



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-19-13

Druk nr 1252

Warszawa, 29 marca 2013 r.

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o ratyfikacji Umowy o ustanowieniu
Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku
Przestrzeni Powietrznej pomiędzy
Rzeczpospolitą Polską i Republiką
Litewską, podpisanej w Wilnie dnia 17
lipca 2012 r.**

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Z poważaniem

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 17 lipca 2012 r. została podpisana w Wilnie Umowa o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i Republiką Litewską, w następującym brzmieniu:

Po zaznajomieniu się z powyższą Umową, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona,
- będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie, dnia

PREZYDENT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

PREZES RADY MINISTRÓW

U S T A W A

z dnia

o ratyfikacji Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i Republiką Litewską, podpisanej w Wilnie dnia 17 lipca 2012 r.

Art. 1. Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikacji Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i Republiką Litewską, podpisanej w Wilnie dnia 17 lipca 2012 r.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel zawarcia Umowy

Europejska przestrzeń powietrzna jest obecnie jedną z najbardziej zatłoczonych na świecie.

W przeciągu ostatniej dekady ruch lotniczy zwiększył się o ponad 50%. Systematycznie zwiększa się również zatłoczenie lotnisk. Brak modernizacji i ujednoczenia europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym będzie generował coraz większe koszty, z uwagi na wzrost zapotrzebowania na ten rodzaj transportu oraz ze względu na współczesne wymagania techniczne. Całkowite koszty fragmentacji przestrzeni powietrznej szacowane są rocznie od 880 mln do 1400 mln euro, na które składa się wiele czynników. Są to m.in.: koszty związane z kontrolą ruchu lotniczego, niewydajne systemy ATM¹, wspólne obszary, tj. fragmentaryczne planowanie, powielanie wykonywania cząstkowych zadań w ramach systemów ATM, niewydolna infrastruktura komunikacyjna, nawigacyjna i dozoru oraz koszty kadrowe, administracyjne i szkoleniowe.

Pod koniec lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku, w związku z ogólnym niezadowoleniem zarówno pasażerów, jak i linii lotniczych z narastających opóźnień lotów pojawiły się koncepcje mające na celu wprowadzenie głębokich zmian, unowocześnienie oraz usprawnienie organizacji i działania służb żeglugi powietrznej. Uznano, że funkcjonowanie wewnętrznego rynku, a szczególnie wspólnej polityki transportowej Unii Europejskiej, uzasadnia podjęcie zdecydowanych kroków w obszarze ruchu lotniczego. Zasadniczym celem tych działań jest wyeliminowanie wymienionych powyżej czynników pogarszających efektywność działania służb żeglugi powietrznej.

Potrzeba zawarcia niniejszej Umowy wynika bezpośrednio z rozwijanej na szczeblu europejskim koncepcji Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Single European Sky – SES), której ramy zostały określone w legislacji Unii Europejskiej. Jednym z fundamentów ww. koncepcji jest reorganizacja przestrzeni powietrznej nad Europą w Funkcjonalne Bloki Przestrzeni Powietrznej (tzw. FAB), natomiast podstawą jej realizacji jest potrzeba rozwiązania wszystkich problemów przedstawionych powyżej.

¹ Air Traffic Management – zarządzanie ruchem lotniczym.

1.1. Kontekst historyczny tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej

Po raz pierwszy koncepcję jednolitego europejskiego nieba zaprezentowano w grudniu 1999 r. w opublikowanym przez Komisję Europejską Komunikacie – Stworzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej². Uznano, że funkcjonowanie wewnętrznego rynku, a szczególnie wspólnej polityki lotniczej, uzasadnia podjęcie zdecydowanych kroków w obszarze ruchu lotniczego. Po raz kolejny podkreślono konieczność dostosowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym i jego ulepszenie w Białej Księdze Transportu z 2001 r.³. Zapowiedziano, że stworzenie jednolitego europejskiego nieba jest dla Unii Europejskiej priorytetem. Mając na względzie wytyczone cele polityki lotniczej Unii Europejskiej, Komisja rozpoczęła prace przygotowawcze w tej materii. W marcu 2004 r. przyjęto pakiet rozporządzeń ustanowienia mechanizmu współpracy i struktury instytucjonalnej, pod nazwą Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrzna, jako programu ujednoczenia systemu zarządzania ruchem lotniczym nad krajami Unii Europejskiej, Szwajcarii i Norwegii. Cztery rozporządzenia tego pakietu SES to:

- 1) rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 1),
- 2) rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10),
- 3) rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 20),
- 4) rozporządzenie nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 26).

² COM (1999) 614 final. Communication from the Commission to the Council and the European Parliament – *The creation of the Single European Sky*.

³ COM (2001) 370 final. *White Paper – European transport policy for 2010: time to decide*.

Według Komisji projekt Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej nie przyniósł jednak oczekiwanych rezultatów na kilku zdecydowanie kluczowych obszarach. Ogólnie postępy w tworzeniu FAB były niewystarczające, aby spełnić oczekiwania w zakresie efektywności wykorzystania przestrzeni powietrznej, redukcji kosztów oraz defragmentacji europejskiego nieba. Tworzenie FAB jest wyzwaniem, które stoi przed zarówno technicznymi, jak i organizacyjnymi problemami. Dnia 14 listopada 2009 r. opublikowane zostało rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 34), tzw. SES II.

Zmiany wprowadzane w drodze nowelizacji obowiązujących w latach 2004–2009 rozporządzeń mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, poprawienie efektywności funkcjonowania systemu zarządzania ruchem lotniczym oraz przyspieszenie procesu tworzenia jednolitej europejskiej sieci dróg lotniczych przy równoczesnym dążeniu do zwiększenia wydajności i efektywności kosztowej zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz uwzględnienia zagadnień środowiskowych w podejmowanych działaniach.

1.2. Cele Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej w zakresie tworzenia FAB

Pakiet SES II traktuje priorytetowo zobowiązanie państw członkowskich do podjęcia wszelkich koniecznych działań w celu zagwarantowania jak najszybszego utworzenia Funkcjonalnych Bloków Przestrzeni Powietrznej, najpóźniej do dnia 4 grudnia 2012 r. FAB ustanawiane mają być na mocy wzajemnych porozumień między państwami członkowskimi i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, państwami trzecimi, w gestii których znajduje się dowolna część przestrzeni powietrznej stanowiącej fragment bloku.

Zgodnie z regulacjami SES II, FAB powinien⁴:

- 1) zostać wdrożony do dnia 4 grudnia 2012 r.,
- 2) mieć wsparcie w postaci bliskiej współpracy między państwami UE, a w szczególności państwami UE sąsiadującymi z FAB,

⁴ Zob. w szczególności art. 9 rozporządzenia nr 550/2004 z późniejszymi zmianami.

- 3) być poparty oceną bezpieczeństwa,
- 4) umożliwiać maksymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej z uwzględnieniem potoków ruchu lotniczego,
- 5) zapewniać zgodność z siecią paneuropejską,
- 6) znajdować uzasadnienie w ogólnej wartości dodanej uwzględniającej optymalne wykorzystanie zasobów technicznych i ludzkich w oparciu o analizę kosztów i korzyści,
- 7) zapewniać płynne i elastyczne przekazanie obowiązków dotyczących przepływu ruchu lotniczego między jednostkami służby ruchu lotniczego,
- 8) zapewniać zgodność między różnymi konfiguracjami przestrzeni powietrznej, między innymi optymalizując obecne rejony informacji powietrznej,
- 9) być zgodny z warunkami określonymi na mocy regionalnych umów ICAO,
- 10) przestrzegać obowiązujących umów regionalnych, w szczególności tych obejmujących kraje trzecie,
- 11) ułatwiać osiągnięcie spójności z ogólnounijnymi celami w zakresie skuteczności działania⁵,
- 12) być ustanowiony w drodze wzajemnej umowy między zainteresowanymi państwami oraz, w stosowych przypadkach, państwami trzecimi, których przestrzeni powietrznej mogą one dotyczyć,
- 13) być zgłaszany do Komisji Europejskiej.

Powyższe ogólne wytyczne powinny być przestrzegane w procesie projektowania i wdrażania FAB.

Polska i Litwa jako państwa członkowskie Unii Europejskiej są zobowiązane na mocy ustawodawstwa w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej do wdrożenia Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej przed dniem 4 grudnia 2012 r. Zgodnie z tym zobowiązaniem muszą one zarządzać przestrzenią powietrzną w sposób uwarunkowany względami operacyjnymi, a nie granicami krajowymi. Istotnym aspektem podczas tworzenia polsko-litewskiego FAB jest umożliwienie wykonania delegacji odpowiedzialności za zapewnienie służb żeglugi powietrznej w rejonach transgranicznych. Ponadto jako jeden

⁵ Zob. rozporządzenie Komisji (WE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej.

z celów długoterminowych tworzenia Bałtyckiego FAB należy uznać stopniowe rozszerzanie stopnia integracji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, celem uzyskania maksymalnej wartości dodanej tworzonego FAB. Należy wskazać, iż utworzenie FAB w konfiguracji Polska – Litwa jest pierwszym poważnym etapem integracji zarządzania ruchem lotniczym w regionie.

1.3. Geneza i kontekst tworzenia Bałtyckiego FAB

Poza Bałtyckim FAB obecnie rozwijanych jest osiem inicjatyw FAB, ich stan zaawansowania jest różny, obejmują one również państwa spoza Unii Europejskiej, przy czym do października 2008 r. Łotwa, Serbia, Czarnogóra i Macedonia nie uczestniczyły formalnie w żadnej z inicjatyw FAB. Oprócz inicjatywy Bałtyckiego FAB można wskazać na: Danube FAB (Bułgaria, Rumunia), FAB Central Europe (Austria, Bośnia i Hercegowina, Republika Czeska, Chorwacja, Węgry, Słowenia, Słowacja), FAB Europe Central (Belgia, Szwajcaria, Niemcy, Francja, Holandia, Luksemburg), Blue MED (Mediterranean FAB) (Cypr, Grecja, Włochy, Malta, natomiast Albania, Egipt, Tunezja są członkami stowarzyszonymi, a Jordania i Liban obserwatorami Mediterranean FAB), NEFAB (Estonia, Finlandia, Islandia, Łotwa, Norwegia), DK-SE FAB (Dania i Szwecja, które poinformowały Komisję Europejską o utworzeniu wspólnego FAB w grudniu 2009 r.), UK-IE FAB (Wielka Brytania i Irlandia poinformowały Komisję Europejską o utworzeniu wspólnego FAB już w czerwcu 2008 r.), South West FAB (Portugalia i Hiszpania).

Docelowo przewiduje się pełne połączenie/integrację podmiotów świadczących usługi/służby żeglugi powietrznej w Europie (co np. realizują już obecnie Szwecja i Dania) i utworzenie jednego europejskiego Rejonu Informacji Powietrznej (SEFIR – Single European Flight Information Region). Rząd RP, w szczególności minister właściwy do spraw transportu, w terminie do dnia 4 grudnia 2012 r., zgodnie z wymogami dot. FAB-ów, ma przedstawić dowody na utworzenie inicjatywy, polegające nie tylko na posiadaniu podpisanych i ratyfikowanych umów, ale przede wszystkim na wykazaniu osiągniętych w utworzonym FAB-ie wymiernych efektów w obszarach, jakie będą oceniane przez KE.

Polska i Litwa mają długą historię w różnych dziedzinach współpracy. Wspólne członkostwo w Unii Europejskiej umożliwiło uruchomienie funduszy unijnych przeznaczonych na rozwój gospodarczy, w szczególności w dziedzinie infrastruktury. Mimo iż wspólna granica jest stosunkowo krótka, rozpoczęto realizację kilku projektów w zakresie wspólnej infrastruktury, wliczając w to połączenia drogowe, kolejowe, przesyłu energii, i oczekuje się, że przyniosą one korzyści gospodarcze.

Historia projektu Bałtyckiego FAB sięga pierwszych lat członkostwa Polski, Litwy, Łotwy i Estonii w Unii Europejskiej. W pierwotnych zamierzeniach cztery powyższe kraje miały utworzyć wspólny funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej. Planowane zamierzenie nie zostało zrealizowane z uwagi na fakt, iż pozostałe kraje sąsiadujące z Polską i Litwą były już zaangażowane w inne inicjatywy FAB lub nie były zdecydowane na zacieśnienie współpracy w ramach inicjatywy Bałtyckiego FAB (Niemcy, Czechy, Słowacja), budowały w tym samym czasie analogiczną inicjatywę (Szwecja) lub nie były w stanie podjąć decyzji na wczesnym etapie (Łotwa).

W 2004 r. Urzędy Regulacyjne (Civil Aviation Authorities – CAA) Polski i Litwy podpisały Memorandum of Cooperation. Strona łotewska nie zdecydowała się jednak na formalne przyłączenie do tej inicjatywy – ostatecznie Łotwa przyłączyła się do inicjatywy NEFAB w 2010 r., jednocześnie otrzymując regularne sygnały o możliwości zacieśnienia współpracy z Polską i Litwą.

W styczniu 2005 r. Polska wraz z Litwą, Łotwą i Estonią powołała regionalną inicjatywę Baltic Air Navigation Commission (BANC), która dzięki wymianie informacji między Agencjami (ANSP) i Krajowymi Władzami Nadzorującymi (CAA) miała wypracować wspólny projekt Baltic FAB. Inicjatywa ta nie zrealizowała powyższego zadania i obecnie stanowi forum współpracy między ANSP i CAA Polski i Litwy.

Przez wiele lat polskie i litewskie organy odpowiedzialne za nawigację i lotnictwo współpracowały zarówno na poziomie lokalnym, jak i europejskim. Kamienie milowe tej współpracy, takie jak memoranda podpisane przez władze lotnicze i ANSP w latach 2003 i 2004, pokazują, iż była to bliska współpraca. Wymóg

utworzenia FAB do 2012 r. dodał nowego rozmachu tej współpracy, a relacje dwustronne na poziomie ministerialnym zostały wzmocnione w 2010 r. przez podpisanie listu intencyjnego między odpowiednimi ministerstwami po obydwu stronach. Zgodnie z powyższym, Bałtycki FAB to kolejne działanie poszerzania współpracy gospodarczej oraz jednoczesnego wypełniania zobowiązań nakładanych przez prawo Unii Europejskiej.

Jednakże ustanowienie FAB zasadniczo ma na celu generowanie korzyści ekonomicznych dla użytkowników polskiej i litewskiej przestrzeni powietrznej. Oczywiście jest, że projekt FAB musi być uzasadniony na podstawie korzyści, które przyniesie zwiększona pojemność przestrzeni powietrznej, lepsza efektywność kosztowa i jakość usług w zakresie żeglugi powietrznej.

Zauważyć należy, że Bałtycki FAB składający się z Polski i Litwy nie jest docelowym modelem inicjatywy. Należy spodziewać się, że po 2012 r. planowane jest prowadzenie prac nad połączeniem Bałtyckiego FAB z jedną z inicjatyw sąsiadujących i/lub zacieśnianiem współpracy z Federacją Rosyjską, Białorusią i Ukrainą w powyższym zakresie.

1.4. Przestrzeń powietrzna, która wejdzie w skład Bałtyckiego FAB

Przestrzeń powietrzna podlegająca jurysdykcji Polski i Litwy rozszerzona jest na przestrzeń powietrzną części Morza Bałtyckiego. Obejmuje ona FIR (Flight Information Region – Rejon Informacji Powietrznej) Warszawa i Wilno.

FIR Warszawa znajduje się wewnątrz granic Polski i sąsiaduje od wschodu, południa i zachodu z FIR Wilno, Mińsk, Lwów, Bratysława, Praga oraz z niemieckimi FIR i UIR. Od północy obejmuje on część przestrzeni powietrznej nad Morzem Bałtyckim i ma wspólne granice z FIR Malmö i Kaliningrad.

FIR Wilno sąsiaduje od północy z FIR Ryga, od wschodu i południa z FIR Mińsk, od południowego zachodu z FIR Kaliningrad i FIR Warszawa, a od zachodu z FIR Szwecja.

Instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej (ANSP) w poszczególnych krajach są: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP) i przedsiębiorstwo państwowe „Oro Navigacija”.

Informacje ogólne dot. przestrzeni powietrznej Bałtyckiego FAB oraz PAŻP i Oro Navigacija:

- 1) powierzchnia: 334 000 km² (Warszawa FIR), 76 126 km² (Vilnius FIR), łącznie 410 126 km²,
- 2) ruch lotniczy (2009): 603 720 operacji (PAŻP), 170 280 operacji (Oro Navigacija), łącznie 774 000 operacji/rok,
- 3) liczba sektorów – Warszawa ACC: 9, Vilnius ACC: 2,
- 4) liczba personelu: 1703 (PAŻP), 357 (Oro Navigacija), łącznie 2060.

Służby ruchu lotniczego w części litewskiej przestrzeni powietrznej nad Morzem Bałtyckim delegowane są do litewskiego ANSP – LGS, zaś część usług w polskiej przestrzeni powietrznej delegowana jest do szwedzkiego ANSP – LFV. Podobnie służby ATS (Służby ruchu lotniczego – Air Traffic Services) zostały również częściowo oddelegowane do niemieckiego ANSP – DFS, ponadto PAŻP świadczy również służby ATS w czeskiej przestrzeni powietrznej. Wszystkie powyższe delegacje wynikają z przyczyn operacyjnych.

Roczny wzrost ruchu od 2006 r. do 2008 r. przekroczył 10% i odzwierciedla silny wzrost w liczbach podróży związany z przystąpieniem państw Bałtyckiego FAB do Unii Europejskiej w 2004 r. Po tym wzroście w 2009 r. nastąpił znaczący spadek w ruchu spowodowany światowym kryzysem gospodarczym. W latach 2006–2009 średnioroczne tempo wzrostu wyniosło 6,5%. Prognozy STATFOR podają różne wartości od 4,1% do 5,8% rocznie do 2030 r. dla każdego ANSP, dając około 5% średnioroczny wzrost dla regionu Bałtyckiego FAB w tym okresie. Daje to ruch:

- 1) w 2020 r. większy o około 60% niż w 2009 r. oraz
- 2) w 2030 r. większy ponad dwuipółkrotnie (160%) niż w 2009 r.

1.5. Cele związane z tworzeniem Bałtyckiego FAB

Są to cele zgodne z koncepcją Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

1.5.1. Cele ramowe:

- 1) zwiększenie bezpieczeństwa – w odpowiedzi na coraz większy ruch w przestrzeni powietrznej wymagane jest stworzenie bardziej

skoordynowanego i wiążącego podejścia w zakresie zarządzania bezpieczeństwem,

- 2) zmniejszenie kosztów użytkowania przestrzeni powietrznej, w związku z redukcją kosztów związanych z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej,
- 3) zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej, co jest niezbędne w związku z planowanym przyrostem ruchu lotniczego,
- 4) ograniczenie wpływu transportu lotniczego na środowisko, dzięki skróceniu tras przelotu.

1.5.2. Cele szczególne:

Cele szczególne – charakterystyczne dla Bałtyckiego FAB:

- 1) rozwój współpracy z FAB sąsiadującymi oraz w szczególności z krajami spoza UE,
- 2) zapewnienie funkcjonowania Bałtyckiego FAB jako ważnego elementu w ramach europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym,
- 3) kontynuacja modernizacji infrastruktury CNS⁶, zgodnie z wdrażanym w Europie systemem SESAR⁷.

1.6. Kalendarium najistotniejszych prac podejmowanych w zakresie tworzenia Bałtyckiego FAB

Poniżej przedstawiono kalendarium najważniejszych prac prowadzonych na szczeblach ministerstw właściwych do spraw transportu, instytucji odpowiedzialnych za zapewnienie służb żeglugi powietrznej oraz władz lotniczych Polski i Litwy.

Spotkanie Wiceministrów do spraw Transportu Polski i Litwy w Wilnie

Dnia 29 lipca 2010 r. w Wilnie odbyło się spotkanie Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Pana Tadeusza Jarmuziewicza oraz Wiceministra Transportu i Komunikacji Litwy, Pana Rimvydas Vastakas. Strony zdecydowały o utworzeniu wspólnych struktur zarządzających Bałtyckiego FAB dla ułatwienia prac w przyszłości i utworzenia forum współpracy z zaangażowaniem władz państwowych.

⁶ Communication, Navigation, Surveillance – komunikacja, nawigacja i dozorowanie.

⁷ SESAR – Single European Sky ATM Research – System zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji opracowywany w ramach koncepcji Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Single European Sky).

Podpisanie przez Wiceministrów ds. Transportu Polski i Litwy „Letter of Intent on the co-operation with regard to the development of the Baltic FAB Initiative”

Powyższy dokument tworzy podstawy instytucjonalne kontynuowania przez ministerstwa właściwe ds. transportu i wszystkie zaangażowane strony działań, które prowadzone są od kilku lat na szczeblu operacyjnym, z intencją terminowej i efektywnej realizacji celów Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

Powołanie Polsko-Litewskiego Komitetu Strategicznego, Polsko-Litewskiego Zespołu Projektowego (Working Group/Task Force), Polsko-Litewskiego Komitetu Sterującego ds. Studium Wykonalności Bałtyckiego FAB

Podczas spotkania w Wilnie strony ustaliły powołanie następujących struktur wspólnego projektu:

- 1) Komitet Strategiczny – organ decyzyjny dla Bałtyckiego FAB, podejmujący kluczowe i strategiczne decyzje w zakresie tworzenia i rozwoju FAB. Przewodnictwo w Komitecie obecnie sprawuje strona litewska (rotacja co 6 miesięcy) – Rimvydas Vastakas, Wiceminister ds. Transportu Litwy. W skład Komitetu wchodzi przedstawiciele:
 - 1) Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Polska) oraz Ministerstwa Transportu i Komunikacji (Litwa),
 - 2) Ministerstw Obrony Narodowej Polski i Litwy,
 - 3) Ministerstw Spraw Zagranicznych Polski i Litwy,
 - 4) Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Polska)/Oro Navigacija (Litwa) oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Polska)/Administracji Lotnictwa Cywilnego (Litwa).
- 2) Zespół Projektowy Bałtyckiego FAB – organ wykonawczy, który przygotowuje konkretne rozwiązania w poszczególnych zakresach: operacyjny, techniczny, strategiczno-ekonomiczny, bezpieczeństwa, kwestii środowiskowych, prawno-regulacyjnym. Przewodniczącym Zespołu jest Dyrektor Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, natomiast w skład Zespołu wchodzi przedstawiciele:
 - 1) Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Polska) oraz Ministerstwa Transportu i Komunikacji (Litwa),

- 2) Ministerstw Obrony Narodowej Polski i Litwy,
- 3) Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Polska)/Administracji Lotnictwa Cywilnego (Litwa),
- 4) Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej/Oro Navigacija (LT).

W ramach Zespołu projektowego funkcjonują cztery grupy robocze, które są odpowiedzialne za przygotowanie projektów dokumentacji i rozwiązań w poszczególnych obszarach na potrzeby Zespołu.

- 3) Komitet Sterujący ds. Studium Wykonalności Bałtyckiego FAB – organ nadzorujący i oceniający Studium Wykonalności Bałtyckiego FAB. Przewodniczy przedstawiciel strony litewskiej, w skład Komitetu wchodzi przedstawiciele:

- 1) Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Polska) oraz Ministerstwa Transportu i Komunikacji (Litwa),
- 2) Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Polska)/Administracji Lotnictwa Cywilnego (Litwa),
- 3) Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Polska)/Oro Navigacija (Litwa).

W ramach Komitetu funkcjonuje grupa robocza koordynująca przygotowanie studium oraz zapewnienie konsultacji i współpracy z zainteresowanymi stronami.

W kolejnych miesiącach odbywały się regularne posiedzenia wszystkich ww. struktur. Najważniejszymi zrealizowanymi zadaniami są:

- 1) przyjęcie podziału struktur zarządzanych projektem Bałtyckiego FAB,
- 2) przyjęcie „Framework Action Plan in respect of intent to establish the Baltic Functional Airspace Block”,
- 3) przyjęcie zakresu uprawnień i podziału zadań dla poszczególnych struktur projektu,
- 4) przyjęcie celów krótko- i średnioterminowych do realizacji,
- 5) opracowanie i przyjęcie głównych zasad i podstaw działania Bałtyckiego FAB,
- 6) opracowanie przez grupy robocze szczegółowych planów działania w poszczególnych obszarach oraz wstępnych rekomendacji dla Zespołu Projektowego (do końca września br.),

- 7) rozpoczęcie prac nad wstępnymi rozwiązaniami w zakresie prawnym, operacyjnym, technicznym, instytucjonalnym, finansowym, bezpieczeństwa,
- 8) odbiór przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, przekazanie oraz formalna akceptacja „Studium Wykonalności Bałtyckiego FAB”,
- 9) przygotowanie projektów umów między państwami, władzami lotniczymi oraz instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej.

Podczas trzeciego posiedzenia Komitetu Strategicznego Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej (Kraków, 20 i 21 kwietnia 2011 r.) uzgodniono na szczęblu Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury oraz Wiceministra Transportu i Komunikacji Litwy wstępny projekt umowy o ustanowieniu Bałtyckiego FAB (wersja anglojęzyczna).

Ponadto podczas posiedzenia Komitet uzgodnił także formę zaktualizowanych struktur projektu Bałtyckiego FAB oraz podjął decyzję o powołaniu „Biura Zarządzania Programem Bałtyckiego FAB” (Baltic FAB Program Management Office) jako głównego organu zarządzającego implementacją projektu oraz realizującego zadania bieżące.

1.7. Zarządzanie Bałtyckim FAB

Obecnie działania w ramach FAB-u realizowane są głównie siłami kilku etatów przez osoby oddelegowane do tej pracy w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP) i litewskiej Oro Navigacija (ON). Ponadto w pracach nad FAB-em, obecnie głównie w zakresie opracowania poszczególnych dokumentów, udział biorą eksperci MTBiGM, MON i ULC wykonujący te zadania w ramach swoich obowiązków. W ślad za ustaleniami wiceministrów ds. transportu dotyczącymi powołania Biura Zarządzania Programem Bałtyckiego FAB (dalej: PMO) z lipca 2011 r., gdy ze względu na potrzebę pilnej organizacji Biura FAB, przyjęto model polegający na wprowadzeniu rozwiązania w zakresie organizacyjnym dotyczącym funkcjonowania i finansowania tej działalności jako elementu organizacyjnego PAŻP, przez oddelegowanie do PMO ekspertów oraz ponoszenie kosztów w ramach obecnie działającego projektu FAB w PAŻP i finansowania wydatków w ramach Budżetów Funkcjonowania Jednostki oraz Budżetu Projektu FAB

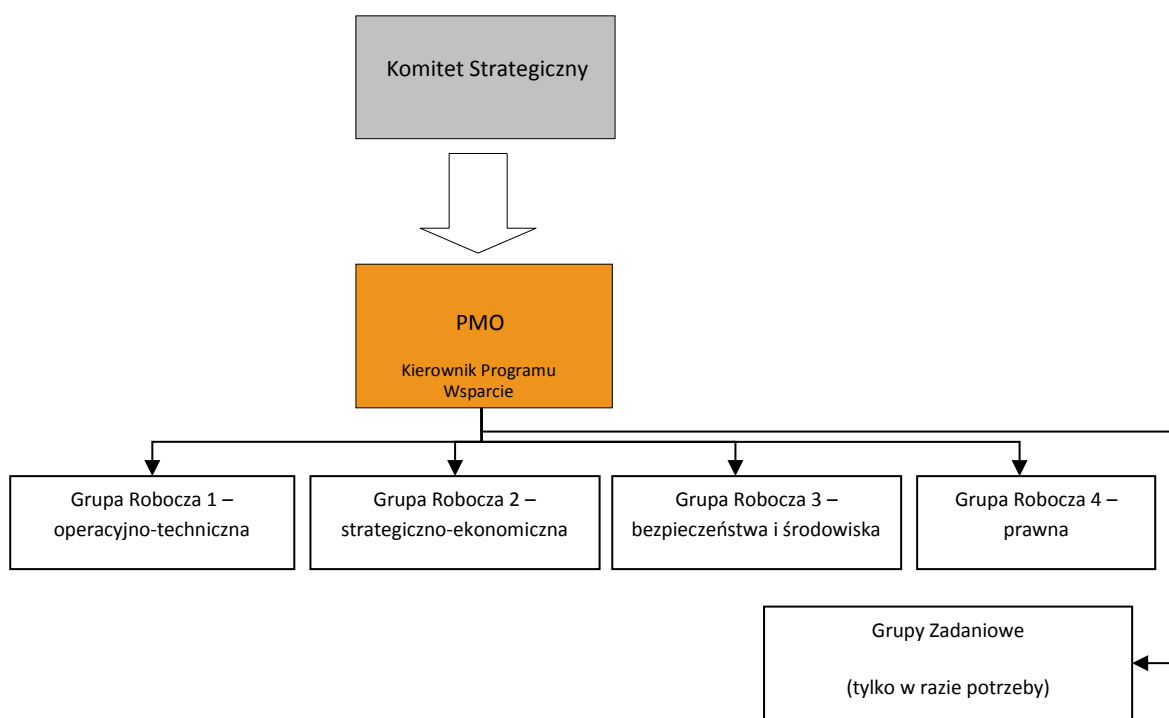
w PAŻP, planowane jest dokończenie procesu tworzenia PMO przez utworzenie, zgodnie z art. 1 ust. 4 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr 249, poz. 1829, z późn. zm.), oddziału terenowego. Takie rozwiązanie zapewni większą organizacyjną samodzielność osób oddelegowanych do pracy w PMO przez ich przeniesienie do takiego oddziału terenowego PAŻP pracującego na rzecz PMO. Rozwiązanie to pozwoli też na wyodrębnienie kosztów działań PAŻP prowadzonych na rzecz FAB.

W ramach zadań nałożonych na PAŻP i ON oddelegowani zostali eksperci do prac w ramach FAB PMO (w pełnym wymiarze czasu Dyrektor PMO, Zastępca Dyrektora oraz asystent PMO, dodatkowo do prac w PMO oddelegowane są osoby z obu organizacji w wymiarze 2 pełnych etatów).

Dla przygotowania niezbędnych dokumentów i uzyskania korzyści z implementacji FAB utworzone zostały 4 grupy robocze: Grupa Robocza 1 (WG1) – operacyjno-techniczna; Grupa Robocza 2 (WG2) – strategiczno-ekonomiczna; Grupa Robocza 3 (WG3) – bezpieczeństwa i środowiska; Grupa Robocza 4 (WG4) – prawna. Dla wykonania bardziej kompleksowych działań mogą być powoływane grupy zadaniowe, złożone z ekspertów z dziedzin odpowiednich dla danego działania. Członkowie grup roboczych nie są oddelegowani na stałe do poszczególnych grup, przez co łączą swoje obowiązki z obowiązkami wynikającymi z regulaminu danej jednostki (ANSP, ministerstwa, ULC). Członkowie grup są wynagradzani jedynie w ramach oddelegowującej jednostki.

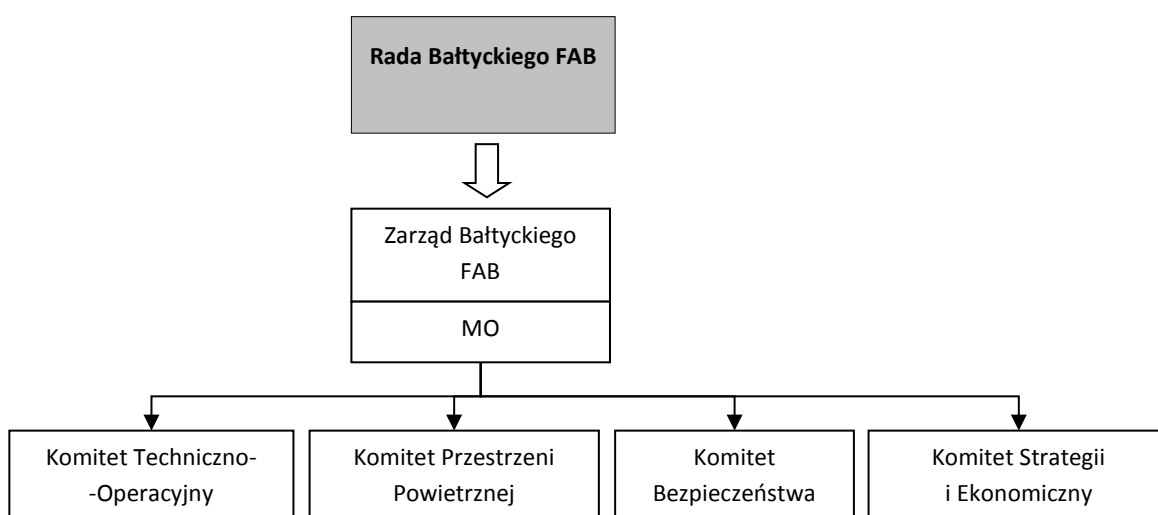
Obecna struktura zarządzania inicjatywą Bałtyckiego FAB

Obecna struktura zarządzania inicjatywą Bałtyckiego FAB oparta jest m.in. na decyzjach Komitetu Strategicznego, który decyzją nr 16 z dnia 7 czerwca 2011 r. z Kłajpedy zatwierdził zakres zadań (Terms of Reference) zarówno dla Komitetu Strategicznego, jak i dla PMO.



Docelowa struktura zarządzania Bałtyckim FAB

Docelowa struktura zarządzania Bałtyckim FAB została zatwierdzona decyzją nr 9 Komitetu Strategicznego z dnia 21 kwietnia 2010 r. oraz jest określana przez umowę państwową o utworzeniu Bałtyckiego FAB.



Przyjęta struktura jest typowa dla zarządzania projektem i sprowadza się do ustanowienia procesów planowania, organizacji, zarządzania zasobami, kontroli i monitoringu oraz nadzoru nad fazą wdrożeniową w celu osiągnięcia zdefiniowanego celu w zakładanym czasie. Struktura zawarta w omawianej Umowie odzwierciedla strukturę i przyjęte zasady pracy w ramach Komitetu Strategicznego i Zespołu Projektowego, które rozpoczęły prace w lipcu 2010 r. Podstawową zasadą tych struktur była optymalizacja procesów zarządczych przy jednoczesnej minimalizacji nakładów finansowych dla realizacji tego procesu. Przyjęty model nie odbiega od modeli zarządzania przyjętych w innych inicjatywach FAB. Zaletą rozwiązań proponowanych w umowie polsko-litewskiej jest precyzyjne określenie struktur niezbędnych dla efektywnego zarządzania i rozwoju FAB na podstawie dotychczasowych doświadczeń, przy jednoczesnym ograniczeniu dowolności w powoływaniu organów dodatkowych (co występuje w innych inicjatywach – doprowadzając do tworzenia bardzo rozbudowanych struktur).

Rada Bałtyckiego FAB ma się składać z przedstawicieli wysokiego szczebla obu państw i ma nadzorować i ustalać strategię Bałtyckiego FAB. W jej skład wejdzie osiem osób (po cztery z każdej ze stron) w randze ministrów właściwych do spraw lotnictwa cywilnego i obrony narodowej lub ich upoważnionych przedstawicieli, prezesów krajowej władzy nadzorującej (NSA) i instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej (ANSP) lub ich upoważnionych przedstawicieli. Rada będzie odpowiedzialna m.in. za:

- 1) zapewnienie realizacji Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego FAB oraz wspieranie harmonizacji odpowiednich przepisów i procedur,
- 2) zatwierdzanie strategii i kierunków rozwoju Bałtyckiego FAB,
- 3) zatwierdzanie kluczowych dokumentów opracowanych przez Zarząd Bałtyckiego FAB,
- 4) podejmowanie decyzji o przyjęciu nowych członków Bałtyckiego FAB,
- 5) nadzór nad efektywnym zarządzaniem Bałtyckim FAB.

Praktyczny wymiar funkcjonowania Rady to około 2 jednodniowe posiedzenia w roku. Udział w pracach Rady jest nieodpłatny – jedyne koszty ponoszone przez instytucje to koszty delegacji służbowej na posiedzenia.

Zarząd Bałtyckiego FAB ma się składać z upoważnionych przedstawicieli średniego szczebla zarządzania właściwych ministerstw i urzędów obu państw i ma realizować strategię, cele i zadania Bałtyckiego FAB. W jego skład wejdzie osiem osób (po cztery z każdej ze stron) – przedstawiciele upoważnieni przez ministrów właściwych ds. lotnictwa cywilnego i obrony narodowej oraz przez prezesów krajowej władzy nadzorującej (NSA) i instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej (ANSP).

Zarząd będzie odpowiedzialny m.in. za:

- 1) opracowanie wspólnych struktur i polityki zarządzania przestrzenią powietrzną,
- 2) przygotowanie koncepcji rozwoju współpracy cywilnej i wojskowej,
- 3) opracowanie, przyjęcie i realizację polityki opłat znajdującej zastosowanie w odnośnej przestrzeni powietrznej oraz zmierzanie do ustalenia jednej stawki jednostkowej dla trasowego ruchu lotniczego w odnośnej przestrzeni powietrznej po pierwszym okresie referencyjnym systemu skuteczności działania,
- 4) opracowanie i zapewnienie wdrożenia wspólnego kompleksowego systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Praktyczny wymiar funkcjonowania Zarządu to 2 do 4 posiedzeń w roku; udział w pracach Zarządu jest nieodpłatny – jedyne koszty ponoszone przez instytucje to koszty delegacji służbowej na posiedzenia.

Biuro Bałtyckiego FAB (MO) ma być jednostką wspierającą prace Zarządu w trybie ciągłym, z uwagi na szeroki zakres i różne obszary prac służących integracji zarządzania przestrzenią powietrzną Bałtyckiego FAB. Biuro Bałtyckiego FAB powinno być powołane przez Radę FAB-u i utworzone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej – przy czym formuła i zaangażowanie etatowe ma być bardzo zbliżone do obecnie istniejącego PMO, opisanego we wcześniejszych akapitach. Należy podkreślić, że finansowanie Biura odbywać się będzie w ramach budżetu instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (ANSP) – czyli nie będzie dotyczyło/obciążało budżetu państwa. Do Biura Bałtyckiego FAB powołani będą jedynie etatowi pracownicy Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i litewskiej „Oro Navigacija”.

Komitety Bałtyckiego FAB – w przyszłej strukturze zakłada się oddelegowanie ekspertów do komitetów (będących następcami grup roboczych). Komitety mają za zadanie wsparcie Zarządu w realizacji zadań, a nadzór funkcjonalny nad ich działaniem pełni Biuro Bałtyckiego FAB. Liczbę delegowanych określi Zarząd (w uzgodnieniu z poszczególnymi instytucjami), kierując się zasadą optymalizacji działania struktur zarządczych FAB-u. Należy się spodziewać, że do poszczególnych komitetów będzie delegowany nie więcej niż jeden przedstawiciel na szczeblu eksperckim z poszczególnych instytucji. Dodatkowo ten sam przedstawiciel może być członkiem więcej niż jednego komitetu.

Udział w pracach komitetów jest nieodpłatny – jedyne koszty ponoszone przez instytucje to koszty ewentualnej delegacji służbowej na posiedzenia. Zgodnie z wcześniejszymi doświadczeniami – większość prac komitetów będzie odbywać się w drodze korespondencyjnej, co pozwoli ograniczyć liczbę potencjalnych spotkań.

Główne zadania na drugą połowę 2012 r.:

- 1) zakończenie prac nad Umową o ustanowieniu Bałtyckiego FAB, w tym ratyfikowanie Umowy,
- 2) przygotowanie i podpisanie umowy polsko-litewskiej między państwowymi władzami nadzorującymi (NSA) w zakresie wspólnego nadzoru i certyfikacji, przygotowanie i podpisanie porozumienia między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej (ANSP) w zakresie współpracy w ramach FAB,
- 3) przekazanie dokumentacji Bałtyckiego FAB do Komisji Europejskiej, konsultacje, zakończenie procesu akceptacji, publikacja w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej,
- 4) operacyjne utworzenie Bałtyckiego FAB, rozpoczęcie operacji.

Data graniczna dla utworzenia FAB w UE – 4 grudnia 2012 r.

2. Charakterystyka treści Umowy i wskazanie różnic między dotychczasowym i projektowanym stanem prawnym

2.1. Charakterystyka treści Umowy między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Litewską o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej

Podstawą prawną zawarcia niniejszej Umowy były zobowiązania wynikające z pakietu legislacyjnego Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

Niniejsza Umowa jest umową międzypaństwową i została zawarta między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Litewską w dniu 17 lipca 2012 r.

Umowa została przygotowana zgodnie z modelowym porozumieniem dotyczącym tworzenia FAB opracowanym przez Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL).

Umowa zakłada model współpracy oparty przede wszystkim na porozumieniach zawieranych na szczeblu władz państwowych, krajowych władz nadzorujących oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Model powyższy nie wyklucza jednak możliwości głębszej integracji w przyszłości. Na obecnym etapie współpracy w skład przestrzeni powietrznej Bałtyckiego FAB wejdą rejony informacji powietrznej FIR Warszawa i FIR Wilno. Planowany jest rozwój współpracy ze wszystkimi podmiotami zaangażowanymi w zapewnienie służb żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej Bałtyckiego FAB („FIR-y” Umawiających się Państw).

Rozdział 1 – Postanowienia ogólne

Rozdział zawiera wszelkie niezbędne definicje zgodne z nomenklaturą używaną w lotnictwie, określenie przedmiotu Umowy (ustanowienie Bałtyckiego FAB), zakresu jej obowiązywania, zakresu geograficznego narodowych przestrzeni powietrznych państw sygnatariuszy tworzących Bałtycki FAB. Zgodnie z celami pakietu legislacyjnego Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej II (SES II) funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej są głównymi elementami umożliwiającymi poprawę współpracy między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, służącej zwiększeniu efektywności działania i redukcji kosztów. Państwa członkowskie Unii Europejskiej są zobowiązane do utworzenia FAB najpóźniej do dnia 4 grudnia 2012 r. Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej powinny bazować na wymogach operacyjnych, odzwierciedlać potrzebę zapewnienia bardziej zintegrowanego zarządzania przestrzenią powietrzną niezależnie od istniejących granic państwowych.

W rozdziale znajdują się zapisy potwierdzające zachowanie suwerenności Umawiających się Państw w ramach narodowych przestrzeni powietrznych. Zapisy ww. rozdziału nie naruszają innych umów zawartych z krajami trzecimi oraz w ramach Konwencji chicagowskiej⁸. W rozdziale poruszane są również kwestie dotyczące ochrony lotnictwa i obronności kraju, z zapewnieniem o nienaruszaniu kompetencji władz wojskowych oraz innych uregulowań w tym zakresie. Ponadto w ramach rozdziału określony jest również cel utworzenia Bałtyckiego FAB oraz ramowe zobowiązania państw sygnatariuszy wynikające z niniejszej Umowy. Wskazać należy, iż porozumienia dotyczące współpracy cywilno-wojskowej oraz wojskowo-wojskowej będą zawierane na szczeblu państwowym – art. 6 ust. 2.

Rozdział 2 – Przestrzeń powietrzna

W niniejszym rozdziale opisano ramowe mechanizmy współpracy oraz zobowiązania stron podczas zarządzania przestrzenią powietrzną Bałtyckiego FAB. Główny nacisk kładzie się na rozszerzanie współpracy na szczeblu operacyjnym oraz współpracę z władzami krajowymi. W ramach rozdziału uregulowano także aspekty związane z elastycznym wykorzystaniem przestrzeni powietrznej, w szczególności aspekty współpracy między cywilnymi i wojskowymi organami służb ruchu lotniczego. W uregulowaniach (art. 10 i art. 11) dotyczących obszarów transgranicznych (cross-border areas) oraz strategicznego, przedtaktycznego i taktycznego zarządzania przestrzenią powietrzną zachowano zgodność z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiającym wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 342 z 24.12.2005, str. 1).

Rozdział 3 – Zapewnianie służb żeglugi powietrznej

Rozdział zawiera specyfikacje wszystkich służb żeglugi powietrznej, które są objęte przepisami niniejszej Umowy, oraz określenie kompetentnych władz w zakresie służb żeglugi. W kolejnych artykułach zawarte są opisy szczebli oraz współpracy poszczególnych służb, jak również rozstrzygnięcia dotyczące zadań kompetentnych władz w odniesieniu do pracy ww. służb. Dodatkowo zwrócono

⁸ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – Konwencja chicagowska (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.).

szczególną uwagę na sformalizowanie relacji między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz rozwój relacji tych instytucji z państwami trzecimi.

Każda z Umawiających się Stron będzie miała prawo do wyznaczenia jednego lub więcej ANSP w odnośnej przestrzeni powietrznej zgodnie z przepisami prawa krajowego, uchylecia lub zmiany takiego wyznaczenia. Wyznaczenie dokonane zgodnie z powyższymi warunkami będzie notyfikowane pisemnie drugiej Umawiającej się Stronie. Każdy wyznaczony w powyższy sposób ANSP uważa się za wspólnie wyznaczony przez Umawiające się Strony od dnia notyfikacji wyznaczenia drugiej Umawiającej się Stronie. Wspólne wyznaczenie oparte na powyższych zasadach trwa do momentu jego wygaśnięcia, uchylecia lub zmiany przez Umawiającą się Stronę, która dokonała tego wyznaczenia. Powyższy mechanizm w żaden sposób nie narusza wcześniej zawieranych przez ANSP porozumień. W przypadku gdy jedna z Umawiających się Stron chce delegować odpowiedzialność za zapewnienie służb ruchu lotniczego w Bałtyckim FAB (w obszarze swojego FIR) do ANSP niebędącego wyznaczonym w Bałtyckim FAB, musi zapewnić, że taka delegacja jest w pełni zgodna ze wszystkimi przepisami niniejszej Umowy (zgodnie z art. 19 niniejszej Umowy).

Należy wskazać, że zawieranie porozumień lub dokonywanie równoważnych ustaleń prawnych, o których mowa w art. 18 oraz art. 19 ust. 1 niniejszej Umowy, stanowi bezpośrednio odniesienie do art. 10 ust. 2 rozporządzenia 550/2004, gdzie jest mowa o „pisemnych porozumieniach i odpowiednich ustaleniach prawnych”.

Rozdział 4 – Współpraca cywilno-wojskowa oraz wojskowo-wojskowa

Rozdział zawiera ogólne zasady dotyczące współpracy i wzajemnych relacji między stroną cywilną i stroną wojskową Umawiających się Państw, w szczególności określa relacje między władzami wojskowymi państw, ich zobowiązania oraz potwierdzenie zachowania suwerenności i niezależności. Ponadto rozdział ten reguluje współpracę przy realizacji wspólnych zadań cywilnych i wojskowych w przestrzeni powietrznej Bałtyckiego FAB. Należy zauważyć, iż obszerne uregulowanie wymiaru współpracy cywilno-wojskowej i wojskowo-wojskowej jest zgodne z oczekiwaniami Komisji Europejskiej. Konieczność jak najszybszego zaangażowania strony wojskowej w tworzenie FAB

była wielokrotnie podkreślana przez Komisję na forum Komitetu Jednolitej Przestrzeni Powietrznej (organ doradczy KE) oraz w zaleceniach przygotowanych przez Komisję (FAB Guidance Material).

Rozdział 5 – Opłaty

Rozdział zawiera regulacje dotyczące systemu opłat nawigacyjnych w Bałtyckim FAB, określenie zasad współpracy stron w zakresie ustalania stref pobierania opłat i koordynacji konsultacji w tym zakresie. Strony Umowy będą dążyły do zastosowania wspólnej stawki dla trasowych opłat nawigacyjnych, ponadto rozwijana będzie współpraca w zakresie konsultacji, wymiany informacji oraz zawarte zostaną odpowiednie porozumienia służące zapewnieniu spójności i jednolitego podejścia przy stosowaniu przepisów dotyczących opłat.

Rozdział 6 – Nadzór

Reguluje zasady współpracy krajowych organów nadzorujących, tworzy mechanizm wymiany informacji, konsultacji oraz koordynacji dla zapewnienia służb transgranicznych między ww. instytucjami. Współpraca będzie rozwijana przez zawarcie odrębnego porozumienia o współpracy przez krajowe władze nadzorujące oraz realizację np. wspólnych audytów, kontroli, wymianę najlepszych praktyk. Należy wskazać, iż przepisy dotyczące nadzoru nad zapewnieniem służb żeglugi powietrznej w przestrzeni Bałtyckiego FAB, w szczególności w obszarach transgranicznych, nie stoją w sprzeczności z przepisami rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewnienia służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

W zakresie opłat na rzecz realizacji nadzoru nad ATM/CNS przez Urząd Lotnictwa Cywilnego wydawane jest rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie uiszczania wpłaty na rachunek dochodów budżetu państwa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Delegację do jego wydania zawiera art. 129a ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.). Ponadto w ustawie z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015) znalazła się również nowa regulacja odnosząca się do tej kwestii.

Rozdział 7 – Skuteczność działania

W związku z wprowadzeniem w Unii Europejskiej systemu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej rozdział zawiera regulacje dotyczące współpracy państw w tym zakresie oraz tworzenia Planu skuteczności działania Bałtyckiego FAB. Określa również rolę Zarządu Bałtyckiego FAB w powyższym zakresie. System skuteczności działania służb żeglugi powietrznej został utworzony na mocy rozporządzenia Komisji (WE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiającego system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L 201 z 03.08.2010, str. 1). Wskazane w rozdziale mechanizmy, odniesienia do okresów referencyjnych (pierwszy okres w rozumieniu powyższych przepisów to lata od 2012 do 2014, na które ustanowione są ogólnounijne i krajowe cele skuteczności działania) oraz planów skuteczności działania, są zgodne w przepisami ww. rozporządzenia, a jednocześnie stanowią jego realizację w ramach FAB.

Rozdział 8 – Sprawowanie zarządu

Umowa powołuje dwa główne organy zarządzające: Radę Bałtyckiego FAB oraz Zarząd Bałtyckiego FAB. Określono także struktury niższego szczebla (komitety i grupy robocze), które zostaną ustanowione obligatoryjnie.

W rozdziale sprecyzowano zakresy kompetencji Rady i Zarządu Bałtyckiego FAB oraz metody wdrażania decyzji Zarządu Bałtyckiego FAB. Przepisy art. 25 ust. 8 mają zapewnić w tym procesie uwzględnienie właściwych procedur krajowych przewidzianych w każdym z Umawiających się Państw. Dodatkowo w rozdziale określa się zadania i zasady funkcjonowania Biura Zarządzającego Bałtyckim FAB jako organu wspomagającego prace Zarządu Bałtyckiego FAB.

Rozdział 9 – Odpowiedzialność odszkodowawcza

Rozdział reguluje zasady odpowiedzialności odszkodowawczej w przypadku wystąpienia szkody wynikającej z winy instytucji faktycznie zapewniającej służby ruchu lotniczego na danym terytorium. Z uwagi na fakt, iż przestrzeń powietrzna określonego kraju rozciąga się nad jego terytorium (lądowym, morskimi wodami

wewnętrzny i morzem terytorialnym), a we własnej przestrzeni powietrznej państwo jest suwerenne, Umawiające się Strony są odpowiedzialne za ewentualne szkody powstałe w wyniku zdarzeń, które zaszły w ich przestrzeni.

Jednocześnie przepisy niniejszej Umowy wskazują, iż instytucja faktycznie zapewniająca służby ruchu lotniczego zwraca Umawiającemu się Państwu wszelkie koszty wypłaconego odszkodowania albo koszty poniesione w wyniku szkody powstałej z jej własnej winy albo winy jej przedstawicieli lub dowolnej innej osoby działającej w jej imieniu. Umawiające się Państwo instytucji faktycznie zapewniającej służby ruchu lotniczego zapewnia wyegzekwowanie takiego obowiązku. W rozdziale tym zawarte są także szczegółowe uregulowania dotyczące rozstrzygnięcia sporów w powyższym zakresie.

Zaznaczyć należy, iż zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze Rzeczpospolita Polska ma całkowite i wyłączne zwierzchnictwo w swojej przestrzeni powietrznej, a funkcje wynikające z tego zwierzchnictwa wykonuje, w zakresie niezwiązanym z umacnianiem obronności państwa, minister właściwy do spraw transportu. Stosownie do brzmienia art. 5 ww. ustawy w ramach wykonywania zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej zapewniane są służby żeglugi powietrznej zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej dotyczącymi Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, umowami międzynarodowymi i przepisami międzynarodowymi, ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze i innymi ustawami. Art. 127 ww. ustawy wskazuje ponadto, iż wyznaczenie oraz certyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej dokonywana jest zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej. Wspomniane wyżej wyznaczenie dokonywane jest przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, po zasięgnięciu opinii Ministra Obrony Narodowej.

Równocześnie trzeba wskazać, iż zgodnie z art. 1 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.), każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium. Stosownie do brzmienia art. 6 ww. Konwencji, regularna międzynarodowa służba

powietrzna może być wykonywana nad terytorium lub na terytorium Umawiającego się Państwa tylko na mocy specjalnego zezwolenia lub innego upoważnienia udzielonego przez to Państwo i zgodnie z warunkami takiego zezwolenia lub upoważnienia.

Ponadto zaznaczyć należy, iż zgodnie z pkt. 2.1.1. załącznika nr 11 – „Służby ruchu lotniczego” do ww. Konwencji, Państwo może, na podstawie dwustronnego porozumienia, przekazać innemu Państwu odpowiedzialność w zakresie zorganizowania i zapewnienia służb ruchu lotniczego w rejonach informacji powietrznej oraz obszarach kontrolowanych lub strefach kontrolowanych rozciągających się nad jego terytorium. Jak wskazuje się w uwadze do powyższej normy: „Jeżeli jedno Państwo przekazuje drugiemu Państwu odpowiedzialność za zapewnienie służb ruchu lotniczego nad swoim terytorium, czyni to bez naruszenia swej narodowej suwerenności. Odpowiedzialność Państwa przyjmującego jest ograniczona do technicznych i operacyjnych względów i nie wykracza poza czynności, które mają związek z bezpieczeństwem i odprawą statku powietrznego znajdującego się w danej przestrzeni powietrznej.”.

W polskiej przestrzeni powietrznej zapewnianie żeglugi powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego zostało powierzone Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na mocy ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o PAŻP. Zaznaczyć należy, iż obecnie PAŻP jest jedynym podmiotem wykonującym tego rodzaju zadania w Polsce.

W zmieniającym się otoczeniu prawnym, wynikającym z konieczności wdrażania legislacji europejskiej (tj. rozporządzeń ramowych i wykonawczych dla tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej), a w szczególności uwzględniając kontekst rozwoju transgranicznego świadczenia służb żeglugi powietrznej, istotne jest zachowanie zwierzchnictwa i suwerenności w przestrzeni powietrznej przez poszczególne państwa. Zawarte w przedmiotowej Umowie rozwiązania służą dookreśleniu odpowiedzialności odszkodowawczej państw w sytuacji zapewnienia służb żeglugi powietrznej przez dostawcę z innego państwa w przestrzeni powietrznej państwa odnośnego. Pozostawienie wyłącznej odpowiedzialności odszkodowawczej w kompetencjach Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

w sytuacji delegacji części służb w polskiej przestrzeni do litewskiej organizacji „Oro Navigacija” w oparciu o umowę międzynarodową spowodowałyby dodatkowe utrudnienia w uzyskaniu odszkodowań – z uwagi na fakt, iż uregulowanie tych kwestii na szczeblu operacyjnym (przed wprowadzeniem jednolitej przestrzeni powietrznej kwestie transgranicznego świadczenia służb regulowane były dwustronnymi porozumieniami ANSP) nie stanowiłoby wystarczającej podstawy efektywnej realizacji procesu odszkodowawczego.

Rozdział 10 – Wypadki i poważne incydenty

Rozdział określa zasady współpracy między Umawiającymi się Państwami w przypadku zaistnienia wypadku lub poważnego incydentu w przestrzeni powietrznej Bałtyckiego FAB. Ponadto zawiera odniesienia do zasad ICAO oraz Konwencji chicagowskiej, która szczegółowo określa współpracę podczas badania wypadków lotniczych.

Rozdział 11 – Postanowienia instytucjonalne

W niniejszym rozdziale zawarto przepisy ogólne dotyczące rozstrzygania sporów, zasady przystąpienia i odstąpienia od przedmiotowej Umowy, tryb dokonywania zmian, możliwości rozwiązania i zawieszenia Umowy, określenie konieczności rejestracji Umowy w ICAO oraz zasady jej wejścia w życie.

Istotnym elementem zawartym w przepisach końcowych jest zachowanie otwartej formuły niniejszej Umowy w kontekście możliwości przystąpienia do niej kolejnych państw. W związku z tym sformułowany został artykuł 30 dotyczący przystąpienia innego państwa do Umowy oraz dwa komplementarne artykuły 31 i 33, które dotyczą warunków i mechanizmu odstąpienia od Umowy. Powyższe uregulowania nie są standardowymi przepisami spotykanymi w umowach dwustronnych – jednakże są niezbędne dla zachowania otwartej formy Bałtyckiego FAB, zgodnie z intencjami Komisji Europejskiej, wyrażonymi w rozporządzeniach dotyczących Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

2.2. Obowiązek konsultacyjny w związku z utworzeniem Bałtyckiego FAB

Rozwiązania są opracowane we współpracy z krajowymi interesariuszami (krajowe władze nadzorujące, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej,

ministerstwa spraw zagranicznych i obrony narodowej) zaangażowanymi w proces tworzenia FAB przez ich udział w pracach struktur zarządzających i realizujących inicjatywę (Komitet Strategiczny Bałtyckiego FAB, Zespół Projektowy).

Obowiązki konsultacyjne państw członkowskich Unii Europejskiej są realizowane zgodnie z wymogami rozporządzeń dotyczących Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Poniżej przedstawiono szczegółową procedurę konsultacji jaka jest przewidziana do przeprowadzenia przed ustanowieniem FAB.

W celu realizacji postanowień art. 9a rozporządzenia 550/2004 Komisja Europejska opracowała rozporządzenie wykonawcze – rozporządzenie Komisji (EU) nr 176/2011 z dnia 24 lutego 2011 r. w sprawie informacji wymaganych przed ustanowieniem i zmianą funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.

Zgodnie z art. 4 powyższego rozporządzenia zainteresowane państwa członkowskie przekazują Komisji informacje określone w załączniku do rozporządzenia 176/2011 najpóźniej do dnia 24 czerwca 2012 r. Komisja przekazuje je do konsultacji Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), pozostałym państwom członkowskim i zainteresowanym stronom najpóźniej w ciągu jednego tygodnia od ich otrzymania.

EASA, pozostałe państwa członkowskie i zainteresowane strony przekazują Komisji swoje uwagi najpóźniej w ciągu dwóch miesięcy od otrzymania informacji.

Komisja bezzwłocznie przekazuje zainteresowanym państwom członkowskim otrzymane uwagi oraz własne uwagi.

Zainteresowane państwa członkowskie odpowiednio uwzględniają otrzymane uwagi przed ustanowieniem swojego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.

Mając na uwadze wskazany wyżej termin przekazania stosownej dokumentacji do Komisji Europejskiej, komplet materiałów określonych w załączniku do rozporządzenia 176/2011 zostanie przekazany do Komisji Europejskiej przez Strony Umowy niezwłocznie po ich opracowaniu przez polsko-litewskie struktury realizujące projekt Bałtyckiego FAB.

3. Przewidywane skutki wejścia w życie Umowy

Wejście w życie Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej niesie za sobą skutki społeczne, gospodarcze, finansowe, polityczne i prawne, które zostały scharakteryzowane poniżej.⁹

3.1. Przewidywane skutki społeczne wejścia w życie Umowy

Wejście w życie Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej nie będzie się wiązało z istotnymi skutkami społecznymi.

Przewiduje się, że w wyniku zawartej Umowy konieczne będzie dostosowanie organizacji pracy w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i jej litewskim odpowiedniku – Oro Navigacji do nowego sposobu świadczenia usług i podziału zadań.

Mimo że nowy sposób świadczenia usług może wiązać się z koniecznością redukcji zatrudnienia w niektórych obszarach, to ze względu na planowany wzrost ruchu lotniczego w Europie należy się spodziewać wzrostu zatrudnienia w agencjach zapewniających służby żeglugi powietrznej.

Wśród potencjalnych korzyści społecznych należy wymienić utrzymanie na aktualnym poziomie lub zwiększenie poziomu bezpieczeństwa lotów, ograniczenie zjawiska opóźnień wynikających z zatłoczenia przestrzeni powietrznej, a także dzięki utrzymywaniu opłat nawigacyjnych dla przewoźników lotniczych na maksymalnie niskim możliwym poziomie, przedmiotowa Umowa może mieć pośredni wpływ na obniżenie ceny biletów lotniczych.

3.2. Przewidywane skutki gospodarcze wejścia w życie Umowy

Wejście w życie Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej będzie miało wpływ nie tylko na rozwój sektora lotnictwa, ale również na rozwój gospodarczy Polski i Litwy.

⁹ Przedstawione informacje opierają się na Analizie kosztów i korzyści utworzenia Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej zawartej w dokumencie *PAŻP. Studium Wykonalności dla utworzenia Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej (Bałtyckiego FAB). Raport: Studium Wykonalności Bałtyckiego FAB, Listopad 2010, Helios, Ernst & Young.*

Analiza kosztów i korzyści przeprowadzona dla projektu Bałtyckiego FAB pokazuje pozytywne NPV¹⁰ w wysokości ponad 129 mln euro w cenach z 2009 r. w trakcie trwania projektu (tj. do 2030 r.) oraz stosunek kosztów do korzyści na poziomie ponad 57 (wyniki uzyskano dla stopy dyskontowej na poziomie 4%). Ogólne korzyści dla sektora lotnictwa cywilnego (w szczególności dla użytkowników przestrzeni powietrznej) wdrożenia Bałtyckiego FAB (niezdyskontowane) w perspektywie długoterminowej do 2030 r. mogą wynieść około 220 mln euro (wartość szacunkowa).

Korzyści to w znacznym stopniu oszczędności w kosztach ANSP i NSA, w szczególności:

- 1) techniczne oszczędności kosztowe,
- 2) operacyjne oszczędności kosztowe,
- 3) finansowe oszczędności.

Występują również pewne korzyści z oszczędności na paliwie, które dotyczą bezpośrednio użytkowników przestrzeni powietrznej.

Analiza wrażliwości pokazuje, że nawet zakładając najbardziej pesymistyczny scenariusz niskiego poziomu ruchu, opóźnień w korzyściach oraz ogólnej redukcji korzyści płynących z oszczędności w kosztach, NPV dla projektu nadal pozostają pozytywne.

Należy się spodziewać, że zawarcie Umowy o utworzeniu Bałtyckiego FAB jest pierwszym krokiem zmierzającym do utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. W związku z powyższym należy się spodziewać dalszych korzyści związanych zarówno z pogłębieniem współpracy z Litwą (dalsza integracja systemów i struktur), jak również z rozszerzeniem funkcjonowania Bałtyckiego FAB, związaną z rozwojem współpracy z innymi krajami regionu, w tym nienależącymi do Unii Europejskiej, jak również przez wzmocnienie współpracy z pozostałymi Funkcjonalnymi Blokami Przestrzeni Powietrznej.

Polska znajduje się obecnie wśród najważniejszych partnerów handlowych Litwy i odpowiada za 7% wartości litewskiego importu i 10% litewskiego eksportu w 2009 r. Z punktu widzenia Polski, Litwa jest mniej znaczącym partnerem

¹⁰ Net Present Value (Wartość Bieżąca Netto).

handlowym niż Polska dla Litwy, głównie ze względu na różnice w wielkości obu krajów. W ostatnich latach eksport Litwy stanowił 1,2% – 1,6%, a import 0,5% – 0,6% polskiego importu i eksportu.

Oprócz projektu Bałtyckiego FAB realizowane są również inne projekty infrastrukturalne między Polską i Litwą. Najważniejsze z nich to projekt energetyczny LitPol Link, droga ekspresowa ViaBaltica oraz linia kolejowa Rail Baltica.

Bałtycki FAB jest jednym z wielu projektów współpracy infrastrukturalnej, które będą wspierać integrację regionalną, promowanie i poszerzenie zakresu wymiany handlowej i inwestycji. Proces wspólnej identyfikacji, opracowywania, rozwijania i wdrażania szans wynikających z Bałtyckiego FAB może sam w sobie prowadzić do rozpoznania dalszych korzyści na większą skalę niż te zidentyfikowane na początkowym etapie projektu.

3.3. Przewidywane skutki polityczne wejścia w życie Umowy

Polska i Litwa mają długą historię współpracy. W ostatnich latach polsko-litewskie relacje dwustronne wzmocniło przystąpienie obu krajów do Unii Europejskiej.

Oba kraje są również członkami NATO, a wojsko polskie uczestniczy w kontyngencie NATO chroniącym przestrzeń powietrzną krajów nadbałtyckich, w tym Litwy.

Należy podkreślić, że zawarcie Umowy nie narusza zasady posiadania przez Polskę lub Litwę pełnej i wyłącznej suwerenności nad przestrzenią powietrzną ponad terytorium swojego państwa ani kompetencji każdego państwa do egzekwowania własnych prerogatyw w zakresie bezpieczeństwa i obrony w swojej krajowej przestrzeni powietrznej. Co więcej, w art. 5 Umowy oba kraje uznają, że żaden zapis niniejszej Umowy nie narusza ani nie wpływa na prawa i obowiązki Umawiających się Państw wynikające z Konwencji chicagowskiej lub z innych umów międzynarodowych, których jedno z nich jest stroną. Umawiające się Strony będą natomiast wspólnie wyznaczać zarządzających przestrzenią powietrzną Polski i Litwy.

Zawarcie Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej jest ważnym krokiem w kierunku rozwoju współpracy transportowej i gospodarczej z Litwą.

Utworzenie Bałtyckiego FAB stwarza możliwość dalszego rozwoju współpracy przez budowanie lepszego zrozumienia i zaufania między partnerami. Projekt ten może również wzmocnić pozycję obu krajów na arenie międzynarodowej, zarówno w ramach Unii Europejskiej, jak i poza jej granicami. Projekt stwarza bowiem potencjalne możliwości rozwijania współpracy z innymi krajami regionu, w szczególności z Łotwą i Estonią, a także ze wschodnimi sąsiadami Polski, tj. Rosją (Obwód Kaliningradzki), Białorusią i Ukrainą.

Efektywne funkcjonowanie tej Umowy może stanowić podstawę podjęcia rozmów zmierzających do dalszej integracji służb zapewniających żeglugę powietrzną w przestrzeni powietrznej Polski i Litwy.

Brak utworzenia Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej do grudnia 2012 r. oznacza ryzyko osłabienia pozycji polskiej na arenie międzynarodowej. Może prowadzić do uzyskania wizerunku kraju niepotrafiącego współpracować, niezdolnego do skutecznego zarządzania i realizacji międzynarodowych projektów. W konsekwencji może to prowadzić do izolacji i osłabić zdolność Polski do integracji polskiej przestrzeni powietrznej z innymi blokami w Unii Europejskiej.

Porażka tego projektu znacząco utrudniłaby realizację innych projektów z zakresu transportu, a także innych dziedzin gospodarki w relacjach dwustronnych i wielostronnych.

Ponadto brak terminowej realizacji zobowiązań wynikających z legislacji Unii Europejskiej skutkował będzie reakcją Komisji Europejskiej w tym zakresie (np. przez skierowanie sprawy do Trybunału Sprawiedliwości UE). Trudno na tym etapie oszacować wysokość kar, jakie mogłyby być nakładane na państwa członkowskie w wyniku takiej interwencji.

3.4. Przewidywane skutki prawne wejścia w życie Umowy

Umowa o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej stanie się ważnym aktem prawnym, stanowiącym część porządku

prawnego Rzeczypospolitej Polskiej oraz Republiki Litewskiej, określającym prawa i obowiązki tych państw oraz instytucji zapewniających służbę żeglugi powietrznej w obszarze przestrzeni powietrznej obydwu tych państw.

Zawarcie Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej wiąże się z koniecznością zmiany ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze oraz przepisów ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, w szczególności w niżej wskazanych aspektach:

- 1) art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze – w nawiązaniu do zaproponowanych regulacji Umowy Bałtyckiego FAB, w obecnym brzmieniu przepisu ww. ustawy, nie jest możliwe realizowanie wszystkich zadań w zakresie zapewnienia służb żeglugi w całym obszarze bądź wydzielonej części polskiej przestrzeni powietrznej przez podmioty z państw członkowskich Unii Europejskiej oraz państw trzecich,
- 2) art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej – zgodnie z obowiązującym brzmieniem wyłącznie PAŻP zobowiązana jest do zapewnienia „bezpiecznej, ciągłej, płynnej i efektywnej żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej (...)”.

Dodatkowo w dalszej perspektywie rozwoju Bałtyckiego FAB należy rozważyć możliwość zmiany przepisów ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, wskazując nowe ich brzmienie umożliwiające zawieranie przez PAŻP umów z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz tworzenie w tym zakresie podmiotów prawa świadczących te usługi.

Powyższe uzasadnienie nie obejmuje analizy przepisów prawa litewskiego, zgodność z którymi przesądzać będzie również nie tylko o efektywnej realizacji przepisów Umowy, ale przede wszystkim determinuje skuteczne wdrożenie tej Umowy i wprowadzenie jej przepisów do porządku prawnego.

Postanowienia Umowy odpowiadają zaleceniom Komisji Europejskiej dotyczącym zawierania umów o utworzeniu Funkcjonalnych Bloków Przestrzeni Powietrznej. Zawarcie Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej nie stoi w sprzeczności z obowiązującymi przepisami prawa polskiego.

Brak Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej do grudnia 2012 r. wiązały się z ryzykiem rozpoczęcia przez Komisję Europejską postępowania przeciwko Polsce, w związku z niewdrożeniem przepisów Unii Europejskiej, w szczególności rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 34).

Przedmiotowa Umowa o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej została zawarta między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Litewską, a związanie Rzeczypospolitej Polskiej nastąpi w drodze ratyfikacji, za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Dodatkową podstawą prawną takiego sposobu procedowania jest art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. Nr 39, poz. 443, z późn. zm.).

3.5. Skutki finansowe związane z wejściem w życie Umowy wraz ze wskazaniem źródeł finansowania

Wejście w życie Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej nie spowoduje zwiększenia wydatków z budżetu państwa.

Funkcjonowanie struktur zarządzających Bałtyckim FAB (Rada Bałtyckiego FAB i Zarząd Bałtyckiego FAB), które będą utworzone na podstawie przedmiotowej Umowy, będą finansowane z budżetu jednostek delegujących (jedynie koszty delegacji służbowej na posiedzenia) swoich przedstawicieli do prac w Radzie i Zarządzie Bałtyckiego FAB (Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Obrony Narodowej, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej). Za uczestnictwo w strukturach zarządzających Bałtyckim FAB nie jest przewidywane wynagrodzenie.

Możliwe korzyści związane z zawarciem Umowy szacowane są na 129 mln euro w cenach z 2009 r. Ogólne korzyści wdrożenia Bałtyckiego FAB (niezdyskontowane) w perspektywie długoterminowej do 2030 r. mogą wynieść około 220 mln euro (wartość szacunkowa).

Umowa

o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i Republiką Litewską

zwanymi dalej „Umawiającymi się Stronami”,

Zważywszy, że inicjatywa Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES) powstała w celu poprawienia aktualnych standardów bezpieczeństwa lotniczego, przyczynienia się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego i poprawienia skuteczności działania służb żeglugi powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego w Europie, w celu spełnienia wymagań wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej;

Uwzględniając zobowiązania Państw Członkowskich wynikające z przepisów prawa dotyczących Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES), a szczególnie zgodność z wymogami Artykułu 9 (a) Rozporządzenia (WE) Nr 550/2004 z 10 marca 2004 r. w sprawie zapewnienia służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) zmienione przez Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r.;

Biorąc pod uwagę wyniki Studiów Wykonalności dla ustanowienia Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej (Bałtycki FAB);

Uwzględniając wspólny List Intencyjny o współpracy dotyczący rozwoju Inicjatywy Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej podpisany dnia 29 lipca 2010 roku w Wilnie;

Zważywszy, że bliska współpraca pomiędzy Instytucjami Zapewniającymi Służby Żeglugi Powietrznej (ANSP) oraz odpowiednimi jednostkami obrony powietrznej oraz jednostkami dowodzenia i kontroli taktycznej, spełnia potrzeby cywilnych i wojskowych użytkowników przestrzeni powietrznej w obszarze Bałtyckiego FAB;

Nie chcąc ograniczać inicjatywy SES wyłącznie do Państw Członkowskich Unii Europejskiej i wspierając jej zastosowanie w państwach niebędących członkami Unii Europejskiej;

A także mając na uwadze:

Iż tworząc Bałtycki FAB, niezależnie od istniejących granic, Umawiające się Strony zamierzają osiągnąć maksymalną pojemność, efektywność i wydajność sieci zarządzania ruchem lotniczym przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa;

Wyrażając swoją wolę współpracy przy wdrażaniu inicjatywy SES, w taki sposób, aby jej cele mogły zostać osiągnięte, a użytkownicy przestrzeni powietrznej mogli uzyskać korzyści z jej wdrożenia;

Uznając, że zawarcie Umowy dotyczącej ustanowienia i wdrożenia Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej nie narusza zasady posiadania przez każde Państwo pełnej i wyłącznej suwerenności nad przestrzenią powietrzną ponad terytorium swojego państwa, oraz kompetencji każdego Państwa do egzekwowania własnych prerogatyw w zakresie bezpieczeństwa i obrony w swojej krajowej przestrzeni powietrznej;

Respektując postanowienia wynikające z umów regionalnych zawartych z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego („ICAO”) oraz respektując umowy regionalne obowiązujące w dniu wejścia w życie Rozporządzenia w Sprawie Zapewniania Służb;

Uznając, że Państwowe Władze Nadzorujące każdej Umawiającej się Strony będą zawierały odpowiednie porozumienia celem nawiązania bliskiej współpracy, zapewnienia odpowiedniego nadzoru nad Instytucjami Zapewniającymi Służby Żeglugi Powietrznej;

Mając na celu stworzenie prawnych i instytucjonalnych podstaw dla Bałtyckiego FAB, które mają zostać ustanowione przez Umawiające się Strony;

Respektując, że ustanowienie Bałtyckiego FAB nie narusza Rejonów Informacji Powietrznej („FIRs”) uznawanych przez ICAO oraz, że Umawiające się Strony będą nadal wypełniać swoje zobowiązania wobec ICAO w granicach geograficznych rejonów FIR powierzonych im przez ICAO,

zawierają niniejszą Umowę.

ROZDZIAŁ 1 POSTANOWIENIA OGÓLNE

Artykuł 1

Definicje i skróty

O ile nie postanowiono inaczej, terminy stosowane w niniejszej Umowie będą miały takie samo znaczenie jakie przypisano im w Rozporządzeniach w sprawie SES obowiązujących w Umawiających się Stronach. Na potrzeby niniejszej Umowy zastosowanie mają następujące definicje i skróty:

- 1) „Umowa” oznacza niniejszą Umowę i wszelkie zmiany do niej, o ile nie wskazano inaczej;
- 2) „odnośna przestrzeń powietrzna” oznacza przestrzeń powietrzną ponad terytoriami Umawiających się Stron oraz przestrzeń powietrzną pozostającą w ich zakresie odpowiedzialności zgodnie z przepisami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), zgodnie z Artykułem 4 niniejszej Umowy;
- 3) „AIP” oznacza Zbiór Informacji Lotniczych;
- 4) „AIS” oznacza Służbę Informacji Lotniczej;
- 5) „ANS” oznacza Służby Żeglugi Powietrznej;
- 6) „ANSP” oznacza Instytucję Zapewniającą Służby Żeglugi Powietrznej;
- 7) „ATS” oznacza Służby Ruchu Lotniczego;
- 8) „ASAR/SAR”- oznacza Służbę Lotniczego Poszukiwania i Ratownictwa / Służbę Poszukiwania i Ratownictwa;
- 9) „Bałtycki FAB” oznacza Funkcjonalny Blok Przestrzeni Powietrznej ustanowiony przez Umawiające się Strony zgodnie z niniejszą Umową;
- 10) „CNS” oznacza Służby Komunikacji, Nawigacji i Dozorowania;
- 11) „Konwencja chicagowska” oznacza Konwencję o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 i zawierającą: każdą poprawkę ratyfikowaną przez Umawiające się Strony i zastosowaną zgodnie z Artykułem 94(a) Konwencji oraz każdy Załącznik albo poprawkę przyjęte zgodnie z Artykułem 90 Konwencji, w takim zakresie w jakim wszelkie międzynarodowe standardy, o których mowa w Artykule 37 Konwencji i zawarte w takim Załączniku albo poprawce obowiązują wszystkie Umawiające się Strony;
- 12) „FIR” oznacza Rejon Informacji Powietrznej;
- 13) „MET ” oznacza Służby Meteorologiczne;
- 14) „NSA” oznacza Państwową Władzę Nadzorującą;
- 15) „operacyjny ruch lotniczy” oznacza loty, które nie są wykonywane zgodnie z przepisami określonymi dla ogólnego ruchu lotniczego, a dla których zasady i procedury zostały określone przez właściwe organy władzy krajowej. Operacyjny ruch lotniczy może obejmować loty cywilne, na przykład loty testowe, które wymagają w pewnym stopniu zastosowania odstępstw od przepisów ICAO, aby spełniać wymagania operacyjne takich lotów;
- 16) „państwowy statek powietrzny” oznacza statek powietrzny wykorzystywany przez służby wojskowe oraz służby porządku publicznego Umawiających się Stron ;
- 17) „służba kontroli taktycznej” oznacza wojskowe udzielenie wsparcia dla Operacyjnego Ruchu Lotniczego celem osiągnięcia wyznaczonej misji

- i zapewnienia, że utrzymana jest odpowiednia odległość pomiędzy statkami powietrznymi w dowolnym czasie;
- 18) strona trzecia – każdy podmiot lub organ zaangażowany w zapewnienie służb żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej Umawiających się Stron lub przestrzeni powietrznej Bałtyckiego FAB;
- 19) „UIR”- oznacza Górny Rejon Informacji Powietrznej;

Artykuł 2

Przedmiot Umowy

Celem niniejszej Umowy jest Ustanowienie Bałtyckiego FAB oraz określenie praw i obowiązków Umawiających się Stron przy uwzględnieniu potrzeby koordynacji działań i rozwoju Bałtyckiego FAB w przyszłości.

Artykuł 3

Ustanowienie Bałtyckiego FAB

1. Niniejsza Umowa ustanawia Bałtycki FAB.
2. Niniejsza Umowa dotyczy przestrzeni powietrznej Bałtyckiego FAB, o której mowa w Artykule 4 ustęp 1.
3. Niniejsza Umowa nie tworzy organizacji międzynarodowej z międzynarodową osobowością prawną.
4. Niniejsza Umowa określa ogólne warunki oraz zasady sprawowania zarządu Bałtyckim FAB, zgodnie z którymi Umawiające się Strony muszą zapewniać zarządzanie ruchem lotniczym oraz zapewniania służb ANS w odnośnej przestrzeni powietrznej.
5. Niniejsza Umowa określa ramy, w obrębie których powinny zostać zawarte określone umowy i/lub porozumienia obejmujące obszary ANSP, NSA, Władz Wojskowych, współpracy cywilno-wojskowej i inne niezbędne porozumienia wymagane do realizacji niniejszej Umowy i rozwoju Bałtyckiego FAB.

Artykuł 4

Zakres Bałtyckiego FAB

1. Zgodnie z niniejszą Umową przestrzeń powietrzna Bałtyckiego FAB zawiera następujące FIR:

- 1) FIR Wilno,
- 2) FIR Warszawa

- zgodnie z opisem zamieszczonym we właściwych Publikacjach AIP w oparciu o odpowiednie dokumenty ICAO.

2. Bałtycki FAB zostaje utworzony na czas nieokreślony.

Artykuł 5

Suwerenność

1. Niniejsza Umowa nie narusza pełnej i wyłącznej suwerenności Umawiających się Stron nad przestrzenią powietrzną ponad ich terytorium. W przypadku, gdy FIR albo UIR rozciąga się w przestrzeni powietrznej ponad terytorium drugiej Umawiającej się Strony, suwerenność danej Umawiającej się Strony do tej części przestrzeni powietrznej ponad jego terytorium nie zostaje naruszona.
2. Żaden zapis niniejszej Umowy nie narusza ani nie wpływa na prawa i obowiązki Umawiających się Stron wynikające z Konwencji chicagowskiej lub z innych umów międzynarodowych, których jedno z nich jest stroną.

Artykuł 6

Bezpieczeństwo i Obrona

1. Postanowienia niniejszej Umowy nie naruszają kompetencji Umawiających się Stron w zakresie polityki bezpieczeństwa i obronności oraz efektywnej implementacji decyzji Paktu Północnoatlantyckiego (NATO) i/lub innych porozumień dotyczących lotniczego dozoru, kontroli i obrony.
2. Jeśli właściwe organy władzy jednej z Umawiających się Stron uznaje za zasadne, dla zapewnienia efektywnej współpracy cywilno-wojskowej oraz wojskowo-wojskowej w ramach Bałtyckiego FAB właściwe cywilne i wojskowe organy władzy Umawiających się Stron zawierają odpowiednie pisemne porozumienia.

Artykuł 7

Państwowy Statek Powietrzny

1. O ile nie postanowiono inaczej lub o ile nie wprowadzono innych regulacji, Artykuł 3 lit. c Konwencji chicagowskiej znajduje pełne zastosowanie do państwowych statków powietrznych.
2. Umawiające się Strony ustanowią uproszczone procedury wydawania zezwoleń dla lotów państwowych statków powietrznych drugiej Umawiającej się Strony do/z oraz nad jej terytorium oraz zezwoleń na prowadzenie operacji wojskowych, uczestnictwo w szkoleniach i ćwiczeniach bez uszczerbku dla interesów bezpieczeństwa narodowego i obronności oraz konstytucyjnych przepisów Umawiających się Stron.
3. W celu realizacji niniejszej Umowy, Umawiające się Strony będą dążyły do zapewnienia zgodności procedur i przepisów dla lotów państwowych statków powietrznych w obszarach określonych w ustępie 1 artykułu 9 niniejszej Umowy z tymi określonymi w sąsiednich funkcjonalnych blokach przestrzeni powietrznej.

Artykuł 8

Cel Bałtyckiego FAB

Umawiające się Strony zgadzają się, że podstawowym i zasadniczym celem Bałtyckiego FAB jest osiągnięcie optymalnej skuteczności działania w obszarach związanych z bezpieczeństwem, efektywnością lotu, pojemnością, ograniczeniem negatywnego wpływu na środowisko naturalne i efektywnością kosztową, przyczynienie się do skuteczności misji wojskowych poprzez zaprojektowanie przestrzeni powietrznej i organizację zarządzania ruchem lotniczym w odnośnej przestrzeni powietrznej niezależnie od istniejących granic Umawiających się Stron.

Artykuł 9

Zobowiązania Umawiających się Stron

1. Aby osiągnąć cel Bałtyckiego FAB Umawiające się Strony zobowiązują się do współpracy i podejmowania odpowiednich środków, zgodnie ze swoimi przepisami prawa krajowego, w szczególności w następujących obszarach:

- 1) projektowania i wykorzystania przestrzeni powietrznej;
- 2) harmonizacji przepisów i procedur;
- 3) zapewniania służb ANS;
- 4) współpracy cywilno-wojskowej;
- 5) opłat;
- 6) nadzoru nad ANSP;
- 7) skuteczności działania;
- 8) zasad sprawowania zarządu w Bałtyckim FAB.

2. Umawiające się Strony zapewniają wdrożenie niniejszej Umowy.

3. Aby osiągnąć cel Bałtyckiego FAB Umawiające się Strony:

- 1) wdrażają decyzje podejmowane przez Radę i Zarząd Bałtyckiego FAB,
- 2) działają w dobrej wierze i dokładają najwyższej staranności w celu ustanowienia lub zmiany niezbędnych przepisów prawa krajowego i regulacji, zasad i procedur przy uwzględnieniu ogólnych ram określonych niniejszą Umową;
- 3) współpracują w celu zharmonizowania istotnych krajowych przepisów i procedur mających znaczenie dla Bałtyckiego FAB i regularnie wzajemnie się konsultują celem zidentyfikowania różnic pomiędzy poszczególnymi systemami prawa, przepisami, procedurami oraz regulacjami mającymi wpływ na Bałtycki FAB, w taki sposób, aby dążyć do zapewnienia możliwej do zrealizowania zgodności.

4. Umawiające się Strony zapewniają, że wszelkie różnice, które pozostają albo zaistnieją nie będą w żaden sposób zagrażały albo wpływały negatywnie na bezpieczeństwo lotów albo efektywność zapewnienia służb w Bałtyckim FAB.

5. Umawiające się Strony zapewniają, że wdrożenie niniejszej Umowy nie będzie miało żadnego negatywnego wpływu na bezpieczne i efektywne przeprowadzanie operacji, ćwiczeń oraz szkolenia wojskowego.

ROZDZIAŁ 2 PRZESTRZEŃ POWIETRZNA

Artykuł 10

Przestrzeń Powietrzna Bałtyckiego FAB

1. Aby osiągnąć cel Bałtyckiego FAB określony w Artykule 8 Umawiające się Strony wspólnie projektują struktury przestrzeni powietrznej i zapewniają zarządzanie w jednolitej przestrzeni powietrznej oraz skoordynowany przepływ ruchu lotniczego i zarządzanie pojemnością, uwzględniając proces współpracy Umawiających się Stron na szczeblu międzynarodowym.
2. Umawiające się Strony są obowiązane do współpracy, celem, w szczególności:
 - 1) zaprojektowania struktury odnośnej przestrzeni powietrznej, aby umożliwić defragmentację i dynamiczną sektoryzację, celem ustanowienia obszarów w których wykonywane będą operacje w przestrzeni powietrznej rozciągającej się ponad granicami Umawiających się Stron (*cross border area*),
 - 2) badania modyfikacji przestrzeni powietrznej mających wpływ na skuteczność działania na poziomie Bałtyckiego FAB oraz
 - 3) rozwijania wspólnej polityki dotyczącej przestrzeni powietrznej Bałtyckiego FAB, przy bliskiej współpracy pomiędzy organami władzy cywilnej i wojskowej.
3. Umawiające się Strony koordynują swoje prace z właściwymi międzynarodowymi organami władzy oraz podmiotami i prowadzą konsultacje z użytkownikami przestrzeni powietrznej, jeżeli zaistnieje taka konieczność.

Artykuł 11

Elastyczne zarządzanie przestrzenią powietrzną

1. Zgodnie z Artykułem 9 i Artykułem 10 oraz, aby osiągnąć cel Bałtyckiego FAB określony w Artykule 8 niniejszej Umowy, Umawiające się Strony współpracują na poziomie prawnym, operacyjnym i technicznym, aby w sposób wydajny i spójny stosować elastyczne zarządzanie odnośną przestrzenią powietrzną przy uwzględnieniu zarówno wymogów cywilnych jak i wojskowych.
2. Umawiające się Strony zapewniają, że pomiędzy właściwymi instytucjami zapewniającymi służby ATS zostają zawarte wspólne umowy i ustanowione procedury oraz, że organy władzy cywilnej i wojskowej koordynują działania nad swoim terytorium oraz w przestrzeni powietrznej rozciągającej się ponad granicami Umawiających się Stron (*cross border area*) w zakresie niezbędnym na poziomie strategicznego zarządzania przestrzenią powietrzną.
3. Umawiające się Strony zapewniają, że poziomy przedtaktyczny i taktyczny będą zarządzane odpowiednio na szczeblu instytucji zapewniających służby ATS poprzez koordynowanie działań pomiędzy właściwymi jednostkami służb ATS.

ROZDZIAŁ 3 ZAPEWNIANIE SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Artykuł 12

Służby żeglugi powietrznej

1. Umawiające się Strony zapewniają następujące służby ANS:

- 1) służby ruchu lotniczego (ATS);
- 2) służby łączności, nawigacji i dozoru (CNS);
- 3) służby informacji lotniczej (AIS);
- 4) służby meteorologiczne (MET);

oraz zapewniają:

- 5) koordynację działań poszukiwawczo- ratowniczych (SAR).

2. W publikacjach AIP Umawiających się Stron wskazuje się ANSP w Bałtyckim FAB wraz z określeniem przestrzeni powietrznej w zakresie ich odpowiedzialności, właściwe organy każdej Umawiającej się Strony zaangażowane w Bałtycki FAB.

3. W razie, gdy ANSP zamierzają korzystać ze służb zapewnianych przez inne certyfikowane instytucje zapewniające służby, to ich pisemne porozumienia formalizujące ich robocze relacje są notyfikowane funkcjonującym w ramach Bałtyckiego FAB właściwym NSA. W odniesieniu do zapewniania wyznaczonych służb ATS lub MET, takie porozumienia podlegają akceptacji Umawiających się Stron.

Artykuł 13

Służby ruchu lotniczego

1. Umawiające się Strony zapewniają w drodze wspólnego instrumentu lub w oparciu o uzgodnione procedury wyznaczenie instytucji zapewniającej/-ych służby ATS odnośnej przestrzeni powietrznej. Zasady określone w poprzednim zdaniu obejmują również lotniskowe służby informacji powietrznej, służby ATS ograniczone do stref kontrolowanych lotnisk oraz służby ATS pod nadzorem wojskowym zapewniane przez instytucję/-e zapewniające służby ATS odnośnej przestrzeni powietrznej.

2. Każda z Umawiających się Stron ma prawo do wyznaczenia, uchylenia lub zmiany wyznaczenia jednej lub większej liczby instytucji zapewniających służby ATS celem zapewnienia służb ATS w całości lub w części odnośnej przestrzeni powietrznej. Informacja o takim wyznaczeniu, jego uchyleniu lub zmianie jest notyfikowana drugiej Umawiającej się Stronie w formie pisemnej. Każdą instytucję zapewniającą służby ATS wyznaczoną na podstawie niniejszego ustępu uważa się za wspólnie wyznaczoną przez Umawiające się Strony, poczynając od daty otrzymania notyfikacji o wyznaczeniu przez drugą Umawiającą się Stronę do czasu zmiany lub uchylenia takiego wyznaczenia w rozumieniu niniejszego ustępu.

3. Umawiające się Strony, których odnośna przestrzeń powietrzna dotyczy umów między instytucjami zapewniającymi służby ATS, wyznaczonymi lub nie wyznaczonymi na mocy niniejszej Umowy w zakresie zapewniania służb ATS ponoszą wyłączną odpowiedzialność za zatwierdzenie takich umów. Umawiające się Strony będą mieć prawo do zawierania odpowiednich porozumień lub umów, w odniesieniu do udzielenia takiego zatwierdzenia.
4. Każda z Umawiających się Stron, które zamierzają powierzyć odpowiedzialność za zapewnienie służb ATS w przestrzeni powietrznej Bałtyckiego FAB stronie trzeciej, zapewnia, że w dalszym ciągu spełnia wszystkie postanowienia niniejszej Umowy.
5. Ustępy 1 i 2 niniejszego artykułu stosuje się bez uszczerbku dla zawartych przed dniem wejścia w życie niniejszej umowy porozumień lub umów związanych z zapewnianiem służb ATS.
6. Umawiające się Strony:
 - 1) promują bliską współpracę między swoimi instytucjami zapewniającymi służby ruchu ATS na poziomie krajowym;
 - 2) bezzwłocznie wzajemnie informują się o każdej zmianie dotyczącej warunków certyfikacji albo statusu prawnego wyznaczonych instytucji zapewniających służby ATS;
 - 3) przekazują sobie wzajemnie informacje o prawach i obowiązkach wyznaczonych instytucji zapewniających służby ATS na poziomie krajowym;
7. Umawiające się Strony informują wspólnie Komisję Europejską i pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej o każdej decyzji podejmowanej na mocy niniejszego Artykułu dotyczącej wyznaczenia instytucji zapewniającej/-cych służby ATS w odnośnej przestrzeni powietrznej.

Artykuł 14

Służby łączności, nawigacji i dozorowania

Umawiające się Strony prowadzą prace zmierzające do wprowadzenia wspólnych systemów technicznych i efektywnego kosztowo rozmieszczenia infrastruktury do zapewnienia służb CNS przez ANSP Umawiających się Stron poprzez wspólne zaprojektowanie, nabycie, rozmieszczenie, obsługę i utrzymanie infrastruktury, systemów i sprzętu CNS.

Artykuł 15

Służba informacji lotniczej

1. Umawiające się Strony koordynują zapewnianie służb AIS.
2. Na potrzeby sytuacji awaryjnych AIS może być zapewniana przez Umawiającą się Stronę w imieniu innej Umawiającej się Strony.

3. Właściwe organy władzy i instytucje zapewniające służbę AIS zawierają odpowiednie porozumienia.

Artykuł 16

Służby meteorologiczne

1. Każda Umawiająca się Strona może wyznaczyć instytucję zapewniającą lotnicze służby MET na zasadach wyłączności notyfikując Zarządowi Bałtyckiego FAB albo, mogą wspólnie wyznaczyć według uzgodnionych procedur instytucję/-e zapewniającą/-e służby MET dla Bałtyckiego FAB.

2. Jeżeli Umawiające się Strony wyznaczają instytucję zapewniającą służbę MET dla lotnictwa na zasadach wyłączności, każde z nich zapewnia współpracę pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby MET dla lotnictwa.

3. W celu zapewniania służb MET właściwe organy władzy oraz ANSPs zapewniające służby MET zawierają odpowiednie porozumienia.

4. Umawiające się Strony informują Komisję Europejską i pozostałe państwa członkowskie Unii Europejskiej o każdej decyzji podejmowanej na mocy niniejszego Artykułu dotyczącej wyznaczenia instytucji zapewniających służby MET w odnośnej przestrzeni powietrznej.

Artykuł 17

Poszukiwanie i Ratownictwo

1. Każda Umawiająca się Strona organizuje i utrzymuje swój system ASAR/SAR zgodnie z przepisami prawa krajowego.

2. Umawiające się Strony zapewniają, że zostaną zawarte wspólne umowy dotyczące systemów ASAR/SAR umożliwiające współpracę w najwyższym możliwym zakresie. Takie umowy będą uwzględniały porozumienia Bałtyckiego FAB dotyczące ewentualnej delegacji służb ATS.

Artykuł 18

Relacje między instytucjami zapewniającymi służby

1. Dla realizacji postanowień Artykułu 3 ustępu 4 niniejszej Umowy ANSP Umawiających się Stron są upoważnione do sformalizowania relacji w zakresie niezbędnym dla potrzeb Bałtyckiego FAB.

2. Sformalizowanie relacji między ANSP określone w ustępie 1 niniejszego artykułu jest dokonywane w drodze sporządzonych na piśmie porozumień albo równoważnych ustaleń prawnych dotyczących funkcji, zadań i służb, które będą zapewniane w odnośnej przestrzeni powietrznej.

3. Każde takie porozumienie albo równoważne ustalenia prawne między ANSP są konsultowane z Zarządem Bałtyckiego FAB a następnie notyfikowane Radzie Bałtyckiego FAB i odpowiednim organom władzy Umawiających się Stron.

Artykuł 19

Relacje między ANSP i stronami trzecimi

1. W przypadku, gdy ANSP Umawiającej się Strony zamierza zawrzeć porozumienia albo dokonać równoważnych ustaleń prawnych dotyczących zapewniania służb ATS przez wyznaczoną ANSP innego państwa niebędącego drugą Umawiającą się Stroną, takie porozumienia lub równoważne ustalenia prawne są notyfikowane Zarządowi Bałtyckiego FAB, a odpowiednie Umawiające się Strony zapewniają, że takie porozumienia lub równoważne ustalenia prawne nie mają wpływu na niniejszą Umowę.
2. Umawiające się Strony mogą zawierać porozumienie ze stronami trzecimi, wspólnie lub oddzielnie na potrzeby realizacji swojego/swoich zadań.

ROZDZIAŁ 4

WSPÓŁPRACA CYWILNO-WOJSKOWA I WOJSKOWO –WOJSKOWA

Artykuł 20

Działania wojskowe

1. Postanowienia niniejszej Umowy nie naruszają wymogów krajowych Umawiających się Stron związanych z porządkiem publicznym, interesami bezpieczeństwa i obronności, a każda Umawiająca się Strona jest upoważniona do stosowania dowolnego środka do ochrony jej interesów związanych z bezpieczeństwem narodowym i obronnością.
2. Z uwzględnieniem zasad elastycznego zarządzania przestrzenią powietrzną (FUA) oraz zgodnie z istniejącymi krajowymi porozumieniami dotyczącymi współpracy cywilno-wojskowej i wojskowo-wojskowej oraz mającymi zastosowanie międzynarodowymi umowami, odpowiednie organy władzy Umawiających się Stron mogą zawrzeć, w stosownym miejscu i czasie, pisemne porozumienia, aby umożliwić przeprowadzenie operacji wojskowych oraz działań szkoleniowych państwowym statkom powietrznym w odnośnej przestrzeni powietrznej niezależnie od istniejących granic pomiędzy Umawiającymi się Stronami.
3. Umawiające się Strony zezwalają na zapewnianie transgranicznych służb ATS państwowym statkom powietrznym operujących zarówno w ogólnym ruchu lotniczym, jak i operacyjnym ruchu lotniczym przez właściwą instytucję zapewniającą służby ATS drugiej Umawiającej się Strony zgodnie z odpowiednimi pisemnymi porozumieniami notyfikowanymi Zarządowi Bałtyckiego FAB.
4. Umawiające się Strony mogą zezwolić na zapewnienie służb kontroli taktycznej dla operacyjnego ruchu lotniczego przez jednostki obrony powietrznej oraz jednostki dowodzenia i kierowania lotnictwem szczebla taktycznego drugiej Umawiającej się Strony

(włączając inne jednostki dowodzenia i kierowania Zintegrowanym Systemem Obrony Powietrznej NATO, odpowiedzialne za zapewnienie służb dowodzenia i kierowania lotnictwem szczebla taktycznego nad terytorium drugiej Umawiającej się Strony) na podstawie odpowiednich pisemnych porozumień notyfikowanych Zarządowi Bałtyckiego FAB.

5. W odniesieniu do zapewnienia służb transgranicznych w odnośnej przestrzeni powietrznej, Umawiające się Strony zachęcają do bliższej współpracy pomiędzy właściwymi ANSP i odpowiednimi jednostkami obrony powietrznej oraz jednostkami dowodzenia i kierowania lotnictwem szczebla taktycznego.

6. Umawiające się Strony dokładają najwyższych starań, aby zharmonizować odpowiednie porozumienia cywilne i wojskowe, celem usprawnienia współpracy cywilno-wojskowej, w szczególności, w obszarze bezpieczeństwa, obronności i bezpieczeństwa narodowego.

ROZDZIAŁ 5 OPŁATY

Artykuł 21

Oplaty

1. Umawiające się Strony, dążą do zastosowania jednej stawki jednostkowej opłaty trasowej w odnośnej przestrzeni powietrznej i dołożą starań, aby ustanowić wspólną strefę opłat w odnośnej przestrzeni powietrznej.

2. Na potrzeby określone w ustępie 1 niniejszego artykułu oraz przed wprowadzeniem i zastosowaniem jednej stawki jednostkowej opłaty trasowej w odnośnej przestrzeni powietrznej, Zarząd Bałtyckiego FAB:

- 1) opracowuje i wprowadza wspólne zasady regulujące politykę opłat w odnośnej przestrzeni powietrznej, przy uwzględnieniu możliwości zastosowania krajowych zwolnień z opłat;
- 2) koordynuje swoje stawki jednostkowe opłaty trasowej w odnośnej przestrzeni powietrznej;
- 3) podejmuje decyzję w sprawie wprowadzenia, warunków i stosowania jednej stawki jednostkowej opłaty trasowej w odnośnej przestrzeni powietrznej oraz ustanowienia wspólnej strefy pobierania opłat w odnośnej przestrzeni powietrznej;
- 4) proponuje wspólną jedną stawkę jednostkową opłaty trasowej w odnośnej przestrzeni powietrznej właściwemu organowi Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL) do zatwierdzenia.

3. Umawiające się Strony, w szczególności:

- 1) realizują wspólnie niezbędne obowiązki związane ze wspólną strefą opłat trasowych w odnośnej przestrzeni powietrznej;
- 2) zawierają odpowiednie porozumienia, aby zapewnić spójność i jednolitość przy stosowaniu przepisów i regulacji dotyczących opłat;
- 3) jeżeli zaistnieje potrzeba zapewniają wspólne współdziałanie z EUROCONTROL.

ROZDZIAŁ 6 NADZÓR

Artykuł 22

Nadzór

1. Umawiające się Strony zapewniają, że NSA ściśle współpracują przy nadzorze nad ANSP w ramach Bałtyckiego FAB oraz, że ich praktyki są zharmonizowane. Na potrzeby takiej współpracy, NSA zawierają porozumienie.
2. NSA, które certyfikują ANSP zapewniającą służby transgraniczne w odnośnej przestrzeni powietrznej, odpowiadają za nadzór nad tą ANSP, w ścisłej współpracy z NSA drugiej Umawiającej się Strony.
3. Jeżeli Umawiająca się Strona, nad terytorium której są zapewniane służby ANS, o których mowa w ustępie 2 niniejszego artykułu, wymaga, aby jego własny organ NSA sprawował nadzór, takie organy NSA obu Umawiających się Stron uzgadniają warunki, zgodnie z którymi sprawowany jest taki nadzór.
4. Umawiające się Strony zapewniają, że ich NSA ustanawiają wspólny mechanizm wymiany informacji, konsultacji oraz koordynacji dla zapewnienia służb transgranicznych, dla zapewnienia, że niezbędne środki naprawcze będą mogły być podejmowane bez opóźnienia oraz, że decyzje podejmowane zgodnie z niniejszym Artykułem będą egzekwowane.

ROZDZIAŁ 7 SKUTECZNOŚĆ DZIAŁANIA

Artykuł 23

Skuteczność działania

1. Umawiające się Strony wdrażają system skuteczności działania Bałtyckiego FAB i stosują plan skuteczności działania Bałtyckiego FAB zgodny z ogólnounijnymi celami w zakresie skuteczności działania i uwzględniający potrzeby wojskowe. Plan skuteczności działania Bałtyckiego FAB podlega konsultacjom z właściwymi interesariuszami.
2. Plan skuteczności działania Bałtyckiego FAB jest opracowywany wspólnie przez NSA Umawiających się Stron i zatwierdzony przez Zarząd Bałtyckiego FAB. Taki plan skuteczności działania :
 - 1) zawiera cele w zakresie skuteczności działania Bałtyckiego FAB dotyczące przynajmniej następujących kluczowych obszarów działalności: bezpieczeństwa, ochrony środowiska, pojemności, efektywności kosztowej, efektywności lotu;
 - 2) określa zestaw przejrzystych i mierzalnych kluczowych wskaźników efektywności dla kluczowych obszarów działalności na określony okres referencyjny;
 - 3) zawiera system zachęt Bałtyckiego FAB.

3. Zarząd Bałtyckiego FAB:

- 1) ustala cele w zakresie skuteczności działania na poziomie Bałtyckiego FAB oraz koordynuje przygotowanie i realizację krajowych planów skuteczności działania;
- 2) podejmuje decyzję o wdrożeniu i elementach planu skuteczności działania Bałtyckiego FAB.

4. Zarząd Bałtyckiego FAB, w imieniu Umawiających się Stron przeprowadza regularne przeglądy wdrażania celów skuteczności działania Bałtyckiego FAB, dokonuje okresowej oceny projektu i funkcjonowania systemu skuteczności działania Bałtyckiego FAB oraz w razie potrzeby przekazuje NSA Umawiających się Stron wnioski dotyczące podjęcia środków naprawczych.

ROZDZIAŁ 8 SPRAWOWANIE ZARZĄDU

Artykuł 24

Rada Bałtyckiego FAB

1. Rada Bałtyckiego FAB składa się z następujących wyznaczonych przedstawicieli każdej Umawiającej się Strony:

- 1) ministra właściwego do spraw lotnictwa cywilnego albo osoby należycie upoważnionej przez ministra właściwego do spraw lotnictwa cywilnego do działania w imieniu tego ministra;
- 2) ministra odpowiedzialnego za obronę narodową lub osoby należycie upoważnionej przez ministra odpowiedzialnego za obronę narodową do działania w imieniu tego ministra;
- 3) osoby kierującej NSA albo osoby należycie przez nią upoważnionej do działania w jej imieniu;
- 4) osoby kierującej wyznaczoną ANSP zapewniającą służby trasowe w odnośnej przestrzeni powietrznej albo osoby należycie przez nią upoważnionej do działania w jej imieniu.

2. Inni uczestnicy mogą również brać udział w charakterze obserwatorów na zaproszenie Rady Bałtyckiego FAB.

3. Radzie Bałtyckiego FAB przewodniczy naprzemiennie jedna z Umawiających się Stron. Okres przewodnictwa trwa 12 miesięcy, przy czym pierwszy okres rozpoczyna się w dniu wejścia w życie niniejszej Umowy. Pierwszym przewodniczącym jest przedstawiciel Litwy, zgodnie z postanowieniem ustępu 1 pkt 1 niniejszego artykułu.

4. Decyzje Rady Bałtyckiego FAB są podejmowane jednomyślnie, w drodze głosowania. Każde z Umawiających się Stron ma jeden głos. Ze wszystkich posiedzeń Rady Bałtyckiego FAB powinny być zachowywane protokoły.

5. Zasady postępowania, przyjęte przez Radę Bałtyckiego FAB zawierają ustalenia dotyczące, w szczególności, zwoływania posiedzeń, jej spraw finansowych, wcześniejszego wysyłania porządku obrad i związanych dokumentów, oraz jeżeli ma to zastosowanie,

procedury dotyczące głosowania i odbywania posiedzeń, w tym możliwości podejmowania decyzji w drodze korespondencyjnej lub przy użyciu innego elektronicznego środka.

6. Rada Bałtyckiego FAB odbywa posiedzenia w zależności od potrzeb, przynajmniej dwa razy w roku na zaproszenie Przewodniczącego. Każdy członek Rady Bałtyckiego FAB jest upoważniony do wnioskowania o zwołanie posiedzenia.

7. Rada Bałtyckiego FAB podejmuje decyzje w celu:

- 1) zapewnienia realizacji niniejszej Umowy oraz realizacji celów Bałtyckiego FAB w ujęciu ogólnym;
- 2) wspierania harmonizacji istotnych krajowych przepisów i procedur;
- 3) usprawnienia wspólnego procesu wyznaczania instytucji zapewniających służby ATS;
- 4) zatwierdzania stanowisk Umawiających się Stron odnośnie stosowania umów i przepisów międzynarodowych dotyczących, w szczególności, pracy ICAO, EUROCONTROL, Komisji Europejskiej, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz wspólnych przedsięwzięć w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym i służb ANS;
- 5) proponowania przystąpienia innego państwa do niniejszej Umowy i podjęcia niezbędnych kroków;
- 6) określania celów strategicznych dla rozwoju Bałtyckiego FAB
- 7) realizacji innych zadań związanych z przepisami Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

8. Rada Bałtyckiego FAB powołuje Biuro Zarządzania Bałtyckim FAB (zwane dalej „Bałtycki FAB MO”

9. Bałtycki FAB MO wspiera Zarząd Bałtyckiego FAB i inne działania związane z FAB. Funkcjonowanie Bałtyckiego FAB MO finansowane jest z opłat za ANS i składek dla organizacji międzynarodowych, instytucji finansowych, jak również innych osób prawnych. Ustalenia robocze odnośnie Bałtyckiego FAB MO są przyjmowane przez Zarząd Bałtyckiego FAB. Umawiające się Strony zapewniają, że Bałtycki FAB MO posiada odpowiednie zasoby do realizacji przydzielonych zadań oraz zapewnienia wsparcia dla Zarządu Bałtyckiego FAB zgodnie z potrzebami.

Artykuł 25

Zarząd Bałtyckiego FAB

1. W skład Zarządu Bałtyckiego FAB wchodzi następujący wyznaczeni przedstawiciele każdej Umawiającej się Strony:

- 1) osoba należycie upoważniona przez ministra właściwego do spraw lotnictwa cywilnego do działania w imieniu takiego ministra;
- 2) osoba należycie upoważniona przez ministra odpowiedzialnego za obronę narodową do działania w imieniu takiego ministra;
- 3) osoba należycie upoważniona przez osobę kierującą NSA do podejmowania działań w jej imieniu;
- 4) osoba należycie upoważniona przez osobę kierującą wyznaczoną ANSP zapewniającą służby trasowe w odnośnej przestrzeni powietrznej do podejmowania działań w jej imieniu.

2. Inni uczestnicy mają również prawo brać udział w charakterze obserwatorów na zaproszenie Zarządu Bałtyckiego FAB.

3. Zarządowi Bałtyckiego FAB naprzemiennie przewodniczy jedna z Umawiających się Stron. Okres sprawowania przewodnictwa trwa dwanaście (12) miesięcy, przy czym pierwszy okres rozpoczyna się w dniu wejścia w życie niniejszej Umowy. Pierwszym przewodniczącym jest przedstawiciel Polski zgodnie z postanowieniami ustępu 1 pkt 1 niniejszego Artykułu.

4. Decyzje Zarządu Bałtyckiego FAB są podejmowane jednomyślnie, w drodze głosowania. Każda z Umawiających się Stron ma jeden głos. Ze wszystkich posiedzeń Zarządu Bałtyckiego FAB powinny być zachowywane protokoły.

5. Zasady postępowania przyjęte przez Zarząd Bałtyckiego FAB zawierają ustalenia dotyczące w szczególności zwoływania posiedzeń, jego spraw finansowych, wcześniejszego wysyłania porządku obrad i związanych dokumentów, oraz, jeżeli ma to zastosowanie, procedury odnośnie głosowania i odbywania posiedzeń, w tym możliwości podejmowania decyzji w drodze korespondencyjnej lub przy użyciu innych środków elektronicznych.

6. Zarząd Bałtyckiego FAB odbywa posiedzenia w zależności od potrzeb, co najmniej dwa razy w roku na zaproszenie Przewodniczącego. Każdy przedstawiciel Umawiającej się Strony wyznaczony do Zarządu jest upoważniony do wnioskowania o zwołanie posiedzenia.

7. Zadaniem Zarządu Bałtyckiego FAB jest podejmowanie decyzji, o których mowa w niniejszej Umowie i dla realizacji celów:

- 1) zarządzania wdrożeniem niniejszej Umowy i wypełnienia celów Bałtyckiego FAB w ujęciu ogólnym;
- 2) określenia rozwoju współpracy cywilnej i wojskowej;
- 3) uzgadniania wspólnego projektowania i polityki dla odnośnej przestrzeni powietrznej;
- 4) określenia współpracy w zakresie stosowania elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej;
- 5) zatwierdzenia porozumień o zapewnianiu służb ruchu lotniczego w odnośnej przestrzeni powietrznej;
- 6) przyjęcia polityki opłat znajdującej zastosowanie w odnośnej przestrzeni powietrznej oraz zmierzania do ustalenia jednej stawki jednostkowej dla trasowego ruchu lotniczego w odnośnej przestrzeni powietrznej po pierwszym okresie referencyjnym systemu skuteczności działania;
- 7) zapewnienia wdrożenia wspólnego kompleksowego systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- 8) zatwierdzania porozumień dotyczących nadzoru nad ANSP opracowywanych przez NSA;
- 9) określenia celów strategicznych dla rozwoju Bałtyckiego FAB, ocenienia rezultatów osiągniętych i podejmowania stosownych działań, o ile takie są wymagane;
- 10) podejmowania decyzji i zatwierdzania planów skuteczności działania i odnośnych celów w zakresie skuteczności działania;
- 11) przyjmowania własnych zasad postępowania oraz zasad postępowania komitetów i grup roboczych;

- 12) powoływania komitetów innych niż ustanowione na mocy niniejszej Umowy oraz grup roboczych do pomocy w konkretnych sprawach i zatwierdzania propozycji komitetów i grup roboczych;
- 13) zapewniania koordynacji Bałtyckiego FAB z sąsiadującymi funkcjonalnymi blokami przestrzeni oraz krajami;
- 14) koordynowania stanowisk Umawiających się Stron odnośnie stosowania umów i przepisów międzynarodowych dotyczących, w szczególności, pracy ICAO, EUROCONTROL, Komisji Europejskiej, Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz wspólnych przedsięwzięć w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej;
- 15) ułatwiania rozstrzygania sporów zaistniałych pomiędzy Umawiającymi się Stronami;
- 16) podejmowania niezbędnych środków w sytuacji odstąpienia od Umowy przez Umawiającą się Stronę;
- 17) proponowania zmian do niniejszej Umowy;
- 18) zapewnienia konsultacji z udziałem ANSP, użytkowników przestrzeni powietrznej oraz innych interesariuszy, w razie potrzeby;
- 19) podejmowania decyzji w innych sprawach zleconych przez Umawiające się Strony lub zaproponowanych przez wyznaczonego członka Zarządu Bałtyckiego FAB.

8. Decyzje Zarządu Bałtyckiego FAB wchodzi w życie po upływie dwóch miesięcy od dnia ich podjęcia, o ile Umawiająca się Strona nie poinformuje Zarządu Bałtyckiego FAB w terminie dwóch tygodni od podjęcia decyzji, że może wdrożyć taką decyzję wyłącznie za zgodą lub akceptacją albo dowolną inną decyzją swojego rządu zgodnie z przepisami prawa krajowego. W takim przypadku, decyzja wejdzie w życie po upływie następnego dnia roboczego od dnia poinformowania drugiej Umawiającej się Strony, że uzyskano wyżej wymienioną zgodę, akceptację lub inną decyzję, o ile treść tych decyzji nie stanowi inaczej.

Artykuł 26

Komitety i grupy robocze

1. Aby spełnić cel Bałtyckiego FAB oraz aby wesprzeć Zarząd Bałtyckiego FAB, Zarząd Bałtyckiego FAB może powoływać komitety i grupy robocze, które będą składały się z ekspertów cywilnych i wojskowych wskazanych przez Umawiające się Strony.
2. W posiedzeniach komitetów i grup roboczych w charakterze obserwatorów mogą brać udział osoby inne niż eksperci, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu:
 - 1) na zaproszenie Zarządu Bałtyckiego FAB;
 - 2) na zaproszenie komitetu lub grupy roboczej - po uprzedniej akceptacji takiego zaproszenia przez Zarząd Bałtyckiego FAB lub Bałtyckiego FAB MO;
3. Tryb pracy komitetów i grup roboczych określa się w regulaminie pracy komitetów i grup roboczych przyjętym przez Zarząd Bałtyckiego FAB.
4. Zgodnie z niniejszą Umową:
 - 1) Zarząd Bałtyckiego FAB powołuje:

- a) Komitet ds. Przestrzeni Powietrznej, który wspomaga Zarząd Bałtyckiego FAB przy wdrażaniu Bałtyckiego FAB oraz wykonuje zadania powierzone mu przez Zarząd Bałtyckiego FAB,
- b) Komitet Strategiczny, Ekonomiczny i ds. Skuteczności Działania, który wspomaga Zarząd Bałtyckiego FAB przy wdrażaniu Artykułu 21 i 23 i innych oraz wykonuje zadania powierzone mu przez Zarząd Bałtyckiego FAB,
- c) Komitet ds. Bezpieczeństwa, który wspomaga Zarząd Bałtyckiego FAB przy wdrażaniu Bałtyckiego FAB oraz wykonuje zadania powierzone mu przez Zarząd Bałtyckiego FAB,
- d) Komitet Operacyjno- Techniczny, który wspomaga Zarząd Bałtyckiego FAB przy wdrażaniu Artykułów 13, 14, 15 i 17 oraz wykonuje inne zadania powierzone mu przez Zarząd Bałtyckiego FAB;

2) Zarząd Bałtyckiego FAB może ustanowić inne specjalistyczne komitety, jeśli zaistnieje taka potrzeba.

ROZDZIAŁ 9 ODPOWIEDZIALNOŚĆ ODSZKODOWAWCZA

Artykuł 27

Odpowiedzialność odszkodowawcza

1. W odnośnej przestrzeni powietrznej, Umawiająca się Strona pokrywa każdą szkodę, o której mowa w ustępie 3 niniejszego artykułu, wynikającą ze zdarzenia:

- 1) zaistniałego w przestrzeni powietrznej nad jego terytorium lub znajdującej się w obszarze jego odpowiedzialności zgodnie z zasadami ICAO;
- 2) spowodowanego z winy instytucji zapewniającej służby ATS o których mowa w Artykule 12 niniejszej Umowy, albo z winy jej przedstawiciela albo innej osoby działającej w jej imieniu, z winy instytucji zapewniających służby ATS innych niż instytucja/-e zapewniająca służby ruchu lotniczego, której/-rych główne miejsce działalności znajduje się na terytorium Umawiającej się Strony miejsca zdarzenia (zwana dalej instytucją faktycznie zapewniającą służby ATS). Z zastrzeżeniem ustępu 5, nie jest możliwe dochodzenie roszczeń bezpośrednio od instytucji faktycznie zapewniającej służby ruchu lotniczego ani od jej przedstawiciela/-li ani od żadnej innej osoby działającej w jej- imieniu.

2. Prawo do odszkodowania, o którym mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu wygasa, jeśli nie zostanie wszczęte postępowanie w terminie dwóch lat od wydania ostatecznych orzeczeń, jak przewidziano w ustępie 3 niniejszego Artykułu.

3. Odszkodowania, o którym mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu, można dochodzić wyłącznie za szkodę, która nie została zrekompensowana na mocy jakiegokolwiek innego prawomocnego orzeczenia sądowego wydanego zgodnie z właściwymi krajowymi i międzynarodowymi przepisami prawa i regulacjami.

4. Roszczenia o odszkodowanie, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu są wnoszone we właściwej Umawiającej się Stronie. Takie roszczenie zostaje rozpatrzone

i zostaje wydane rozstrzygnięcie przez właściwe organy władzy zgodnie z odpowiednimi krajowymi przepisami prawa i regulacjami właściwej Umawiającej się Strony. Jeśli nie będzie możliwe osiągnięcie porozumienia w sprawie roszczenia, spór zostaje rozstrzygnięty przez właściwy sąd takiej właściwej Umawiającej się Strony zgodnie z obowiązującymi w nim krajowymi przepisami prawa i regulacjami.

5. Instytucja faktycznie zapewniająca służby ATS zwraca Umawiającej się Stronie, o której mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu wszelkie koszty wypłaconego odszkodowania albo koszty poniesione w wyniku szkody powstałej spowodowanej z jej własnej winy albo winy jej przedstawicieli lub dowolnej innej osoby działającej w jej imieniu. Umawiająca się Strona instytucji faktycznie zapewniającej służby ATS zapewnia wyegzekwowanie takiego obowiązku, a w przypadku zwłoki instytucji faktycznie zapewniającej służby ATS przejmuje jej zobowiązanie na pierwsze żądanie, o zwrot kosztów właściwej Umawiającej się Strony.

6. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia Umawiającej się Stronie, o której mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu, oraz Umawiającej się Stronie instytucji faktycznie zapewniającej służby ATS wyrażenia zgody na podział kosztów wynikających ze szkody, o której mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu.

7. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ogranicza roszczeń regresowych Umawiającej się Strony albo instytucji faktycznie zapewniającej służby ATS wobec dowolnej innej osoby fizycznej albo prawnej.

8. Umawiające się Strony informują się wzajemnie, z chwilą otrzymania każdej informacji dotyczącej jakiegokolwiek roszczenia, o którym mowa w ustępie 1 i 3 niniejszego Artykułu, jak również, gdy roszczenie zostanie ostatecznie zaspokojone.

9. Wyznaczone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego utrzymują odpowiednie zabezpieczenie w związku z odpowiedzialnością odszkodowawczą powstałą na mocy niniejszej Umowy, w taki sposób, by móc wykonać zobowiązanie nałożone na nie zgodnie z ustępem 5 niniejszego Artykułu dotyczące zwrotu kosztów Umawiającej się Strony, o której mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu.

10. Niniejszy rozdział znajduje zastosowanie bez uszczerbku dla międzynarodowych umów dotyczących szkody spowodowanej przez siły zbrojne jednej z Umawiających się Stron na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

ROZDZIAŁ 10 WYPADKI I POWAŻNE INCYDENTY

Artykuł 28

Badanie wypadków i poważnych incydentów

1. W przypadku wypadku albo poważnego incydentu lotniczego, według definicji Konwencji chicagowskiej, w przestrzeni powietrznej Bałtyckiego FAB, który wydarzy się w przestrzeni powietrznej nad terytorium Umawiającej się Strony lub pozostającym w jej obszarze odpowiedzialności zgodnie z zasadami ICAO (zwanej dalej Umawiającą się Stroną, w której nastąpiło zdarzenie), a kontrolowaną przez ANSP inną niż instytucja/-e, której/-ych główne miejsce/-a działalności znajduje się na terytorium Umawiającej się Strony w którym nastąpiło zdarzenie (zwana dalej instytucją faktycznie zapewniającą

służby ANS), Umawiająca się Strona instytucji faktycznie zapewniającej służby ANS powiadamia bezzwłocznie właściwe organy władzy Umawiającej się Strony, w której nastąpiło zdarzenie, w najbardziej odpowiedni i szybki sposób. Zawiadomienie będzie miało przynajmniej taką samą treść jak zawiadomienie zawarte w Załączniku 13 do Konwencji chicagowskiej.

2. Umawiająca się Strona, w której nastąpiło zdarzenie, albo Umawiająca się Strona prowadząca dochodzenie zgodnie z Załącznikiem 13 do Konwencji chicagowskiej otrzymuje i uzyskuje dostęp do niezbędnych materiałów od wszystkich odpowiednich ANSP i właściwych organów władz Umawiających się Stron, celem umożliwienia przeprowadzenia dochodzenia w sprawie wypadku albo poważnego incydentu.

3. Umawiająca się Strona instytucji faktycznie zapewniającej służby ANS udziela, zgodnie z krajowymi przepisami prawa i regulacjami Umawiającej się Stronie prowadzącej dochodzenie dostęp do obiektów, urzędów i materiałów instytucji faktycznie zapewniającej służby ANS i informacji będących w posiadaniu własnych właściwych organów władzy. Dostarczona informacja jest wykorzystywana wyłącznie w celu dla którego została udostępniona i nie można jej upubliczniać bez zgody Umawiającej się Strony, która dostarczyła taką informację.

4. Umawiające się Strony zapewniają, że wszystkim instytucjom, których dotyczą postanowienia ustępu 1 i 2 niniejszego Artykułu znane są właściwe środki porozumiewania się.

5. Umawiająca się Strona instytucji faktycznie zapewniającej służby ANS uzyskuje możliwość wyznaczenia obserwatora, który będzie obecny podczas prowadzenia czynności dochodzeniowych.

6. Każda Umawiająca się Strona, która na prośbę Umawiającej się Strony prowadzącej dochodzenie dostarczyła informację albo zapewniła dostęp do swoich właściwych organów władzy lub ANSP ma prawo wyznaczyć akredytowanego przedstawiciela, który będzie uczestniczył w czynnościach dochodzeniowych.

7. Jeśli Strona prowadząca dochodzenie wyraźnie domaga się uczestnictwa Umawiającej się Strony instytucji faktycznie zapewniającej służby ANS, to taka Strona wyznaczy akredytowanego przedstawiciela.

8. Właściwe organy władzy Umawiającej się Strony prowadzącej dochodzenie dostarczają właściwym organom władzy Umawiającej się Strony instytucji faktycznie zapewniającej służby ANS ostateczny raport z dochodzenia w oparciu o swoje własne przepisy krajowe.

9. Na wniosek drugiej Umawiającej się Strony ostateczny raport z dochodzenia i zalecenia bezpieczeństwa wynikające z dochodzenia są jej udostępniane

10. Jeśli Umawiająca się Strona prowadząca dochodzenie zidentyfikuje jakiegokolwiek nieprawidłowości dotyczące funkcjonowania Bałtyckiego FAB, bezzwłocznie powiadomi o tym fakcie Zarząd Bałtyckiego FAB.

11. Wymiana informacji, zawiadomienia i raporty są sporządzane w języku angielskim.

12. Celem poprawy bezpieczeństwa i promowania najlepszych praktyk, Umawiające się Strony mogą wyznaczyć/powołać Komitet Dochodzeniowy Bałtyckiego FAB składający się z ekspertów cywilnych i wojskowych do wspólnego badania lotniczych wypadków i poważnych wypadków, w tym zdarzeń w obszarze ATM.

13. W przypadku wypadków, poważnych incydentów i zdarzeń w obszarze ATM:

- 1) w których udział biorą cywilne i państwowe statki powietrzne, i/albo

- 2) w których udział biorą cywilne i wojskowe instytucje ANSP, i/albo
- 3) w których udział biorą instytucje ANSP z więcej niż jednej Umawiającej się Strony, i/albo
- 4) w okresie delegowania służb,

- Umawiające się Strony zapewniają, że w czasie prowadzenia dochodzenia, najlepiej prowadzonego wspólnie, zostanie zastosowana taka sama klasyfikacja zdarzeń, jak określono w odpowiednich przepisach – ICAO SARPs, Eurocontrol ESSARs i innych regulacjach Unii Europejskiej.

ROZDZIAŁ 11 POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE

Artykuł 29

Rozstrzygnięcie sporów

1. Wszelkie spory wynikające pomiędzy Umawiającymi się Stronami dotyczące interpretacji, stosowania lub wykonywania niniejszej Umowy, w tym jej istnienia, ważności lub rozwiązania podlegają negocjacom prowadzonym bezpośrednio między Umawiającymi się Stronami.
2. Jeśli spór nie może być rozstrzygnięty w okresie trzech miesięcy w drodze bezpośrednich negocjacji pomiędzy Umawiającymi się Stronami, spór zostaje poddany do rozstrzygnięcia przez Radę Bałtyckiego FAB, który wyznaczy jedną osobę, lub jeśli istnieje taka konieczność, większą liczbę osób do prowadzenia bezpośrednich negocjacji między Umawiającymi się Stronami lub wykorzysta wszelkie inne środki, aby rozstrzygnąć taki spór.
3. Jeśli spór nie może być rozstrzygnięty przez Radę Bałtyckiego FAB w okresie trzech miesięcy od jego przedłożenia Radzie Bałtyckiego FAB, każda z zainteresowanych Umawiających się Stron ma prawo do przekazania sporu do rozstrzygnięcia w drodze arbitrażu zgodnie z „Fakultatywnymi Regulacjami Arbitrażu Stałego Trybunału Arbitrażowego do Rozstrzygnięcia Sporów między Dwoma Państwami”. Koszty postępowania arbitrażowego, w tym opłaty i wydatki, będą równo podzielone pomiędzy Umawiające się Strony – strony postępowania arbitrażowego.
4. Orzeczenia trybunału arbitrażowego są wiążące dla Umawiających się Stron – stron sporu.

Artykuł 30

Przystąpienie innego Państwa do niniejszej Umowy

1. Niniejsza Umowa jest otwarta do przystąpienia. Każde Państwo pragnące stać się stroną niniejszej Umowy składa swój wniosek do Rady Bałtyckiego FAB, który w imieniu Umawiających się Stron przedstawia Państwu pragnącemu stać się stroną niniejszej Umowy warunki przystąpienia, a Umawiającym się Stronom wszystkie wynikające z tego przystąpienia zmiany niezbędne w niniejszej Umowie. Gdy Umawiające się Strony wyrażą

zgodę, wszelkie wynikłe zmiany niezbędne w niniejszej Umowie stają się przedmiotem umowy o przystąpieniu zawieranej między Umawiającymi się Stronami i Państwem pragnącym się stać stroną niniejszej Umowy.

2. Umowa o przystąpieniu wchodzi w życie z chwilą, gdy Umawiające się Strony i Państwo pragnące stać się stroną niniejszej Umowy powiadamiają się nawzajem na piśmie o spełnieniu swoich odpowiednich wymogów prawa krajowego.

3. Umawiające się Strony i Państwo pragnące stać się stroną niniejszej umowy uzgadniają wspólny budżet, celem pokrycia wydatków związanych z przystąpieniem.

Artykuł 31

Odstąpienie Umawiającej się Strony od niniejszej Umowy

1. W przypadku odstąpienia Umawiającej się Strony od niniejszej Umowy, taka Umawiająca się Strona informuje wszystkie Umawiające się Strony oraz Radę Bałtyckiego FAB o swojej decyzji.

2. Odstąpienie jest skuteczne po upływie sześciu miesięcy od dnia notyfikacji Radzie Bałtyckiego FAB.

3. Rada Bałtyckiego FAB podejmuje wszelkie niezbędne środki wymagane z tytułu takiego odstąpienia.

4. Umawiająca się Strona odstepująca od niniejszej Umowy, ponosi koszty wynikające z tego odstąpienia. W celu określenia wysokości tych kosztów, Umawiające się Strony zawierają odrębną umowę.

5. Jeśli są tylko dwie Umawiające się Strony, odstąpienie jednej z Umawiających się Stron jest traktowane jako rozwiązanie niniejszej Umowy. Rozwiązanie Umowy jest skuteczne po upływie sześciu miesięcy od dnia notyfikacji Radzie Bałtyckiego FAB. W takim przypadku zasady określone w Artykule 33 ustęp 1 znajdują zastosowanie.

Artykuł 32

Zmiany w niniejszej Umowie

1. Jeśli Umawiająca się Strona zamierza zmienić niniejszą Umowę, w szczególności w związku z modyfikacją Bałtyckiego FAB zwraca się do Rady Bałtyckiego FAB o rozpatrzenie takiej propozycji. Wszelkie zmiany i modyfikacje zostają notyfikowane odpowiednim organom władz i organizacjom.

2. Wszelkie zmiany uzgodnione przez Umawiające się Strony wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po miesiącu w którym Umawiające się Strony powiadamiają się wzajemnie na piśmie o spełnieniu przez nie wymogów wynikających z ich prawa krajowego.

Artykuł 33

Rozwiązanie i Zawieszenie niniejszej Umowy

1. Umawiające się Strony mogą jednomyślnie zdecydować o rozwiązaniu niniejszej Umowy w każdym czasie. W takiej sytuacji rozwiązanie następuje w określonym dniu, o którym decydują Umawiające się Strony, a do tego dnia Umawiające się Strony wspólnie określają koszty wynikające z rozwiązania oraz sposób rozliczenia finansowego między Umawiającymi się Stronami.
2. Niniejsza Umowa może zostać rozwiązana przez jedną z Umawiających się Stron w każdym czasie za pisemnym powiadomieniem pozostałej/-ych Umawiającej/-cych się Strony/Stron. Rozwiązanie następuje po upływie sześciu miesięcy od dnia otrzymania takiego powiadomienia przez pozostałe Umawiające się Strony/ę. Umawiające się Strony wspólnie określają koszty wynikające z rozwiązania i sposób finansowych rozliczeń między Umawiającymi się Stronami.
3. Na wypadek wojny lub innego stanu nadzwyczajnego, w czasie zagrożenia albo w interesie bezpieczeństwa publicznego każda z Umawiających się Stron ma prawo rozwiązać niniejszą Umowę ze skutkiem natychmiastowym zawiadamiając o tym odpowiednio drugą Umawiającą się Stronę/-y. Rozwiązanie niniejszej Umowy z powyższych powodów wchodzi w życie w dniu otrzymania jej wypowiedzenia przez drugą Umawiającą się Stronę. Umawiające się Strony wspólnie określają koszty wynikające z rozwiązania i sposób finansowych rozliczeń między Umawiającymi się Stronami.
4. Każda Umawiająca się Strona ma prawo zawiesić ze skutkiem natychmiastowym stosowanie niniejszej Umowy lub jej części ze względu na interesy związane z bezpieczeństwem narodowym oraz obronnością. Powiadamia ono o tym bezzwłocznie drugą Umawiającą się Stronę.
5. Umawiająca się Strona która zawiesza niniejszą Umowę ponosi koszty wynikające z zawieszenia. W celu określenia wysokości tych kosztów, Umawiające się Strony zawierają odrębną umowę.

Artykuł 34

Rejestracja ICAO

Niniejsza Umowa i wszelkie kolejne zmiany do niej są rejestrowane w ICAO zgodnie postanowieniami Artykułu 83 Konwencji chicagowskiej.

Artykuł 35

Inne porozumienia

Porozumienia o współpracy i równoważne porozumienia dotyczące współpracy operacyjnej zawarte między ANSP obowiązujące w dniu podpisania niniejszej Umowy pozostają w mocy.

Artykuł 36

Wejście w życie Umowy

1. Niniejsza Umowa zostaje zawarta na czas nieokreślony.
2. Niniejsza Umowa podlega przyjęciu zgodnie z przepisami krajowymi Umawiających się Stron, co zostanie potwierdzone wymianą not dyplomatycznych.
3. Niniejsza Umowa wchodzi w życie pierwszego dnia trzeciego miesiąca od otrzymania późniejszej noty dyplomatycznej.

Na dowód powyższego, niżej podpisani, należycie upoważnieni podpisali niniejszą Umowę i przyłożyli swoje pieczęcie.

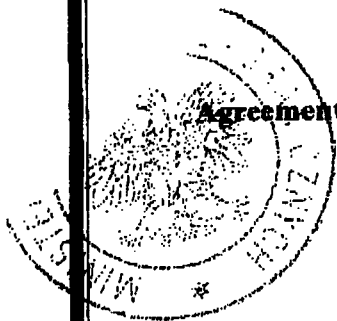
Sporządzono w *Nilnie* w dniu *17 lipca* roku *2012* w dwóch oryginalnych egzemplarzach, każdy w językach polskim, litewskim i angielskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W razie rozbieżności przy interpretacji, tekst sporządzony w języku angielskim jest rozstrzygający.

**W IMIENIU
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**



**W IMIENIU
REPUBLIKI LITEWSKIEJ**





**Agreement on the Establishment of the Baltic Functional Airspace Block
between:**

**The Republic of Poland
and
The Republic of Lithuania,**

hereinafter called "the Contracting Parties",

Having regard to the fact that the Single European Sky (SES) initiative was launched in order to enhance current air safety standards, to contribute to the sustainable development of the air transport system and to improve the overall performance of air traffic management and air navigation services for general air traffic in Europe, with a view to meeting the requirements of all airspace users;

Having regard to the Member States obligations stemming from the SES legislation, in particular compliance with the requirements of Article 9a of the Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation) amended by the Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009;

Taking into account results of the Feasibility Studies for the establishment of the Baltic Functional Airspace Block (Baltic FAB);

Considering the joint Letter of Intent on the co-operation with regard to the development of a Baltic Functional Airspace Block Initiative signed on 29th of July 2010 in Vilnius, Lithuania;

Considering that close cooperation between Air Navigation Services Providers and respective air defence and tactical air command and control units meets the needs of civil and military airspace users in Baltic FAB area;

Willing not to limit SES to the European Union Member States only and to support its application to the countries which are not members of the European Union;

Whereas, by creating Baltic FAB regardless of existing boundaries, the Contracting Parties aim to achieve maximum capacity, effectiveness and efficiency of the air traffic management network while maintaining a high level of safety;

Expressing their will to cooperate in the SES implementation so that its objectives can be achieved and airspace users may benefit from its implementation;

Recognizing that the conclusion of the Agreement regarding the establishment and implementation of the Functional Airspace Block shall not prejudice the principle that every Contracting Party has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory and the capacity of every State to exercise its prerogatives with regard to security and defence in its national airspace;

Respecting the conditions stemming from regional agreements concluded with the International Civil Aviation Organization (ICAO) and respecting regional agreements in existence on the date of entry into force of the Service Provision Regulation;

Recognizing that the National Supervisory Authority of each Contracting Party shall establish appropriate arrangements for a close cooperation, to ensure an adequate oversight of Air Navigation Service Providers;

Aiming at the creation of the legal and institutional basis for the Baltic FAB to be established by the Contracting Parties;

Respecting that the Baltic FAB establishment is without prejudice to the Flight Information Regions (FIRs) as recognized by the ICAO and that the Contracting Parties will retain the responsibilities towards the ICAO within the geographical limits of the FIRs entrusted to them by ICAO,

conclude the following Agreement.

CHAPTER 1: GENERAL PRINCIPLES

Article 1

Definitions and abbreviations

Unless otherwise stated, terms used in this Agreement shall have the same meaning attributed to them as in the Regulations on the SES in force in the Contracting Parties. For the purpose of this Agreement, the following definitions and abbreviations shall apply:

- 1) "Agreement" means this Agreement and any amendments thereto, unless otherwise indicated;
- 2) "Airspace concerned" means the airspace over the territories of the Contracting Parties and the airspace under their responsibility in accordance with the International Civil Aviation Organization (ICAO) rules, as defined in Article 4 of this Agreement;
- 3) "AIP" means Aeronautical Information Publication;
- 4) "AIS" means Aeronautical Information Services;
- 5) "ANS" means Air Navigation Services;
- 6) "ANSP" means Air Navigation Service Provider;
- 7) "ATS" means Air Traffic Services;
- 8) "ASAR/SAR" means Aeronautical Search and Rescue/Search and Rescue;
- 9) "Baltic FAB" means the Functional Airspace Block established by the Contracting Parties under this Agreement;
- 10) "Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944, and shall include: any amendment ratified by the Contracting Parties and applied under Article 94 a) of the Convention and any Annex or amendment adopted under Article 90 of the Convention, insofar as any international standards as referred to in Article 37 of the Convention and contained in such Annex or amendment are in force for all the Contracting Parties;
- 11) "CNS" means communication, navigation and surveillance services;
- 12) "FIR" means Flight Information Region;
- 13) "MET services" means aeronautical meteorological services;
- 14) "NSA" means National Supervisory Authority;
- 15) "Operational air traffic" means the flights that do not comply with the provisions laid down for general air traffic and for which rules and procedures have been specified by the appropriate national authorities. Operational air traffic may include civil flights such as test flights, which require some degree of deviation from ICAO rules in order to satisfy their operational requirements;
- 16) "State aircraft" shall be deemed to mean the aircraft used in the military, customs, and police services;
- 17) "Tactical air control service" means the military provision of support to Operational Air Traffic in order to accomplish the assigned mission and to ensure that sufficient spacing is maintained between aircraft at any time;
- 18) "Third party" means any entity or body involved in the provision of air navigation services in the airspace of the Contracting Parties or in the Baltic FAB airspace;
- 19) "UIR" means Upper Flight Information Region.

Article 2
Subject of this Agreement

The aim of this Agreement is to establish the Baltic FAB and to define rights and obligations of the Contracting Parties, taking into consideration need for coordination of activities and future development of the Baltic FAB.

Article 3
Baltic FAB establishment

1. This Agreement establishes the Baltic FAB.
2. This agreement shall apply to the Baltic FAB airspace said in paragraph 1 of the Article 4.
3. This Agreement does not create an international organization with international legal personality.
4. This Agreement defines the general conditions and the governance of the Baltic FAB under which the Contracting Parties have to ensure air traffic management and the provision of ANS in the airspace concerned.
5. This Agreement defines the framework within which the specific agreements and/or arrangements covering fields of the ANSPs, NSAs, Military Authorities, civil-military cooperation and other necessary arrangements required to realize this agreement and Baltic FAB development should be concluded.

Article 4
Baltic FAB scope

1. Under this Agreement Baltic FAB airspace is composed of the following FIR:
 1. Vilnius FIR;
 2. Warszawa FIR;

as described in respective AIP based upon appropriate ICAO documents.

2. Baltic FAB is established for an indefinite period.

Article 5
Sovereignty

1. This Agreement shall be without prejudice to the complete and exclusive sovereignty of the Contracting Parties over the airspace above their territory. In case a FIR or UIR extends into the airspace over the territory of the other Contracting Party, the sovereignty of the Contracting Party concerned to that portion of the airspace over its territory shall be not affected.
2. Nothing in this Agreement shall prejudice or affect the rights and obligations of the Contracting Parties either under the Chicago Convention or under other international agreements to which either of them is a party.

Article 6 Security and Defence

1. The provisions of this Agreement shall be without prejudice to the competencies of the Contracting Parties relating to security and defence, and to the effective implementation of NATO decisions and/or other possible arrangements on air surveillance, control and defence.
2. If the competent authorities of one Contracting Party deem necessary, they can enter arrangements in writing with the competent authorities of another Contracting Party for the effective civil-military or military-military cooperation within the Baltic FAB.

Article 7 State aircraft

1. Unless otherwise agreed or regulated, Article 3 c) of the Chicago Convention remains fully applicable to State aircraft.
2. Each Contracting Party shall establish simplified procedures for issuing permissions for the flights of the state aircrafts of the other Contracting Party to/from or over its territory and permissions to conduct military operations, participate in training and exercises without prejudice to the national security and defence interests, and the constitutional provisions of the Contracting Parties.
3. In order to implement this Agreement, the Contracting Parties shall strive to ensure the compatibility of the procedures and rules for the state aircraft flights in the areas as specified in paragraph 1 of Article 9 of this Agreement with those determined in the neighbouring functional airspace blocks.

Article 8 Objective of the Baltic FAB

The Contracting Parties agree that the fundamental objective of the Baltic FAB is to achieve optimal performance in the areas relating to safety, flight efficiency, capacity, reduction of the negative impact on environment, cost-efficiency and to contribute to military mission effectiveness by the design of airspace and the organization of air traffic management in the airspace concerned regardless of the existing boundaries of the Contracting Parties.

Article 9 Commitments of the Contracting Parties

1. To achieve the objective of the Baltic FAB the Contracting Parties commit to cooperate and to take the appropriate measures, in accordance with their national laws and regulations, in particular in the following areas:
 - 1) airspace design and use;
 - 2) harmonization of rules and procedures;
 - 3) provision of ANS;

- 4) civil-military cooperation;
- 5) charging;
- 6) supervision of ANSPs;
- 7) performance;
- 8) governance of the Baltic FAB.

2. The Contracting Parties shall ensure the implementation of this Agreement.

3. To achieve the objective of Baltic FAB the Contracting Parties shall:

- 1) implement the decisions taken by the Baltic FAB Council and the Baltic FAB Board;
- 2) act in a good faith and make their best efforts to establish or to change all the necessary national laws and regulations, rules and procedures taking into consideration general framework defined by this Agreement;
- 3) cooperate to harmonize the substantive national rules and procedures relevant to Baltic FAB and consult one another on a regular basis with a view to identifying differences between their respective laws and regulations, rules and procedures having an impact on Baltic FAB to seek the maximum achievable compatibility.

4. The Contracting Parties shall ensure that any difference that remains or occurs shall under no circumstances compromise or have negative influence on flights safety or efficiency of the service provision within the Baltic FAB.

5. The Contracting Parties shall ensure that implementation of this Agreement would not have any negative impact on the safe and effective conduct of military operations, training and exercises.

CHAPTER 2: AIRSPACE

Article 10

Baltic FAB Airspace

1. To achieve the objective of Baltic FAB set out in Article 8 the Contracting Parties shall jointly design airspace structures and ensure the management of a seamless airspace and a coordinated air traffic flow and capacity management, taking due account of collaborative processes of the Contracting Parties at international level.

2. Contracting Parties are obliged to cooperate in particular to:

- 1) design the structure of the airspace concerned to allow defragmentation and dynamic sectorization to establish areas for cross-border operations;
- 2) examine airspace modifications affecting the performance at Baltic FAB level;

3) develop a common policy on the use of airspace, in close cooperation between civil and military authorities.

3. The Contracting Parties shall coordinate their works with appropriate international authorities and bodies and consult the airspace users, if necessary.

Article 11

Flexible use of airspace

1. According to the Article 9 and Article 10 and to achieve the objective of the Baltic FAB set out in Article 8 of this Agreement, the Contracting Parties shall cooperate at legal, operational and technical level for the efficient and consistent application of the Flexible Use of Airspace concerned taking into account both civil and military requirements.
2. The Contracting Parties shall ensure that common agreements and procedures are set up between appropriate ATS providers and that civil and military authorities coordinate activities over their territory and cross border areas as necessary at the strategic level of the airspace management.
3. The Contracting Parties shall ensure that pre-tactical and tactical levels are managed respectively at ATS provider level by coordination between the appropriate ATS units.

CHAPTER 3: PROVISION OF AIR NAVIGATION SERVICES

Article 12

Air navigation services

1. The Contracting Parties shall ensure the provision of the following ANS:

- 1) air traffic services (ATS);
- 2) communication, navigation and surveillance services (CNS);
- 3) aeronautical information services (AIS);
- 4) meteorological services (MET);

and provision of:

- 5) search and rescue (SAR) coordination.
2. The AIP of the Contracting Parties shall indicate ANSPs in Baltic FAB and define the airspace under their responsibility, appropriate competent authorities of each Contracting Party involved in the Baltic.
3. Where ANSPs wish to avail themselves of the services of other certificated service providers their written arrangements formalizing their working relationships shall be notified to the NSAs functioning within the Baltic FAB. With respect to the provision of designated ATS or MET services, those arrangements shall be subject to the approval of the Contracting Parties.

Article 13
Air traffic services

1. The Contracting Parties ensure by a common instrument or based on the agreed procedures the designation of the ATS provider(s) of the airspace concerned. The rules set out in the previous sentence also include the aerodrome flight information service, ATS limited to a control zone of aerodromes and ATS under military supervision provided by the ATS provider(s) of the airspace concerned
2. Each Contracting Party shall be entitled to designate, and repeal or amend such designation of, one or more ATS provider(s) to provide ATS in its applicable airspace, wholly or partially. Such designation, repeal or amendment shall be notified to the other Contracting Party in writing. Any ATS provider designated under this paragraph shall be deemed jointly designated by Contracting Parties as from the date of the receipt of notification of the designation by the other Contracting Party until any amendment or repealing as defined in this paragraph.
3. The Contracting Parties whose airspace is concerned by agreements between ATS providers, either designated or not designated under this Agreement, on the provision of ATS shall remain solely responsible for approval of such agreements. Contracting Parties shall be free to enter into appropriate arrangements or agreements with respect to granting such approval.
4. Each Contracting Party, intending to delegate the responsibility for providing ATS in the Baltic FAB airspace to the Third party, shall ensure that it continues to comply with all provisions of this Agreement.
5. Paragraph 1 and 2 of this Article shall apply without prejudice to arrangements or agreements concluded before the entry into force of this Agreement related to the provision of ATS.
6. The Contracting Parties shall:
 - 1) encourage close cooperation between their ATS providers at national level;
 - 2) inform immediately one another of any change in the terms of certification or in the legal status of the designated ATS providers;
 - 3) exchange the information concerning the rights and obligations of the designated ATS providers at national level.
7. The Contracting Parties shall jointly inform the European Commission and the other European Union Member States of any decision taken under this Article concerning the designation of ATS provider(s) of the airspace concerned.

Article 14
Communication, navigation and surveillance
services

The Contracting Parties shall work towards common technical systems and the cost efficient deployment of infrastructure for the provision of CNS services by ANSP of the Contracting Parties by joint designing, purchasing, deployment, operation and maintenance of CNS infrastructure, systems and equipment.

Article 15
Aeronautical information service

1. The Contracting Parties shall coordinate the provision of AIS.
2. AIS may be provided by the Contracting Party on behalf of another Contracting Party for the purpose of contingency.
3. Competent authorities and AIS providers shall make appropriate arrangements.

Article 16
Meteorological services

1. Each Contracting Party may designate the provider of the MET services on an exclusive basis and shall notify the Baltic FAB Board or may jointly designate on the agreed procedures the provider(s) of the MET services for the Baltic FAB.
2. If the Contracting Parties designate the providers of the MET services on an exclusive basis each of them shall ensure cooperation among providers of the MET services.
3. To provide MET services, the competent authorities and ANSPs providing MET services shall make appropriate arrangements.
4. The Contracting Parties shall inform the European Commission and the other Member States of the European Union about any decision taken under this Article regarding designation of the MET services in the respective airspace.

Article 17
Search and Rescue

1. Each Contracting Party organizes and maintains its ASAR/SAR system according to its national laws and regulations.
2. Contracting Parties shall ensure that common agreements on ASAR/SAR systems are concluded allowing cooperation to the most practical extent. These agreements shall take into account the Baltic FAB arrangements concerning possible ATS delegation.

Article 18
Relations between service providers

1. To execute provisions of Article 3 paragraph 4 of this Agreement the ANSPs of the Contracting Parties are authorized to formalize the relationships necessary for the Baltic FAB purposes.
2. The formalization of the relationships between the ANSPs set out in paragraph 1 of this Article shall be done by the written agreements or equivalent legal arrangements concerning functions, tasks and services to be provided in the airspace concerned.
3. Any of these agreements or equivalent legal arrangements between the ANSPs shall be consulted with the Baltic FAB Board and then notified to the Baltic FAB Council and competent authorities of the Contracting Parties.

Article 19
Relations between ANSPs and Third parties

1. In case the ANSP of the Contracting Party desires to conclude the agreements or equivalent legal arrangements concerning the provision of ATS by designated ANSP of the state, which is not the Contracting Party, such agreement or equivalent legal arrangement shall be notified to the Baltic FAB Board and the respective Contracting Parties shall ensure that such agreement or equivalent legal arrangement does not affect this Agreement.
2. Contracting Parties may conclude an agreement with Third parties jointly or separately for the purpose of realization of its/theirs tasks.

CHAPTER 4: CIVIL-MILITARY and MILITARY-MILITARY COOPERATION

Article 20
Military activities

1. The provisions of this Agreement shall be without prejudice to the Contracting Parties' national requirements relating to public order, security and defence interests and each Contracting Party shall be entitled to apply any measure to safeguard its interests of national security and defence.
2. With due regard to the Flexible Use of Airspace principles and in accordance with existing national arrangements related to civil-military and military-military cooperation and applicable international agreements, the competent authorities of the Contracting Parties may conclude written arrangements to enable state aircraft to conduct military operations, training and exercises in the respective airspace regardless of the existing common boundary between the Contracting Parties.
3. The Contracting Parties shall allow the provision of cross-border ATS to state aircraft operating as general air traffic as well as operational air traffic by the appropriate

ATS provider of the other Contracting Party pursuant to appropriate written arrangements notified to the Baltic FAB Board.

4. The Contracting Parties concerned may allow the provision of tactical air control services to operational air traffic by the air defence units and tactical air command and control service units of the other Contracting Party concerned (including other air command and control units of the NATO Integrated Air Defence System, responsible for providing tactical air command and control over the territory of the other Contracting Party concerned) pursuant to appropriate written arrangements notified to the Baltic FAB Board.
5. For the provision of cross-border services in the airspace concerned, the Contracting Parties shall encourage close cooperation between the appropriate ANSPs and the respective air defence and tactical air command and control service units.
6. The Contracting Parties shall strive to harmonize the relevant civil and military arrangements to facilitate civil-military cooperation, including safety, national security and defence.

CHAPTER 5: CHARGING

Article 21 Charging

1. The Contracting Parties shall aim, at application of a single unit rate for en-route traffic in the airspace concerned and strive to establish a common charging zone in the airspace concerned.
2. For the purpose set out in paragraph 1 of this Article and prior to the introduction and the application of a single unit rate for en-route traffic in the airspace concerned, Baltic FAB Board shall:
 - 1) develop and apply common principles governing charging policy within the airspace concerned, taking into account the possibility of national exemptions;
 - 2) coordinate their unit rates for en-route traffic in the airspace concerned;
 - 3) decide on the introduction of, the conditions for and the application of a single unit rate for en-route traffic in the airspace concerned and the establishment of a common charging zone in the airspace concerned;
 - 4) jointly propose single unit rate for en-route traffic in the airspace concerned to the relevant European Organisation for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL) body for approval.
3. The Contracting Parties shall, in particular:
 - 1) execute jointly the necessary obligations associated with a common charging zone for en-route traffic in the airspace concerned;
 - 2) make appropriate arrangements to ensure consistency and uniformity in the application of the rules and regulation(s) on charging;
 - 3) ensure as appropriate the joint cooperation with EUROCONTROL.

CHAPTER 6: SUPERVISION

Article 22 Supervision

1. The Contracting Parties shall ensure that the NSAs closely cooperate on the supervision of the ANSPs within the Baltic FAB and that their practices are harmonized. For that cooperation, NSAs conclude an agreement.
2. The NSA which certified the ANSP providing cross-border services in the airspace concerned is in charge of the supervision of that ANSP in close cooperation with the NSA of the other Contracting Party.
3. In case the Contracting Party over the territory of which the ANS referred to in paragraph 2 of this Article are provided requires that its own NSA exercises supervision, the NSAs of the Contracting Parties shall agree on the terms and conditions of such supervision.
4. The Contracting Parties shall ensure that their NSAs set up a common mechanism for exchange of information, consultation and coordination for cross border service provision to ensure that necessary corrective measures will be taken without delay and that the decisions taken in accordance with this Article will be enforced.

CHAPTER 7: PERFORMANCE

Article 23 Performance

1. The Contracting Parties shall implement the Baltic FAB performance scheme and apply the Baltic FAB performance plan consistent with the EU-wide performance targets and taking into account military needs. The Baltic FAB performance plan shall be subject to consultation with the stakeholders concerned.
2. The Baltic FAB performance plan shall be jointly developed by NSAs of the Contracting Parties, and approved by the Baltic FAB Board. This performance plan shall:
 - 1) include Baltic FAB performance targets for at least the following key performance areas: safety, environment, capacity, cost-efficiency, flight efficiency;
 - 2) define a set of clear and measurable key performance indicators for the key performance areas for a defined reference period;
 - 3) include a Baltic FAB incentive scheme.
3. The Baltic FAB Board shall:
 - 1) set performance targets at Baltic FAB level and coordinate the national performance plans' preparation and implementation;
 - 2) decide on the implementation and elements of the Baltic FAB

performance plan.

4. The Baltic FAB Board, on behalf of the Contracting Parties, shall perform regular reviews of the implementation of the Baltic FAB performance targets periodical assessments of the project and functioning of the Baltic FAB performance scheme and, and if necessary shall relay to the NSAs of the Contracting Parties conclusions related to the corrective measures to be taken.

CHAPTER 8: GOVERNANCE

Article 24 Baltic FAB Council

1. The Baltic FAB Council is composed of the following representatives designated by each Contracting Party:
 - 1) Minister responsible for civil aviation or person duly authorized by Minister responsible for civil aviation to act on behalf of the Minister;
 - 2) Minister responsible for national defence or person duly authorized by Minister responsible for national defence to act on behalf of the Minister;
 - 3) Head of NSA or person duly authorised to act on behalf of the head of NSA;
 - 4) Chief Executive Officers of designated ANSPs of Contracting Parties providing en-route services in airspace concerned or person duly authorized by Chief Executive Officers of designated ANSP of Contracting Parties providing en-route services in airspace concerned to act on behalf of the Chief Executive Officers.
2. Other participants may also attend as observers by invitation of the Baltic FAB Council.
3. The Baltic FAB Council shall be alternately chaired by one of the Contracting Parties.
Term of the chair shall be 12 months, first term starts on the day when this Agreement enters into force. First chairperson shall be the representative of Lithuania as per Paragraph 1 point 1) of this Article.
4. The decisions of the Baltic FAB Council shall be taken by a unanimous vote. Each Contracting Party shall have one vote. Minutes shall be kept of all meetings of the Baltic FAB Council.
5. The rules of procedure, adopted by the Baltic FAB Council shall set out the arrangements in particular for the convening of meetings, its financial issues, the prior dispatch of the agenda and related documents, if appropriate, the voting and meeting procedures, including the possibility of taking decisions by correspondence or other electronic means.
6. The Baltic FAB Council shall meet when required at least twice a year by the invitation of its Chairperson. Each member to the Baltic FAB Council shall be entitled to request the convening of a meeting.

7. The Baltic FAB Council shall take decisions in order to:

- 1) ensure the implementation of this Agreement and the fulfilment of the objectives of the Baltic FAB in general;
- 2) support the harmonization of the substantive national rules and procedures;
- 3) facilitate the joint designation process of the ANSPs;
- 4) approve of the Contracting Parties positions with regard to the application of international agreements regarding in particular the work of the ICAO, EUROCONTROL, the European Commission, the European Aviation Safety Agency and joint undertakings in the field of air traffic management and ANS;
- 5) propose to the appropriate authorities of the Contracting Parties the accession of a state to this Agreement and take the necessary actions.
- 6) define strategic objectives for the development of the Baltic FAB;
- 7) perform other duties related to the SES legislation.

8. The Baltic FAB Council shall establish the Baltic FAB Management Office (further as Baltic FAB MO).

9. The Baltic FAB MO shall support the Baltic FAB Board and FAB related activities. The proceedings of the Baltic FAB MO are financed from charges for ANS and target contributions of international organisations, financial institutions as well as other legal persons. Working arrangements for the Baltic FAB MO shall be adopted by the Baltic FAB Board. The Contracting Parties shall ensure that the Baltic FAB MO has adequate resources to fulfil allocated tasks and to provide support to the Baltic FAB Board as required.

Article 25 Baltic FAB Board

1. The Baltic FAB Board is composed of the following representatives designated by the
each Contracting Party:

- 1) Person duly authorized by Minister responsible for civil aviation to act on behalf of the Minister,
- 2) Person duly authorized by Minister responsible for national defence to act on behalf of the Minister,
- 3) Person duly authorised by the head of NSA to act on behalf of NSA,
- 4) Person duly authorized by Chief Executive Officers of designated ANSP of Contracting Parties providing en-route services in airspace concerned to act on behalf of the Chief Executive Officer.

2. Other participants may also attend as observers by invitation of the Baltic FAB Board.

3. The Baltic FAB Board shall be alternately chaired by one of the Contracting Parties. Term of chairmanship shall be 12 months, first term starts on the day when this Agreement enters into force. First chairperson shall be the representative of Poland in accordance with paragraph 1 point 1) of this Article.

4. The decisions of the Baltic FAB Board shall be taken by a unanimous vote. Each Contracting Party shall have one vote. Minutes shall be kept of all meetings of the Baltic FAB Board.
5. The rules of procedure, adopted by the Baltic FAB Board shall set out the arrangements in particular for the convening of meetings, its financial issues, the prior dispatch of the agenda and related documents, if appropriate, the voting and meeting procedures, including the possibility of taking decisions by correspondence or other electronic means.
6. The Baltic FAB Board shall meet when required but at least twice a year by the invitation of its Chairperson. Each member of the Contracting Party designated to the Board shall be entitled to request the convening of a meeting.
7. The Baltic FAB Board is tasked with taking decisions expressed in this Agreement and in order to realize the following objectives:
 - 1) manage the implementation of this Agreement and the fulfilment of the objectives of the Baltic FAB in general;
 - 2) define development of the civil and military cooperation;
 - 3) agree on a common design and policy for the airspace concerned;
 - 4) define the cooperation on the application of the Flexible Use of Airspace;
 - 5) approve the arrangements for the provision of air traffic services in the airspace concerned;
 - 6) adopt the charging policy applicable in the airspace concerned and aim to set the single unit rate for en-route traffic in the airspace concerned after the first reference period of the performance scheme;
 - 7) ensure the implementation of a common overall Safety Management System;
 - 8) approve the arrangements for the supervision of the ANSPs by the NSAs;
 - 9) assess the results achieved and take appropriate measures if required;
 - 10) decide and approve the performance plan and the related performance targets;
 - 11) adopt its rules of procedure and those of the committees and working groups;
 - 12) set up committees other than those established by this Agreement and working groups to assist it in specific matters and approve the proposals of the committees and working groups;
 - 13) ensure the coordination of the Baltic FAB with adjacent functional airspace blocks and states;
 - 14) coordinate the positions of the Contracting Parties with regard to the application of international agreements and legislation regarding in particular the work of the ICAO, EUROCONTROL, the European Commission, the European Aviation Safety Agency and joint undertakings in the field of air traffic management and ANS;
 - 15) facilitate the settlement of disputes arising between the Contracting Parties;
 - 16) take the necessary measures in the event of the withdrawal of the Contracting Party;
 - 17) propose amendments to this Agreement;
 - 18) ensure the consultations involving ANSPs, airspace users and other stakeholders where appropriate;
 - 19) decide on other issues as tasked by the Contracting Parties, or proposed by the designated Baltic FAB Board member.

8. Decisions of the Baltic FAB Board shall become effective two months after the day of their adoption, unless the Contracting Party informs the Baltic FAB Board within two weeks of the adoption decision that it can implement the decision only with the agreement or approval or any other decision of its government bodies in accordance with the national laws and regulations. In such case, the decision shall become effective on the next working day after informing the other Contracting Party that the above-mentioned agreement, approval or other decision had been obtained unless otherwise stated in the above mentioned decision.

Article 26
Committees and Working Groups

1. In order to meet the objective of Baltic FAB and to assist the Baltic FAB Board the committees and working groups may be established by the Baltic FAB Board which shall be composed of civil and military experts appointed by the Contracting Parties.
2. Persons other than experts referred in paragraph 1 of this Article may attend meetings of the committees and working groups as observers:
 - 1) by invitation of the Baltic FAB Board;
 - 2) by invitation of the committee or working group on prior approval for such invitation by the Baltic FAB Board or Management Office.
3. The procedure of work of the committees and working groups shall be laid down in the rules of procedure of the committees and working groups adopted by Baltic FAB Board.
4. Under this Agreement:
 - 4.1. Baltic FAB Board shall establish:
 - 1) the Airspace Committee to assist the Baltic FAB Board in the implementation of the Baltic FAB and execution of tasks entrusted to it by the Baltic FAB Board;
 - 2) the Strategic, Economic and Performance Committee to assist the Baltic FAB Board in the implementation of Articles 21 and 23 and other and execute tasks entrusted to it by the Baltic FAB Board;
 - 3) the Safety Committee to assist the Baltic FAB Board in the implementation of the Baltic FAB and execution of tasks entrusted to it by the Baltic FAB Board;
 - 4) the Operational and Technical Committee to assist the Baltic FAB Board in implementation of Articles 13, 14, 15 and 17 and execute other tasks entrusted to it by the Baltic FAB Board;
 - 4.2. Baltic FAB Board may establish other specialized committees if required.

CHAPTER 9: LIABILITY

Article 27 Liability

1. Within the airspace concerned, the Contracting Party shall compensate any damage as referred to in paragraph 3 of this Article resulting from the event:
 - 1) occurred in the airspace over its territory or under its responsibility according to the ICAO rules;
 - 2) caused due to the fault of the ATS provider referred to in Article 12 of this Agreement, or its agents or any other person acting on its behalf, due to the fault of ATS provider other than the provider(s) whose principal place of operation is located on the territory of the said Contracting Party of the event (effective ATS provider). Without prejudice to paragraph 5 of this Article, no direct action may be brought against the effective ATS provider or its agents or any other person acting on its behalf.
2. The right to compensation under paragraph 1 of this Article shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years as from the date of the definitive decisions as provided for in paragraph 3 of this Article.
3. Compensation under paragraph 1 of this Article may be claimed only for damage which has not been compensated under any final judicial decisions taken according to the specific national or international laws and regulations.
4. Claims for compensation under paragraph 1 of this Article shall be filed with the Contracting Party concerned. The claim shall be considered and ruled on by the competent authorities in accordance with the relevant national laws and regulations of the Contracting Party concerned. If no consensus is reached on the claim, the dispute shall be ruled on by the competent court of that Contracting Party concerned in accordance with its relevant national laws and regulations.
5. The effective ATS provider shall reimburse to the Contracting Party referred to in paragraph 1 of this Article any compensation paid or costs incurred as the result of damage caused by its own fault or that of its agents or any other person acting on its behalf. The Contracting Party of the effective ATS provider shall ensure the enforcement of this obligation and, in case of default of the effective ATS provider, shall take its place at first request as to reimburse the Contracting Party concerned.
6. Nothing in this Agreement shall prevent the Contracting Party referred to in paragraph 1 of this Article and the Contracting Party of the effective ATS provider from agreeing to share costs resulting from damage as referred to in paragraph 1 of this Article.
7. Nothing in this Agreement shall limit the right of recourse of a Contracting Party or an effective ATS provider against any other natural or legal person.

8. The Contracting Parties shall inform one another as soon as they receive any information about any claim as referred to in paragraphs 1 and 3 of this Article and as soon as a claim has been definitively settled.
9. The designated ATS providers shall maintain adequate coverage for the liability incurred under this Agreement so to make effective the obligation imposed to them under paragraph 5 of this Article to reimburse the Contracting Party referred to in paragraph 1 of this Article.
10. The present chapter is applicable without prejudice to international agreements relating to damage caused by the armed forces of one Contracting Party on the territory of the other Contracting Party.

CHAPTER 10: ACCIDENTS AND SERIOUS INCIDENTS

Article 28

Investigation of accidents and serious incidents

1. In the event of an accident or a serious incident, according to the Chicago Convention definitions, within the Baltic FAB airspace, occurring in the airspace over the territory of a Contracting Party or under its responsibility in accordance with ICAO rules (hereinafter referred to as the Contracting Party of occurrence) and controlled by an ANSP other than the provider(s) whose principal place of operations is/are located on the territory of the Contracting Party of occurrence (hereinafter referred to as the effective ANSP), the Contracting Party of the effective ANSP shall notify without delay the competent authorities of the Contracting Party of occurrence by the most suitable and quickest means. The notification shall have at least the same content as the notification in Annex 13 to the Chicago Convention.
2. The Contracting Party of occurrence or the Contracting Party conducting the investigation according to the Annex 13 to the Chicago Convention shall be provided with and have access to the necessary materials by all relevant ANSPs and competent authorities of the Contracting Parties in order to enable an investigation of the accident or the serious incident to be conducted.
3. The Contracting Party of the effective ANSP shall therefore grant, in accordance with its national laws and regulations, the Contracting Party conducting the investigation access to the premises, facilities and materials of the effective ANSPs and information held by its competent authorities. The information provided shall to be used only for the purpose for which it was given and must not be made public without the consent of the Contracting Party which provided the information.
4. The Contracting Parties shall ensure that all the institutions concerned by paragraphs 1 and 2 of this Article are familiar with the relevant communication channels
5. The Contracting Party of the effective ANSP shall be given the opportunity to appoint an observer to be present during the investigation.

6. Any Contracting Party which at the request of the Contracting Party conducting the investigation provided information or access to its competent authorities or an ANSP shall be entitled to appoint an accredited representative to participate in the investigation.
7. Where the Party conducting the investigation specifically requests the participation of the Contracting Party of the effective ANSP, the latter shall appoint an accredited representative.
8. The competent authorities of the Contracting Party conducting the investigation shall provide the competent authorities of the Contracting Party of the effective ANSP with the final investigation report based on its national laws and regulations.
9. Upon request of another Contracting Party the final investigation report and the safety recommendations arising out of the investigation shall be communicated to it.
10. If the Contracting Party conducting the investigation identifies irregularities related to Baltic FAB functioning, it shall immediately inform the Baltic FAB Board thereof.
11. Communications, notifications and reports shall be in English.
12. In order to enhance safety and promote best practices, Contracting Parties may appoint/establish Baltic FAB Investigation Committee composed of civil and military experts to jointly investigate aircraft accidents and serious incidents, including ATM occurrences,
13. In case of the accidents, serious incidents and ATM occurrences:
 - 1) involving civil and state aircraft, and/or
 - 2) involving civil and military ANSPs, and/or
 - 3) involving ANSPs of more than one Contracting Party, and/or
 - 4) during period of delegation of services the Contracting Parties shall ensure that during investigation, preferably conducted jointly, the same classification of occurrences will be applied, as defined in relevant ICAO SARPs, Eurocontrol ESSARs and European Union regulations.

CHAPTER 11: INSTITUTIONAL PROVISIONS

Article 29 Settlement of disputes

1. All disputes arising between the Contracting Parties relating to the interpretation, application or performance of this Agreement, including its existence, validity or termination, should be subject to the direct negotiations between the Contracting Parties.

2. If the dispute cannot be settled within a period of three months through direct negotiations between the Contracting Parties the dispute shall be settled to the Baltic FAB Council which shall appoint one, or if necessary more, persons to moderate and conduct the direct negotiations between the Contracting Parties or shall use any other means to settle the dispute.
3. If a dispute cannot be settled by the Baltic FAB Council within three months of its submission to the Baltic FAB Council, each of the Contracting Parties concerned shall have the right to submit the dispute to arbitration under the "Permanent Court of Arbitration optional rules for arbitrating disputes between two states". The costs of the arbitration, including fees and expenses, shall be shared equally by the Contracting Parties – the parties to the arbitration dispute.
4. The decisions of the arbitration tribunal shall be binding on the Contracting Parties – parties to the arbitration dispute.

Article 30

Accession of the other State to this Agreement

1. This Agreement is open to accession. Any State desiring to become a party to this Agreement shall submit its application to the Baltic FAB Council which in the name of the Contracting Party presents to the state desiring to become a party to this Agreement the conditions of accession and to the Contracting Parties any resulting adjustments necessary to this Agreement. After the Contracting Parties agree on any resultant adjustments necessary to this Agreement, these adjustments shall be the subject of an agreement on accession concluded between the Contracting Parties and the state desiring to become a party to this Agreement.
2. The agreement on accession shall come into force as soon as the Contracting Parties and the state desiring to become a party to this Agreement have notified each other in writing of the completion of their respective national law requirements.
3. The Contracting Parties and the state desiring to become a party to this Agreement shall agree upon a common budget covering the expenses for the accession.

Article 31

Withdrawal of the Contracting Party from this Agreement

1. In the event of the withdrawal of a Contracting Party from this Agreement, the Contracting Party concerned shall inform all other Contracting Parties and the Baltic FAB Council of its decision.
2. The withdrawal shall become effective six months after notification to the Baltic FAB Council.
3. The Baltic FAB Council shall take all necessary measures required by such withdrawal.

4. The Contracting Party withdrawing from this Agreement shall, bear the costs resulting from such withdrawal. In order to determine such costs the Contracting Parties shall conclude a special agreement.
5. If there are only two Contracting Parties the withdrawal of one of the Contracting Parties shall be treated as the termination of this Agreement. Termination shall become effective six months after notification to the Baltic FAB Council. In such situation the rules set out in paragraph 1 of Article 33 shall apply.

Article 32
Amendment of this Agreement

1. If a Contracting Party wishes to amend this Agreement, in particular due to Baltic FAB modification, it shall duly inform the Baltic FAB Council to consider the proposal. All changes and modifications shall be notified to appropriate authorities and organisations.
2. Any amendments agreed by the Contracting Parties shall come into force on the first day of the second month the Contracting Parties have notified each other in writing of the completion of their respective national law requirements.

Article 33
Termination and Suspension of this Agreement

1. The Contracting Parties may unanimously decide to terminate this Agreement at any time. In such situation the termination shall be effected by on a specified date to be decided by the Contracting Parties and till that date the Contracting Parties shall jointly determine the costs resulting from termination and the manner of financial settlements between the Contracting Parties.
2. This Agreement may be terminated by either Contracting Party at any time by written notice to the other Contracting Party(Parties). The termination shall become effective six months after the date of receipt of such notice by the other Contracting Party(Parties). The Contracting Parties shall jointly determine the costs resulting from termination and the manner of financial settlements between the Contracting Parties.
3. In the event of war or other state of emergency or in the interest of public safety, each Contracting Party has the right to terminate the Agreement with immediate effect, and shall notify the other Contracting Party(Parties) accordingly. The termination of the Agreement due to above mentioned circumstances shall become effective at the day when other Contracting Party receives the termination notice. The Contracting Parties shall jointly determine the costs resulting from termination and the manner of financial settlements between the Contracting Parties.
4. Each Contracting Party has the right to immediately suspend the application of this Agreement or parts thereof for national security and defence interests. It shall notify the other Contracting Party immediately.

5. The Contracting Party suspending this Agreement shall, bear the costs resulting from such suspension. In order to determine such costs the Contracting Parties shall conclude a special agreement.

Article 34
ICAO registration

This Agreement and any subsequent amendment thereto shall be registered with the ICAO pursuant the provisions of Article 83 of the Chicago Convention.

Article 35
Other Agreements

Letters of agreement and equivalent arrangements concerning operational cooperation concluded between ANSPs being in force at the date of this Agreement signature remain in force.

Article 36
Entry into force

1. This Agreement is concluded for an indefinite period of time.
2. This Agreement is subject to approval in accordance with the national legal procedures of the Contracting Parties, which will be confirmed with the exchange of diplomatic notes.
3. This Agreement shall enter into force on the first day of the third month of the receipt of the later diplomatic note.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized, have signed this Agreement on behalf of their respective governments and affixed their seals.

Done in Vilnius on 14th July 2016 in two original copies, each in the Polish, Lithuanian and English language, all texts being equally authentic. In case of their different interpretation, the English text shall prevail.

ON BEHALF
OF THE REPUBLIC OF POLAND




ON BEHALF OF
THE REPUBLIC OF LITHUANIA



Świadczy zgodność
fotokopii z oryginałem/~~odpisem~~

Warszawa, dnia 25/07/2012

MINISTERSTWO SKARBU PAŃSTWA
DZIAŁ KONTROLI I KONTROLI
DZIAŁ KONTROLI I KONTROLI
Amulet
DZIAŁ KONTROLI I KONTROLI



Warszawa, 13 marca 2013 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.240.2013 / 2

DPUE - 920 - 989 - 11/12/13/ar/4
dot.: RM-10-19-13 z dn. 08.03.2013 r.

Pan
Maciej Berek
Sekretarz
Rady Ministrów


Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym przez Ministra Spraw Zagranicznych wnioskiem o ratyfikację, za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, *Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Litewską*, podpisanej w Wilnie 17 lipca 2012 r. (pismo nr DPT.2703.7.13 z dnia 28 lutego 2013 r.) przekazuję, w załączeniu, opinię o zgodności z prawem Unii Europejskiej *projektu ustawy o ratyfikacji Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Litewską*.

Z poważaniem

Z up. Ministra Spraw Zagranicznych
SEKRETARZ STANU


Piotr Serafin

0207

1 -08- 2013



Warszawa, 13 marca 2013 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.240.2013 / 3

DPUE - 920 - 989 - 11/12/13/ar/8

opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o ratyfikacji Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Litewską wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Projekt ustawy o ratyfikacji Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Litewską jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z up. Ministra Spraw Zagranicznych
SEKREFARZ STANU
P. Serafin
Piotr Serafin