



# DZIENNIK USTAW

## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

---

Warszawa, dnia 14 kwietnia 2014 r.

Poz. 479

### UMOWA

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

podpisana w Wilnie dnia 17 lipca 2012 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

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

### 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 Komisją 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**

#### **Opłaty**

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, EUROCONTOL, 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 ODSZKODAWCZA**

### **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/-ych 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, urządzeń 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 dotyczy 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

zgode, wszelkie wyniki 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 odstępująca 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 powiadomią 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.

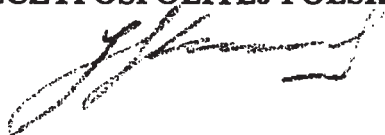
**Artykuł 36****Wejście w życie Umowy**

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 .....*Wilnie*..... 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





**LENKIJOS RESPUBLIKOS**  
**IR**  
**LIETUVOS RESPUBLIKOS**  
**SUTARTIS**  
**DĖL BALTIJOS FUNKCINIO ORO ERDVĖS BLOKO SUKŪRIMO**

Lenkijos Respublika ir Lietuvos Respublika, toliau – Susitariančiosios Šalys,

*atsižvelgdamos* į tai, kad Bendro Europos dangaus iniciatyvos tikslas – patobulinti esamus skrydžių saugos standartus, prisidėti prie darnios oro transporto sistemos plėtros ir pagerinti visą oro eismo valdymo veiklą ir oro navigacijos paslaugas, skirtas bendrajam oro eismui Europoje, kad būtų laikomasi visų oro erdvės naudotojų reikalavimų;

*atsižvelgdamos* į Bendro Europos dangaus teisės aktuose nustatytus valstybių narių įsipareigojimus, taip pat į 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB)

Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentas), papildytą 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB)

Nr. 1070/2009, ypač jo 9 straipsnio a dalies reikalavimus;

*atsižvelgdamos* į Baltijos funkcinio oro erdvės bloko (toliau vadinama Baltijos FOEB) galimybių studijos rezultatus;

*atsižvelgdamos* į 2010 m. liepos 29 d. Vilniuje pasirašytą bendradarbiavimo ketinimų protokolą plėtoti Baltijos funkcinio oro erdvės bloko iniciatyvą;

*atsižvelgdamos* į tai, kad glaudus oro navigacijos paslaugų teikėjų ir oro erdvės gynybos ir taktinio vadovavimo bei valdymo vienetų bendradarbiavimas atitinka civilinių ir karinių oro erdvės naudotojų poreikius Baltijos FOEB regione;

*norėdamos*, kad Bendro Europos dangaus įgyvendinimas neapsiribotų Europos Sąjungos valstybėmis narėmis, ir remdamos jo taikymą Šalyse, kurios nėra Europos Sąjungos narės;

*kadangi* kurdamos Baltijos FOEB nepaisant esamų sienų, Susitariančiosios Šalys siekia didžiausio oro eismo valdymo tinklo pajėgumo, veiksmingumo ir efektyvumo, išlaikant aukštą saugos lygį;

*išreikšdamos* savo valią bendradarbiauti diegiant Bendrą Europos dangų, kad būtų pasiekti jo tikslai ir oro erdvės naudotojai turėtų naudos iš jo įgyvendinimo;

*pripažindamos*, kad sudarant Funkcinio oro erdvės bloko sukūrimo ir jo diegimo sutartį neturi būti pažeistas principas, kad kiekviena Susitariančioji Šalis turi visišką ir išimtinį suverenitetą į oro erdvę virš savo teritorijos ir kad kiekviena valstybė gali taikyti su savo nacionalinės oro erdvės saugumu ir gynyba susijusias prerogatyvas;

*gerbdamos* su Tarptautine civilinės aviacijos organizacija (TCAO) sudarytą regioninių susitarimų nuostatas ir *atsižvelgdamos* į Paslaugų teikimo reglamento įsigaliojimo dieną galiojusius regioninius susitarimus;

*pripažindamos*, kad kiekvienos Susitariančiosios Šalies nacionalinei priežiūros institucijai būtina sudaryti atitinkamus glaudaus bendradarbiavimo susitarimus užtikrinant reikiamą oro navigacijos paslaugų teikėjų priežiūrą;

*siekdamos*, kad būtų sukurtas teisinis ir institucinis Susitariančiųjų Šalių įsteigto Baltijos FOEB pagrindas;

*atsižvelgdamos* į tai, kad Baltijos FOEB sukūrimas nepažeidžia TCAO pripažintų skrydžių informacijos regionų (FIR) ir kad Susitariančiosios Šalys ir toliau vykdys TCAO įsipareigojimus pagal geografines FIR, kuriuos joms patikėjo TCAO, ribas,

*s u s i t a r è:*

## 1 SKYRIUS

### BENDRIEJI PRINCIPAI

#### 1 straipsnis

##### Sąvokos ir santrumpos

Jeigu nenustatyta kitaip, šioje Sutartyje vartojamos sąvokos turi tą pačią Susitariančiosiose Šalyse galiojančiuose Bendro Europos dangaus reglamentuose joms priskirtą reikšmę. Šioje Sutartyje vartojamos sąvokos ir santrumpos:

1. *Sutartis* – ši sutartis su visais jos pakeitimais ir papildymais, jeigu nenurodyta kitaip;

2. *atitinkama oro erdvė* – oro erdvė virš Susitariančiųjų Šalių teritorijų ir oro erdvė, priklausanti jų atsakomybės sričiai pagal TCAO taisykles, kaip nurodyta šios Sutarties 4 straipsnyje;

3. *AIP (Aeronautical Information Publication)* – oro navigacijos informacijos leidinys;

4. *AIS (Aeronautical Information Services)* – oro navigacijos informacijos paslaugos;

5. *ANS (Air Navigation Services)* – oro navigacijos paslaugos;

6. *ANSP (Air Navigation Service Provider)* – oro navigacijos paslaugų teikėjas;

7. *ATS (Air Traffic Services)* – oro eismo paslaugos;

8. *ASAR/SAR (Aeronautical Search and Rescue/Search and Rescue)* – aviacijos paieška ir gelbėjimas / paieška ir gelbėjimas;

9. *Baltijos FOEB* – funkcinis oro erdvės blokas, Susitariančiųjų Šalių sukurtas remiantis šia sutartimi;

10. *Čikagos konvencija* – Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija, pasirašyta 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, įskaitant bet kurią abiejų Susitariančiųjų Šalių ratifikuotą jos pakeitimą, taikomą pagal šios Konvencijos 94 straipsnio a punktą, ir bet kurią jos priedą ar jo pakeitimą, priimtą pagal šios Konvencijos 90 straipsnį, jei visi tarptautiniai standartai, nurodyti šios Konvencijos 37 straipsnyje ir esantys tuose prieduose ar pakeitimuose, galioja visoms Susitariančiosioms Šalims;

11. *CNS (Communication, Navigation and Surveillance Services)* – ryšių, navigacijos ir stebėjimo paslaugos;
12. *FIR (Flight Information Region)* – skrydžių informacijos regionas;
13. *MET (aeronautical meteorological services)* – aviacijos meteorologijos paslaugos;
14. *NSA (National Supervisory Authority)* – nacionalinė priežiūros institucija;
15. *operatyvusis oro eismas* – skrydžiai, kurie atliekami nesilaikant bendrojo oro eismo nuostatų ir kurių taisyklės ir procedūras nustato atitinkamos nacionalinės institucijos. Į operatyvųjų oro eismą gali būti įtraukti bandomieji skrydžiai, kai reikalaujama tam tikru laipsniu nukrypti nuo TCAO taisyklių, kad būtų laikomasi tų skrydžių reikalavimų;
16. *valstybės orlaivis* – krašto apsaugos, muitinės ir policijos tarnybų naudojamas orlaivis;
17. *taktinio skrydžių valdymo paslauga* – karinės paramos teikimas operatyviajam oro eismui užtikrinant paskirtos užduoties vykdymą ir pakankamą atstumą tarp orlaivių bet kuriuo metu;
18. *trečioji Šalis* – bet koks subjektas ar organizacija, susijusi su oro navigacijos paslaugų teikimu Susitariančiųjų Šalių ar Baltijos FOEB oro erdvėse;
19. *UIR (Upper Flight Information Region)* – viršutinis skrydžių informacijos regionas.

## **2 straipsnis**

### **Sutarties objektas**

Šios Sutarties tikslas yra sukurti Baltijos FOEB ir apibrėžti Susitariančiųjų Šalių teises ir pareigas, atsižvelgiant į būtinybę koordinuoti Baltijos FOEB veiklą ir tolesnę plėtrą.

## **3 straipsnis**

### **FOEB sukūrimas**

1. Šia Sutartimi yra sukuriamas Baltijos FOEB.
2. Ši Sutartis yra taikoma šios Sutarties 4 straipsnio 1 dalyje nurodytai Baltijos FOEB oro erdvei.
3. Šia Sutartimi nesukuriama tarptautinė organizacija, turinti tarptautinės teisės subjekto statusą.
4. Šioje Sutartyje yra apibrėžtos bendrosios sąlygos ir valdymas, pagal kuriuos Susitariančiosios Šalys turi užtikrinti oro eismo valdymą ir oro navigacijos paslaugų teikimą atitinkamoje oro erdvėje.
5. Šioje Sutartyje yra nustatoma sistema, pagal kurią turi būti sudaromos tam tikros sutartys ir (arba) susitarimai oro navigacijos paslaugų teikėjų, nacionalinių priežiūros institucijų, karinių institucijų, civilinio ir karinio bendradarbiavimo srityse bei kiti reikiami susitarimai, būtini šiai Sutartčiai įgyvendinti ir Baltijos FOEB kurti.

#### **4 straipsnis**

##### **Baltijos FOEB ribos**

1. Remiantis šia Sutartimi, Baltijos FOEB yra sudarytas iš šių skrydžių informacijos regionų (FIR):

- 1) Vilniaus FIR ir
- 2) Varšuvos FIR,

kaip nurodyta atitinkamuose AIP remiantis atitinkamais TCAO dokumentais.

2. Baltijos FOEB yra kuriamas neribotam laikui.

#### **5 straipsnis**

##### **Suverenitetas**

1. Šia Sutartimi neturi būti pažeistas visiškas ir išimtinis Susitariančiųjų Šalių suverenitetas į virš jų teritorijos esančią oro erdvę. Jeigu FIR arba UIR tęsiasi oro erdvėje virš kitos Susitariančiosios Šalies teritorijos, tai neturi paveikti atitinkamos Susitariančiosios Šalies suvereniteto į tą oro erdvės dalį, esančią virš jos teritorijos.

2. Niekas šioje Sutartyje neturi pažeisti arba paveikti Susitariančiųjų Šalių teisių ir įsipareigojimų, numatytų Čikagos konvencijoje ar kitose tarptautinėse sutartyse, kurių Šalys jos yra.

#### **6 straipsnis**

##### **Saugumas ir gynyba**

1. Šios Sutarties sąlygomis neturi būti apribojama Susitariančiųjų Šalių kompetencija, susijusi su saugumu ir gynyba, veiksmingu NATO sprendimų įgyvendinimu ir (arba) kitais galimais susitarimais dėl oro erdvės stebėjimo, kontrolės ir gynybos.

2. Jei vienos iš Susitariančiųjų Šalių kompetentingos institucijos laiko tai būtina, jos gali sudaryti su kitos Susitariančiosios Šalies kompetentingomis institucijomis rašytinius susitarimus dėl veiksmingo civilinio ir karinio bei karinio bendradarbiavimo Baltijos FOEB.

#### **7 straipsnis**

##### **Valstybės orlaiviai**

1. Jeigu nėra kito susitarimo ar nereguluojama kitaip, valstybės orlaiviams taikomos visos Čikagos konvencijos 3 straipsnio c punkto nuostatos.

2. Susitariančiosios Šalys nustato viena kitos valstybės orlaiviams supaprastintas leidimų atlikti skrydžius į savo teritoriją, iš jos arba per ją ir leidimų vykdyti karines operacijas, dalyvauti mokymuose ir pratybose išdavimo procedūras, nepažeidžiant Susitariančiųjų Šalių nacionalinio saugumo ir gynybos interesų ir jų konstitucinių nuostatų.

3. Vykdydamos šią Sutartį Susitariančiosios Šalys siekia užtikrinti, kad procedūros ir taisyklės, taikomos valstybės orlaivių skrydžiams zonose, nurodytose šios sutarties 9 straipsnio 1 dalyje, atitiktų gretimuose funkcinuose oro erdvės blokuose nustatytas procedūras ir taisykles.

## 8 straipsnis

### Baltijos FOEB tikslas

Susitariančiosios Šalys susitaria, kad pagrindinis Baltijos FOEB tikslas yra siekti optimalaus veikimo saugos, skrydžių efektyvumo, pajėgumo, neigiamo poveikio aplinkai mažinimo, rentabilumo srityse, ir gerinti karinių užduočių vykdymo efektyvumą, projektuojant atitinkamą oro erdvę ir organizuojant oro eismo valdymą atitinkamoje oro erdvėje neatsižvelgiant į esamas Susitariančiųjų Šalių valstybines sienas.

## 9 straipsnis

### Susitariančiųjų Šalių įsipareigojimai

1. Baltijos FOEB tikslui pasiekti Susitariančiosios Šalys įsipareigoja bendradarbiauti ir imtis reikiamų priemonių pagal nacionalinius įstatymus ir teisės aktus visų pirma šiose srityse:

- 1) oro erdvės projektavimas ir naudojimas;
- 2) taisyklių ir procedūrų suderinimas;
- 3) oro navigacijos paslaugų teikimas;
- 4) civilinis ir karinis bendradarbiavimas;
- 5) rinkliavų nustatymas;
- 6) ANSP priežiūra;
- 7) veiklos rezultatai;
- 8) Baltijos FOEB valdymas.

2. Susitariančiosios Šalys užtikrina šios Sutarties įgyvendinimą.

3. Baltijos FOEB tikslui pasiekti Susitariančiosios Šalys:

- 1) įgyvendina Baltijos FOEB tarybos ir Baltijos FOEB valdybos priimtus sprendimus;
- 2) veikia gera valia ir deda visas pastangas, kad sukurtų arba pakeistų nacionalinius įstatymus ir teisės aktus, taisykles ir procedūras, atsižvelgdamos į šioje Sutartyje apibrėžtą bendrą sistemą;
- 3) bendradarbiauja derindamos esmines nacionalines taisykles ir procedūras, susijusias su Baltijos FOEB, ir reguliariai konsultuojasi viena su kita, siekdamos nustatyti atitinkamų įstatymų, teisės aktų, taisyklių ir procedūrų, turinčių įtakos Baltijos FOEB, neatitikimus, kad teisės aktai būtų kuo labiau suderinti.
4. Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad bet kokie išlikę ar atsiradę neatitikimai jokiomis aplinkybėmis nepakenktų ar neturėtų neigiamo poveikio skrydžių saugai ar paslaugų teikimo Baltijos FOEB veiksmingumui.
5. Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad įgyvendinant šią Sutartį būtų išvengta neigiamo poveikio karinių operacijų, mokymų ir pratybų saugiam ir veiksmingam vykdymui.

## **2 SKYRIUS ORO ERDVĖ**

### **10 straipsnis**

#### **Baltijos FOEB oro erdvė**

1. Šios Sutarties 8 straipsnyje apibrėžtam Baltijos FOEB tikslui pasiekti, Susitariančiosios Šalys kartu projektuoja oro erdvės struktūras ir užtikrina vientisos oro erdvės valdymą ir suderintą oro eismo srautų ir pajėgumo valdymą, deramai atsižvelgdamos į Susitariančiųjų Šalių bendradarbiavimo procesus tarptautiniu lygiu.

2. Susitariančiosios Šalys privalo bendradarbiauti, visų pirma siekdamos:

1) kurti atitinkamos oro erdvės struktūrą, kad būtų galima panaikinti oro erdvės suskaidymą ir ją dinamiškai padalyti į sektorius sukuriant pasienio operacijų zonas,

2) išanalizuoti oro erdvės keitimą, turintį įtakos Baltijos FOEB veiklos rezultatams,

3) plėtoti bendrą oro erdvės politiką, glaudžiai bendradarbiaujant civilinėms ir karinėms institucijoms.

3. Susitariančiosios Šalys koordinuoja savo darbus su atitinkamomis tarptautinėmis institucijomis ir įstaigomis ir prireikus konsultuojasi su oro erdvės naudotojais.

### **11 straipsnis**

#### **Lankstus oro erdvės naudojimas**

1. Pagal šios Sutarties 9 ir 10 straipsnius ir siekiant įgyvendinti šios Sutarties 8 straipsnyje išdėstytą Baltijos FOEB tikslą, Susitariančiosios Šalys bendradarbiauja teisiniu, operaciniu ir techniniu lygiu, veiksmingai ir nuosekliai taikydamos lankstų atitinkamos oro erdvės naudojimo principą pagal civilinius ir karinius reikalavimus.

2. Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad būtų sudaryti civilinių ir karinių ATS teikėjų susitarimai ir nustatytos procedūros ir kad civilinės ir karinės institucijos koordinuotą veiklą virš savo teritorijos ir pasienio zonų, kiek tai būtina oro erdvės valdymui strateginiu lygiu.

3. Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad ikitaktinio ir taktinio lygių valdymą ATS teikėjų lygiu koordinuotų civilinės ir karinės ATS teikimo tarnybos.

## **3 SKYRIUS**

### **ORO NAVIGACIJOS PASLAUGŲ TEIKIMAS**

### **12 straipsnis**

#### **Oro navigacijos paslaugos**

1. Susitariančiosios Šalys užtikrina šių oro navigacijos paslaugų teikimą:

1) oro eismo paslaugų (ATS);

- 2) ryšių, navigacijos ir stebėjimo paslaugų (CNS);
- 3) oro navigacijos informacijos paslaugų (AIS);
- 4) meteorologijos paslaugų (MET), ir
- 5) paieškos ir gelbėjimo (SAR) koordinavimo.

2. Susitariančiųjų Šalių AIP yra nurodomi Baltijos FOEB oro navigacijos paslaugų teikėjai (ANSP), apibrėžiama jų atsakomybės sričiai priklausanti oro erdvė, kiekvienos iš Susitariančiųjų Šalių atitinkamos kompetentingos institucijos.

3. Jeigu oro navigacijos paslaugų teikėjai (ANSP) pageidauja pasinaudoti kitų sertifikuotų paslaugų teikėjų paslaugomis, apie jų rašytinius susitarimus, įforminančius jų darbo santykius, yra pranešama Baltijos FOEB veikiančiai NSA. Tokie susitarimai dėl paskirtų ATS arba MET galioja tik Susitariančiosioms Šalims juos patvirtinus.

### 13 straipsnis

#### Oro eismo paslaugos

1. Susitariančiosios Šalys bendru dokumentu arba remdamosi sutartomis procedūromis užtikrina ATS teikėjo (-ų) paskyrimą atitinkamoje oro erdvėje. Ankstesnio sakinio taisyklės taip pat apima aerodromo skrydžių informacijos paslaugas, ATS aerodromų skrydžių valdymo zonoje ir karinės priežiūros zonoje, teikiamas ATS teikėjo (-ų) atitinkamoje oro erdvėje.

2. Kiekviena iš Susitariančiųjų Šalių turi teisę paskirti vieną ar kelis ATS teikėjus visoms ar daliai šių paslaugų teikti savo atitinkamoje oro erdvėje ir jį (juos) atšaukti ar pakeisti. Apie tokį paskyrimą, atšaukimą ar pakeitimą kitai Susitariančiajai Šaliai pranešama raštu. Bet koks pagal šią dalį paskirtas ATS teikėjas yra laikomas Susitariančiųjų Šalių bendrai paskirtu teikėju nuo tos dienos, kai kita Susitariančioji Šalis gavo pranešimą apie tokį paskyrimą, iki tol, kol jis bus pakeistas ar atšauktas pagal šios dalies nuostatas.

3. Susitariančiosios Šalys, kurių oro erdvė yra susijusi su paskirtų ar nepaskirtų pagal šią Sutartį ATS teikėjų sutartimis dėl ATS teikimo, yra išimtinai atsakingos už tokių sutarčių patvirtinimą. Susitariančiosios Šalys gali sudaryti atitinkamus susitarimus ar sutartis dėl tokio patvirtinimo suteikimo.

4. Kiekviena iš Susitariančiųjų Šalių, ketinanti perduoti atsakomybę už ATS teikimą Baltijos FOEB oro erdvėje trečiajai Šaliai, užtikrina, kad ji ir toliau vykdys šios Sutarties sąlygas.

5. Šios sutarties 13 straipsnio 1 ir 2 dalys taikomos nepažeidžiant ATS teikimo susitarimų ar sutarčių, galiojusių prieš įsigaliojant šiai Sutarčiai.

6. Susitariančiosios Šalys:

- 1) skatina ATS teikėjų glaudų bendradarbiavimą nacionaliniu lygiu;
- 2) nedelsdamos praneša viena kitai apie bet kokią paskirtų ATS teikėjų sertifikavimo arba teisinio statuso pokytį;
- 3) keičiasi informacija apie paskirtų ATS teikėjų teises ir pareigas nacionaliniu lygiu.

7. Susitariančiosios Šalys kartu praneša Europos Komisijai ir kitoms Europos Sąjungos valstybėms narėms apie bet koki pagal šį straipsnį priimtą sprendimą, susijusį su ATS teikėjo (-ų) paskyrimu atitinkamoje oro erdvėje.

#### **14 straipsnis**

##### **Ryšių, navigacijos ir stebėjimo paslaugos**

Susitariančiosios Šalys siekia diegti bendras technines sistemas ir ekonominiu požiūriu naudingai išdėstyti infrastruktūrą, būtiną Susitariančiųjų Šalių oro navigacijos paslaugų teikėjų CNS teikti, kartu projektuodamos, pirkdamos, parengdamos naudoti, naudodamos ir techniškai prižiūradamos CNS infrastruktūrą, sistemas ir įrangą.

#### **15 straipsnis**

##### **Oro navigacijos informacijos paslauga**

1. Susitariančiosios Šalys koordinuoja AIS teikimą.
2. Nenumatytais atvejais viena iš Susitariančiųjų Šalių gali teikti AIS kitos Susitariančiosios Šalies vardu.
3. Kompetentingos institucijos ir AIS teikėjai sudaro atitinkamus susitarimus.

#### **16 straipsnis**

##### **Meteorologinės paslaugos**

1. Kiekviena Susitariančioji Šalis gali atskirai paskirti MET teikėją, apie tai pranešdama Baltijos FOEB valdybai, arba pagal sutartas procedūras bendrai paskirti Baltijos FOEB MET teikėją (-us).
2. Jeigu Susitariančiosios Šalys paskiria MET teikėją atskirai, kiekviena iš jų užtikrina MET teikėjų bendradarbiavimą.
3. MET teikti kompetentingos institucijos, oro navigacijos paslaugų teikėjai ir MET teikėjai sudaro atitinkamus susitarimus.
4. Susitariančiosios Šalys kartu praneša Europos Komisijai ir kitoms Europos Sąjungos valstybėms narėms apie bet koki pagal šį straipsnį priimtą sprendimą, susijusį su MET teikėjo paskyrimu atitinkamoje oro erdvėje.

#### **17 straipsnis**

##### **Paieška ir gelbėjimas**

1. Kiekviena iš Susitariančiųjų Šalių organizuoja ir palaiko savo ASAR/SAR sistemą pagal nacionalinius įstatymus ir teisės aktus.
2. Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad būtų sudarytos bendros sutartys dėl ASAR/SAR sistemų siekiant kuo glaudesnio bendradarbiavimo. Jose atsižvelgiama į FOEB susitarimus dėl galimo ATS teikimo perdavimo.



## **18 straipsnis**

### **Oro navigacijos paslaugų teikėjų santykiai**

1. Siekdamas įgyvendinti šios sutarties 3 straipsnio 4 dalies nuostatas, Susitariančiosios Šalys įgalioja ANSP įforminti Baltijos FOEB tikslams įgyvendinti būtinus santykius.

2. Šios Sutarties 18 straipsnio 1 dalyje nurodyti ANSP santykiai įforminami sudarant susitarimus ar kitus lygiaverčius teisinius dokumentus dėl funkcijų, užduočių ir paslaugų, kurias reikia atlikti / teikti atitinkamoje oro erdvėje.

3. Dėl ANSP susitarimų ar lygiaverčių teisinių susitarimų konsultuojamasi su Baltijos FOEB valdyba, vėliau apie juos pranešama Baltijos FOEB tarybai ir Susitariančiosios Šalies kompetentingoms institucijoms.

## **19 straipsnis**

### **ANSP ir trečiųjų Šalių santykiai**

1. Jeigu Susitariančiųjų Šalių ANSP pageidauja sudaryti susitarimą ar kitą lygiavertį teisinį dokumentą, susijusį su valstybės, kuri nėra Susitariančioji Šalis, paskirto oro navigacijos paslaugų teikėjo ATS teikimu, apie tokį susitarimą ar kitą lygiavertį teisinį dokumentą pranešama Baltijos FOEB valdybai, ir Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad toks susitarimas ar kitas lygiavertis teisinis dokumentas neturėtų įtakos šiai Sutarčiai.

2. Savo užduotims vykdyti Susitariančiosios Šalys kartu arba atskirai gali sudaryti susitarimą su trečiaja Šalimi ar Šalimis.

## **4 SKYRIUS**

### **CIVILINIS IR KARINIS BEI KARINIS BENDRADARBIAVIMAS**

## **20 straipsnis**

### **Karinė veikla**

1. Šios Sutarties nuostatomis neturi būti pažeidžiami Susitariančiųjų Šalių nacionaliniai reikalavimai dėl viešosios tvarkos, saugumo ir gynybos interesų, ir kiekviena iš Susitariančiųjų Šalių turi teisę taikyti bet kokias priemones, siekdamas užtikrinti saugumo ir gynybos interesus.

2. Deramai atsižvelgdamos į lankstaus oro erdvės naudojimo principus ir laikydamosi esamų nacionalinių susitarimų, susijusių su civiliniu ir kariniu bei kariniu bendradarbiavimu, ir prisiimtų tarptautinių įsipareigojimų, Susitariančiųjų Šalių kompetentingos institucijos gali sudaryti rašytinius susitarimus, leidžiančius valstybės orlaiviams vykdyti karines operacijas, mokymus ir dalyvauti pratybose atitinkamoje oro erdvėje nepaisant esamos bendros Susitariančiųjų Šalių sienos.

3. Susitariančiosios Šalys leidžia kitos Susitariančiosios Šalies atitinkamam ATS teikėjui teikti pasienio zonos oro eismo paslaugas valstybės orlaiviams, vykdančiams bendrąjį ir operatyvųjį oro eismą, pagal atitinkamus rašytinius susitarimus, apie kuriuos pranešta Baltijos FOEB valdybai.

4. Susitariančiosios Šalys leidžia kitos Susitariančiosios Šalies oro erdvės gynybos vienetams ir taktinio vadovavimo ir valdymo vienetams (įskaitant kitus NATO integruotos oro gynybos sistemos vadovavimo ir valdymo vienetus, atsakingus už taktinį vadovavimą ir valdymą kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje) teikti operatyviojo oro eismo taktinio valdymo paslaugas pagal atitinkamus rašytinius susitarimus, apie kuriuos pranešta Baltijos FOEB valdybai.

5. Paslaugoms tam tikroje pasienio zonos oro erdvėje teikti Susitariančiosios Šalys skatina glaudų atitinkamų ANSP ir susijusių oro erdvės gynybos ir taktinio vadovavimo ir valdymo vienetų bendradarbiavimą.

6. Susitariančiosios Šalys siekia suderinti atitinkamus civilinius ir karinius susitarimus civiliniam ir kariniam bendradarbiavimui palengvinti, įskaitant bendradarbiavimą saugos, nacionalinio saugumo ir gynybos srityse.

## **5 SKYRIUS**

### **RINKLIAVŲ NUSTATYMAS**

#### **21 straipsnis**

##### **Rinkliavų nustatymas**

1. Susitariančiosios Šalys siekia taikyti bendrą vienetinį tarifą už skrydžius atitinkamos oro erdvės maršrutais ir siekia nustatyti bendrą rinkliavų zoną atitinkamoje oro erdvėje.

2. Kad įgyvendintų šios Sutarties 21 straipsnio 1 dalyje įvardytą tikslą, prieš nustatydama ir imdama taikyti bendrą vienetinį tarifą už skrydžius atitinkamos oro erdvės maršrutais, Baltijos FOEB valdyba:

1) sukuria ir taiko bendrus principus, kuriais reglamentuojama rinkliavų politika atitinkamoje oro erdvėje, atsižvelgdama į nacionalinių išimčių galimybę;

2) koordinuoja vienetinius tarifus už skrydžius atitinkamos oro erdvės maršrutais;

3) sprendžia dėl bendro vienetinio tarifo už skrydžius atitinkamos oro erdvės maršrutais nustatymo, sąlygų ir taikymo, taip pat bendros rinkliavų zonos atitinkamoje oro erdvėje nustatymo;

4) kartu teikia susijusiai Europos saugios oro navigacijos organizacijos (Eurokontrolės) įstaigai patvirtinti bendrą vienetinį tarifą už skrydžius atitinkamos oro erdvės maršrutais.

3. Susitariančiosios Šalys visų pirma:

1) kartu vykdo reikiamus išipareigojimus, susijusius su bendra skrydžių atitinkamos oro erdvės maršrutais rinkliavų zona;

2) sudaro atitinkamus susitarimus užtikrinamos nuoseklų ir vienodą rinkliavų ir reglamentavimo taikymą;

3) užtikrina bendrą reikiamą bendradarbiavimą su Eurokontrolė.

## **6 SKYRIUS PRIEŽIŪRA**

### **22 straipsnis**

#### **Priežiūra**

1. Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad NSA glaudžiai bendradarbiautų, vykdydamos Baltijos FOEB oro navigacijos paslaugų teikėjų priežiūrą, ir suderintų savo veiksmus. NSA sudaro šio bendradarbiavimo susitarimą.

2. NSA, išdavusi sertifikatą ANSP teikti paslaugas tam tikroje pasienio zonos oro erdvėje, yra atsakinga už to ANSP priežiūrą glaudžiai bendradarbiaujant su kitos Susitariančiosios Šalies NSA.

3. Jeigu Susitariančioji Šalis, virš kurios teritorijos yra teikiamos šios Sutarties 22 straipsnio 2 dalyje minimos ANS, reikalauja, kad priežiūrą vykdytų jos NSA, Susitariančiųjų Šalių NSA susitaria dėl priežiūros nuostatų ir sąlygų.

4. Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad jų NSA sukurtų bendrą keitimosi pasienio zonos paslaugų teikimo informacija, konsultavimo ir koordinavimo mechanizmą, siekdamas užtikrinti, kad reikiami ištaisymo veiksmai būtų atliekami nedelsiant ir kad būtų vykdomi pagal šį straipsnį priimti sprendimai.

## **7 SKYRIUS VEIKLOS REZULTATAI**

### **23 straipsnis**

#### **Veiklos rezultatai**

1. Susitariančiosios Šalys įgyvendina Baltijos FOEB veiklos rezultatų planą ir taiko Baltijos FOEB veiklos planą, atitinkantį Europos Sąjungos veiklos tikslus, atsižvelgdamos į karinius poreikius. Dėl Baltijos FOEB veiklos plano turi būti konsultuojamasi su atitinkamomis suinteresuotosiomis Šalimis.

2. Susitariančiųjų Šalių NSA kartu sudaro Baltijos FOEB veiklos planą, kurį patvirtina Baltijos FOEB valdyba. Šiame plane:

1) nurodomi šių pagrindinių Baltijos FOEB veiklos sričių: saugos, aplinkos, pajėgumo, sąnaudų veiksmingumo ir skrydžių efektyvumo tikslai;

2) apibrėžiami aiškūs ir išmatuojami pagrindiniai veiklos rezultatų rodikliai nustatomi pagrindinėms veiklos sritims nustatytam ataskaitiniam laikotarpiui;

3) pateikiama Baltijos FOEB skatinimo sistema.

3. Baltijos FOEB valdyba:

1) nustato Baltijos FOEB veiklos tikslus ir koordinuoja nacionalinių veiklos planų rengimą ir įgyvendinimą;

2) priima sprendimus dėl Baltijos FOEB veiklos plano dalių ir plano įgyvendinimo.

4. Baltijos FOEB valdyba Susitariančiųjų Šalių vardu atlieka Baltijos FOEB veiklos tikslų įgyvendinimo nuolatinę peržiūrą, Baltijos FOEB veiklos rezultatų plano projekto ir veikimo periodinį vertinimą ir prireikus perduoda Susitariančiųjų Šalių NSA išvadas, susijusias su priemonėmis trūkumams šalinti.

## **8 SKYRIUS VALDYMAS**

### **24 straipsnis**

#### **Baltijos FOEB taryba**

1. Baltijos FOEB tarybą sudaro šie Susitariančiųjų Šalių paskirti atstovai:

1) už civilinę aviaciją atsakingas ministras arba už civilinę aviaciją atsakingo ministro tinkamai įgaliotas asmuo, veikiantis ministro vardu,

2) už krašto apsaugą atsakingas ministras, arba už krašto apsaugą atsakingo ministro tinkamai įgaliotas asmuo, veikiantis ministro vardu,

3) NSA vadovas arba asmuo, tinkamai įgaliotas veikti NSA vadovo vardu,

4) Susitariančiųjų Šalių paskirtų ANSP, teikiančių maršruto paslaugas atitinkamoje oro erdvėje, vadovai arba asmuo, kurį Susitariančiųjų Šalių paskirto ANSP, teikiančio maršruto paslaugas atitinkamoje oro erdvėje, vadovai tinkamai įgaliojo veikti jų vardu.

2. Kiti asmenys gali dalyvauti kaip stebėtojai Baltijos FOEB tarybos kvietimu.

3. Baltijos FOEB tarybai pakaitomis pirmininkauja viena iš Susitariančiųjų Šalių. Pirmininkavimo kadencija trunka 12 mėnesių, pirmoji kadencija prasideda šios Sutarties įsigaliojimo dieną. Pirmasis pirmininkauja Lietuvos atstovas, nurodytas šio straipsnio 1 dalies 1 dalyje.

4. Baltijos FOEB tarybos sprendimai yra priimami vienbalsiai. Kiekviena Susitariančioji Šalis turi vieną balsą.

5. Baltijos FOEB tarybos patvirtintame Darbo reglamente nustatoma tvarka, susijusi su posėdžių šaukimu, finansiniais klausimais, išankstiniu darbotvarkės ir kitų susijusių dokumentų siuntimu, jei tikslinga, balsavimo ir posėdžių rengimo tvarka, įskaitant galimybę priimti sprendimus paštu ar kitomis elektroninėmis priemonėmis.

6. Baltijos FOEB taryba posėdžiauja pirmininko kvietimu prireikus, bet ne rečiau kaip du kartus per metus. Kiekvienas Susitariančiosios Šalies valstybės paskirtas Baltijos FOEB tarybos narys turi teisę prašyti sušaukti posėdį.

7. Baltijos FOEB taryba priima sprendimus siekdama:

1) užtikrinti šios sutarties vykdymą ir Baltijos FOEB tikslų įgyvendinimą;

2) palaikyti esminių nacionalinių taisyklių ir procedūrų derinimą;

3) palengvinti ANSP bendrą skyrimo procesą;

4) pritarti Susitariančiųjų Šalių pozicijoms dėl tarptautinių sutarčių, ypač susijusių su TCAO, Eurokontrolės, Europos Komisijos, Europos aviacijos saugos agentūros, bendrų įmonių darbu oro eismo valdymo ir ANS srityje, taikymo;

5) teikti siūlymus Susitariančiųjų Šalių atitinkamoms institucijoms dėl valstybės prisijungimo prie šios Sutarties ir atlikti reikiamus veiksmus;

6) nustatyti Baltijos FOEB plėtros strateginius tikslus;

7) vykdyti kitus su Bendro Europos dangaus teisės aktais susijusius įsipareigojimus.

8. Baltijos FOEB taryba įsteigia Baltijos FOEB valdymo biurą (toliau – Baltijos FOEB VB).

9. Baltijos FOEB VB remia Baltijos FOEB valdybą ir su FOEB susijusią veiklą. Baltijos FOEB VB veikla yra finansuojama iš ANS rinkliavų, tarptautinių organizacijų tikslinių įmokų, finansinių institucijų, taip pat kitų juridinių asmenų. Baltijos FOEB VB darbo tvarką nustato Baltijos FOEB valdyba. Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad Baltijos FOEB VB turėtų pakankamai išteklių paskirtoms užduotims atlikti ir prireikus Baltijos FOEB valdybai paremti.

## 25 straipsnis

### Baltijos FOEB valdyba

1. Baltijos FOEB valdybą sudaro šie Susitariančiųjų Šalių paskirti atstovai:

1) asmuo, tinkamai įgaliotas už civilinę aviaciją atsakingo ministro veikti jo vardu,

2) asmuo, tinkamai įgaliotas ministro, atsakingo už krašto apsaugą, veikti jo vardu,

3) asmuo, tinkamai įgaliotas NSA vadovo veikti NSA vardu,

4) asmuo, kurį Susitariančiųjų Šalių paskirtų ANSP, teikiančių maršruto paslaugas atitinkamoje oro erdvėje, vadovai tinkamai įgaliojo veikti jų vardu.

2. Kiti asmenys gali dalyvauti kaip stebėtojai Baltijos FOEB valdybos kvietimu.

3. Baltijos FOEB valdybai pakaitomis pirmininkauja viena iš Susitariančiųjų Šalių. Pirmininkavimo kadencija trunka 12 mėnesių, pirmoji kadencija prasideda šios Sutarties įsigaliojimo dieną. Pirmasis pirmininkauja Lenkijos atstovas pagal šio straipsnio 1 dalies 1 dalį.

4. Baltijos FOEB valdybos sprendimai yra priimami vienbalsiai. Kiekviena Susitariančioji Šalis turi vieną balsą. Visi Baltijos FOEB valdybos posėdžiai protokoluojami.

5. Baltijos FOEB valdybos patvirtintame Darbo reglamente nustatoma tvarka, susijusi su posėdžių šaukimu, finansiniais klausimais, išankstiniu darbotvarkės ir kitų susijusių dokumentų siuntimu, jei tikslinga, balsavimo ir posėdžių rengimo tvarka, įskaitant galimybę priimti sprendimus paštu ar kitomis elektroninėmis priemonėmis.

6. Baltijos FOEB valdyba jos pirmininko kvietimu posėdžiauja prireikus, bet ne rečiau kaip du kartus per metus. Kiekvienas Susitariančiosios Šalies paskirtas valdybos narys turi teisę prašyti sušaukti posėdį.

7. Baltijos FOEB valdybai pavedama priimti šioje Sutartyje išdėstytus sprendimus, siekiant įgyvendinti šiuos tikslus:

1) valdyti šios sutarties ir Baltijos FOEB tikslų įgyvendinimo procesą;

2) apibrėžti civilinio ir karinio bendradarbiavimo plėtrą;

3) susitarti dėl atitinkamos oro erdvės bendro projektavimo ir politikos;

- 4) apibrėžti bendradarbiavimą taikant lankstų oro erdvės naudojimą;
- 5) patvirtinti susitarimus dėl oro eismo paslaugų teikimo atitinkamoje oro erdvėje;
- 6) priimti rinkliavų politiką, taikomą atitinkamoje oro erdvėje, ir siekti nustatyti bendrą vienetinį tarifą skrydžiams atitinkamos oro erdvės maršrutais po veiklos rezultatų plano pirmojo ataskaitinio laikotarpio;
- 7) užtikrinti bendrą visapusės saugos vadybos sistemos diegimą;
- 8) patvirtinti NSA planus dėl ANSP priežiūros;
- 9) įvertinti gautus rezultatus ir prireikus imtis atitinkamų priemonių;
- 10) priimti sprendimą dėl veiklos plano ir susijusių veiklos tikslų ir juos patvirtinti;
- 11) patvirtinti savo darbo reglamentą, taip pat komitetų ir darbo grupių darbo reglamentus;
- 12) sudaryti komitetus, išskyrus tuos, kurie sukurti pagal šią Sutartį, ir darbo grupes pagalbai tam tikrais klausimais teikti, taip pat tvirtinti komitetų ir darbo grupių siūlymus;
- 13) užtikrinti Baltijos FOEB koordinavimą su gretimais funkciniais oro erdvės blokais ir valstybėmis;
- 14) koordinuoti Susitariančiųjų Šalių pozicijas dėl tarptautinių sutarčių, ypač susijusių su TCAO, Eurokontrolės, Europos Komisijos, Europos aviacijos saugos agentūros, bendrų įmonių darbu oro eismo valdymo ir ANS srityje, taikymo;
- 15) palengvinti ginčų, kylančių tarp Susitariančiųjų Šalių, sprendimą;
- 16) imtis reikiamų priemonių tuo atveju, jeigu Susitariančioji Šalis išstoja iš Sutarties;
- 17) siūlyti šios Sutarties pakeitimus;
- 18) užtikrinti ANSP, oro erdvės naudotojų, prireikus ir kitų suinteresuotųjų Šalių konsultacijas;
- 19) priimti sprendimus dėl kitų klausimų, kuriuos spręsti įpareigojo Susitariančiosios Šalys arba pasiūlė paskirtas Baltijos FOEB valdybos narys.

8. Baltijos FOEB valdybos sprendimai įsigalioja po dviejų mėnesių nuo jų priėmimo dienos, nebent per dvi savaites nuo sprendimo priėmimo dienos Susitariančioji Šalis praneštų Baltijos FOEB valdybai, kad ji gali įgyvendinti tą sprendimą tik gavusi valdžios institucijų sutikimą, patvirtinimą ar kitą nutarimą, remiantis nacionaliniais įstatymais ir teisės aktais. Tuo atveju sprendimas įsigalioja kitą darbo dieną po to, kai kitai Susitariančiajai Šaliai pranešama, kad buvo gautas minėtas sutikimas, patvirtinimas ar nutarimas, jeigu sprendime nenurodyta kitaip.

## 26 straipsnis

### Komitetai ir darbo grupės

1. Siekdama įgyvendinti Baltijos FOEB tikslus ir padėti Baltijos FOEB valdybos veiklai, Baltijos FOEB valdyba gali sudaryti komitetus ir darbo grupes iš Susitariančiųjų Šalių paskirtų civilinių ir karinių ekspertų.

2. Išskyrus šio straipsnio 1 dalyje minimus ekspertus, kiti asmenys gali dalyvauti komitetų ir darbo grupių posėdžiuose kaip stebėtojai, gavę:

- 1) kvietimą iš Baltijos FOEB valdybos;
- 2) kvietimą iš komiteto ar darbo grupės, gavusios Baltijos FOEB valdybos ar valdymo biuro išankstinį pritarimą tokiam kvietimui.
3. Komitetų ir darbo grupių darbo tvarka išdėstoma Baltijos FOEB valdybos priimtame komitetų ir darbo grupių darbo reglamente.
4. Pagal šią Sutartį:
  - 4.1. Baltijos FOEB valdyba privalo įsteigti:
    - 1) Oro erdvės komitetą, kurio įsteigimo tikslas – padėti Baltijos FOEB valdybai įgyvendinti Baltijos FOEB ir vykdyti Baltijos FOEB valdybos jam patikėtas užduotis;
    - 2) Strateginį, ekonomikos ir veiklos rezultatų komitetą – padėti Baltijos FOEB valdybai įgyvendinti šios Sutarties 21 ir 23 straipsnių nuostatas ir vykdyti kitas Baltijos FOEB valdybos jam pavestas užduotis;
    - 3) Saugos komitetą – padėti Baltijos FOEB valdybai įgyvendinti Baltijos FOEB ir vykdyti kitas Baltijos FOEB valdybos jam pavestas užduotis;
    - 4) Operacinį ir techninį komitetą – Baltijos FOEB valdybai įgyvendinti šios Sutarties 13, 14, 15 ir 17 straipsnių nuostatas ir vykdyti kitas Baltijos FOEB valdybos jam patikėtas užduotis;
  - 4.2. Baltijos FOEB valdyba prireikus gali įsteigti kitus specializuotus komitetus.

## **9 SKYRIUS ATSAKOMYBĖ**

### **27 straipsnis**

#### **Atsakomybė**

1. Susitariančioji Šalis atlygina šio straipsnio 3 dalyje nustatytą žalą, kilusią dėl įvykio atitinkamoje oro erdvėje, kuris:

1) įvyko oro erdvėje virš jos teritorijos arba jos atsakomybės sričiai priklausančioje oro erdvėje pagal TCAO taisykles ir

2) kilo dėl ATS teikėjo, paskirto pagal šios Sutarties 12 straipsnį, kaltės arba dėl jo vardu veikiančių agentų ar kitų asmenų kaltės, išskyrus teikėją (-us), kurio (-ių) pagrindinė veiklos vieta yra šios Susitariančiosios Šalies teritorijoje (toliau vadinama įgaliotu ATS teikėju). Nepažeidžiant šio straipsnio 5 dalies, ieškinys negali būti tiesiogiai iškeltas įgaliotam ATS teikėjui arba jo agentams ar kitam asmeniui, veikiančiam jo vardu.

2. Teisė į atlyginimą už šio straipsnio 1 dalyje nustatytą žalą yra prarandama, jeigu ieškinys neiškeltas per dvejus metus nuo galutinių sprendimų, numatytų šio straipsnio 3 dalyje, priėmimo dienos.

3. Remiantis šio straipsnio 1 dalimi, atlyginimo galima reikalauti tik už žalą, kuri nebuvo atlyginta, remiantis galutiniais teismo sprendimais, priimtais pagal tam tikrus nacionalinės ar tarptautinės teisės aktus.

4. Pretenzijos dėl šio straipsnio 1 dalyje numatyto žalos atlyginimo yra teikiamos atitinkamai Susitariančijai Šaliai. Kompetentinga institucija svarsto pretenziją ir priima sprendimą pagal atitinkamos Susitariančiosios Šalies atitinkamus nacionalinius įstatymus ir teisės aktus. Nepasiekus bendro sutarimo dėl pretenzijos, ginčą sprendžia atitinkamos Susitariančiosios Šalies kompetentingas teismas pagal atitinkamus nacionalinius įstatymus ir teisės aktus.

5. Įgaliotas ATS teikėjas atlygina šio straipsnio 1 dalyje minimai Susitariančijai Šaliai sumokėtą kompensaciją ar išlaidas, patirtas dėl žalos, atsiradusios dėl jo kaltės arba dėl jo agentų ar kitų asmenų, veikiančių jo vardu, kaltės. Įgalioto ATS teikėjo Susitariančioji Šalis užtikrina šio įsipareigojimo vykdymą ir, jeigu įgaliotas ATS teikėjas nevykdo įsipareigojimo, ta Susitariančioji Šalis jį vykdo, kai tik atitinkama Susitariančioji Šalis pareikalauja atlyginimo.

6. Ši Sutartis neturi trukdyti šio straipsnio 1 dalyje nurodytai Susitariančijai Šaliai ir įgalioto ATS teikėjo Susitariančijai Šaliai susitarti dalytis išlaidas, atsiradusias dėl šio straipsnio 1 dalyje nurodytos žalos.

7. Šia Sutartimi neribojamos Susitariančiosios Šalies arba įgalioto ATS teikėjo atgėžtinio reikalavimo kitam fiziniam ar juridiniam asmeniui teisės.

8. Susitariančiosios Šalys praneša viena kitai, kai tik gauna informaciją apie pretenziją, kaip nurodyta šio straipsnio 1 ir 3 dalyse, ir kai tik pretenzija galutinai patenkinama.

9. Paskirtų ATS teikėjų pagal šią Sutartį prisiimta atsakomybė turi būti tinkamai apdrausta, kad būtų galima, vadovaujantis šio straipsnio 5 punktu, vykdyti įsipareigojimą atlyginti žalą šio straipsnio 1 punkte minimai Susitariančijai Šaliai.

10. Šis skyrius yra taikomas nepažeidžiant tarptautinių sutarčių dėl žalos, padarytos vienos Susitariančiosios Šalies ginkluotųjų pajėgų kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje.

## **10 SKYRIUS**

### **AVARIJOS IR PAVOJINGI INCIDENTAI**

#### **28 straipsnis**

##### **Avarių ir pavojingų incidentų tyrimas**

1. Jeigu avarija arba pavojingas incidentas pagal Čikagos konvencijos apibrėžtis Baltijos FOEB oro erdvėje įvyksta virš Susitariančiosios Šalies teritorijos arba jos atsakomybės sričiai priklausančioje oro erdvėje pagal TCAO taisykles (toliau vadinama įvykio Susitariančijai Šalimi), valdomoje ANSP, išskyrus teikėją (-us), kurio (-ių) pagrindinė veiklos vieta yra įvykio Susitariančiosios Šalies teritorijoje (toliau vadinama įgaliotu ANSP), įgalioto ANSP Susitariančioji Šalis nedelsdama apie tai praneša įvykio Susitariančiosios Šalies kompetentingoms institucijoms. Pranešimo turinys turi atitikti Čikagos konvencijos 13 priede nurodyto pranešimo turinį.

2. Įvykio Susitariančijai Šaliai arba Susitariančijai Šaliai, atliekančiai tyrimą pagal Čikagos konvencijos 13 priedą, Susitariančiųjų Šalių atitinkami ANSP ir kompetingos institucijos suteikia galimybę naudotis visa reikalinga medžiaga avarijos arba pavojingo incidento tyrimui atlikti.



3. Įgalioto ANSP Susitariančioji Šalis savo nacionalinės teisės aktų nustatyta tvarka suteikia Susitariančiajai Šaliai, atliekančiai tyrimą, galimybę patekti į įgaliotų ANSP ir kompetentingų institucijų patalpas, priėti prie įrangos ir susipažinti su medžiaga. Gauta informacija gali būti naudojama tik tam tikslui, kuriam ji buvo suteikta, ir privalo būti neskelbiama viešai be tą informaciją suteikusios Susitariančiosios Šalies sutikimo.

4. Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad institucijos, minimos šio straipsnio 1 ir 2 dalyse, būtų susipažinusios su atitinkamais ryšių kanalais.

5. Įgalioto ANSP Susitariančiajai Šaliai suteikiama galimybė paskirti stebėtoją dalyvauti tyrime.

6. Susitariančioji Šalis, kuri atliekančios tyrimą Susitariančios Šalies prašymu suteikė informaciją arba suteikė galimybę pasinaudoti kompetentingų institucijų ar ANSP teikiama informacija, turi teisę paskirti įgaliotą atstovą dalyvauti tyrime.

7. Jeigu tyrimą atliekanti Šalis reikalauja, kad tyrime dalyvautų įgalioto ANSP Susitariančioji Šalis, ši paskiria įgaliotą atstovą.

8. Susitariančios Šalies, atliekančios tyrimą, kompetentingos institucijos pateikia įgalioto ANSP Susitariančiosios Šalies kompetentingoms institucijoms galutinę tyrimo ataskaitą, remdamosi nacionalinės teisės aktų nustatyta tvarka.

9. Susitariančiųjų Šalių prašymu, galutinė tyrimo ataskaita ir saugos rekomendacijos, parengtos atliekant tyrimą, yra perduodamos toms Susitariančiosioms Šalims.

10. Jeigu tyrimą atliekanti Susitariančioji Šalis nustato veiklos trūkumą, susijusių su Baltijos FOEB veikla, ji nedelsdama apie tai praneša Baltijos FOEB valdybai.

11. Susitariančiosios Šalys bendrauja, rengia pranešimus ir ataskaitas anglų kalba.

12. Siekdamas gerinti saugą ir skatinti geriausios patirties taikymą, Susitariančiosios Šalys gali paskirti arba sudaryti Baltijos FOEB tyrimų komitetą, sudarytą iš civilinių ir karinių ekspertų, kartu tirti orlaivių avarijas ir incidentus, įskaitant oro eismo valdymo (ATM) įvykius.

13. Įvykus avarijoms, pavojingiems incidentams ir ATM įvykiams, kurie:

1) susiję su civiliniais ir kariniais orlaiviais ir (arba)

2) susiję su civiliniais ir kariniais ANSP ir (arba)

3) susiję su daugiau negu vienos Susitariančiosios Šalies ANSP ir (arba)

4) įvyksta paslaugų teikimo perdavimo laikotarpiu, Susitariančiosios Šalys užtikrina, kad atliekant tyrimą, kurį Susitariančiosios Šalys pageidauja atlikti kartu, būtų taikoma įvykių klasifikacija, nurodyta atitinkamuose TCAO standartuose ir rekomenduojamoje praktikoje (SARP), Eurokontrolės saugos priežiūros reikalavimuose (ESSAR) ir kituose Europos Sąjungos teisės aktuose.

## **11 SKYRIUS**

### **INSTITUCINĖS NUOSTATOS**

#### **29 straipsnis**

##### **Ginčų sprendimas**

1. Visus ginčus, kylančius tarp Susitariančiųjų Šalių dėl šios Sutarties aiškinimo ir jos reikalavimų vykdymo, įskaitant jos sudarymą, galiojimą ir nutraukimą, Susitariančiosios Šalys sprendžia tiesioginėmis derybomis.

2. Jeigu Susitariančiosios Šalys negali išspręsti ginčo per tris mėnesius tiesioginėmis derybomis, ginčas pavedamas spręsti Baltijos FOEB tarybai, kuri skiria vieną ar daugiau asmenų tarpininkauti ir vesti tiesiogines derybas tarp Susitariančiųjų Šalių arba taikyti kitas ginčo sprendimo priemones.

3. Jeigu Baltijos FOEB taryba negali išspręsti ginčo per tris mėnesius nuo jo pateikimo Baltijos FOEB tarybai, bet kuri iš atitinkamų Susitariančiųjų Šalių turi teisę perduoti ginčą arbitražui pagal neprivalomas Nuolatinio arbitražo teismo taisykles ginčams tarp dviejų valstybių spręsti. Arbitražo teismo išlaidas, įskaitant mokesčius ir kitas sąnaudas, po lygiai dalijasi Susitariančiosios Šalys, kurios yra arbitražo proceso dalyvės.

4. Susitariančiosios Šalys, kurios yra ginčo Šalys, privalo vykdyti arbitražo teismo sprendimus.

#### **30 straipsnis**

##### **Prisijungimas prie šios Sutarties**

1. Prie šios Sutarties galima prisijungti. Bet kuri valstybė, siekianti tapti šios Sutarties Šalimi, pateikia prašymą Baltijos FOEB tarybai, kuri Susitariančiųjų Šalių vardu pateikia valstybei pareiškėjai prisijungimo sąlygas, o Susitariančiosioms Šalims – visus būtinus šios Sutarties pakeitimus. Susitariančiosioms Šalims pritarus visiems būtiniams šios Sutarties pakeitimams, jie tampa Susitariančiųjų Šalių ir valstybės pareiškėjos susitarimo dėl prisijungimo objektu.

2. Prisijungimas prie Sutarties įsigalioja Susitariančiosioms Šalims ir valstybei pareiškėjai raštu viena kitai pranešus, kad jos įvykdė atitinkamus nacionalinių įstatymų reikalavimus.

3. Susitariančiosios Šalys ir valstybė pareiškėja susitaria dėl bendro biudžeto prisijungimo prie Sutarties išlaidoms padengti.

#### **31 straipsnis**

##### **Susitariančiosios valstybės išstojimas iš Baltijos FOEB**

1. Nusprendusi išstoti iš Baltijos FOEB Susitariančioji Šalis praneša visoms kitoms Susitariančiosioms Šalims ir Baltijos FOEB tarybai apie savo sprendimą.

2. Išstojimas iš Baltijos FOEB įsigalioja per šešis mėnesius nuo pranešimo Baltijos FOEB tarybai.

3. Baltijos FOEB taryba atlieka visus reikiamus veiksmus, būtinus tokiam išstojimui.

4. Iš Baltijos FOEB išstojanti Susitariančioji Šalis padengia visas su išstojimu susijusias išlaidas. Tokioms išlaidoms nustatyti Susitariančiosios Šalys sudaro specialų susitarimą.

5. Jeigu yra tik dvi šios Sutarties Susitariančiosios Šalys, vienos iš jų išstojimas yra traktuojamas kaip šios Sutarties nutraukimas. Nutraukimas įsigalioja per šešis mėnesius nuo pranešimo Baltijos FOEB tarybai. Tokiomis aplinkybėmis taikomos taisyklės, nurodytos šios Sutarties 33 straipsnio 1 dalyje.

### **32 straipsnis**

#### **Sutarties keitimas**

1. Jeigu Susitariančioji Šalis pageidauja keisti šią Sutartį, pavyzdžiui, dėl Baltijos FOEB pertvarkymo, ji pateikia tokį siūlymą svarstyti Baltijos FOEB tarybai. Apie visus pakeitimus ir pertvarkymus pranešama atitinkamoms institucijoms ir organizacijoms.

2. Visi pakeitimai, kuriems pritarė Susitariančiosios Šalys, įsigalioja antro mėnesio pirmą dieną po to, kai Susitariančiosios Šalys raštu viena kitai praneša, kad įvykdė atitinkamus nacionalinės teisės aktų reikalavimus.

### **33 straipsnis**

#### **Nutraukimas ir sustabdymas**

1. Susitariančiosios Šalys gali vienbalsiai nuspręsti bet kuriuo metu nutraukti šią Sutartį. Tokiomis aplinkybėmis Sutartis nutraukiama tam tikrą Susitariančiųjų Šalių paskirtą dieną ir iki tos dienos Susitariančiosios Šalys kartu nustato su nutraukimu susijusias išlaidas ir finansinių atsiskaitymų tarp Susitariančiųjų Šalių būdą.

2. Šią Sutartį gali nutraukti kiekviena iš Susitariančiųjų Šalių bet kuriuo metu, raštu pranešdama apie tai kitai Susitariančiajai (-sioms) Šaliai (-ims). Nutraukimas įsigalioja po šešių mėnesių nuo dienos, kurią kita (-os) Susitariančioji (-sios) Šalis (-ys) gauna tokį pranešimą. Susitariančiosios Šalys kartu nustato tokio nutraukimo išlaidas ir finansinių atsiskaitymų tarp Susitariančiųjų Šalių būdą.

3. Karo, nepaprastosios padėties atveju ar dėl viešojo saugumo interesų kiekviena Susitariančioji Šalis turi teisę nedelsdama nutraukti šią Sutartį ir atitinkamai apie tai praneša kitai Susitariančiajai (-sioms) Šaliai (-ims). Sutarties nutraukimas pirmiau minėtomis aplinkybėmis įsigalioja nuo tos dienos, kurią kita Susitariančioji Šalis gavo pranešimą apie Sutarties nutraukimą. Susitariančiosios Šalys kartu nustato išlaidas, susijusias su nutraukimu, ir finansinių atsiskaitymų tarp Susitariančiųjų Šalių būdą.

4. Kiekviena Susitariančioji Šalis turi teisę nedelsdama sustabdyti šios Sutarties ar jos dalių taikymą dėl nacionalinio saugumo ir gynybos interesų. Ji nedelsdama apie tai praneša kitai Susitariančiajai Šaliai.

5. Šios Sutarties taikymą sustabdanti Susitariančioji Šalis padengia su sustabdymu susijusias išlaidas. Tokioms išlaidoms nustatyti Susitariančiosios Šalys sudaro specialų susitarimą.

**34 straipsnis****TCAO registravimas**

Šią Sutartį ir visus vėlesnius jos keitimus TCAO registruoja pagal Čikagos konvencijos 83 straipsnio nuostatas.

**35 straipsnis****Kiti susitarimai**

Šios Sutarties pasirašymo dieną galiojantys susitarimai tarp centrų ir lygiaverčiai ANSP susitarimai dėl operacinio bendradarbiavimo lieka galioti.

**36 straipsnis****Įsigaliojimas**

1. Ši Sutartis sudaroma neribotam laikui.

2. Ši Sutartis įsigalioja ją patvirtinus pagal Susitariančiųjų Šalių nacionalinės teisės procedūras, pasikeičiant diplomatinėmis notomis.

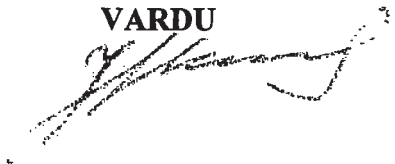
3. Ši Sutartis įsigalioja pirmą mėnesio dieną praėjus trims mėnesiams nuo to, kai gaunama paskutinė nota.

Tai patvirtindami, toliau nurodyti tinkamai įgalioti asmenys savo vyriausybių vardu pasirašė šią Sutartį ir uždėjo antspaudus.

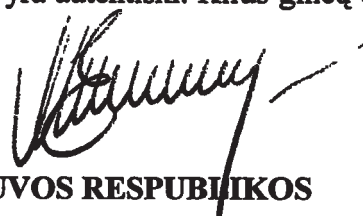
Pasirašyta 2012 m. Liepos 17d. Vilniuje dviem originaliais egzemplioriais lenkų, lietuvių ir anglų kalbomis, visi tekstai yra autentiški. Kilus ginčų dėl aiškinimo, remiamasi tekstu anglų kalba.

**LENKIJOS RESPUBLIKOS**

VARDU

**LIETUVOS RESPUBLIKOS**

VARDU



**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 17<sup>th</sup> July, 2011, 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**

Ministerstwo Spraw Zagranicznych  
Rzeczypospolitej Polskiej

DPT-III-360/3/11/12/42054/KP/168

Ambasada  
Republiki Litewskiej  
w Warszawie

Ministerstwo Spraw Zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej przesyła wyrazy szacunku Ambasadzie Republiki Litewskiej w Warszawie i w związku z pomyłkami dostrzeżonymi w polskiej wersji językowej Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i Republiką Litewską podpisaną w Wilnie w dniu 17 lipca 2012 roku. ma zaszczyt przedłożyć następujące propozycje poprawy błędów.

W artykule 1 Umowy punkty 10 i 11 występują obecnie w odwrotnej kolejności w tekście polskim oraz w tekstach litewskim i angielskim. Proponuje się dostosowanie numeracji zastosowanej w polskiej wersji językowej do tekstu litewskiego i anglojęzycznego.

Ponadto, w artykule 26 ustęp 4 w polskiej wersji językowej Umowy zastosowano odmienną niż w tekstach litewskim i angielskim numerację przy użyciu punktów i liter. Sugeruje się dostosowanie numeracji znajdującej się w tekście polskim do numeracji występującej w wersjach Umowy w językach litewskim i angielskim.

W odniesieniu do artykułu 28 ustęp 13. wskazane byłoby dostosowanie polskiej wersji językowej Umowy do brzmienia tekstu litewskiego i anglojęzycznego poprzez włączenie do treści punktu czwartego wyodrębnionego obecnie fragmentu. rozpoczynającego się od słów „Umawiające się Strony zapewniają, że (...)”.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej korzysta z okazji, aby ponowić Ambasadzie Republiki Litewskiej w Warszawie wyrazy wysokiego poważania. 75.

Warszawa, dnia 29 listopada 2012 roku.

**LIETUVOS RESPUBLIKOS AMBASADA  
EMBASSY OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA**

Nr 1.3.4.- S-105

Ministerstwo Spraw Zagranicznych  
Rzeczypospolitej Polskiej  
Warszawa

Ambasada Republiki Litewskiej przesyła wyrazy szacunku Ministerstwu Spraw Zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej i w nawiązaniu do noty DPT-III-360/3/11/12/172054/KP/168 z dnia 29 listopada 2012 roku ma zaszczyt przekazać propozycję Departamentu Prawno-Traktatowego Ministerstwa Spraw Zagranicznych Republiki Litewskiej dostosowania numeracji punktów 10 i 11 w artykule 1 oraz numeracji ustępu 4 w artykule 26 w Umowie o ustanowieniu Baltyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską i Republiką Litewską podpisanej w Wilnie w dniu 17 lipca 2012 roku w polskiej wersji językowej zastosowanej w tekście Umowy w języku angielskim.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych informuje, że w artykule 28 w ustępie 13 fragment rozpoczynający się od słów „Umawiające się Strony zapewniają, że (...)” został włączony do treści punktu czwartego.

Ambasada Republiki Litewskiej korzysta z okazji, by ponowić Ministerstwu Spraw Zagranicznych Rzeczypospolitej Polskiej wyrazy najwyższego poważania.

*Warszawa, dnia 31 grudnia 2012 roku*

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 13 grudnia 2013 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *B. Komorowski*

L.S.

Prezes Rady Ministrów: *D. Tusk*