. Przewoźnicy posiadający dostęp do systemu OCS są zobowiązani do samodzielnej modyfikacji przyznanego slotu.
- 5.4. Przewoźnicy nieposiadający dostępu do systemu 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) [slots@acl-international.com](mailto:slots@acl-international.com) – w godzinach pracy ACL;
  - b) [slots@acl-international.com](mailto:slots@acl-international.com) – poza godzinami pracy ACL; do wiadomości [waw-schedule@ppl.pl](mailto:waw-schedule@ppl.pl);
  - c) w przypadku operacji GA na adres właściwego AON (patrz pkt. 11.3.).
- 5.5. Wszelkie opóźnienia operacji oraz odstępstwa od przyznaných slotów są monitorowane przez ACL zgodnie z Rozporządzeniem Slotowym.
- 5.6. 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 ACL zgodnie z art. 14 ust. 5 Rozporządzenia Slotowego oraz „Wytyczne do postępowania w przypadku podejrzenia naruszenia, o którym mowa w art. 14 ust. 5 rozporządzenia Rady (EWG) Nr 95/93”, zwane dalej Wytycznymi. W przypadku planowanych/intencjonalnych opóźnień operacji lotniczych (nie wynikających z przyczyn niezależnych od przewoźnika) wymagane jest wystąpienie Station Manager’a, autoryzowanego lokalnego przedstawiciela lub AON o zmianę posiadanego slotu.

## **6. OPERACJE PRZYSPIESZONE**

- 6.1. Przewoźnicy powinni dokładać wszelkich starań, by uniknąć wcześniejszego przylotu, w szczególności w przypadku, gdy wcześniejszy przylot pociąga za sobą konieczność wykorzystania nieprzydzielonych punktów QC. W przypadkach, w których jest to możliwe przewoźnicy powinni oczekiwać dłużej w porcie wylotu, w celu uniknięcia wcześniejszego przylotu, jeżeli oczekuje się, że czasy przelotu będą skutkowały wcześniejszym przylotem.
- 6.2. W wyjątkowych przypadkach, 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 przewoźnika. W przeciwnym wypadku Station Manager, autoryzowany lokalny przedstawiciel lub AON mają obowiązek uprzedniego uzyskania nowego slotu na wykonanie operacji przyspieszonej.
- 6.3. 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.

- 6.4. Nie można planować wykonania operacji odlotu wcześniej niż przyznany slot (SOBT) tzn. EOBT nie może być wcześniej niż SOBT.
- 6.5. Przewoźnicy posiadających dostęp OCS są zobowiązani do samodzielnej zmiany przyznanego slotu.
- 6.6. 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) [slots@acl-international.com](mailto:slots@acl-international.com) – w godzinach pracy ACL;
  - b) [slots@acl-international.com](mailto:slots@acl-international.com) – poza godzinami pracy ACL; do wiadomości [waw-schedule@ppl.pl](mailto:waw-schedule@ppl.pl);
  - c) W przypadku operacji GA na adres właściwego AON (patrz pkt. 11.3.).
- 6.7. Wszelkie przyspieszenia operacji oraz odstęstwa od przyznanym slotów są monitorowane przez ACL zgodnie z Rozporządzeniem Slotowym.
- 6.8. 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.

## **7. PROCEDURA POSTĘPOWANIA W GODZINACH WOLNYCH OD PRACY ACL (OUT OF HOURS)**

- 7.1. Wszystkie wnioski slotowe powinny być wysłane (w formacie depesz SCR IATA – SSIM Rozdział 6) w godzinach pracy ACL wyłącznie do ACL na adres [slots@acl-international.com](mailto:slots@acl-international.com).
- 7.2. Poza godzinami pracy ACL za obsługę wniosków slotowych, które nie zostały automatycznie obsłużone przez system OCS odpowiedzialne jest Biuro Operacyjne Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie (WAW Ops). WAW Ops pośredniczy w procesie uzyskania slotu poprzez wprowadzenie go do systemu OCS przewoźnikom nieposiadającym dostępu do systemu OCS - wyłącznie w przypadku wniosków o kasowanie, modyfikację lub przyznanie nowych slotów dla operacji ad hoc lub w przypadku nagłych zmian do rozkładów na daną dobę. Wszelkie pozostałe wnioski muszą być zgłaszane do ACL w godzinach pracy ACL.
- 7.3. Wnioski należy składać z możliwie jak największym wyprzedzeniem oraz powinny być one ograniczone do minimum.
- 7.4. Przewoźnicy z dostępem do systemu OCS są zobowiązani występować o przyznanie/skasowanie/zmianę slotów za pośrednictwem tej aplikacji.
- 7.5. Przewoźnicy nieposiadający dostępu do systemu 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) [slots@acl-international.com](mailto:slots@acl-international.com) – do wiadomości [waw-schedule@ppl.pl](mailto:waw-schedule@ppl.pl); odpowiedź wygenerowana przez system OCS jest przekazywana

przewoźnikowi na adres poczty elektronicznej z którego otrzymano wnioski;

- b) w przypadku operacji GA na adres właściwego AON (patrz pkt. 11.3.).
- 7.6. Przewoźnicy są odpowiedzialni za uzyskanie alokacji dla wnioskowanych slotów lub ich modyfikacji. W przypadku braku potwierdzenia, slot pozostaje nieprzydzielony.

## **8. ZASADA „CORE NIGHT”**

- 8.1 Operacje które mają zostać wykonane w porze nocy nie mogą zostać zaplanowane na porę Core Night.
- 8.2 W porze Core Night dopuszcza się operacje wymienione w punkcie 9.1, operacje wchodzące w skład serii slotów operacyjnie opóźnione (z przyczyn niezależnych) oraz przekierowane przyloty.
- 8.3 W porze Core Night nie dopuszcza się operacji ad-hoc oraz przebazowania.
- 8.4 Intencjonalne i powtarzalne łamanie zasady Core Night może skutkować odebraniem historyczności slotu przewoźnikowi na podstawie art. 14(3) i (4) Rozporządzenia Slotowego.

## **9. SYTUACJE SZCZEGÓLNE**

- 9.1. Zgodnie z Rozporządzeniem Slotowym, 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).
- 9.2. Operacje wymienione w pkt 9.1 wykorzystują przepustowość portu lotniczego, stąd przewoźnicy wykonujący loty lotnictwa państwowego oraz lotów humanitarnych zobowiązani są do uprzedniego zgłoszenia tych operacji do ACL.
- 9.3. Lądowania awaryjne do ACL zgłasza przewoźnik możliwie najszybciej po ich wykonaniu.
- 9.4. Wyżej wymienione operacje lotnicze obciążają ogólny Limit Punktów Quota dostępny na daną noc, w której operacja lotnicza się odbyła.
- 9.5. Powyższe wykonuje się w celach monitoringu.

## **10. PROCEDURA DOTYCZĄCA EKSPLOATACJI STATKÓW POWIETRZNYCH O WYŻSZEJ LITERZE KODU NIŻ KOD REFERENCYJNY LOTNISKA**

- 10.1. Lotnisko Chopina w Warszawie może być wykorzystane przez samoloty o wyższej literze kodu niż kod referencyjny lotniska do wykonywania lotów

handlowych, po uzyskaniu zgody Zarządzającego lotniskiem, lub jako lotnisko zapasowe.

- 10.2. Procedura ma zastosowanie w przypadku operacji lotniczych wykonywanych przez następujące statki powietrzne:

Lp.	Typ SP	Kod
1.	Airbus 380-800	4F
2.	Antonov AN-124-100	4F
3.	Boeing 747-8	4F
4.	Lockheed C5A/B Galaxy	4F

- 10.3. W powyższych przypadkach ACL, każdorazowo przed przydzieleniem slotu, kontaktuje się celem uzyskania zgody z Dyżurnym Portu: Tel.: +48 22 650 15 55 lub +48 22 846 11 00 / Fax: +48 22 650 22 55 / E-mail: [dpwaw@ppl.pl](mailto:dpwaw@ppl.pl) AFS: EPWAYDYX.
- 10.4. ACL przekazuje informacje do przewoźnika.

## 11. DANE KONTAKTOWE

- 11.1. Airport Coordination Limited

**Email:** **Zgłoszenia slotowe w formacie SCR:**

[slots@acl-international.com](mailto:slots@acl-international.com)

**Ogólne zapytania:**

[poland@acl-international.com](mailto:poland@acl-international.com)

**Adres pomocy ze strony ACL:**

[help@acl-uk.org](mailto:help@acl-uk.org)

**Tel.:** +44 208 564 0637

**Fax:** +44 208 564 0691

**Strona** **Dostępność slotów:**

**Interneto** [www.online-coordination.com](http://www.online-coordination.com)

**wa:** **Informacje ogólne:**

[www.acl-international.com](http://www.acl-international.com)

**Link do alternatywnego dostępu do systemu OCS** (w przypadku awarii systemu głównego):

<https://acl-ocs.co.uk/Default.aspx>

**Godziny** Poniedziałek - piątek (z wyłączeniem dni wolnych od pracy

**Pracy:** w UK). Zima: 0830 – 1700 UTC, Lato: 0730 – 1600 UTC

- 11.2. Biuro Operacyjne Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie

**Email** [waw-schedule@ppl.pl](mailto:waw-schedule@ppl.pl)

**Tel.:** +48 22 650 4393

**Uwaga:** Kontakt z WAW Ops służy do składania wniosków o przyznanie/zmianę/skasowanie slotu innego niż GA/BA poza godzinami pracy ACL dla operacji ad hoc planowanych w okresie niedostępności ACL.

### 11.3. Agenci Obsługi Nziemnej

#### Excel Handling Ltd

**Email:** [polandops@excel-handling.com](mailto:polandops@excel-handling.com)

**Tel.:** +48 22 650 3394

#### LS Airport Services

**Email:** [eaops@lsas.aero](mailto:eaops@lsas.aero)

**Tel.:** +48 22 650 4309

#### Welcome Airport Services

**Email:** [executive.waw@welcome-as.pl](mailto:executive.waw@welcome-as.pl)

**Tel.:** +48 22 243 0432

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

## 12. DEFINICJE I SKRÓTY

<b>ACL</b>	Airport Coordination Limited - Koordynator Rozkładów Lotów.
<b>AON</b>	Agent obsługi naziemnej – właściwy dla danej sprawy.
<b>Biuro Operacyjne (WAW Ops)</b>	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.
<b>Core Night</b>	23:30 – 5:30 czasu lokalnego
<b>EWG</b>	Europejska Wspólnota Gospodarcza.
<b>IATA</b>	Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego (ang.: <i>International Air Transport Association</i> ).
<b>Limit Punktów QC</b>	Łączny limit punktów QC, deklarowany przez Zarządzającego lotniskiem, przydzielony dla operacji na Lotnisku Chopina w Warszawie.
<b>Lot ad hoc</b>	Operacja lotnicza niewchodząca w skład serii slotów.
<b>Lotnictwo GA (General Aviation)</b>	Wszystkie loty z wyłączeniem operacji przewoźników lotniczych, lotów państwowych, humanitarnych, testowych i przebazowujących.
<b>Łądowanie awaryjne</b>	Każde lądowanie statku powietrznego w wyniku nieprzewidzianej i nagłej sytuacji kryzysowej.
<b>Lot państwowy (lot STATE)</b>	Lot państwowego i cywilnego statku powietrznego w misjach wojskowych, policyjnych, celnych lub Straży Granicznej.
<b>Lot HEAD</b>	Operacja polskiego statku powietrznego nadana przez Szefa Biura Ochrony Rządu, a także operacja 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.
<b>Lot HOSP</b>	Lot statku powietrznego wykonywany w celu niesienia pomocy medycznej zgłoszony przez odpowiednie służby medyczne.
<b>Lot SAR</b>	Lot statku powietrznego wykonującego akcję poszukiwawczo-ratowniczą.
<b>Lot HUM</b>	Lot statku powietrznego biorącego udział w akcji humanitarnej.

<b>Lot GARDA</b>	Lot statku powietrznego wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy.			
<b>Night Quota (Kwota Nocna)</b>	Dostępne lub alokowane punkty QC			
<b>Okres Night Quota (okres obowiązywania Kwoty Nocnej)</b>		Sezon rozkładowy LATO	Sezon rozkładowy ZIMA	
	Pora nocy	Przylot	od 19:55 do 04:15 UTC	od 20:55 do 05:15 UTC
		Odłot	od 19:45 do 03:50 UTC	od 20:45 do 04:50 UTC
	Pora dnia	Przylot	od 04:20 do 19:50 UTC	od 05:20 do 20:50 UTC
Odłot		od 03:55 do 19:40 UTC	od 04:55 do 20:40 UTC	
<b>QC (Quota Count)</b>	Przelicznik kwotowy – liczba punktów przydzielana dla przylotu lub odlotu statku powietrznego danego typu w oparciu o jego parametry hałasowe.			
<b>Rozporządzenie Slotowe UE</b>	Rozporządzenie (WE) nr 793/2004 zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty			
<b>SAL</b>	Slot Allocation List – lista alokowanych slotów, przesyłana po wstępnej koordynacji.			
<b>SCR</b>	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> ).			
<b>Seria slotów</b>	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.			
<b>Slot</b>	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.			
<b>SSIM</b>	Dokument IATA zawierający wytyczne w zakresie wspólnych standardów i procedur wymiany danych dot. rozkładów lotów (ang.: <i>Standard Schedules Information Manual</i> ).			
<b>System OCS</b>	Ang.: <i>Online Coordination System</i> .- system koordynacji slotów on-line.			
<b>Wytyczne</b>	Polskie Wytyczne dotyczące działań podejmowanych w przypadku podejrzenia nieprzestrzegania czasów operacji, o którym mowa w art. 14(5) Rozporządzenia Rady (EWG) 95/93			
<b>Zarządzający lotniskiem</b>	Lotnisko Chopina w Warszawie			