

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) umożliwić 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 łotewskiego 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

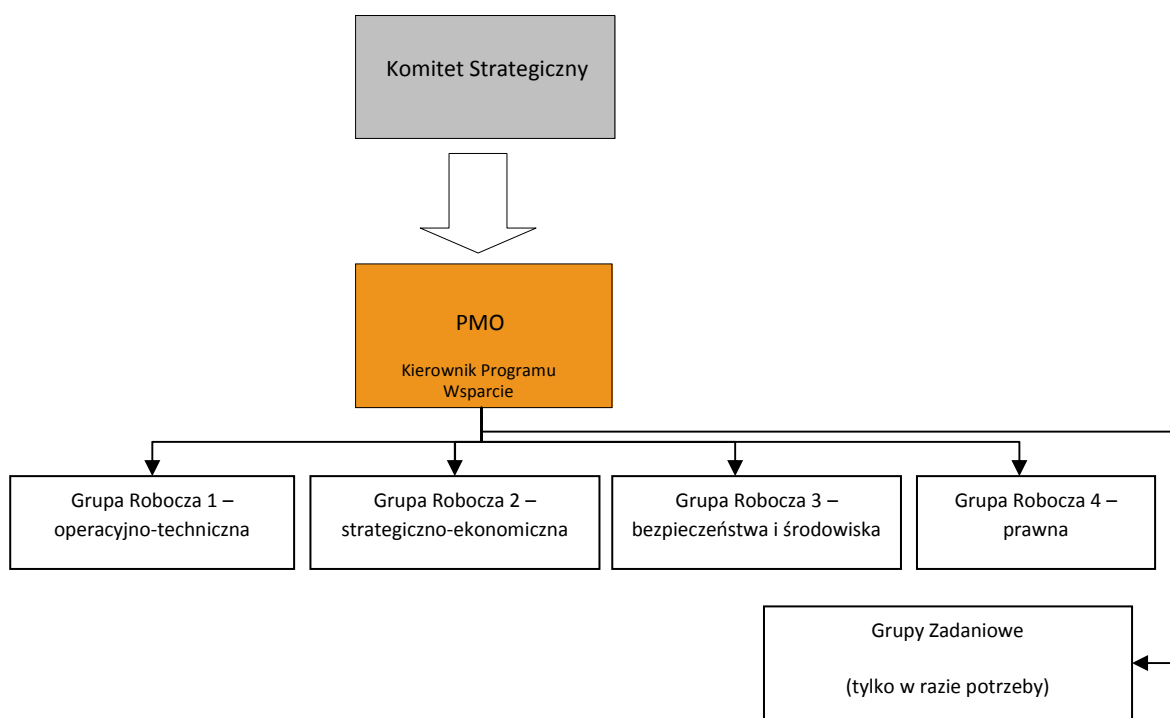
w PAŻP, planowane jest dokończenie procesu tworzenia PMO przez utworzenie, zgodnie z art. 1 ust. 4 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr 249, poz. 1829, z późn. zm.), oddziału terenowego. Takie rozwiązanie zapewni większą organizacyjną samodzielność osób oddelegowanych 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.

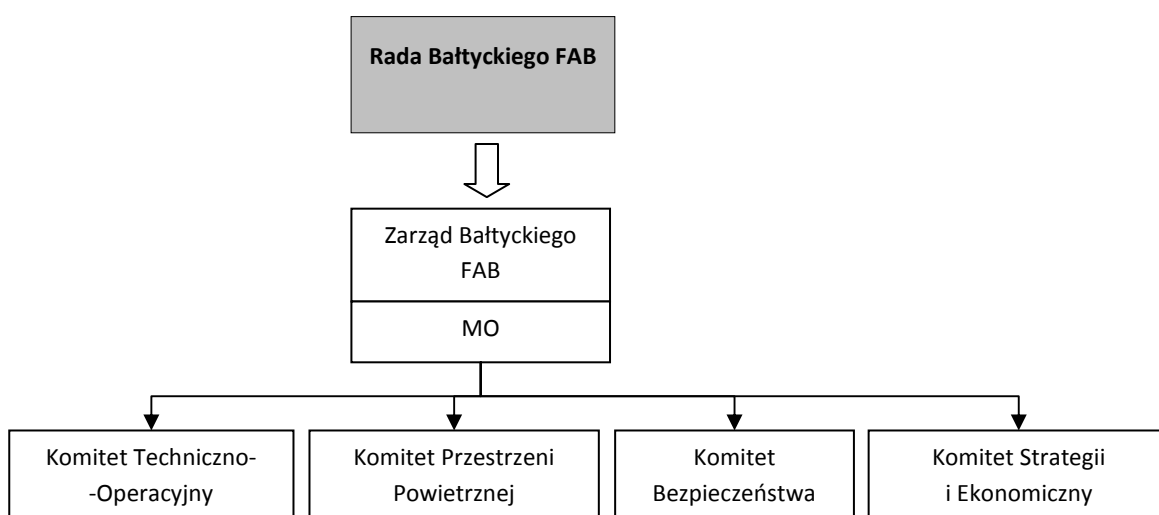
Obecna struktura zarządzania inicjatywą Bałtyckiego FAB

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 rozstrzygnięcia 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 Stronę 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).