

Warszawa, 30 stycznia 2013 r

w imieniu załogi
Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej
Organizacje Związkowe PAŻP

Pan Donald Tusk
Prezes Rady Ministrów
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
Al. Ujazdowskie 1/3
00-583 Warszawa

Szanowny Panie Premierze,

19 listopada 2012 r. przedstawiciele Polski i Litwy podpisali umowę określającą kształt i formę współpracy w ramach powoływanej transgranicznej strefy w przestrzeni powietrznej naszych krajów, tzw. FAB BALTIC (Functional Airspace Block). Tak jak sama idea powołania FAB-u jest jak najbardziej szczytna w swoich założeniach, jej cele jak najbardziej uzasadnione, to forma współpracy ustalona dla FAB Baltic rażąco narusza interesy naszego kraju i przy okazji nie koresponduje z żadnym z celów określonych przez UE w kontekście powołania Bloków.

Jako osoby żywo zainteresowane sytuacją na polskim niebie, chcielibyśmy zwrócić uwagę Pana Premiera na absurdy zawarte w podpisanym porozumieniu, które prędzej czy później będą musiały doprowadzić do tragedii. Apelujemy o podjęcie działań na rzecz skorygowania przyjętych rozwiązań, w taki sposób, aby zabezpieczały one co najmniej bezpieczeństwo setek tysięcy osób podróżujących każdego dnia w polskiej przestrzeni powietrznej. Prosimy również o przyjrzenie się przyjętym rozwiązaniom pod kątem zabezpieczenia interesów naszego kraju, ale i pozostałych użytkowników polskiej przestrzeni powietrznej. Nasze wątpliwości poparte są przeprowadzonymi analizami, których wnioski przedstawiamy w skrócie poniżej.

Cele powoływania FAB-ów a obecny kształt FAB Baltic

Zgodnie z wytycznymi UE, głównymi celami powoływania FAB-ów w Europie miało być:

1. osiągnięcie maksymalnej pojemności i wydajności sieci zarządzania ruchem powietrznym,
2. skracanie tras lotów, co przekłada się bezpośrednio na zmniejszanie kosztów zużycia paliwa oraz emisji dwutlenku węgla, przy jednoczesnym zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa,
3. poprawa wskaźników efektywności kosztowej w jednostkach odpowiedzialnych w poszczególnych krajach za zarządzanie ruchem powietrznym.

Miało to zostać osiągnięte poprzez wymianę doświadczeń, wspólne zakupy ujednoliconej infrastruktury radiolokacyjnej i nawigacyjnej, wspólne planowanie i naprawy, wspólne podejście do zagadnień systemów komunikacyjnych itp.

Trudno polemizować ze słusznością wskazanych celów i narzędzi. Niestety kształt w jakim tworzony jest polsko-litewski FAB zdaje się im nie odpowiadać, tworząc nowe zupełnie autorskie rozwiązanie. W dodatku w obecnej formie, z punktu widzenia procedur, aspektów operacyjnych i opłacalności ekonomicznej, jest ono kompletnie nieuzasadnione i poważnie zagraża bezpieczeństwu.

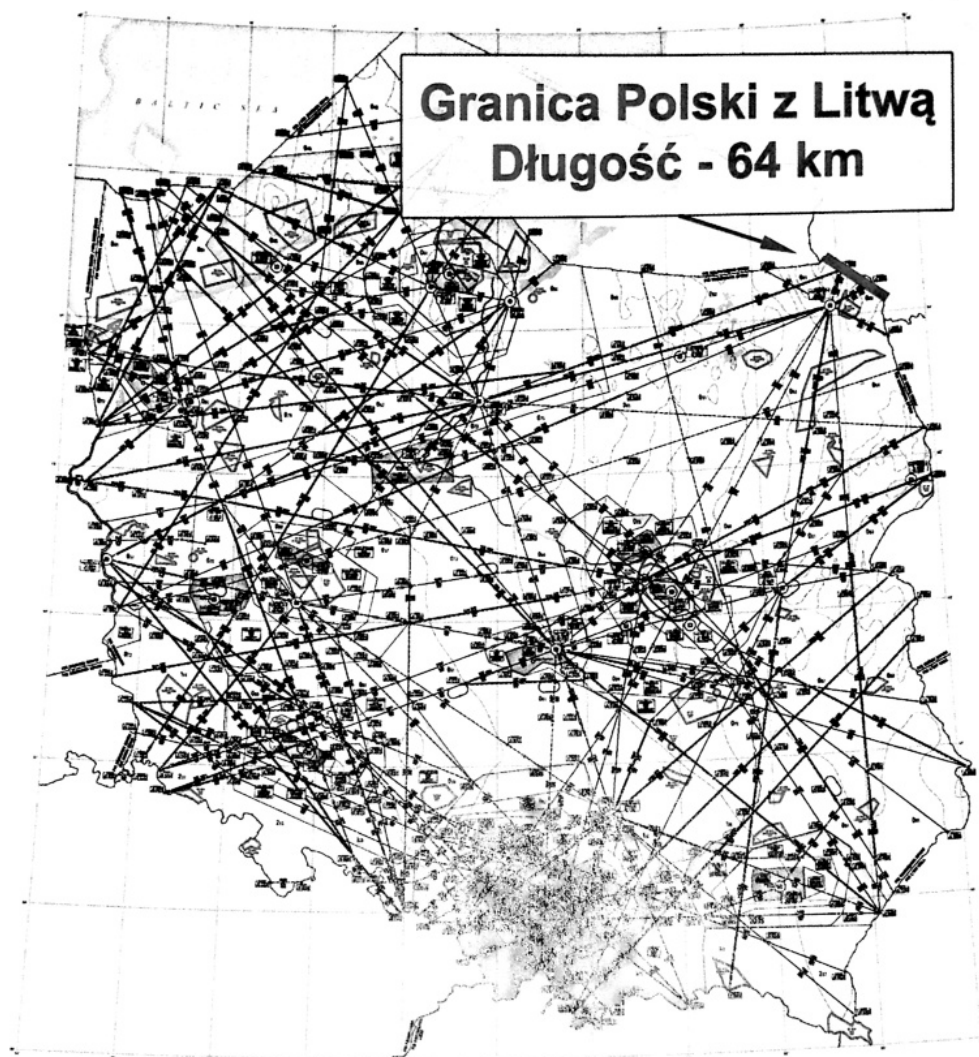
Absolutnie nieuzasadnione i błędne jest podstawowe przyjęte założenie, polegające na delegacji służby kontroli ruchu lotniczego nad znacznym obszarem Polski kontrolerom litewskim. Dość dodać, że rozwiązanie takie nie jest praktykowane nigdzie na świecie. Ewentualne delegacje przestrzeni jednego kraju kontrolerom z innego kraju odbywa się co najwyżej na małych skrawkach terytorium i ma na celu wyprostowanie granic w powietrzu, zresztą od lat i my Polacy współpracujemy w ten sposób z naszymi sąsiadami. Nikt jednak nie wpadł jak do tej pory na pomysł oddania w zarządzanie ruchem lotniczym kontrolerom z innego kraju 20% powierzchni swojego kraju, w tym przestrzeni nad stolicą. Nikt przed nami.

Aspekt operacyjny

1. W strefie, która ma zostać delegowana w zarządzanie Litwinom znajdują się dwie polskie strefy wojskowe. Nie jest w żaden sposób ustalone jak miałyby wyglądać koordynacja samolotów wojskowych dolatujących i odlatujących ze stref wojskowych z Litwinami, szczególnie że w Polsce za kontrolę lotów wojskowych w przestrzeni kontrolowanej odpowiadają specjalnie wyszkoleni kontrolerzy OAT,

natomiast na Litwie odpowiedzialni byłiby cywilni kontrolerzy (GAT) nie posiadający odpowiednich do tego uprawnień i przeszkolenia. Na styku tych dwóch struktur istnieją zupełnie odrębne procedury. Co więcej, oprócz procedur, dochodziłaby różnica języka (polscy piloci i kontrolerzy wojskowi używają języka polskiego). Nie wspominając już nawet chociażby o konieczności nadania kontrolerom z Oronawigacji dostępu do polskiej tajemnicy państwowej.

2. Sprawa używania języka polskiego w przestrzeni nad Polską zarządzanej przez litewskich kontrolerów nie została w żaden sposób uregulowana.
3. Delegowanie służby w północno-wschodniej Polsce nie przyniesie żadnych oszczędności w zatrudnieniu personelu operacyjnego w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Biorąc pod uwagę kształt FAB można z dużą dozą prawdopodobieństwa przyjąć wręcz, że spowoduje konieczność zatrudnienia dodatkowego personelu:
 - a. Zwiększy się obciążenie pracą kontrolerów zbliżania w Warszawie i Gdańsku, gdzie wymusi to na nich nową konieczność koordynowania pracy z kontrolerami litewskimi, którzy korzystają z kompletnie innego systemu niż ten używany w PAŻP (strona litewska odmówiła wymiany swojego systemu na ten, z którego korzystają Polacy)
 - b. Zwiększy się obciążenie pracą kontrolerów obszaru w warszawskim centrum kontroli lotów, którzy do swoich dotychczasowych zadań będą musieli dodać koordynację pracy z kontrolerami litewskimi w nowych sektorach (wcześniej taka konieczność wynikała tylko w jednym sektorze)
4. Dodatkowo należy zauważyć, że w związku z bardzo krótką granicą polsko-litewską (35 mil morskich) w praktyce i tak nie ma możliwości skrócenia tras lotniczych pomiędzy naszymi krajami, co przecież wymienione jest jako jeden głównych celów.



5. Ponadto mając na uwadze aspekty operacyjne opisane w pkt. 3 powyżej, należy przyjąć, że wpłyną one na pojawienie się większych opóźnień samolotów w polskiej przestrzeni powietrznej co negatywnie odbije się na kosztach przewoźników i przede wszystkim może mieć fatalny wpływ na poziom bezpieczeństwa (już teraz kontrolerzy ruchu lotniczego pracują na maksimum swoich możliwości).

Aspekt ekonomiczny

Analizując dokumenty złożone w kontekście powołania FAB Baltic, należy m.in. zwrócić uwagę na fakt, że PAŻP i jego litewski odpowiednik – Oronavigacija – uznały, że korzyści płynące z ewentualnego ujednoczenia stawek przelotowych tzw. Unit Rates i stworzenia

jednej wspólnej stawki dla obu krajów byłyby zbyt małe, dlatego na obecnym etapie nie jest to priorytetem i zostanie rozpatrzone w dopiero dalszej przyszłości.

Należy czytać to, jako jednoznaczną deklarację chęci pozostania przez oba kraje przy swoich obecnych stawkach przelotowych. Oznaczałoby to, że w delegowanej Litwinom strefie polskiej przestrzeni powietrznej, linie lotnicze musiałyby płacić za przelot litewskie stawki przelotowe, które obecnie są o ok. 25% wyższe od polskich.

1. Biorąc pod uwagę polską stawkę przelotową w wysokości 39 euro i litewską w wysokości 49 euro oraz zakładając utrzymanie ruchu na obecnym poziomie, dodatkowy koszt dla przewoźników lotniczych z tytułu korzystania z polskiego nieba mógłby wynieść nawet 10 mln euro rocznie.
2. Ma się to również nijak do argumentu skracania tras, gdyż przy takiej rozbieżności w stawce przelotowej, część przewoźników może decydować się tworzenie bardziej „złamanych” tras swoich przelotów aby tylko ominąć drogą strefę litewską i lecieć tańszą strefą wciąż zarządzaną przez Polaków.
3. Dodatkowo sam koszt szkolenia litewskich kontrolerów oszacowany został na ok. 1 milion euro
4. Należy również zwrócić uwagę, że efektywność polskich kontrolerów lotniczych (mierzoną niezależnie przez Eurocontrol) jest znacznie wyższa niż litewskich. Polacy plasują się na 3 miejscu w Europie ustępując jedynie kontrolerom ze strefy Maastricht i Wielkiej Brytanii.

Aspekt bezpieczeństwa

1. Najważniejszy jednak pozostaje aspekt bezpieczeństwa. Ze względów operacyjnych, oszczędnościowych, bądź znów nowatorskich, Oronavigacja rozpatruje możliwość zmiany systemu obsadzania stanowisk kontrolerskich z zespołów dwuosobowych, na stanowiska obsługiwane przez pojedynczego człowieka. Rozwiązanie takie nie jest stosowane nigdzie w cywilizowanym świecie i nie jest to przypadek. Wprowadzenie tego rozwiązania prędzej czy później doprowadzi do tragedii na niebie. Pomysł taki jest kolejnym nowatorskim, w żadnym innym FAB-ie nikt nie zdecydował się na zaproponowanie podobnego ryzyka, tak samo jak nikt jak do tej pory nie zdecydował się na zredukowanie załogi samolotów pasażerskich w kokpicie do jednego pilota.

Aspekt suwerenności

Unia Europejska, Strefa Schengen, otwarte granice morskie – od lat zmierzamy do liberalizacji przepisów w tym względzie. Państwa stają się bardziej otwarte i niewątpliwie jest to właściwy kierunek. We wszystkim trzeba mieć jednak umiar i do tej pory zdawało się go utrzymywaliśmy. Polskich granic pilnują polscy pogranicznicy a nie *Bundeswehra*, nasze ulice patroluje polska policja a nie włoscy *Carabinieri*, pomimo że jesteśmy od lat w NATO nadal mamy własne siły zbrojne, a w Unii Europejskiej postów wybieranych z obszaru RP, a nie ogólnoeuropejsko... Można by tak dalej wymieniać i raczej ciężko będzie znaleźć przykłady na dobrowolne oddanie suwerenności w kluczowych obszarach na rzecz innych krajów – nawet z UE. W przypadku kontroli własnego nieba, jednak sami staramy się „wepchnąć” je kontrolerom litewskim, a właściwie rosyjskim, ponieważ 80% kontrolerów w Oronawigacji jest właśnie pochodzenia rosyjskiego.

Biorąc wszystko powyżej pod uwagę należy zadać zatem pytanie: Dlaczego staramy się o powołanie FAB-u w takiej właśnie postaci? Jakie są przesłanki stojące za podjętymi decyzjami i kto de facto za nie odpowiada (ponieważ od miesięcy wszyscy starają się „przepchnąć” tę sprawę w jak największej tajemnicy)? Wreszcie, jeżeli nawet przyjmiemy, że intencje zaangażowanych były czyste, to dlaczego nikt nawet nie spróbował przeanalizować odwrotnego scenariusza tzn. takiego gdzie to Litwa delegowałaby zarządzanie ruchem lotniczym w swojej przestrzeni naszym służbom (tańszym, znacznie bardziej wydajnym i przyzwyczajonym na co dzień do pracy w bardziej skomplikowanym i znacznie większym natężeniu ruchu lotniczego niż Litwini...)? Dlaczego wreszcie, nikt nawet nie przeanalizował najbardziej naturalnego scenariusza, gdzie Polska staje się częścią FAB FABEC, którego członkami są Niemcy, Maastricht (kraje Beneluxu) i Francja. W takim przypadku byłibyśmy w Bloku gdzie trzy kraje pracowałyby na systemach tego samego producenta (koordynacja między kontrolerami odbywałaby się w sposób zautomatyzowany - elektroniczny). Gdzie skracanie tras jest jak najbardziej realne i opłacalne operacyjnie, a kontrolerzy we wszystkich krajach w jednym momencie byłiby poinformowani o skracaniu tras samolotów (można by było utworzyć jednolitą strefę lotów FREE Route Airspace, gdzie samoloty latałyby od wschodniej granicy Polski po prostej aż do granicy angielskiej (takie rozwiązania już są stosowane operacyjnie dzisiaj podczas pracy nocnej). Wejście Polski do takiej FAB FABEC

spowodowałyby utworzenie Bloku który obejmowałby ponad połowę Europy i wypełniałby najważniejsze założenia powoływania i funkcjonowania FAB-ów.

Panie Premierze,

Idea powoływania FAB-ów jest jak najbardziej szczytna i zapewniamy nasze pełne poparcie dla niej. Zwracamy się do Pana jednak z prośbą o przeanalizowanie całej sprawy, a przede wszystkim podjętych jak dotąd rozstrzygnięć i formy, w jakiej one zapadały. FAB Baltic w obecnym kształcie będzie na pewno nieoptyczny finansowo z punktu widzenia Polski, jak i pozostałych interesariuszy. Jest na pewno co najmniej kontrowersyjny z punktu widzenia suwerenności naszego kraju. Jednak przede wszystkim nieuchronnie doprowadzi do tragedii, która może kosztować setki istnień ludzkich, a której jeszcze teraz można zapobiec. O to, się do Pana zwracamy.

Jednocześnie, gdyby zaistniała taka potrzeba, zapewniamy gotowość stawienia się na każde wezwanie w celu bliższego przedstawienia wyżej opisanych zagadnień. Osobą wskazaną do kontaktu jest Pan Janusz Janiszewski, członek Zarządu Związku Zawodowego Kontrolerów Lotniczych, tel. [REDACTED]

Do wiadomości:

- Pan Janusz Piechociński, Wiceprezes Rady Ministrów, Minister Gospodarki
- Pan Sławomir Nowak, Minister Transportu Budownictwa i Gospodarki Wodnej
- Pan Jan Vincent-Rostowski, Minister Finansów
- Pan Tomasz Siemoniak, Minister Obrony Narodowej
- Pan Zbigniew Rynasiewicz, Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury

- Pan Stanisław Wziętek, Przewodniczący Sejmowej Komisji Obrony Narodowej
- Pani Jadwiga Zakrzewska, Zastępca Przewodniczącego Sejmowej Komisji Obrony Narodowej
- Pan Andrzej Adamczyk, Zastępca Przewodniczącego Sejmowej Komisji Infrastruktury
- Pan Leszek Aleksandrak, Zastępca Przewodniczącego Sejmowej Komisji Infrastruktury
- Pan Józef Racki, Zastępca Przewodniczącego Sejmowej Komisji Infrastruktury
- Pan Stanisław Żmijan, Zastępca Przewodniczącego Sejmowej Komisji Infrastruktury
- Pan Krzysztof Tchórzewski, Zastępca Przewodniczącego Sejmowej Komisji Infrastruktury
- Pan Dariusz Seliga, Zastępca Przewodniczącego Sejmowej Komisji Obrony Narodowej
- Mieczysław Marcin Łuczak, Zastępca Przewodniczącego Sejmowej Komisji Obrony Narodowej
- Pan Jarosław Kaczyński, Prezes Prawa i Sprawiedliwości
- Pan Leszek Miller, Prezes Sojuszu Lewicy Demokratycznej
- Pan Jerzy Polaczek, Członek Sejmowej Komisji Infrastruktury
- Pan Piotr Ołowski, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
- Pan Krzysztof Banaszek, Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

**ZWIĄZEK ZAWODOWY
PRACOWNIKÓW
SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO
Przewodniczący**

Tadeusz Lesisz
Tadeusz Lesisz

ZWIĄZEK ZAWODOWY PRACOWNIKÓW
AGENCJI RUCHU LOTNICZEGO
02-147 Warszawa, ul. Wieszowa 8
REGON 140507650

**ZWIĄZEK ZAWODOWY
SŁUŻBY INFORMACJI POWIETRZNEJ
FIS**
02-147 Warszawa, ul. Wieszowa 8
REGON: 142931919

ZWIĄZEK ZAWODOWY
KONTROLERÓW RUCHU LOTNICZEGO
Przewodniczący

Damian Bochyński
PRZEWODNICZĄCA
KZ Nr 523 w PAZP
NSZ „Solidarność”

Małgorzata Piątek
Małgorzata Piątek

PRZEWODNICZĄCY ~ Z.
Pracowników Technicznych PAZP

Andrzej Krześniak
Andrzej Krześniak

Małgorzata Winiarska
**Federacja Związków Zawodowych
Kontrolerów Ruchu Lotniczego
KRS 0000410667**