



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 30 czerwca 2009 r.

Nr 6

TREŚĆ:

Poz.

OBWIESZCZENIE

129 – Nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 czerwca 2009 r. w sprawie opłat trasowych 233

KOMUNIKATY:

130 – Nr 55 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 kwietnia 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 728/08 286

131 – Nr 56 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 maja 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 559/08 286

132 – Nr 57 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 maja 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 604/08 287

133 – Nr 58 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 3 czerwca 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 432/07 288

134 – Nr 59 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 3 czerwca 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 308/06 289

135 – Nr 60 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 czerwca 2009 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 498/08 291

129

OBWIESZCZENIE NR 4 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 czerwca 2009 r.

w sprawie opłat trasowych

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1 w zw. z art. 130 ust. 11 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) oraz § 1 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 kwietnia 2009 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów systemu opłat trasowych (Dz. U. Nr 61, poz. 500) ogłasza się następujące wymagania międzynarodowe w zakresie przepisów systemu opłat trasowych,

ustanowione przez Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL):

- 1) Warunki stosowania systemu opłat trasowych oraz warunki uiszczania należności – stanowiące załącznik nr 1 do obwieszczenia;
- 2) Zasady określania podstawy kosztowej dla opłat trasowych oraz sposób obliczania stawek jednostkowych – stanowiące załącznik nr 2 do obwieszczenia.

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

*Załącznik nr 1 do obwieszczenia nr 4
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 4 czerwca 2009 r.*

Europejska Organizacja do spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej

Centralne Biuro Opłat Trasowych



Warunki stosowania systemu opłat trasowych oraz warunki uiszczania należności

**EUROPEJSKA ORGANIZACJA DO SPRAW BEZPIECZEŃSTWA
ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**

EUROCONTROL

WARUNKI STOSOWANIA

SYSTEMU OPŁAT TRASOWYCH

ORAZ

WARUNKI UISZCZANIA NALEŻNOŚCI

[Tekst zatwierdzony przez rozszerzoną Komisję, wszedł w życie dnia 1.10.2007 r.]

Wydrukowany w 2007 r.

(Niniejsza wersja zastępuje wydanie nr 06.60.02/2)

WARUNKI STOSOWANIA SYSTEMU OPŁAT TRASOWYCH

ARTYKUŁ 1

1. Za każdy lot, wykonany zgodnie z procedurami określonymi na podstawie norm i zalecanych metod postępowania Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w przestrzeni powietrznej objętej zakresem odpowiedzialności Umawiających się Państw, jest pobierana opłata. Do celów opłat trasowych taka przestrzeń powietrzna jest podzielona na strefy pobierania opłat trasowych, określone przez Umawiające się Państwa i wymienione w załączniku 1.
2. Opłata stanowi wynagrodzenie za koszty poniesione przez Umawiające się Państwa w odniesieniu do trasowych urzędzeń i służb żeglugi powietrznej, jak i eksploatacji systemu opłat trasowych, a także za koszty poniesione przez EUROCONTROL przy prowadzeniu tego systemu.
3. Opłaty naliczone w danej strefie pobierania opłat mogą zostać obciążone podatkiem VAT. W takim przypadku EUROCONTROL może odzyskać wspomniany podatek na warunkach i zgodnie z zasadami ustalonymi z danym(i) Umawiającym(i) się Państwem(ami).
4. Opłaty naliczone w danej strefie pobierania opłat mogą zostać objęte systemem zachęt. EUROCONTROL może wdrożyć taki system na warunkach i zgodnie z zasadami ustalonymi z danym Umawiającym się Państwem.
5. Osobą zobowiązaną do wniesienia opłaty jest osoba, która eksploatowała statek powietrzny w czasie, kiedy wykonywany był lot. W przypadku, gdy osoba eksploatująca statek jest nieznana, właściciel statku powietrznego jest uważany za eksploatującego, dopóki nie wykaże, że to inna osoba była eksploatującym statek powietrzny.

ARTYKUŁ 2

Za każdy lot wkraczający w przestrzeń powietrzną stref pobierania opłat wymienionych w załączniku 1, będzie pobierana jedna opłata (**R**), równa sumie naliczonych opłat w odniesieniu do tego lotu w przestrzeni powietrznej odpowiednich stref pobierania opłat:

$$R = \sum_n r_i$$

Pojedyncza opłata (**r_i**) za loty w strefie pobierania opłat (**i**) jest obliczana zgodnie z postanowieniami art. 3.

ARTYKUŁ 3

Opłatę za lot wykonany w danej strefie pobierania opłat (**i**) oblicza się według następującego wzoru:

$$r_i = t_i \times N_i$$

gdzie (**r_i**) jest opłatą, (**t_i**) – stawką jednostkową opłaty, a (**N_i**) – liczbą jednostek usługowych odpowiadającą temu lotowi.

ARTYKUŁ 4

Liczbę jednostek usługowych przypadającą na dany lot, wyrażoną jako (N_i), o której mowa w poprzednim artykule, oblicza się według następującego wzoru:

$$N_i = d_i \times p$$

gdzie (d_i) jest współczynnikiem odległości w odniesieniu do strefy pobierania opłat (i), zaś (p) – współczynnikiem wagi dla danego statku powietrznego.

ARTYKUŁ 5

1. Współczynnik odległości (d_i) uzyskuje się, dzieląc przez sto (100) liczbę kilometrów ortodromicznej odległości pomiędzy:
 - lotniskiem startu znajdującym się w obrębie strefy pobierania opłat (i) lub punktem wejścia w tę strefę
 - a
 - pierwszym lotniskiem docelowym znajdującym się w obrębie tej strefy pobierania opłat (i) lub punktem wyjścia z tej strefy.

Wyżej wymienione punkty wejścia i wyjścia, są punktami, w których boczne granice wspomnianej strefy pobierania opłat krzyżują się z trasą opisaną w planie lotu. Plan ten obejmuje wszelkie zmiany wprowadzone przez użytkownika do początkowo złożonego planu lotu oraz wszelkie zmiany zatwierdzone przez użytkownika, wprowadzone wskutek przepisów, dotyczących zarządzania przepływem ruchu lotniczego.

2. W przypadku lotów kończących się na lotnisku, na którym się rozpoczęły, podczas których nie odbyło się międzylądowanie (loty okrężne), zastosowanie mają postanowienia art. 5 ust. 1, z wyjątkiem następujących dwóch przypadków:
 - a) jeśli loty okrężne są wykonywane wyłącznie w obrębie jednej strefy pobierania opłat, wówczas współczynnik odległości uzyskuje się, dzieląc przez sto (100) liczbę kilometrów ortodromicznej odległości pomiędzy lotniskiem a najdalszym punktem od lotniska i mnożąc ją przez dwa (2);
 - b) jeśli loty okrężne są wykonywane w obrębie więcej niż jednej strefy pobierania opłat, wówczas zastosowanie mają postanowienia art. 5 ust. 1, z wyjątkiem tej strefy pobierania opłat, w obrębie której znajduje się punkt najdalszy od lotniska. W takim przypadku współczynnik odległości uzyskuje się dzieląc przez sto (100) liczbę kilometrów całkowitej ortodromicznej odległości pomiędzy punktem wejścia w taką strefę pobierania opłat a punktem najdalszym od lotniska oraz pomiędzy takim punktem najdalszym od lotniska a punktem wyjścia z tej strefy pobierania opłat.
3. Odległość, którą należy wziąć pod uwagę, jest zmniejszana o dwadzieścia (20) kilometrów, w odniesieniu do każdego startu i lądowania na terytorium Umawiającego się Państwa.

ARTYKUŁ 6

1. Współczynnik wagi (**p**) – wyrażony z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku – jest pierwiastkiem kwadratowym współczynnika, który uzyskuje się dzieląc przez pięćdziesiąt (50) liczbę ton metrycznych – wyrażonych z dokładnością do jednego miejsca po przecinku – maksymalnej dopuszczalnej masy startowej statku powietrznego, określonej w świadectwie zdatności do lotu, podręczniku wykonywania lotu lub innym równoważnym oficjalnym dokumencie, w następujący sposób:

$$p = \sqrt{\frac{\text{Maks. masa startowa}}{50}}$$

Jeśli organy odpowiedzialne za pobieranie opłat nie znają maksymalnej dopuszczalnej masy startowej statku powietrznego, współczynnik wagi oblicza się na podstawie masy najcięższego istniejącego statku powietrznego tego samego typu.

2. Jeśli statek powietrzny ma więcej niż jedną dopuszczalną maksymalną masę startową, współczynnik wagi ustala się na podstawie najwyższej maksymalnej masy startowej, na którą wydało pozwolenie Państwo rejestracji tego statku.
3. Jeśli jednak użytkownik poinformował EUROCONTROL – do ostatniego dnia roboczego miesiąca kalendarzowego, w którym uległa zmianie jego flota statków powietrznych, i co najmniej raz w roku – że eksploatuje dwa lub więcej statków powietrznych, będących różnymi wersjami tego samego typu, używa się średniej maksymalnej masy startowej wszystkich jego statków tego typu, w celu obliczenia współczynnika wagi dla każdego statku powietrznego tego typu. Obliczenie tego współczynnika dla każdego typu statku powietrznego i każdego użytkownika jest dokonywane przynajmniej raz w roku.

ARTYKUŁ 7

1. Stawka jednostkowa opłaty (**t₁**) jest ustalana w euro.
2. O ile dane Umawiające się Państwo nie zdecyduje inaczej, stawka jednostkowa opłaty dla strefy pobierania opłat, w której euro nie jest walutą krajową, jest obliczana ponownie co miesiąc przy zastosowaniu średniego miesięcznego kursu wymiany euro na walutę krajową z miesiąca poprzedzającego miesiąc, w którym został wykonany lot. Stosowany w tym celu kurs walutowy jest średnim miesięcznym „krzyżowym kursem zamknięcia” obliczonym przez Grupę Reutera na podstawie dziennego kursu kupna.

ARTYKUŁ 8

1. Następujące loty są zwolnione z opłat:
 - a) loty wykonywane przez statki powietrzne, których maksymalna dopuszczalna masa startowa (MTOW) wynosi mniej niż dwie (2) tony metryczne;
 - b) loty wykonywane wyłącznie w celu przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego/jej najbliższej rodziny, głów państw, szefów rządu oraz ministrów. We wszystkich tych przypadkach cel lotu musi być potwierdzony odpowiednim oznaczeniem statusu lotu lub uwagą w planie lotu;

- c) loty poszukiwawczo-ratownicze autoryzowane przez właściwy organ.
2. Ponadto, w odniesieniu do strefy pobierania opłat objętej zakresem jego odpowiedzialności, Umawiające się Państwo może zwolnić z opłat następujące loty:
- a) loty wojskowe wykonywane przez wojskowe statki powietrzne jakiegokolwiek Państwa;
 - b) loty szkoleniowe wykonywane wyłącznie w celu uzyskania licencji lub odpowiedniego uprawnienia w przypadku członków personelu lotniczego, wchodzącego w skład załóg statków powietrznych, i pod warunkiem, że jest to potwierdzone odpowiednią uwagą w planie lotu. Loty te muszą być wykonywane wyłącznie w takiej strefie pobierania opłat. Nie mogą one służyć do przewozu pasażerów lub ładunku ani do przebazowania statku powietrznego na miejsce wykonywania operacji;
 - c) loty wykonywane wyłącznie w celu sprawdzenia bądź przetestowania sprzętu wykorzystywanego lub przeznaczonego do wykorzystania w charakterze naziemnych pomocy nawigacyjnych, z wyłączeniem lotów służących do przebazowania danego statku powietrznego na miejsce wykonywania operacji;
 - d) loty kończące się na lotnisku, na którym się rozpoczęły, podczas których nie odbyło się międzylądowanie (loty okrężne);
 - e) loty wykonywane wyłącznie zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością (VFR) w danej strefie pobierania opłat;
 - f) loty z pomocą humanitarną dopuszczone przez właściwy organ;
 - g) loty służb celnych i policji.

ARTYKUŁ 9

Opłata będzie uiszczana w siedzibie organizacji EUROCONTROL, zgodnie z warunkami uiszczania należności, określonymi w załączniku 2. Stosowaną walutą obliczeniową będzie euro.

ARTYKUŁ 10

Umawiające się Państwa opublikują warunki stosowania systemu opłat trasowych oraz stawki jednostkowe.

ZAŁĄCZNIK 1

STREFY POBIERANIA OPŁAT TRASOWYCH

<u>Nazwa strefy pobierania opłat</u>	<u>Opis przestrzeni powietrznej</u>	<u>Umawiające się Państwa</u>
Albania	Rejon Informacji Powietrznej Tirana Górny Rejon Informacji Powietrznej Tirana	<u>Republika Albanii</u>
Niemcy	Górny Rejon Informacji Powietrznej Hanower Górny Rejon Informacji Powietrznej Nadrenia Rejon Informacji Powietrznej Brema Rejon Informacji Powietrznej Langen Rejon Informacji Powietrznej Monachium	<u>Republika Federalna Niemiec</u>
Armenia	Rejon Informacji Powietrznej Erywań	<u>Republika Armenii¹</u>
Austria	Rejon Informacji Powietrznej Wiedeń	<u>Republika Austrii</u>
Belgia – Luksemburg	Górny Rejon Informacji Powietrznej Bruksela Rejon Informacji Powietrznej Bruksela	<u>Królestwo Belgii – Wielkie Księstwo Luksemburga</u>
Bośnia i Hercegowina	Górny Rejon Informacji Powietrznej Sarajewo Rejon Informacji Powietrznej Sarajewo	<u>Bośnia i Hercegowina</u>
Bułgaria	Rejon Informacji Powietrznej Sofia Rejon Informacji Powietrznej Warna	<u>Republika Bułgarii</u>
Cypr	Rejon Informacji Powietrznej Nikozja	<u>Republika Cypryjska</u>
Chorwacja	Rejon Informacji Powietrznej Zagrzeb Górny Rejon Informacji Powietrznej Zagrzeb	<u>Republika Chorwacji</u>
Dania	Rejon Informacji Powietrznej Kopenhaga	<u>Królestwo Danii</u>
Hiszpania kontynentalna	Górny Rejon Informacji Powietrznej Madryt Rejon Informacji Powietrznej Madryt Górny Rejon Informacji Powietrznej Barcelona Rejon Informacji Powietrznej Barcelona	<u>Królestwo Hiszpanii</u>
Wyspy Kanaryjskie	Górny Rejon Informacji Powietrznej Wyspy Kanaryjskie Rejon Informacji Powietrznej Wyspy Kanaryjskie	<u>Królestwo Hiszpanii</u>
Finlandia	Górny Rejon Informacji Powietrznej Finlandia Rejon Informacji Powietrznej Finlandia	<u>Republika Finlandii</u>

¹ jeszcze nie zintegrowana technicznie.

<u>Nazwa strefy pobierania opłat</u>	<u>Opis przestrzeni powietrznej</u>	<u>Umawiające się Państwa</u>
Francja	Górny Rejon Informacji Powietrznej Francja Rejon Informacji Powietrznej Paryż Rejon Informacji Powietrznej Brest Rejon Informacji Powietrznej Bordeaux Rejon Informacji Powietrznej Marsylia Rejon Informacji Powietrznej Reims	<u>Republika Francuska</u>
Zjednoczone Królestwo	Górny Rejon Informacji Powietrznej Szkocja Rejon Informacji Powietrznej Szkocja Górny Rejon Informacji Powietrznej Londyn Rejon Informacji Powietrznej Londyn	<u>Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej</u>
Grecja	Górny Rejon Informacji Powietrznej Ateny Rejon Informacji Powietrznej Ateny	<u>Republika Grecka</u>
Węgry	Rejon Informacji Powietrznej Budapeszt	<u>Republika Węgierska</u>
Irlandia	Górny Rejon Informacji Powietrznej Shannon Rejon Informacji Powietrznej Shannon Oceaniczny Obszar Przejściowy Shannon wyznaczony przez następujące współrzędne geograficzne: 51°N 15°W, 51°N 8°W, 48°30'N 8°W, 49°N 15°W, 51°N 15°W przy poziomie FL55 i powyżej Północny Oceaniczny Obszar Przejściowy wyznaczony przez następujące współrzędne geograficzne: 57°N 15°W, 54°N 15°W, 57°N 10°W, 54°34'N 10°W przy poziomie FL55 i powyżej	<u>Irlandia</u>
Włochy	Górny Rejon Informacji Powietrznej Mediolan Rejon Informacji Powietrznej Mediolan Górny Rejon Informacji Powietrznej Rzym Rejon Informacji Powietrznej Rzym Górny Rejon Informacji Powietrznej Brindisi Rejon Informacji Powietrznej Brindisi	<u>Republika Włoska</u>
Litwa	Rejon Informacji Powietrznej Wilno	<u>Republika Litewska¹</u>
Była Jugosłowiańska Republika Macedonii	Rejon Informacji Powietrznej Skopie	<u>Była Jugosłowiańska Republika Macedonii</u>
Malta	Górny Rejon Informacji Powietrznej Malta Rejon Informacji Powietrznej Malta	<u>Republika Malty</u>

¹ jeszcze nie zintegrowana technicznie.

<u>Nazwa strefy pobierania opłat</u>	<u>Opis przestrzeni powietrznej</u>	<u>Umawiające się Państwa</u>
Mołdowa	Rejon Informacji Powietrznej Kiszyniów	<u>Republika Mołdowy</u>
Norwegia	Górny Rejon Informacji Powietrznej Norwegia Rejon Informacji Powietrznej Norwegia Oceaniczny Rejon Informacji Powietrznej Bodø	<u>Królestwo Norwegii</u>
Holandia	Rejon Informacji Powietrznej Amsterdam	<u>Królestwo Niderlandów</u>
Polska	Rejon Informacji Powietrznej Warszawa	<u>Rzeczpospolita Polska</u> ¹
Lizbona	Górny Rejon Informacji Powietrznej Lizbona Rejon Informacji Powietrznej Lizbona	<u>Republika Portugalska</u>
Santa Maria	Rejon Informacji Powietrznej Santa Maria	<u>Republika Portugalska</u>
Rumunia	Rejon Informacji Powietrznej Bukareszt	<u>Rumunia</u>
Belgrad	Górny Rejon Informacji Powietrznej Belgrad Rejon Informacji Powietrznej Belgrad	<u>Republika Serbii</u> <u>Republika Czarnogóry</u>
Słowacja	Rejon Informacji Powietrznej Bratysława	<u>Republika Słowacka</u>
Słowenia	Rejon Informacji Powietrznej Lublana	<u>Republika Słowenii</u>
Szwecja	Górny Rejon Informacji Powietrznej Szwecja Rejon Informacji Powietrznej Szwecja	<u>Królestwo Szwecji</u>
Szwajcaria	Górny Rejon Informacji Powietrznej Szwajcaria Rejon Informacji Powietrznej Szwajcaria	<u>Konfederacja Szwajcarska</u>
Republika Czeska	Rejon Informacji Powietrznej Praga	<u>Republika Czeska</u>
Turcja	Rejon Informacji Powietrznej Ankara Rejon Informacji Powietrznej Stambuł	<u>Republika Turcji</u>
Ukraina	Rejon Informacji Powietrznej Kijów Rejon Informacji Powietrznej Symferopol Rejon Informacji Powietrznej Odessa Rejon Informacji Powietrznej Charków Rejon Informacji Powietrznej Lwów	<u>Ukraina</u> ¹

¹ jeszcze nie zintegrowana technicznie.

ZAŁĄCZNIK 2

WARUNKI UISZCZANIA NALEŻNOŚCI

KLAUZULA 1

1. Kwoty, na które wystawiono rachunek, będą uiszczane w siedzibie organizacji EUROCONTROL w Brukseli.
2. Jednakże EUROCONTROL uzna wpłaty na konta założone w jej imieniu w bankach znajdujących się na terenie danego Państwa, wyznaczonych przez właściwe organy systemu opłat trasowych, za wykonanie zobowiązania przez płatnika.
3. Należność z tytułu opłaty powstaje w dniu wykonania lotu. Najpóźniejszy termin płatności, przed którym EUROCONTROL ma otrzymać zapłatę, musi być wskazany na rachunku i przypada na 30 dni od daty wystawienia rachunku.

KLAUZULA 2

1. Z zastrzeżeniem postanowień ust. 2 niniejszej klauzuli, opłata będzie uiszczana w euro.
2. Każdy użytkownik będący obywatelem Umawiającego się Państwa, dokonując wpłaty do wyznaczonego banku znajdującego się na terenie Państwa, którego jest obywatelem, może spłacać dług w wymiennej walucie tego Państwa.
3. Jeśli użytkownik korzysta z możliwości wspomnianej w poprzednim ustępie, wymiana kwoty w euro na kwotę w walucie krajowej będzie dokonana po dziennym kursie walutowym, stosowanym w przypadku transakcji handlowych w dniu i miejscu dokonania wpłaty.

KLAUZULA 3

Uznaje się, że organizacja EUROCONTROL otrzymała zapłatę w dniu, w którym należna kwota została przekazana na rachunek EUROCONTROL w wyznaczonym banku. Dzień ten jest dniem, w którym EUROCONTROL może wykorzystać fundusze.

KLAUZULA 4

1. Opłaty powinny być opatrzone oświadczeniem, w którym są podane odniesienia, daty i kwoty w euro dotyczące zapłaconych rachunków oraz wszelkich odliczonych not kredytowych. Wymóg odnośnie do przedstawienia kwot rachunków w euro stosuje się również do użytkowników korzystających z możliwości uiszczania opłat w walucie krajowej.
2. Jeśli opłata nie jest opatrzona informacjami określonymi w ust. 1 powyżej, tak aby można ją odnieść do określonego rachunku lub rachunków, EUROCONTROL odniesie opłatę:
 - najpierw do odsetek, a następnie
 - do najstarszych niezapłaconych rachunków.

KLAUZULA 5

1. Reklamacje dotyczące rachunków należy przedłożyć organizacji EUROCONTROL na piśmie lub w formie elektronicznej, zatwierdzonej uprzednio przez EUROCONTROL. Najpóźniejsza data, przed którą reklamacje muszą zostać otrzymane przez EUROCONTROL, powinna być wskazana na rachunku i przypada na 60 dni od daty wystawienia rachunku.
2. Data przedstawienia reklamacji będzie datą jej otrzymania przez EUROCONTROL.
3. Reklamacje muszą być szczegółowe. Powinny im towarzyszyć wszelkie istotne dowody na ich poparcie.
4. Przedstawienie reklamacji przez użytkownika nie upoważnia go do jakichkolwiek odpisów od właściwego rachunku, o ile nie zezwala na to EUROCONTROL.
5. Jeśli EUROCONTROL i użytkownik są wobec siebie zarówno dłużnikami, jak i wierzycielami, rekompensaty nie będą dokonywane bez wcześniejszej zgody organizacji EUROCONTROL.

KLAUZULA 6

1. Opłata nie uiszczona w terminie zostanie zwiększona przez dodanie odsetek, naliczanych na podstawie stopy procentowej uzgodnionej przez właściwe organy, opublikowanej przez Umawiające się Państwa, zgodnie z art. 10 Warunków stosowania systemu opłat trasowych. Odsetki opatrzone nazwą „odsetki za spóźnione wpłaty”, będą odsetkami prostymi, naliczanymi codziennie od niezapłaconej zaległej kwoty.
2. Odsetki będą obliczane i ujęte w rachunkach w euro.

KLAUZULA 7

Jeśli dłużnik nie uiścił należnej kwoty, mogą być zastosowane odpowiednie środki w celu ściągnięcia należności.

Środki te mogą obejmować odmowę zapewnienia służb, zatrzymanie statku powietrznego lub inne środki egzekucyjne, zgodne z obowiązującym prawem.

*Załącznik nr 2 do obwieszczenia nr 4
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 4 czerwca 2009 r.*

Europejska Organizacja do spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej

Centralne Biuro Opłat Trasowych



**ZASADY OKREŚLANIA PODSTAWY KOSZTOWEJ
DLA OPŁAT TRASOWYCH ORAZ SPOSÓB OBLICZANIA
STAWEK JEDNOSTKOWYCH**

**EUROPEJSKA ORGANIZACJA DO SPRAW BEZPIECZEŃSTWA
ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**

E U R O C O N T R O L

**ZASADY OKREŚLANIA PODSTAWY KOSZTOWEJ
DLA OPŁAT TRASOWYCH ORAZ SPOSÓB OBLICZANIA
STAWEK JEDNOSTKOWYCH**

[Tekst zatwierdzony przez rozszerzoną Komisję w dniu 18/9/2007.
Wszedł w życie dnia 1/10/2007]

Wydrukowano w 2007 r.

(Niniejszy dokument zastępuje dokument nr 04.60.01 z listopada 2004 r.)

SPIS TREŚCI

Strona

ROZDZIAŁ 1	OGÓLNE	1
ROZDZIAŁ 2	ZASADY RACHUNKOWOŚCI – OGÓLNE	7
ROZDZIAŁ 3	DODATKOWE INFORMACJE NA TEMAT KOSZTÓW UJĘTYCH W PODSTAWIE KOSZTOWEJ	9
3.1	Wydatki inwestycyjne	9
3.2	Koszty operacyjne	11
3.3	Koszty personelu	11
3.4	Koszty zarządzania ruchem lotniczym (ATM)	12
3.5	Koszty zapewniania łączności, nawigacji i dozorowania (CNS)	12
3.6	Koszty szkolenia podstawowego i zaawansowanego	12
3.7	Koszty w odniesieniu do badań, testów i prób	13
3.8	Koszty administracyjne	13
3.9	Koszty służby informacji lotniczej (AIS)	13
3.10	Koszty informacji meteorologicznej (MET)	13
3.11	Koszty służby poszukiwania i ratownictwa (SAR)	14
3.12	Koszty EUROCONTROL	14
ROZDZIAŁ 4	SPOSÓB OBLICZANIA STAWKI JEDNOSTKOWEJ	15
4.1	Wyniki finansowe roku „n – 1”	15
4.2	Loty zwolnione z opłat trasowych	16
4.3	Określenie liczby jednostek usługowych	16
ROZDZIAŁ 5	SPOSÓB OBLICZANIA REGIONALNEJ ADMINISTRACYJNEJ STAWKI JEDNOSTKOWEJ	17
ROZDZIAŁ 6	MONITOROWANIE ZGODNOŚCI	17
6.1	Odwołanie	17
6.2	Kontrola opłat	17
ROZDZIAŁ 7	ŚRODKI EGZEKUCYJNE	18

ROZDZIAŁ 8	WEJŚCIE W ŻYCIE	18
Załącznik I	Przykład obliczania kosztu kapitału	19
Załącznik II	Wzory tabel sprawozdawczych	20
Załącznik III	Sposób obliczania stawki jednostkowej	28
Załącznik IV	Koszty globalnego satelitarnego systemu nawigacji (GNSS)	30
Załącznik V	Definicja kapitału zaangażowanego	31
Załącznik VI	Glosariusz terminów	32
Załącznik VII	Wskazówki dla Państw zamierzających przyjąć mechanizm opcjonalny	35

1. OGÓLNE

Umawiające się Państwa przystępujące do Umowy wielostronnej w sprawie opłat trasowych zgodziły się przyjąć wspólną politykę w odniesieniu do sposobu obliczania opłat trasowych oraz ich podstawy kosztowej.

Z tego względu, Umawiające się Państwa przyjęły następujące zasady:

- 1.1. Niniejsze zasady powstały na podstawie zasad opisanych w „Polityce Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organisation – ICAO) w sprawie opłat dla portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej”, zawartych w dokumencie ICAO 9082 oraz w „Podręczniku ekonomiki służb żeglugi powietrznej”, zawartym w dokumencie ICAO 9161, poddanych wszelkim zmianom, które mają na celu uwzględnienie innych metod charakterystycznych dla systemu opłat trasowych EUROCONTROL.

- 1.2. Umawiające się Państwa ustanawiają strefy pobierania opłat trasowych w przestrzeni powietrznej objętej zakresem ich odpowiedzialności, w której użytkownikom przestrzeni powietrznej są zapewniane trasowe służby żeglugi powietrznej.

Strefy takie są wyznaczane w sposób zgodny z działaniami i służbami kontroli ruchu lotniczego, po przeprowadzeniu konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.

Strefa pobierania opłat trasowych rozciąga się od powierzchni ziemi do górnej przestrzeni powietrznej włącznie, z zastrzeżeniem możliwości ustanowienia przez Umawiające się Państwo specjalnej strefy obejmującej złożoną strukturę przestrzeni terminalowej, po przeprowadzeniu konsultacji z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej.

Jeśli strefy pobierania opłat trasowych obejmują przestrzeń powietrzną więcej niż jednego Umawiającego się Państwa, wówczas zainteresowane Umawiające się Państwa dokonują odpowiednich ustaleń w celu spójnego i jednolitego stosowania niniejszych zasad w danej przestrzeni powietrznej. Umawiające się Państwa informują o tym organizację EUROCONTROL.

- 1.3. Opłaty trasowe odzwierciedlają koszty poniesione bezpośrednio lub pośrednio w celu zapewnienia trasowych służb żeglugi powietrznej, w tym także koszty EUROCONTROL. Koszty trasowych służb żeglugi powietrznej są finansowane z opłat trasowych nakładanych na użytkowników takich służb, z zastrzeżeniem możliwości finansowania zwolnień udzielanych niektórym użytkownikom wspomnianych służb z innych źródeł finansowania, zgodnie z postanowieniami ust. 4.2.

Należy wziąć pod uwagę całość trasowych służb żeglugi powietrznej oraz urządzeń do ich zapewniania, za które jest odpowiedzialne każde Umawiające się Państwo na mocy umów regionalnych w sprawie żeglugi powietrznej Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz związanego z nimi Regionalnego planu żeglugi powietrznej, na podstawie którego są tworzone plany krajowe. Oznacza to, że mogą zostać ujęte jedynie urządzenia oraz służby wykorzystywane przez cywilny i wojskowy ruch lotniczy, wykonywany zgodnie z zasadami i przepisami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) (Ogólny ruch lotniczy – *General Air Traffic*, GAT). Umawiające się Państwa będą stosować niniejsze zasady w odniesieniu do wszystkich swoich instytucji zapewniających urządzenia oraz służby żeglugi powietrznej, których koszty są zawarte w podstawie kosztowej tych Państw.

Instytucje te określają koszty ponoszone w celu zapewnienia służb trasowych, w odniesieniu do urzędzeń oraz służb przewidzianych i wdrożonych zgodnie z odpowiednim Regionalnym planem żeglugi powietrznej Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w strefach pobierania opłat trasowych, objętych ich zakresem odpowiedzialności. Koszty te obejmują wydatki administracyjne, szkolenia, badania, testy i próby oraz działalność badawczo-rozwojową prowadzoną w związku z tymi służbami.

Umawiające się Państwa mogą określić następujące koszty, jeśli są one ponoszone w związku z zapewnianiem służb trasowych:

- a) koszty ponoszone przez właściwe organy krajowe;
- b) koszty ponoszone przez uznane organizacje, tj. działające w imieniu wspomnianych organów krajowych;
- c) koszty wynikające z umów międzynarodowych.

Bez uszczerbku dla innych źródeł finansowania oraz w celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa, efektywności kosztowej i zapewniania służb, opłaty trasowe mogą być wykorzystywane na sfinansowanie kosztów projektów służących wsparciu poszczególnych kategorii użytkowników przestrzeni powietrznej lub instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, realizowanych w celu poprawy wspólnej infrastruktury żeglugi powietrznej, zapewnianych służb trasowych i wykorzystania przestrzeni powietrznej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

- 1.4. Umawiające się Państwa określają swoją podstawę kosztową w celu pokrycia kosztów systemów trasowej żeglugi powietrznej, które podlegają ich jurysdykcji. W celu kalkulacji stawki jednostkowej dla roku „n + 1” należy ustalić odpowiednie prognozowane rachunki operacyjne, zgodnie z którymi należy określić koszty dla roku „n + 1” na podstawie rzeczywistych kosztów poniesionych w ostatnim pełnym roku obrachunkowym (rok „n – 1”), uaktualnionych zgodnie z dostępnymi danymi, a w szczególności na podstawie prognoz budżetowych na lata „n” oraz „n + 1”. Należy poczynić odpowiednie kroki w celu uniknięcia podwójnego uwzględniania tych samych pozycji.

Jednak Umawiające się Państwa mogą podjąć decyzję o ustaleniu stawek jednostkowych z wyprzedzeniem na okres od trzech do pięciu lat. W takim przypadku Umawiające się Państwa określają odpowiednie przewidywane koszty oraz liczbę jednostek usługowych na każdy właściwy rok.

W przypadku niespodziewanych poważnych zmian ruchu lub kosztów, stawki jednostkowe mogą być zmieniane w trakcie roku.

- 1.5. Urządzenia oraz służby mogą zostać uwzględnione, jeśli będą wykorzystywane – lub jeżeli przewiduje się, że wejdą do eksploatacji – przed końcem roku „n + 1”. Urządzenia wprowadzone w trakcie roku zostaną uwzględnione jedynie w proporcjonalnej części.

Nie będzie brane pod uwagę jakiegokolwiek czasowego wyłączenie urządzenia z użytku (np. z powodu awarii lub konserwacji).

- 1.6. Okres obrachunkowy trwa od 1 stycznia do 31 grudnia.

- 1.7. Umawiające się Państwa określają podstawę kosztową w walucie krajowej lub w euro. Wstępne dane wraz z danymi dodatkowymi należy przekazać do Centralnego Biura Opłat Trasowych (Central Route Charges Office – CRCO) organizacji EUROCONTROL nie później niż 1 czerwca roku „n”. Dane ostateczne wraz z danymi dodatkowymi należy przekazać w terminie do 1 listopada roku „n”, zgodnie z wzorami tabel sprawozdawczych, zawartymi w załączniku II. Niezależnie od okresu, na jaki są ustalone stawki jednostkowe, koszty i dodatkowe dane powinny obejmować okres do roku „n + 5”.
- 1.8. W celu ustalenia wspólnej podstawy walutowej, Centralne Biuro Opłat Trasowych (CRCO) przeliczy zgłoszone kwoty podstaw kosztowych na euro. Stosowany w tym celu kurs walutowy jest średnim miesięcznym „krzyżowym kursem zamknięcia”, obliczonym przez Grupę Reutera na podstawie dziennego kursu kupna różnych walut krajowych w odniesieniu do euro dla miesiąca kwietnia roku „n”, w przypadku danych wstępnych oraz dla miesiąca września roku „n”, w przypadku danych ostatecznych.

Umawiające się Państwa o wysokim poziomie inflacji mogą przeliczyć koszty ustalone na rok „n + 1” przy stałych cenach (tj. nieskorygowanych o poziom inflacji) bezpośrednio na euro, stosując kurs walutowy obowiązujący w momencie dokonywania obliczeń. Jest to preferowana metoda i powinny ją stosować wszystkie Umawiające się Państwa o wysokiej stopie inflacji, tj. przewyższającej 15% w stosunku rocznym.

Alternatywnie, Umawiające się Państwo może przeliczyć na euro swoje koszty ustalone na rok „n + 1” w cenach bieżących, według prognozowanego średniego kursu walutowego na rok „n + 1”. W takim przypadku prognozowany kurs walutowy powinien zasadniczo odzwierciedlać prognozowaną różnicę stopy inflacji dla tego Państwa oraz krajów Unii Gospodarczej i Walutowej (UGW) na rok „n + 1”.

W obu przypadkach obliczona stawka jednostkowa powinna pozostać na stałym poziomie przez cały rok „n + 1”.

1.9. Mechanizm korekty

Ponieważ opłaty oblicza się na rok „n + 1” na podstawie kosztów oraz ruchu lotniczego szacowanych na ten okres, stosuje się mechanizm korekty, aby zapewnić, że ostatecznie zwracane są jedynie rzeczywiste koszty służb.

Jeśli stawki jednostkowe ustala się z wyprzedzeniem na okres od trzech do pięciu lat, stosuje się mechanizm korekty, aby zapewnić, że ostatecznie zwracane są wyłącznie rzeczywiste koszty zapewniania służb.

Mechanizm korekty opisano szczegółowo w załącznikach II i III, a także w ust. 4 poniżej.

1.10 Konsultacje z użytkownikami przestrzeni powietrznej

- 1.10.1. Umawiające się Państwa zapewniają przeprowadzanie regularnych konsultacji w sprawie polityki pobierania opłat z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej. W tym celu dostarczają takim przedstawicielom niezbędnych informacji na temat mechanizmów pobierania opłat, o których mowa w załączniku II, oraz organizują efektywne i jawne posiedzenia konsultacyjne w celu zaprezentowania tych informacji oraz informacji wymienionych w ust. 1.10.2 poniżej, w obecności zainteresowanych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

Stosowną dokumentację, z wyjątkiem jakichkolwiek poufnych informacji, należy udostępnić przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej oraz organizacji EUROCONTROL na trzy tygodnie przed posiedzeniem konsultacyjnym.

- 1.10.2. Umawiające się Państwa lub instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej organizują wymianę informacji na temat podstaw kosztowych, planowanych inwestycji i przewidywanego ruchu z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej, jeśli wyrażą oni takie życzenie. Następnie przedstawiają w przejrzysty sposób swoje koszty, określone zgodnie z ust. 1.3, przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej i organizacji EUROCONTROL.

Informacje o charakterze jawnym, o których mowa powyżej, podaje się na podstawie tabel sprawozdawczych i szczegółowych zasad określonych w załączniku II (Tabela sprawozdawcza nr 1 oraz dodatkowe informacje).

- 1.10.3. Rozszerzony Komitet ds. Opłat Trasowych konsultuje się z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej, w szczególności w zakresie szacowanej kwoty wstępnej i ostatecznej podstawy kosztowej na rok „n + 1” oraz w zakresie wszelkich zmian w dokumencie EUROCONTROL Zasadach określania podstawy kosztowej opłat trasowych i sposobie obliczania stawek jednostkowych.

Konsultacje dotyczące wstępnych i ostatecznych danych przeprowadza się w terminie około trzech tygodni od dat podanych w ust. 1.7.

Dane te powinny być udostępnione użytkownikom przestrzeni powietrznej przynajmniej na trzy tygodnie przed ustalonymi datami konsultacji.

1.11. Systemy zachęt, w tym niezależna regulacja ekonomiczna

- 1.11.1. Umawiające się Państwa mogą ustanawiać lub zatwierdzać systemy zachęt, polegających na korzystnych bądź niekorzystnych finansowo rozwiązaniach stosowanych w sposób niedyskryminacyjny i przejrzysty, w celu promowania ulepszeń w zakresie zapewniania służb trasowych, prowadzących do zmian w kalkulacji opłat, zgodnie z podanymi poniżej informacjami. Zachęty te mogą dotyczyć instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub użytkowników przestrzeni powietrznej.

Jeśli Umawiające się Państwo postanowi zastosować system zachęt skierowany do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, Państwo to, po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w ust. 1.10.1, określi z góry warunki dotyczące ustalenia maksymalnego poziomu stawki jednostkowej lub przychodów za poszczególne lata w okresie wynoszącym maksymalnie pięć lat. Warunki te ustala się w odniesieniu do przewidywanego poziomu kosztów (włączając koszt kapitału) w tym okresie, mogą one ponadto przewidywać modulacje finansowe (powyżej lub poniżej spodziewanych kosztów) oparte na poszczególnych aspektach działania danej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, takich jak: wydajność, jakość zapewniania służb, realizacja określonych projektów lub etapów, kompetencje bądź poziom współpracy z innymi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, w celu uwzględnienia efektu sieci.

Jeśli Umawiające się Państwo postanowi zastosować skierowany do użytkowników przestrzeni powietrznej system zachęt, który może polegać na stosowaniu innych warunków w godzinach nocnych, Państwo to, po przeprowadzeniu konsultacji, o których mowa w ust. 1.10.1, moduluje

opłaty ponoszone przez tych użytkowników w sposób odzwierciedlający dokonywane przez nich wysiłki w kierunku zoptymalizowania korzystania ze służb trasowych, ograniczenia ogólnego kosztu tych służb i zwiększenia ich wydajności, co może polegać w szczególności na obniżaniu opłat na podstawie posiadania sprzętu zwiększającego przepustowość lub niwelowaniu niedogodności wynikających z wybierania mniej zatłoczonych tras.

System zachęt jest ograniczony pod względem czasu trwania, zakresu i ilości. Szacunkowe oszczędności wynikające z poprawy wydajności operacyjnej, muszą co najmniej równoważyć koszt zachęt w rozsądnych ramach czasowych. Programy zachęt podlegają regularnym przeglądom z udziałem przedstawicieli użytkowników przestrzeni powietrznej.

Umawiające się Państwa, które ustanowiły lub zatwierdziły systemy zachęt, monitorują ich właściwą realizację przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

1.11.2. Zgodnie z postanowieniami ust. 1.11.1 powyżej oraz niezależnie od innych powyższych postanowień zawartych w Zasadach, w przypadku gdy:

- trasowe służby żeglugi powietrznej, za które jest odpowiedzialne Umawiające się Państwo, są zapewniane przez organ („instytucję zapewniającą służby”) podlegający niezależnej regulacji ekonomicznej,
- regulacja ta ma na celu m.in. wprowadzenie zachęt, z wykorzystaniem mechanizmu pobierania opłat, do wydajnego i skutecznego zapewniania służb przy możliwie najniższych kosztach,

takie Umawiające się Państwo może nie zastosować się ani do postanowień ust. 1.4, ani do mechanizmu korekty, o którym mowa w ust. 1.9 powyżej oraz w rozdziale 4 i w załączniku III; w tym przypadku mają zastosowanie następujące postanowienia:

- I) władza nadzorująca¹ podda okresowym przeglądom przyszłe opłaty oraz ustali z wyprzedzeniem, na okres nieprzekraczający pięciu lat, warunki, na podstawie których jest określany maksymalny poziom stawek jednostkowych na każdy rok okresu objętego przeglądem;
- II) proponowaną stawkę jednostkową oblicza się co roku zgodnie z warunkami, o których mowa w punkcie I powyżej, oraz przedstawia rozszerzonej Komisji zgodnie z ust. 1.11.3 punkt III;
- III) w wyjątkowych sytuacjach władza nadzorująca może wprowadzić tymczasową zmianę warunków regulujących, nałożonych na instytucję zapewniającą służby.

1.11.3. Każde Umawiające się Państwo pragnące przyjąć niezależną regulację ekonomiczną, zgodnie z postanowieniami ust. 1.11.2, musi zastosować się do Zasad oraz uwzględnić w pełni wskazówki ujęte w załączniku VII. Zastosowanie mają następujące warunki:

- I) Przed utworzeniem nowego systemu, Umawiające się Państwa powinny się skonsultować z użytkownikami przestrzeni powietrznej, z odpowiednią instytucją zapewniającą służby oraz z organizacją EUROCONTROL w sprawie celów, procedur oraz harmonogramu proponowanego systemu, a także wziąć pod uwagę wyrażone opinie.

¹ „Władza nadzorująca” jest zdefiniowana jako osoba lub organ, któremu Umawiające się Państwo powierzyło zarządzanie systemem regulacji ekonomicznej utworzonym zgodnie z Zasadami.

- II) Przed rozpoczęciem każdego okresu objętego przeglądem lub jeśli władza nadzorująca rozważy tymczasową zmianę, zgodnie z ust. 1.11.2 punkt III, Umawiające się Państwo powinno:
- a) zapewnić użytkownikom przestrzeni powietrznej dostęp do odpowiednich informacji, określonych w załączniku VII, aby umożliwić im świadomy udział w konsultacjach;
 - b) zapewnić przeprowadzenie odpowiednich merytorycznych konsultacji między władzą nadzorującą, instytucją zapewniającą służby i użytkownikami przestrzeni powietrznej, w celu ustalenia rozsądnych i uzasadnionych prognoz i zasad, które mają być stosowane przy ustalaniu warunków regulujących kwestię maksymalnego poziomu stawek jednostkowych;
 - c) powiadomić rozszerzony Komitet o tych prognozach oraz:
 - o prognozowanych kosztach na okres objęty przeglądem, określonych przez władzę nadzorującą, przy użyciu wzorów tabel sprawozdawczych zawartych w załączniku II;
 - warunkach ustalonych przez władzę nadzorującą oraz maksymalnym poziomie stawki jednostkowej, określonej na podstawie tych warunków.
- III) W trakcie każdego okresu objętego przeglądem, Umawiające się Państwo powinno co roku:
- zgłosić prognozowane i rzeczywiste koszty przy użyciu wzorów tabel sprawozdawczych zawartych w załączniku II, zgodnie ze wspólnymi procedurami opisanymi w ust. 1.7; oraz
 - zwrócić się do rozszerzonej Komisji z wnioskiem o zatwierdzenie proponowanej stawki jednostkowej.
- IV) Umawiające się Państwa ustanowią odpowiednią procedurę odwoławczą, jeśli jest to zgodne z ich krajowymi systemami prawnymi.

1.11.4. Aby zachęcić do wydajnego i efektywnego zapewniania służb przy możliwie najniższych kosztach, postanowienia ust. 1.11.2 punkty I, II oraz III, a także ust. 1.11.3 punkty I, II, III oraz IV stosują się analogicznie – przy założeniu, że dokonano wszelkich koniecznych zmian – do tych Umawiających się Państw, które zdecydowały się na ustalenie stawek jednostkowych z wyprzedzeniem na okres od trzech do pięciu lat oraz których instytucja zapewniająca służby nie podlega niezależnej regulacji ekonomicznej.

2. ZASADY RACHUNKOWOŚCI – OGÓLNE

- 2.1. Umawiające się Państwa zapewnią sporządzenie, przedłożenie do celów kontroli oraz publikację sprawozdań finansowych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, niezależnie od ich struktury własności i formy prawnej. Takie sprawozdania muszą być zgodne z międzynarodowymi standardami rachunkowości. Jeśli z uwagi na status prawny instytucji zapewniającej służby, nie jest możliwe zachowanie przez nią pełnej zgodności z takimi standardami rachunkowości, Umawiające się Państwo zapewnią osiągnięcie takiej zgodności przez wspomnianą instytucję w maksymalnym możliwym zakresie.

We wszystkich przypadkach Umawiające się Państwa zapewniają publikację rocznego sprawozdania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz ich regularne kontrole przez niezależne organy.

Umawiające się Państwa gwarantują, że instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, w przypadku zapewniania większej liczby służb, określą w swojej wewnętrznej księgowości koszty i przychody służb trasowych w rozbiu zgodnym z Zasadami oraz, jeśli ma to zastosowanie, będą przygotowywać skonsolidowane sprawozdania finansowe dla usług innych niż służby żeglugi powietrznej, jak to byłoby od nich wymagane, gdyby usługi, o których mowa, były zapewniane przez odrębne przedsiębiorstwa.

Umawiające się Państwa wyznaczają właściwe organy, które mają prawo dostępu do ksiąg rachunkowych instytucji zapewniających służby trasowe w przestrzeni powietrznej, objętej ich zakresem odpowiedzialności.

- 2.2. Koszty kwalifikujących się służb, urzędzeń i działań, w rozumieniu ust. 1.3, są określane w sposób zgodny z księgami rachunkowymi, o których mowa w ust. 2.1 powyżej, za okres od 1 stycznia do 31 grudnia. Jednorazowe skutki wynikające z wprowadzenia międzynarodowych standardów rachunkowości, mogą być rozłożone na okres nieprzekraczający 15 lat.

Koszty takie są rozbijane na: koszty personelu, pozostałe koszty operacyjne, koszty amortyzacji, koszt kapitału oraz koszty wyjątkowe, obejmujące niepodlegające zwrotowi zapłacone cła i podatki, a także wszelkie inne powiązane koszty.

Koszty personelu obejmują wynagrodzenia brutto, płatności za pracę w nadgodzinach, pracownicze składki na ubezpieczenie społeczne oraz koszty emerytur i innych świadczeń.

Pozostałe koszty operacyjne obejmują koszty ponoszone w wyniku zakupu towarów i usług wykorzystywanych w celu zapewnienia służb trasowych, w szczególności obejmują usługi zlecone, takie jak: łączność, zewnętrzny personel, taki jak konsultanci, materiały, energię, narzędzia, wynajem budynków, wyposażenie i urządzenia, konserwację, koszty ubezpieczenia i koszty podróży. W przypadku, gdy instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego nabywa inne trasowe służby żeglugi powietrznej, wlicza ona faktyczne wydatki poniesione na te służby do swoich pozostałych kosztów operacyjnych.

Koszty amortyzacji dotyczą łącznej wartości środków trwałych wykorzystywanych do celów trasowych służb żeglugi powietrznej. Środki trwałe są amortyzowane zgodnie ze swoim oczekiwanym okresem eksploatacji, przy zastosowaniu metody liniowej w odniesieniu do historycznego kosztu amortyzowanych środków. Jeśli środki należą do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, która jest objęta systemem zachęt wymienionym w ust. 1.11.1, przy obliczaniu amortyzacji można zastosować księgowanie kosztów bieżących zamiast księgowania kosztów historycznych. Metoda nie może być zmieniana w okresie amortyzacji.

Koszt kapitału jest równy iloczynowi:

- I) sumy średniej wartości księgowej netto środków trwałych aktualnie eksploatowanych lub w trakcie budowy, wykorzystywanych przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, oraz średniej wartości majątku obrotowego netto, niezbędnego do zapewniania służb żeglugi powietrznej; oraz
- II) ważonej średniej stopy oprocentowania zadłużenia i stopy zwrotu z kapitału własnego.

Koszty wyjątkowe to jednorazowe koszty poniesione w danym roku w związku z zapewnianiem trasowych służb żeglugi powietrznej.

Dla celów punktu II współczynniki wagowe są oparte na stosunku między finansowaniem ze środków pochodzących z zadłużenia a finansowaniem z kapitału własnego. Stopa oprocentowania zadłużenia jest równa średniej stopie oprocentowania zadłużenia, mającej zastosowanie do danej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej. Stopa zwrotu z kapitału własnego uwzględnia ryzyko finansowe ponoszone przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, przy czym wyznacznikiem jest stopa oprocentowania obligacji państwowych. Jeśli instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej jest objęta systemem zachęt wymienionym w ust. 1.11.1, może zostać zastosowana dodatkowa premia zapewniająca odpowiednie uwzględnienie specyficznego ryzyka finansowego, ponoszonego przez taką instytucję.

W przypadku, gdy majątek nie należy do instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, ale jest uwzględniony w wyliczeniu kosztu kapitału, Umawiające się Państwa zapewniają, aby koszty tego majątku nie były rozliczane dwukrotnie.

- 2.3. Koszty kwalifikujących się służb, urządzeń i działań, w rozumieniu ust. 1.3, są przypisywane w przejrzysty sposób do stref pobierania opłat trasowych, w odniesieniu do których zostały one faktycznie poniesione.

Jeśli ponoszone koszty dotyczą różnych stref pobierania opłat trasowych, są one przypisywane proporcjonalnie na podstawie przejrzystej metodologii spełniającej wymogi ust. 1.10.2.

Koszty służb trasowych odnoszą się do wspomnianych powyżej kosztów, z wyjątkiem kosztów służb terminalowych określonych w następujący sposób:

- a) służby kontroli lotniska, lotniskowe służby informacji powietrznej, w tym służby doradcze ruchu lotniczego, oraz służby alarmowe;
- b) służby ruchu lotniczego obsługujące przyloty i odloty statków powietrznych w określonej odległości od portu lotniczego, zgodnie z wymaganiami operacyjnymi;
- c) odpowiednią część kosztów wszelkich pozostałych składników służb żeglugi powietrznej, odzwierciedlającą proporcjonalny podział między trasowymi służbami żeglugi powietrznej i terminalowymi służbami żeglugi powietrznej.

W przypadku, gdy lotom z widocznością (VFR) udziela się zwolnienia z opłat trasowych, zgodnie z ust. 4.2, instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej wykazuje koszty trasowych służb żeglugi powietrznej zapewnianych lotom VFR oddzielnie od kosztów służb dla lotów IFR. Koszty te mogą być ustalane za pomocą metody kosztów krańcowych z uwzględnieniem korzyści dla lotów IFR, wynikających z udostępnienia służb lotom VFR.

Podziału kosztów na trasowe i terminalowe służby żeglugi powietrznej należy dokonać na podstawie statystycznej. W przypadku urządzeń i służb zapewnianych zarówno na trasie, jak i na terminalu lotniczym, koszty należy podzielić na podstawie co najmniej jednego z następujących kryteriów:

- a) proporcjonalnie do liczby wydzielonych stanowisk kontroli;
- b) proporcjonalnie do liczby wydzielonych sektorów;
- c) proporcjonalnie do liczby lotów;
- d) proporcjonalnie do szacowanego czasu wykorzystania wyposażenia;
- e) proporcjonalnie do liczby personelu;
- f) proporcjonalnie do metrażu pomieszczeń;
- g) proporcjonalnie do liczby kanałów radiowych;
- h) proporcjonalnie do średniej długości lotu lub ilości czasu;
- i) zgodnie ze strukturą organizacyjną służb ruchu lotniczego.

3. DODATKOWE INFORMACJE NA TEMAT KOSZTÓW UJĘTYCH W PODSTAWIE KOSZTOWEJ

3.1. Wydatki inwestycyjne

Wydatki inwestycyjne, które należy ująć w podstawie kosztowej, obejmują amortyzację środków trwałych (majątku trwałego oraz wartości niematerialnych i prawnych) oraz koszt kapitału.

- 3.1.1. Środki trwałe obejmują wyposażenie i budynki – włącznie z powiązаныmi robotami budowlanymi – grunty, podstawowe oprogramowanie oraz, tam gdzie ma to zastosowanie, oprogramowanie użytkowe.

Nakłady inwestycyjne obejmują podatki i uiszczone opłaty celne tam, gdzie ma to zastosowanie.

- 3.1.2. Wielkości procentowe, stosowane przy obliczaniu amortyzacji nakładów inwestycyjnych, są określone zgodnie z przewidywanym okresem eksploatacji oraz odpowiednimi standardami MSR/MSSF. Okres ten:

- a) wynosi od 20 do 40 lat w przypadku własnych budynków, włącznie z powiązаныmi robotami budowlanymi;
- b) obejmuje okres najmu w przypadku budynków dzierżawionych;
- c) wynosi od 10 do 15 lat w przypadku mebli i wyposażenia;
- d) wynosi od 4 do 10 lat w przypadku pojazdów mechanicznych;
- e) wynosi od 7 do 15 lat w przypadku sprzętu elektronicznego (w tym sprzętu telekomunikacyjnego);

- f) wynosi od 7 do 10 lat w przypadku wyposażenia ogólnego;
- g) wynosi od 3 do 10 lat w przypadku sprzętu komputerowego;
- h) wynosi od 3 do 8 lat w przypadku podstawowego oprogramowania oraz, tam gdzie ma to zastosowanie, oprogramowania użytkowego;
- i) wynosi od 10 do 20 lat w przypadku statku powietrznego.

Jeśli okaże się, że okres eksploatacji amortyzowanego składnika majątku jest krótszy, niż było to przewidziane w momencie sporządzania pierwotnego harmonogramu amortyzacji, należy zastosować jedną z dwóch poniższych metod:

- wartość księgową składnika majątku może być odpisywana w pozostałych latach skorygowanego okresu eksploatacji;
- dokładna wartość rezydualna, pomniejszona o wszelkie dochody ze zbycia, może zostać dodana w całości do amortyzacji naliczonej w roku obrachunkowym, w którym ma miejsce taka sytuacja.

Amortyzacja nie będzie naliczana dla gruntów.

W przypadku Umawiających się Państw o wysokiej stopie inflacji, może okazać się konieczne zastosowanie alternatywnych metod naliczania amortyzacji. Metody takie powinny być oparte na powszechnie przyjętych zasadach rachunkowości. Przy obliczaniu rocznej amortyzacji można stosować metodę polegającą na skorygowaniu części niezamortyzowanej pierwotnej wartości księgowej składnika majątku, przez zwiększenie jej o procent oparty na stopie inflacji, zmierzonej za pomocą oficjalnego wskaźnika lub odzwierciedlonej w zmianie kursu walutowego w stosunku do euro w momencie obliczania rocznej wartości amortyzacji.

W takich przypadkach koszt kapitału jest odzwierciedlony według stopy netto, która obejmuje jedynie stopę inflacji w wybranej twardej walucie. Jeśli na przykład stosuje się euro jako walutę wymienną, należy użyć stopy procentowej dla euro.

Inna metoda to określenie kosztów bezpośrednio w euro oraz stosowanie odpowiadającego kosztu kapitału dla euro.

- 3.1.3. Koszt kapitału obejmuje dwie podstawowe kategorie. Pierwsza to odsetki płacone dostawcom kapitału obcego (innego niż kapitał własny), tj. pożyczkodawcom na różne cele finansowe, związane zazwyczaj z nabyciem lub przekazaniem aktywów. Druga kategoria to odpowiedni koszt kapitału zastosowany do kapitału własnego. Koszt kapitału zastosowany do kapitału własnego, którym należy się posłużyć, musi być zatwierdzony przez Umawiające się Państwo (lub inną władzę nadzorującą ds. ekonomicznych) z uwzględnieniem niskiego ryzyka finansowego związanego z zapewnianiem służb trasowych. W obu przypadkach jako wskazówkę można potraktować wysokość oprocentowania obligacji państwowych lub, opcjonalnie, stóp procentowych stosowanych na rynkach finansowych wobec przedsiębiorstw o porównywalnym niskim ryzyku finansowym.

Przykład jest przedstawiony w załączniku I.

- 3.1.4. Koszt kapitału należy obliczać co roku, na podstawie kapitału zaangażowanego w organizacji. Kapitał zaangażowany należy określić na podstawie definicji przedstawionych w „Podręczniku ekonomiki służb żeglugi powietrznej” Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) (dok. ICAO 9161, ust. 4.38 i nast.).

Zob. definicję kapitału zaangażowanego w załączniku V.

- 3.1.5. Wyposażenie lub budynki, eksploatowane po zakończeniu wyżej wymienionych okresów amortyzacji, są traktowane jako w pełni zamortyzowane i w odniesieniu do nich nie będzie naliczana amortyzacja ani koszt kapitału.

Jeśli dokonano zasadniczych zmian wyposażenia lub budynków zamortyzowanych bądź będących w trakcie amortyzacji, suma nakładów inwestycyjnych w odniesieniu do tych zmian będzie amortyzowana zgodnie z takimi samymi zasadami.

Wpływy ze zbycia aktywów powinny pomniejszać podstawę kosztową. W wyjątkowych sytuacjach mogą one zostać rozłożone na kilka lat, po uprzedniej konsultacji z użytkownikami przestrzeni powietrznej.

3.2. Koszty operacyjne

Należy wziąć pod uwagę koszty operacyjne brutto po odjęciu przychodów innych niż podatki niepodlegające zwrotowi.

Koszty operacyjne obejmują:

- a) całkowitą rzeczywistą opłatę za wynajem naziemnych linii przesyłowych (z wyjątkiem kosztów wyposażenia terminali, które są ujęte w wydatkach inwestycyjnych);
- b) wszelkie koszty dzierżawy gruntów, budynków i innych obiektów, w tym podatki oraz inne opłaty, jeżeli mają zastosowanie;
- c) rzeczywiste koszty mediów, w tym zaopatrzenie w wodę, ogrzewanie oraz wszelkie dostawy energii;
- d) całkowity rzeczywisty koszt wynajmu lotniczej stałej sieci telekomunikacyjnej (Aeronautical Fixed Telecommunications Network – AFTN), pomniejszony o odpowiedni odsetek kosztu wynajmu linii pomiędzy centrami kontroli lub łączności a portami lotniczymi: zob. ust. 3.4 (koszt wyposażenia terminali ośrodków ATC (Air traffic control service – Służba kontroli ruchu lotniczego) należy ująć w wydatkach inwestycyjnych);
- e) koszty naprawy i konserwacji, z wyłączeniem kosztów personelu, ale obejmujące wyposażenie niestanowiące bilansowych środków trwałych, np. części zamienne lub inne pozycje wiążące się z niskimi wydatkami;
- f) całkowite koszty operacyjne pozostałej infrastruktury wsparcia operacyjnego i technicznego, w tym wsparcia administracyjnego, prawnego, doradztwa oraz audytu;
- g) koszty oprogramowania użytkowego, o ile nie są traktowane jako inwestycja.

3.3 Koszty personelu

Koszty personelu obejmują rzeczywiste koszty personelu, w tym personelu służb centralnych, praktykantów, nadzorców, pracowników pomocy technicznej, w tym pracowników zajmujących się konserwacją. Obejmują one nie tylko wynagrodzenia, ale także koszty świadczeń emerytalnych (np. wpłaty na fundusz emerytalny w odniesieniu do zatrudnianego personelu) oraz koszty ubezpieczenia itp.

3.4 Koszty zarządzania ruchem lotniczym (Air Traffic Management - ATM)

System zarządzania ruchem lotniczym (ATM) jest podzielony na: służby ruchu lotniczego (ATS), zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (AFTM) oraz zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM), przy czym służby ruchu lotniczego (ATS) są głównym elementem systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM).

Koszty służb ruchu lotniczego (ATS) definiuje się jako koszty trasowych służb ruchu lotniczego zapewnionych statkom powietrznym.

Jeśli podziału wykorzystania urządzeń służb ruchu lotniczego (ATS) do zapewnienia służb trasowych z jednej strony i zapewnienia służb terminalowych z drugiej, nie można dokonać na podstawie statystycznej, wymienione urządzenia należy sklasyfikować w następujący sposób:

- urządzenia służące głównie zapewnieniu służb trasowych (przydział 75% odpowiadających kosztów do służb trasowych);
- urządzenia służące praktycznie w takim samym zakresie zapewnieniu służb trasowych i terminalowych (przydział 50% odpowiadających kosztów do służb trasowych);
- urządzenia służące głównie zapewnieniu służb terminalowych (przydział 25% odpowiadających kosztów do służb trasowych).

Jeśli korzystanie z urządzeń służb ruchu lotniczego (ATS) (np. do celów cywilnych i wojskowych) nie może być bezpośrednio określone, użytkownicy cywilnej przestrzeni powietrznej będą obciążeni jedynie tymi kosztami, które w sposób właściwy są do nich przypisane.

3.5. Koszty zapewniania łączności, nawigacji i dozorowania (Communications, Navigation and Surveillance – CNS)

Koszty zapewniania łączności, nawigacji oraz dozorowania (CNS) obejmują koszty urządzeń i służb zapewniających łączność, nawigację i dozorowanie, w tym globalnego satelitarnego systemu nawigacji (Global Navigation Satellite Systems – GNSS, por. załącznik IV), od kiedy zaczną obowiązywać.

W odniesieniu do łączności „punkt–punkt” (point-to-point communications), jeśli nie można dokładnie rozdzielić kosztów, 100% kosztów będzie przypisanych do służb trasowych oraz ośrodków telekomunikacyjnych, jeśli istnieje połączenie między dwoma ośrodkami zapewniającymi służby trasowe, ale tylko 50%, jeśli połączenie istnieje między centrum kontroli obszaru a centrum kontroli zbliżania lub lotniska.

3.6. Koszty szkolenia podstawowego i zaawansowanego*

Koszty szkolenia podstawowego i zaawansowanego obejmują koszty nauczania w szkołach ruchu lotniczego oraz koszty zaawansowanych szkoleń dla personelu zajmującego się konserwacją oraz obsługą, w tym koszty zakwaterowania i innych udogodnień.

3.7. Koszty w odniesieniu do badań, testów i prób*

Koszty ujęte w tej kategorii są rzeczywistymi kosztami rocznymi w odniesieniu do personelu, sprzętu i budynków, które są używane do badań, testów i prób związanych z zapewnianiem służb trasowych. Koszty działań przygotowujących oprogramowanie do użytku są także ujęte w tej kategorii. Koszty badań o charakterze badań podstawowych, powinny być wyłączone z niniejszej kategorii.

3.8. Koszty administracyjne*

- 3.8.1. Koszty administracyjne są rzeczywistymi kosztami personelu oraz infrastruktury administracyjnej, przy założeniu, że istnieje wyraźny związek między kosztami naliczanymi użytkownikom przestrzeni powietrznej a usługami świadczonymi przez personel operacyjny oraz pracowników wsparcia technicznego.

Koszty administracyjne obejmują koszty związane z gromadzeniem i przekazywaniem danych dotyczących ruchu lotniczego.

- 3.8.2. Koszty te będą obliczane stosownie do udziału służb administracyjnych w całości działań związanych z zapewnianiem służb trasowych.

- 3.8.3. Składki ubezpieczeniowe, w stopniu, w jakim stanowią rzeczywiste koszty dla Umawiających się Państw, będą częścią kosztów administracyjnych.

3.9. Koszty służby informacji lotniczej (Aeronautical Information Service – AIS)

Kosztami służby informacji lotniczej (AIS) należy obciążyć służby trasowe lub powinny one być rozdzielone pomiędzy służby trasowe i pozostałe służby, które są określone zgodnie z praktyką przyjętą w danym kraju.

3.10. Koszty informacji meteorologicznej (MET)

- 3.10.1. Umawiające się Państwa powinny poprawić koordynację między władzami krajowymi, których to dotyczy (cywilną władzą lotniczą oraz władzą meteorologiczną – jeśli nie jest to jeden organ) a usługodawcami, których to dotyczy (instytucją zapewniającą służby meteorologiczne (MET) oraz instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej – jeśli są to różne podmioty), w celu zapewnienia, że koszty informacji meteorologicznej, którymi są obciążani użytkownicy cywilnej przestrzeni powietrznej, są uzasadnione i właściwie określone.

- 3.10.2. Umawiające się Państwa zapewnią, że ich instytucja zapewniająca służby meteorologiczne (MET) sporządza wszechstronną ewidencję urządzeń i służb (bezpośrednich i podstawowych) z zakresu informacji meteorologicznej oraz produktów i funkcji lotniczej informacji meteorologicznej, które są konieczne wyłącznie do spełnienia wymagań lotniczych. Ponadto ewidencja ta powinna być zgodna z odpowiednimi wymaganiami zawartymi w załącznikach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) (w szczególności w Załączniku 3), Procedurach służb żeglugi powietrznej oraz Europejskim planie żeglugi powietrznej, a także odniesieniami do odpowiednich przepisów krajowych.

- 3.10.3. Informacje będą ujawniane użytkownikom cywilnej przestrzeni powietrznej na poziomie produktu/funkcji. Umawiające się Państwa wprowadzą możliwie szybko przejrzyste systemy naliczania

* Do celów uzupełnienia Tabeli sprawozdawczej nr 1 w załączniku II koszty, o których mowa w ust. 3.6, 3.7 i 3.8 powyżej, nie będą uwzględniane. Zostaną one ujęte w kosztach odpowiednich służb.

kosztów. Po ich wdrożeniu Umawiające się Państwa zapewnią, że szczegółowa dokumentacja dotycząca tych systemów naliczania kosztów (począwszy od ewidencji) będzie udostępniona właściwym przedstawicielom użytkowników cywilnej przestrzeni powietrznej.

3.10.4. Rozbicie kosztów informacji meteorologicznej na „kategorie wejściowe” (koszty personelu, koszty operacyjne, amortyzacja, odsetki, inne) zostanie ujawnione na poziomie wielostronnym w postaci załącznika do istniejących tabel sprawozdawczych EUROCONTROL.

3.11. Koszty służby poszukiwania i ratownictwa (Search and Rescue – SAR)

Koszty zawarte w tej kategorii są kosztami służb poszukiwania i ratownictwa zapewnionych lotnictwu cywilnemu przez dowolne stałe instytucje dysponujące infrastrukturą i personelem utrzymywanymi w celu świadczenia tego typu usług.

Służby poszukiwania i ratownictwa obejmują ośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (RCC), podośrodki koordynacji (RSC), jeśli takie istnieją, statki powietrzne dalekiego, średniego i krótkiego zasięgu (w tym helikoptery oraz statki powietrzne ultra- lub superdalekiego zasięgu), łodzie i statki ratownicze, jednostki ratownictwa górskiego i wszelkie inne jednostki, siły lub infrastrukturę, które są przeznaczone głównie lub wyłącznie do pełnienia funkcji poszukiwania i ratownictwa lotniczego w razie konieczności bądź też są w tym celu udostępniane.

W odniesieniu do tych służb obowiązują następujące zasady:

- należy wziąć pod uwagę jedynie infrastrukturę i służby lotnicze uwzględnione w Regionalnym planie żeglugi powietrznej Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO);
- podział kosztów naliczonych użytkownikom lotnictwa cywilnego i innym użytkownikom (wojsko, rolnictwo, transport lądowy i wodny, turystyka itp.) powinien mieć miejsce przed jakimkolwiek zwrotem kosztów dla lotnictwa cywilnego;
- podziału kosztów należy dokonać w taki sposób, by zapewnić, aby żaden użytkownik przestrzeni powietrznej nie był obciążony kosztami, które nie są do niego rzeczywiście przypisane;
- czynności te należy wykonać w sposób dokładny i przejrzysty, zgodnie z wymaganiami, zaś użytkownikom przestrzeni powietrznej należy przekazać odpowiednie informacje, w szczególności dotyczące kosztów zapewnionych urządzeń i usług.

3.12. Koszty EUROCONTROL

3.12.1. Koszty organizacji EUROCONTROL określa się zgodnie z Zasadami. Koszty te zostaną określone na podstawie rocznych rachunków Agencji, przedłożonych do zatwierdzenia przez stałą Komisję, przy zastosowaniu metody opisanej w ust. 1.5 Zasad.

3.12.2. Różne kategorie kosztów organizacji EUROCONTROL są rozdzielane między Umawiające się Państwa w następujący sposób:

- a) koszty operacyjne centrali, w tym Centralnej Jednostki Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego, Centrum Eksperymentalnego w Brétigny oraz Instytutu Służb Żeglugi Powietrznej w Luksemburgu, zostaną rozdzielone między Umawiające się Państwa zgodnie z metodą stosowaną do obliczenia ich wkładu do budżetu Agencji (art. 19 statutu Agencji);

- b) koszty operacyjne w odniesieniu do Centrum Kontroli w Maastricht, są rozdzielane na przestrzenie powietrzne, w których infrastruktura zapewnia służby, zgodnie z kluczem podziału zaakceptowanym przez odnośne Państwa;
- c) wydatki inwestycyjne EUROCONTROL są rozdzielane na Umawiające się Państwa:
 - przy zastosowaniu metody używanej do obliczania wkładu w budżet Agencji, np. w przypadku kosztów kapitału w odniesieniu do centrali, w tym Centralnej Jednostki Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego, Centrum Eksperymentalnego oraz Instytutu Służb Żeglugi Powietrznej;
 - lub zgodnie z zasadą podziału na regiony (tj. koszty zostaną przypisane przestrzeni powietrznej, w której infrastruktura zapewniła służby) w odniesieniu do amortyzacji infrastruktury zapewniającej służby trasowe (np. Centrum Kontroli w Maastricht).

Odsetki uzyskane przez Agencję z własnych rachunków, będą odliczane od kosztów organizacji EUROCONTROL, przed podziałem tych kosztów między Umawiające się Państwa.

- 3.12.3. Udział Umawiających się Państw w kosztach organizacji EUROCONTROL zostanie dodany do ich kosztów przy kolejnym obliczaniu stawek jednostkowych.

4. SPOSÓB OBLICZANIA STAWKI JEDNOSTKOWEJ

Stawkę jednostkową oblicza się:

- dzieląc przewidywaną podstawę kosztową przypadającą na dany rok przez przewidywaną liczbę jednostek usługowych na ten sam rok lub
- dzieląc przewidywaną podstawę kosztową na dany rok, obniżoną w celu uwzględnienia lotów zwolnionych z opłat przez przewidywaną liczbę podlegających opłacie jednostek usługowych na ten sam rok.

Żaden niepełny zwrot kosztów powstały na skutek zwolnienia lotów z opłat trasowych nie będzie pokrywany przez innych użytkowników przestrzeni powietrznej.

Stawka jednostkowa jest określana zgodnie z załącznikiem III.

4.1. Wyniki finansowe roku „n – 1”

4.1.1. Przychody

Przychód będzie równy saldu rachunku przychodów na koniec roku, skąd może on zostać bezpośrednio przeniesiony do formularza obliczania mechanizmu korekty (załącznik III). Przychody te będą zazwyczaj reprezentowane przez loty wykonane w roku „n – 1”, którego dotyczy obowiązek dokonania płatności.

4.1.2. Saldo

Niepełny lub wyższy zwrot kosztów na skutek różnicy między przychodami a poniesionymi kosztami, zostanie przeniesiony i zawarty w podstawie kosztowej na rok „n + 1” lub na okres do sześciu lat (dla lat od „n” do „n + 5”) i zawarty w odnośnych podstawach kosztowych. Odpowiedni koszt kapitału zostanie zastosowany do przeniesionych kwot. Kwoty przeniesione na dany rok zostaną przeliczone na euro po kursie stosowanym w odniesieniu do innych kosztów na ten rok. Umawiające się Państwa chcące skorzystać z możliwości przeniesienia niepełnych/wyższych zwrotów na okres dłuższy niż „n + 1”, powinny poinformować o tym na piśmie rozszerzony Komitet ds. Opłat Trasowych oraz podać odpowiednie uzasadnienie.

Umawiające się Państwa, które zdecydowały się na ustalenie stawek jednostkowych zgodnie z postanowieniami akapitu drugiego ustępów 1.4 oraz 1.9, przeniosą na kolejny okres skumulowane niepełne/wyższe zwroty, będące wynikiem różnicy między rzeczywistymi kosztami a przychodami oraz zwroty, które nie zostały jeszcze przeniesione.

4.2. Loty zwolnione z opłat trasowych

Koszty odnoszące się do lotów zwolnionych z opłat trasowych są obliczane na podstawie liczby jednostek usługowych zwolnionych lotów, określonych w Warunkach stosowania systemu opłat trasowych oraz warunkach uiszczania należności.

W przypadkach, gdy nie da się bezpośrednio określić liczby jednostek usługowych, należy stosować następującą procedurę:

- a) bezpośrednio odliczenie kosztów zwolnionych lotów, jak określono w ust. 2.3;
- b) należy dokonać odliczenia w odniesieniu do lotów okrężnych; odliczaną kwotę lub liczbę jednostek usługowych, jaką należy uwzględnić, określa odnośne Umawiające się Państwo.

Umawiające się Państwa zapewnią zwrot instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej kosztów z tytułu zapewniania trasowych służb dla lotów zwolnionych z opłat trasowych.

4.3. Określenie liczby jednostek usługowych

Tam gdzie ma to zastosowanie, określenie liczby jednostek usługowych oraz wartości proporcjonalnych w odniesieniu do lotów zwolnionych z opłat trasowych, mające na celu odpowiednie obniżenie podstawy kosztowej oraz wszelkich obliczeń z nią związanych, powinno być przeprowadzone przez Centralne Biuro Opłat Trasowych (CRCO). W tym celu Umawiające się Państwa prześlą Centralnemu Biuru Opłat Trasowych (CRCO) wszelkie konieczne dane. Dane dotyczące lotów zwolnionych, które muszą zostać uwzględnione przy obliczeniach, należy ująć w danych dotyczących normalnego ruchu lotniczego, które są przekazywane do Centralnego Biura Opłat Trasowych (CRCO) w regularnych odstępach czasu. Prognozy dotyczące liczby jednostek usługowych, pozostając w gestii Umawiających się Państw, mogą zostać przygotowane przez Centralne Biuro Opłat Trasowych (CRCO) lub przez odnośne Państwa.

5. SPOSÓB OBLICZANIA REGIONALNEJ ADMINISTRACYJNEJ STAWKI JEDNOSTKOWEJ

Regionalna administracyjna stawka jednostkowa stanowi wynagrodzenie za koszty poniesione przez EUROCONTROL podczas obsługi systemu opłat trasowych. Jest ona ustalana zgodnie z następującymi zasadami:

- 5.1. Podstawę kosztów zbiorczych na rok „n + 1” określa się na podstawie następujących kategorii kosztów:
 - a) bezpośrednie koszty operacyjne Centralnego Biura Opłat Trasowych (CRCO) na rok „n + 1”, oszacowane w odniesieniu do preliminarza budżetowego Agencji;
 - b) wydatki inwestycyjne na cele administracyjne Centralnego Biura Opłat Trasowych (CRCO), które mają być ujęte w jego podstawie kosztowej na rok „n + 1”, oszacowane w odniesieniu do preliminarza budżetowego Agencji;
 - c) koszty pośrednie Centralnego Biura Opłat Trasowych (CRCO), oszacowane na rok „n + 1”;
 - d) koszty związane z wewnętrznym audytorem oszacowane w odniesieniu do preliminarza budżetowego Agencji na rok „n + 1”;
 - e) saldo rachunku administracyjnego Centralnego Biura Opłat Trasowych (CRCO) na rok „n – 1” oraz saldo na rok „n – 3” przeniesione na rok „n – 1”.
- 5.2. Regionalną administracyjną stawkę jednostkową oblicza się dzieląc sumę zbiorczej podstawy kosztowej roku „n + 1” przez całkowitą liczbę jednostek usługowych, oszacowaną na rok „n + 1” dla obszaru opłat trasowych.
- 5.3. Regionalną administracyjną stawkę jednostkową dodaje się do stawki jednostkowej obowiązującej w danej strefie pobierania opłat trasowych.

6. MONITOROWANIE ZGODNOŚCI

6.1. Odwołanie

Umawiające się Państwa gwarantują, że decyzje podejmowane zgodnie z Zasadami, będą właściwie uzasadnione oraz, że będą podlegać skutecznej procedurze kontrolnej i odwoławczej określonej w ust. 6.2 poniżej.

6.2. Kontrola opłat

Rozszerzony Komitet zapewnia kontrolę zgodności z Zasadami.

Każde Umawiające się Państwo lub przedstawiciel użytkowników przestrzeni powietrznej może zgłosić wątpliwości dotyczące domniemanej niezgodności lub niestosowania Zasad przez dane Umawiające się Państwo, bądź jedną z jego instytucji zapewniających służby trasowe.

Rozszerzony Komitet określa odpowiedni regulamin dotyczący takiego systemu kontroli zgodności.

7. ŚRODKI EGZEKUCYJNE

Umawiające się Państwa zapewniają stosowanie skutecznych środków egzekucyjnych. Środki te mogą obejmować odmowę zapewnienia służb, zatrzymanie statku powietrznego lub inne środki egzekucyjne zgodne z obowiązującym prawem.

8. WEJŚCIE W ŻYCIE

Niniejsze Zasady wchodzi w życie po ich zatwierdzeniu przez rozszerzoną Komisję.

Niniejsza wersja Zasad zastępuje dokument nr 04.60.01 z dnia 1 listopada 2004 r.

ZAŁĄCZNIK I
PRZYKŁAD OBLICZANIA KOSZTU KAPITAŁU

	1	2	3	4	5	6
	Kwota główna w euro	Udział w całkowitym zadłużeniu (%)	Udział w całkowitym kapitale (%)	Realne odsetki (%)	Odsetki ważone (2 × 4)	Ważony koszt kapitału (3 × 5)
Pożyczka/obligacja „A”	300	43,0		6,4	2,75	
Pożyczka/obligacja „B”	200	28,5		6,2	1,77	
Pożyczka/obligacja „C”	<u>200</u>	<u>28,5</u>		<u>7,0</u>	<u>2,00</u>	
Suma częściowa	700	100,0	70,0		6,5	4,6
Kapitał własny	<u>300</u>		30,0	<u>8,0</u>	<u>8,0</u>	<u>2,4</u>
Oprocentowane zobowiązania razem	<u>1000</u>		<u>100,0</u>			<u>7,0</u>

ZAŁĄCZNIK II WZORY TABEL SPRAWOZDAWCZYCH

Przejrzystość podstawy kosztowej dla opłat trasowych: Tabela sprawozdawcza nr 1 oraz dodatkowe informacje

Umawiające się Państwa wypełniają poniższą **Tabelę sprawozdawczą nr 1** dla każdej strefy pobierania opłat trasowych objętej ich zakresem odpowiedzialności. Umawiające się Państwa zapewnią przekazanie poniższej tabeli każdej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, której to dotyczy.

Umawiające się Państwa dostarczą także skonsolidowaną Tabelę sprawozdawczą nr 1, dotyczącą każdej strefy pobierania opłat trasowych objętej ich zakresem odpowiedzialności. Jeśli strefa pobierania opłat trasowych obejmuje przestrzeń powietrzną więcej niż jednego Umawiającego się Państwa, wówczas takie Państwa wspólnie wypełniają tabelę zgodnie z ustaleniami, o których mowa w ust. 1 Zasad.

Należy podać faktyczne wartości za lata $(n - 3)$ do $(n - 1)$ oraz planowane wartości za rok (n) i kolejne lata. Faktyczne koszty ustala się na podstawie zrewidowanych ksiąg rachunkowych. Planowane koszty ustala się na podstawie biznesplanu wymaganego zgodnie z certyfikatem, o którym mowa w przepisach w sprawie zapewniania służb, o ile ma to zastosowanie.

Tabela sprawozdawcza nr 1
Łączne koszty

Jednostka:

Strefa pobierania opłat:

Rok:

(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) p	(n + 3) p	(n + 4) p	(n + 5) p
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Koszty według rodzaju (w tys. waluty krajowej lub EUR)

Personel	%i/i-1							
Pozostałe koszty operacyjne	%i/i-1							
Amortyzacja	%i/i-1							
Koszt kapitału	%i/i-1							
Koszty wyjątkowe	%i/i-1							
Łączne koszty	%i/i-1							

Koszty według służby (w tys. waluty krajowej lub EUR)

Zarządzanie ruchem lotniczym	%i/i-1							
Łączność	%i/i-1							
Nawigacja	%i/i-1							
Dozorowanie	%i/i-1							
Poszukiwanie i ratownictwo	%i/i-1							
Informacja lotnicza	%i/i-1							
Służby meteorologiczne	%i/i-1							
Koszty nadzorowania	%i/i-1							
Pozostałe koszty Państwa	%i/i-1							
Łączne koszty	%i/i-1							

Tabela sprawozdawcza nr 1, cd.
Informacje uzupełniające: stopa inflacji, kurs walutowy, koszt kapitału
Rzeczywiste dane i założenia planistyczne

Jednostka:

Strefa pobierania opłat:

Rok:

(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) p	(n + 3) p	(n + 4) p	(n + 5) p
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Informacje uzupełniające na temat stopy inflacji

Stopa inflacji (%)								
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) p	(n + 3) p	(n + 4) p	(n + 5) p
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Informacje uzupełniające na temat kursu wymiany waluty krajowej na euro

Kurs walutowy (1 EUR =)								
<i>%i/i-1</i>								

Rzeczywisty kurs walutowy jest średnim kursem w roku i.

Prognozowany kurs walutowy stosowany dla roku n jest średnim kursem z września roku n - 1.

Prognozowany kurs walutowy stosowany dla roku n + 1 jest średnim kursem z kwietnia/września roku n.

(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) p	(n + 3) p	(n + 4) p	(n + 5) p
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Informacje uzupełniające na temat kosztu kapitału (w tys. waluty krajowej lub EUR)

Średni kapitał obrotowy	<i>%i/i-1</i>							
Z czego średnie aktywa długoterminowe	<i>%i/i-1</i>							
Koszt kapitału przed opodatkowaniem (%)								
Zwrot z kapitału własnego (%)								
Średnie oprocentowanie zadłużenia (%)								

Dodatkowe informacje

Ponadto Umawiające się Państwa przekazują dodatkowo co najmniej następujące informacje:

- opis zastosowanej metodologii podziału kosztów urzędzeń i służb pomiędzy różne służby żeglugi powietrznej na podstawie wykazu urzędzeń i służb zawartego w Regionalnym europejskim planie żeglugi powietrznej Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) (dok. 7754) oraz opis zastosowanej metodologii podziału tych kosztów pomiędzy różne strefy pobierania opłat trasowych;
- opis i wyjaśnienie różnic pomiędzy planowanymi i faktycznymi wartościami za rok (n – 1);
- opis i wyjaśnienie planowanych kosztów w okresie pięcioletnim na podstawie biznesplanu;
- opis kosztów ponoszonych przez Umawiające się Państwa („Pozostałe koszty Państwa”);
- opis i wyjaśnienie zastosowanej metody obliczania kosztów amortyzacji, tj. czy obliczano je na podstawie kosztów historycznych czy bieżących. Jeśli zastosowano księgowanie kosztów bieżących, należy dostarczyć porównywalne dane na temat kosztów historycznych;
- uzasadnienie kosztu kapitału, wraz z podaniem składników podstawy aktywów;
- rozbieżność kosztów meteorologicznych na koszty bezpośrednie i „koszty podstawowe MET”, zdefiniowane jako koszty wspierania urzędzeń i służb meteorologicznych służących również ogółowi. Obejmują one ogólne analizy i prognozy, radarowe i satelitarne obserwacje pogody, sieci obserwacyjne na ziemi i w górnych warstwach atmosfery, systemy łączności meteorologicznej, ośrodki przetwarzania danych, podstawowe pomocnicze placówki badawcze i szkoleniowe oraz administrację;
- opis metodologii zastosowanej do określania udziału lotnictwa cywilnego w łącznych kosztach MET i kosztach podstawowych MET oraz podziału tych kosztów pomiędzy strefy pobierania opłat trasowych.

**Przejrzystość podstawy kosztowej dla opłat trasowych: Tabela sprawozdawcza nr 2
oraz dodatkowe informacje
Mechanizm pobierania opłat – Sposób obliczania stawki jednostkowej**

Umawiające się Państwa wypełniają poniższą **Tabelę sprawozdawczą nr 2** dla każdej strefy pobierania opłat trasowych objętej ich zakresem odpowiedzialności. Jeśli strefa pobierania opłat trasowych obejmuje przestrzeń powietrzną więcej niż jednego Umawiającego się Państwa, wówczas takie Państwa wspólnie wypełniają tabelę zgodnie z ustaleniami, o których mowa w ust. 1.2 Zasad.

Należy podać faktyczne wartości za lata $(n - 3)$ do $(n - 1)$ oraz planowane wartości za rok (n) i kolejne lata. „Łączne koszty” stanowią sumę wszystkich kosztów przedstawionych w Tabeli nr 1, naliczanych w takiej strefie pobierania opłat trasowych.

Tabela sprawozdawcza nr 2
Sposób obliczania stawki jednostkowej

Strefa pobierania opłat:

Rok:

(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) p	(n + 3) p	(n + 4) p	(n + 5) p
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Koszty, kwoty, przychody (w tys. EUR) i jednostki usługowe (w tys.)

Łączne koszty dla strefy (¹)	%i/i-1							
Przychody z innych źródeł	%i/i-1							
Koszty EUROCONTROL	%i/i-1							
Koszty lotów VFR zwolnionych z opłat trasowych	%i/i-1							
Koszty lotów IFR zwolnionych z opłat trasowych	%i/i-1							
Kwoty przeniesione na rok (i)	%i/i-1							
Koszty objęte opłatami	%i/i-1							
Jednostki usługowe ogółem	%i/i-1							
Jednostki usługowe objęte opłatami	%i/i-1							
Stawka jednostkowa (²)	%i/i-1							

(¹) Suma wszystkich kosztów wykazanych w Tabeli sprawozdawczej nr 1, przypisanych do danej strefy pobierania opłat – wszystkich kosztów dla danej strefy w Tabeli nr 1 (jeśli zapewnienie niektórych służb żeglugi powietrznej jest zlecane, uwzględnia się koszt wydatków w ciągu roku).

(²) Stawka jednostkowa (w euro) = koszty objęte opłatami / jednostki usługowe objęte opłatami.

(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) p	(n + 3) p	(n + 4) p	(n + 5) p
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Stawka jednostkowa (w walucie krajowej)

Kurs walutowy (1 EUR =)	%i/i-1							
Stawka jednostkowa	%i/i-1							

**Tabela sprawozdawcza nr 2, cd.
Saldo przeniesione – Rozkład salda**

Strefa pobierania opłat:

Rok:

(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) p	(n + 3) p	(n + 4) p	(n + 5) p
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Saldo do przeniesienia (w tys. waluty krajowej lub EUR)

Opłaty nałożone na użytkowników %i/i-1								
Łączne koszty dla strefy %i/i-1								
Przychody z innych źródeł %i/i-1								
Koszty EUROCONTROL %i/i-1								
Koszty lotów VFR zwolnionych z opłat trasowych %i/i-1								
Koszty lotów IFR zwolnionych z opłat trasowych %i/i-1								
Kwoty przeniesione na rok (i) %i/i-1								
Saldo na rok (i) %i/i-1								

(n - 3) A	(n - 2) A	(n - 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) p	(n + 3) p	(n + 4) p	(n + 5) p
--------------	--------------	--------------	----------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Przeniesienie niepełnej/wyższej refundacji kosztów (w tys. waluty krajowej lub EUR)

Saldo na rok n – 6								
Saldo na rok n – 5								
Saldo na rok n – 4								
Saldo na rok n – 3								
Saldo na rok n – 2								
Saldo na rok n – 1								
Saldo na rok n								
Kwoty przeniesione na rok (i)								

Dodatkowe informacje

Ponadto Umawiające się Państwa przekazują lub zapewniają przekazanie co najmniej następujących informacji:

- opis i uzasadnienie dotyczące ustanowienia różnych stref pobierania opłat trasowych;
- opis i wyjaśnienie sposobu obliczania prognozowanych jednostek usługowych objętych opłatami;
- opis i wyjaśnienie zastosowanej metodologii odzyskiwania salda wynikającego z niepełnego lub wyższego zwrotu kosztów w poprzednich latach;
- opis polityki w dziedzinie zwolnień i środków finansowych zastosowanych do pokrycia wynikających z tego kosztów;
- opis przychodów z innych źródeł, jeśli istnieją;
- opis i wyjaśnienie zachęt adresowanych do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, a w szczególności zasad stosowanych przy określaniu warunków regulacyjnych dotyczących poziomu stawek jednostkowych; opis i wyjaśnienie celów dotyczących wydajności oraz warunków, na jakich są one uwzględniane przy ustalaniu maksymalnych stawek jednostkowych;
- opis planów przyjętych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, dotyczących sposobów zaspokojenia przewidywanego popytu i realizacji celów dotyczących wydajności;
- opis i wyjaśnienie zachęt adresowanych do użytkowników trasowych służb żeglugi powietrznej.

ZAŁĄCZNIK III
SPOSÓB OBLICZANIA STAWKI JEDNOSTKOWEJ

Tabela 1

Podstawa kosztowa i stawka jednostkowa: Preliminarz na rok „n + 1”			
Strefa:			
1. Koszty dla strefy			
„n – 1”	Wal.		Rzeczywiste
„n”	Wal.		Dane szacunkowe
„n + 1”	Wal.		Dane szacunkowe
2. Koszty EUROCONTROL dla strefy			
„n – 1”	EUR		Rzeczywiste
„n”	EUR		Dane szacunkowe
„n + 1”	EUR		Dane szacunkowe
3. Łączna liczba jednostek usługowych			
różn. (%)			
„n – 1”			Rzeczywiste
„n”			Dane szacunkowe
„n + 1”			Dane szacunkowe
4. Jednostki usługowe niepodlegające opłatom			
różn. (%)			
„n – 1”			Rzeczywiste
„n”			Dane szacunkowe
„n + 1”			Dane szacunkowe
5. Obliczanie strefowej stawki jednostkowej		EUR	
5.1 Łączne koszty dla strefy	1		
5.2 Przychody z innych źródeł	2		
5.3 Koszty netto dla strefy	3=1-2		
5.4 Koszty EUROCONTROL dla strefy	4		
5.5 Nieobniżona podstawa kosztowa	5=3+4		
5.6 Obniżka o loty VFR zwolnione z opłat	6		
5.7 Podstawa kosztowa dla lotów IFR /	7 = 5 – 6		
5.8 Obniżka o loty IFR zwolnione z opłat	8		
5.9 Obniżona podstawa kosztowa	9=7-8		
5.10 Kwota przeniesiona na rok „n + 1”	10		
5.11 Koszty objęte opłatami	11=9-10		
5.12 Jednostki usługowe objęte opłatami na rok „n + 1”	12		
5.13 Stawka jednostkowa	=11/12		
Stosowany kurs walutowy Średni wrzesień „n + 1”: EUR 1 = Wal. kr.			

Tabela 2

Mechanizm korekty – saldo przychodów i kosztów na rok „n – 1”

w walucie krajowej lub w EUR

Strefa:

1. Przychody w roku „n – 1”:

Oplaty trasowe nałożone na użytkowników /	(A)	
---	-----	--

2. Koszty w roku „n – 1”:

Łączne rzeczywiste koszty dla strefy		1)
--------------------------------------	--	----

– Przychody z innych źródeł	-	
-----------------------------	---	--

Koszty EUROCONTROL dla strefy		2)
-------------------------------	--	----

– koszty lotów z widocznością (VFR) zwolnionych z opłat	-	
---	---	--

– koszty lotów według wskazań przyrządów (IFR), zwolnionych z opłat	-	
---	---	--

– Saldo przeniesione na rok „n – 1”	-	3)
-------------------------------------	---	----

Kwota netto do odzyskania	(B)	
---------------------------	-----	--

3. Saldo na rok „n – 1”:

Niepełny (-) / wyższy (+) zwrot kosztów na rok „n – 1”	(A) – (B)	
--	-----------	--

1) W tym koszty odpisów i rezerwy na należności trudno ściągalne, o ile ma zastosowanie

2) Koszty EUROCONTROL dla strefy

po kursie 1 EUR =	EUR Wal. kr.
-------------------	-----------------

3) Por. Tabela sprawozdawcza nr 2 – Przeniesienie niepełnej/wyższej refundacji kosztów

ZAŁĄCZNIK IV
KOSZTY GLOBALNEGO SATELITARNEGO SYSTEMU NAWIGACJI (GNSS)

Prace w tej dziedzinie rozpoczną się wówczas, gdy pozycja operacyjna stanie się jaśniejsza.

ZAŁĄCZNIK V DEFINICJA KAPITAŁU ZAANGAŻOWANEGO

Kapitał zaangażowany można zdefiniować jako kapitał zainwestowany w organizację zapewniającą służby żeglugi powietrznej lub jako jej aktywa. Opcje obejmują:	
Definicja kapitału	Definicja aktywów
<p>Całkowity kapitał:</p> <p style="padding-left: 40px;">kapitał zakładowy rezerwy zobowiązania długoterminowe zobowiązania bieżące</p>	<p style="padding-left: 40px;">środki trwałe majątek obrotowy</p>
<p>Kapitał długoterminowy:</p> <p style="padding-left: 40px;">kapitał zakładowy rezerwy zobowiązania długoterminowe</p>	<p style="padding-left: 40px;">środki trwałe majątek obrotowy netto (tzn. majątek obrotowy minus zobowiązania bieżące)*</p>
<p>Kapitał własny:</p> <p style="padding-left: 40px;">kapitał zakładowy rezerwy</p>	<p style="padding-left: 40px;">środki trwałe i majątek obrotowy netto minus zadłużenie długoterminowe</p>

* W niektórych przypadkach całkowity koszt środków trwałych i obrotowych może zostać obniżony o zobowiązania nieoprocentowane.

ZAŁĄCZNIK VI GLOSARIUSZ TERMINÓW

- 1) „służba kontroli ruchu lotniczego (Air traffic control service – ATC)” oznacza służbę ustanowioną w celu:
- a) zapobiegania kolizjom:
 - między statkami powietrznymi w locie; oraz
 - statków powietrznych na polu manewrowym z przeszkodami i innymi statkami powietrznymi; a także
 - b) usprawniania i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;

- 2) „kontroler ruchu lotniczego” oznacza:

Ogólny: Osoba mająca licencję lub stopień upoważniający ją do pełnienia funkcji kontrolera ruchu lotniczego.

Praktykanci odbywający wstępne szkolenie w szkołach kontroli ruchu lotniczego (ATC) nie należą do tej kategorii.

Dla celów sprawozdawczych (załącznik II, Tabela sprawozdawcza nr 2): Stanowiska kontrolera ruchu lotniczego przydzielone ośrodkom kontroli obszaru trasowego dla służb trasowych.

Obejmują one:

- trasowych kontrolerów radarowych,
- kontrolerów koordynacji,
- nadzorców (na pełnym etacie)

z wyłączeniem:

- uczniów,
- praktykantów zdobywających kwalifikacje podczas pracy,
- personelu przetwarzającego dane o lotach,
- pozostałego personelu służby kontroli ruchu lotniczego AT;

- 3) „służba kontroli lotniska” oznacza służbę kontroli ruchu lotniczego w ruchu lotniskowym;
- 4) „służba informacji lotniczej (Aeronautical information service – AIS)” oznacza służbę utworzoną w określonym obszarze, odpowiedzialną za zapewnienie informacji oraz danych lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i skuteczności żeglugi powietrznej;
- 5) „służby żeglugi powietrznej” oznaczają służby ruchu lotniczego (ATS), służby zapewniające łączność, nawigację i dozorowanie (CNS), służby informacji meteorologicznej dla żeglugi powietrznej (MET) oraz służby informacji lotniczej (AIS);
- 6) „instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej” oznaczają wszelkie instytucje państwowe bądź prywatne zapewniające służby żeglugi powietrznej w ogólnym ruchu lotniczym;

- 7) „zarządzanie przestrzenią powietrzną (Airspace management – ASM)” oznacza funkcję planowania, której głównym celem jest maksymalne wykorzystanie dostępnej przestrzeni powietrznej przez dynamiczny podział czasu korzystania oraz, okresowo, podział przestrzeni powietrznej pod względem różnych kategorii jej użytkowników oparty na krótkoterminowych potrzebach;
- 8) „użytkownik przestrzeni powietrznej” oznacza osobę, która eksploatowała statek powietrzny w czasie, kiedy był wykonywany lot, lub, jeśli nie jest ona znana, właściciela statku powietrznego, o ile nie wykaże on, że to inna osoba była eksploatującym w czasie wykonywania lotu;
- 9) „przedstawiciel użytkowników przestrzeni powietrznej” oznacza dowolną osobę lub jednostkę prawną reprezentującą interesy jednej lub kilku kategorii użytkowników służb żeglugi powietrznej;
- 10) „zarządzanie przepływem ruchu lotniczego (Air traffic flow management – ATFM)” oznacza funkcję ustanowioną w celu zwiększenia bezpiecznego, uporządkowanego i szybkiego przepływu ruchu lotniczego przez zapewnienie maksymalnego wykorzystania możliwości ATC oraz kompatybilności natężenia ruchu z przepustowością deklarowaną przez odpowiednie instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego;
- 11) „zarządzanie ruchem lotniczym (Air traffic management – ATM)” oznacza połączenie funkcji pokładowych i naziemnych (służby ruchu lotniczego, zarządzanie przestrzenią powietrzną i zarządzanie przepływem ruchu lotniczego) wymaganych dla zapewnienia bezpiecznego i skutecznego ruchu statków powietrznych podczas wszystkich faz operacji;
- 12) „służby ruchu lotniczego (Air traffic services – ATS)” oznaczają różne służby informacji powietrznej, służbę alarmową, służbę doradczą ruchu lotniczego, służbę kontroli ruchu lotniczego (służba kontroli obszaru, służba kontroli zbliżania lub służba kontroli lotniska);
- 13) „służba kontroli obszaru” oznacza służbę kontroli ruchu lotniczego (ATC) dla lotów kontrolowanych wykonywanych w danym bloku przestrzeni powietrznej;
- 14) „służba kontroli zbliżania” oznacza służbę kontroli ruchu lotniczego (ATC) dla lotów kontrolowanych przylatujących lub odlatujących statków powietrznych;
- 15) „zespół służb” oznacza co najmniej dwie służby żeglugi powietrznej;
- 16) „certyfikat” oznacza dokument wydany przez Umawiające się Państwo w dowolnej formie zgodnej z prawem krajowym, potwierdzający spełnienie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej wymagań w zakresie zapewniania określonej służby;
- 17) „służby łączności” oznaczają stałe i mobilne służby lotnicze umożliwiające łączność typu ziemia–ziemia, ziemia–powietrze i powietrze–powietrze dla celów służb kontroli ruchu lotniczego (ATC);
- 18) „strefa pobierania opłat trasowych” oznacza obszar przestrzeni powietrznej, dla którego jest ustanawiana jedna podstawa kosztowa oraz stawka jednostkowa;
- 19) „Warunki stosowania systemu opłat trasowych oraz warunki uiszczania należności EUROCONTROL” oznaczają zasady obliczania opłat trasowych EUROCONTROL oraz warunki ich uiszczania zgodnie z dokumentem nr 06.60.02/2 lub jego kolejnymi wersjami;

- 20) „ogólny ruch lotniczy” oznacza wszystkie przemieszczenia cywilnych statków powietrznych, jak również wszystkie przemieszczenia państwowych statków powietrznych (włącznie z wojskowymi, celnymi i policyjnymi statkami powietrznymi), kiedy ruchy te są wykonywane zgodnie z procedurami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO);
- 21) „globalny satelitarny system nawigacji (Global navigation satellite system – GNSS)” oznacza światowy system określania pozycji i czasu, obejmujący co najmniej jedną konstelację satelitarną, odbiorniki statków powietrznych, monitorowanie integralności systemu, rozbudowany w celu poprawy wymaganej zdolności nawigacyjnej dla bieżącej fazy operacji;
- 22) „ICAO” oznacza Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ustanowioną na mocy Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicagu w 1944 r.;
- 23) „IFR” oznacza przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów (Instrument Flight Rules), zgodnie z definicją zawartą w załączniku 2 Konwencji chicagowskiej z 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (wydanie dziesiąte, lipiec 2005 r.);
- 24) „międzynarodowe standardy rachunkowości” oznaczają Międzynarodowe Standardy Rachunkowości – MSR (International Accounting Standards – IAS), Międzynarodowe Standardy Sprawozdawczości Finansowej – MSSF (International Financial Reporting Standards – IFRS) oraz powiązane interpretacje (interpretacje SIC-IFRIC), kolejne zmiany tych standardów i powiązanych interpretacji, przyszłe standardy i powiązane interpretacje wydane lub przyjęte przez Radę ds. Międzynarodowych Standardów Rachunkowości (International Accounting Standards Board – IASB);
- 25) „służby meteorologiczne” oznaczają takie urządzenia i usługi, które zapewniają statkowi powietrznemu prognozy meteorologiczne, wskazówki oraz obserwacje, jak również wszelkie inne informacje i dane meteorologiczne zapewniane przez Państwa do wykorzystania lotniczego;
- 26) „służby nawigacyjne” oznaczają urządzenia i służby zapewniające statkom powietrznym informacje na temat pozycji i czasu;
- 27) „wprowadzenie do użytku” oznacza pierwsze zastosowanie operacyjne po wstępnej instalacji lub modernizacji systemu;
- 28) „służby dozoru” oznaczają urządzenia i służby wykorzystywane do określenia pozycji statku powietrznego dla zapewnienia bezpiecznej odległości;
- 29) „przebieg terminalowa” oznacza obszar kontroli zwykle ustanawiany w miejscu połączenia tras służb ruchu lotniczego (ATS) w pobliżu jednego lub kilku głównych lotnisk;
- 30) „VFR” oznacza przepisy wykonywania lotów z widocznością (Visual Flight Rules), zgodnie z definicją zawartą w załączniku 2 Konwencji chicagowskiej z 1944 r. o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (wydanie dziesiąte, lipiec 2005 r.).

ZAŁĄCZNIK VII WSKAZÓWKI DLA UMAWIAJĄCYCH SIĘ PAŃSTW ZAMIERZAJĄCYCH PRZYJAĆ MECHANIZM OPCJONALNY

Przepis

Niezależność i status prawny

- Powinna istnieć wiarygodna i efektywna struktura instytucjonalna regulacji ekonomicznej; władza nadzorująca powinna być odrębna od instytucji zapewniającej służby i od użytkowników przestrzeni powietrznej, a także nie powinna być bezpośrednim beneficjentem wyników finansowych instytucji zapewniającej służby lub wyników finansowych użytkowników przestrzeni powietrznej.
- Umawiające się Państwo powinno wymagać od swojej władzy nadzorującej przestrzegania swoich zobowiązań międzynarodowych.
- Kontrola instytucji zapewniającej służby kontroli ruchu lotniczego (ATC) może stanowić jeden z wielu obowiązków.
- Władza nadzorująca może być organem krajowym lub regionalnym (tj. jego kompetencje mogą rozciągać się na więcej niż jedno Umawiające się Państwo), jednak Państwa tworzące porozumienie regionalne powinny być w stanie zachować odrębne stawki jednostkowe.
- Cele i obowiązki władzy nadzorującej powinny zostać opublikowane przez właściwe władze krajowe w chwili rozpoczęcia konsultacji lub wprowadzenia wszelkich kolejnych zmian do jej celów i obowiązków.
- Od władzy nadzorującej powinno się wymagać wykazania, że działała w sposób obiektywny.

Cele i obowiązki nadzorcze

W ujęciu całościowym, cele i obowiązki władzy nadzorującej mają odzwierciedlać krajową i międzynarodową politykę transportową (włączając, jeśli to konieczne, interesy wojskowe), a także priorytety określone przez Umawiające się Państwa lub właściwe organizacje międzynarodowe. Mogą się one różnić w zależności od kraju. Cele i obowiązki charakterystyczne dla systemu opłat trasowych powinny obejmować:

Cele

- Troska o interesy użytkowników przestrzeni powietrznej.
- Promowanie wydajności i wartości pieniądza w zapewnianiu służb.
- Zachęcanie do inwestycji w odpowiednim czasie, tak by zaspokoić zasadne zapotrzebowanie.
- Zapewnienie odpowiedniej jakości i poziomu zapewnianych służb (z uwzględnieniem dostarczonych wskazówek oraz norm ustalonych zgodnie z systemem kontroli wyników EUROCONTROL).
- Uwzględnienie sytuacji finansowej instytucji zapewniającej służby.

Obowiązki

- Promowanie oraz uczestnictwo w konstruktywnych konsultacjach między władzą nadzorującą i instytucją zapewniającą służby (wspólnie lub osobno) a użytkownikami przestrzeni powietrznej.
- Ustalanie norm i zapewnienie informacji (w tym finansowych i perspektywicznych) przez instytucję zapewniającą służby.
- Przeprowadzanie okresowych przeglądów prognoz, rzeczywistych kosztów i dochodów instytucji zapewniającej służby oraz zapewnienie, że zostaną one opublikowane.
- Monitorowanie i egzekwowanie standardów służb.
- Ustalenie warunków określających maksymalny poziom opłat (z zastrzeżeniem ostatecznego zatwierdzenia rocznych stawek jednostkowych przez rozszerzoną Komisję).
- Zapewnienie przejrzystości własnych procesów przez publikację decyzji i podanie powodów ich podjęcia.

Konsultacje

Umawiające się Państwa, które decydują się na system niezależnej regulacji ekonomicznej, powinny zdawać sobie sprawę, że konsultacje z użytkownikami przestrzeni powietrznej oraz dostarczanie im informacji są istotną częścią procesu.

Procesy

- Rozpoczęcie konsultacji powinno nastąpić przed wdrożeniem przez Umawiające się Państwo opcji alternatywnej. Umawiające się Państwa muszą zapewnić odpowiednio długi okres na rozpoczęcie konsultacji oraz skonsultować się z użytkownikami przestrzeni powietrznej, krajową instytucją zapewniającą służby i organizacją EUROCONTROL (tj. rozszerzoną Komisją lub organem następczym). Komisja może zechcieć się skonsultować z Komisją ds. Kontroli Wyników (PRC) i Centralnym Biurem Opłat Trasowych (CRCO), Państwa zaś mają także możliwość zasięgnięcia rady wszelkich innych organów. Informacje dostarczone organom, z którymi zostanie przeprowadzona konsultacja, muszą obejmować:
 - status władzy nadzorującej, jej cele i obowiązki;
 - proces nadzorczy oraz terminarz;
 - propozycje przyszłych konsultacji.
- Konsultacje na początku każdego okresu objętego przeglądem między władzą nadzorującą, instytucją zapewniającą służby i użytkownikami przestrzeni powietrznej. Umawiające się Państwa mogą zechcieć się skonsultować z EUROCONTROL na tym etapie. Dostarczone informacje muszą obejmować:
 - bieżącą regulacyjną podstawę kosztową;
 - prognozowane koszty i przychody, prognozy ruchu lotniczego, plany inwestycyjne oraz planowany kapitał zaangażowany w okresie objętym przeglądem;
 - zasady, jakie władza nadzorująca ma zamiar stosować (tj. odpowiedni koszt kapitału).
- Władza nadzorująca proponuje warunki określania opłat na okres przeglądu oraz zachęca do formułowania komentarzy w sprawie swoich propozycji przed podjęciem ostatecznej decyzji.
- Władza nadzorująca powinna ponownie skonsultować się z instytucją zapewniającą służby i z użytkownikami przestrzeni powietrznej w przypadku zmiany warunków określania opłat w okresie objętym przeglądem.
- Konsultacje bieżące, jeśli jest to wymagane przez zmienioną Konwencję (przy zastosowaniu najlepszych wskazówek określonych przez grupę FIFU), między instytucją zapewniającą służby oraz użytkownikami przestrzeni powietrznej/władzą nadzorującą w zakresie innych aspektów służb.

Zasady ogólne

- Wymagania informacyjne władzy nadzorującej i użytkowników przestrzeni powietrznej: władza nadzorująca powinna mieć dostęp do wszelkich informacji niezbędnych do wykonywania swoich zadań; rozstrzyga ona wszelkie spory w sprawie informacji, jakich instytucja zapewniająca służby dostarcza użytkownikom przestrzeni powietrznej, w zależności od tego, co jest dozwolone na mocy krajowych i międzynarodowych przepisów prawnych, dotyczących np. poufności handlowej.
- Umawiające się Państwa powinny zapewnić możliwość uczestniczenia w procesie konsultacji wszystkim użytkownikom przestrzeni powietrznej lub ich przedstawicielom.

Kwestie finansowe

- Władza nadzorująca powinna uwzględnić zyski rynkowe firm o takim samym stopniu ryzyka oraz opinie użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniającej służby przy określaniu „uzasadnionych zysków”.
- Władza nadzorująca może mieć możliwość cofnięcia ulgi podatkowej, narzucenia podziału zysku lub ustalenia górnej granicy dla „uzasadnionych zysków”, kwestie te powinny jednak podlegać przepisom krajowym.
 - Władza nadzorująca powinna mieć możliwość rozważenia wniosków o okres przejściowy, składanych przez instytucję zapewniającą służby lub przez użytkowników przestrzeni powietrznej, jednak wyłącznie w wyjątkowych sytuacjach, np. w przypadku, gdy interesy instytucji zapewniającej służby lub interesy użytkowników przestrzeni powietrznej jako grupy, doznały poważnej szkody i nie są oni w stanie finansować swoich działań.
- Istniejące procedury przyjmowania stawek jednostkowych obowiązują nadal.
- Przedstawienie rocznych informacji finansowych rozszerzonemu Komitetowi oraz Komisji, w jednolitym formacie, jak ustalono w zasadach określania podstawy kosztowej dla opłat trasowych oraz sposobu obliczania stawek jednostkowych.

Poziomy usług

- Władza nadzorująca powinna monitorować i egzekwować standardy wydajności, określone przez normy międzynarodowe oraz wskazówki systemu kontroli wyników EUROCONTROL, aby zapewnić, że instytucja zapewniająca służby nie osiąga zysków kosztem standardu zapewnianych służb.
- Władza nadzorująca może mieć możliwość nałożenia kar finansowych, jeśli standard zapewnianych służb ulega obniżeniu, podlega to jednak przepisom krajowym.

Relacje między Umawiającymi się Państwami a organizacją EUROCONTROL

Umawiające się Państwa mogą zechcieć poinformować rozszerzony Komitet o odpowiednich procedurach regulacji ekonomicznej stosowanej na poziomie krajowym, w celu wymiany informacji i porad, które mogą zainteresować inne Państwa lub im pomóc.

130

KOMUNIKAT NR 55 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 30 kwietnia 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 728/08

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 26 września 2008 r., na spadochronie Drakkar 290, na którym pierwszy skok wykonywał uczeń-skoczek, lat 24, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Brak kwalifikacji – H2**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Uczeń-skoczek wykonywał skok, z samoczynnym otwarciem. Oddzielenie się od samolotu, otwarcie spadochronu, a następnie szybowanie i manewrowa-

nie odbyło się prawidłowo. Po wykonaniu ostatniego zakrętu do lądowania pod wiatr, uczeń-skoczek na wysokości około 15m zahamował spadochron na około 75%. Przygotowując się do przyziemienia podnosił i opuszczał nogi. Instruktor, obserwujący lądowanie, przez radiotelefon wydał polecenie przyjęcia prawidłowej sylwetki. Przyziemienie ucznia-skoczka nastąpiło w trakcie opuszczania nóg i ich rozstawienia. Podczas lądowania uczeń-skoczek doznał poważnych obrażeń ciała.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku było przyjęcie przez ucznia-skoczka nieprawidłowej sylwetki podczas przyziemienia, pomimo poleceń instruktora wydawanych drogą radiową.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Zdarzenie omówić z uczniami-skoczkami uczestniczącymi w skokach.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

131

KOMUNIKAT NR 56 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 maja 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 559/08

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 7 sierpnia 2008 r., na samolocie P-92JS Echo, pilotowanym przez pilota samolotowego turystycznego, lat 39, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik środowiskowy”
w grupie przyczynowej „**Ptaki – E3**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

W 35 minucie lotu trasowego, na wysokości 2000ft, pilot samolotu odczuł nagły wstrząs i stwierdził nienaturalne zwiększenie sił na drążku sterowym. Przez tylną szybę zauważył uszkodzenie płytowego usterzenia poziomego. W zaistniałej sytuacji pilot podjął decyzję o lądowaniu w terenie przygodnym. Lądowanie odbyło się na łące bez dalszych uszkodzeń. Po lądowaniu pilot stwierdził ślad uderzenia, spowodowany zderzeniem z ptakiem.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było przypadkowe zderzenie samolotu z ptakiem o znacznej masie, które spowodowało poważne uszkodzenie płytowego usterzenia poziomego i trudności w sterowaniu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

132

KOMUNIKAT NR 57 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 26 maja 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 604/08

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 22 sierpnia 2008 r., na jednomiejscowej motolotni zbudowanej ze skrzydła Jarmil, wózka Fiti 1 oraz silnika Honda 650, na której lot wykonywał pilot motolotniowy, posiadający uprawnienia Pilotni **prukaz**, wydany przez Letecká Amatérská Asociace **Česká** Republika (LAA ČR), obywatel Republiki Czeskiej, lat 57, klasyfikując do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Błędy proceduralne – H4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot motolotniowy wykonywał lot jako zawodnik w konkurencji nawigacyjnej Mikrolotowych Mistrzostw Europy, polegającej na locie po wyznaczonej trasie oraz lokalizacji obiektów naziemnych i wyłożonych znaków. Po zakończeniu konkurencji nawigacyjnej, zawodnicy mieli wykonać przyziemienie na celność, tzw. „Touch and Go” w polu o długości 6 m, wznieść się w powietrze nieprzekraczając wyznaczonej długo-

ści rozbiegu, po czym wylądować w oddalonej o 150 m wyznaczonej strefie „Deck” o szerokości 25 m i długości 100 m. Pilot, jako jedyny ze stawki zawodników, nie wykonał zadania „Touch and Go” i podchodził bezpośrednio do lądowania w strefie „Deck”. Pilot wykonujący lot na motolotni starał się przyziemić motolotnią tuż za początkową linią „Deck”, co umożliwiło mu zakończenie dobiegu przed linią końcową „Deck”. Pilot przyziemił motolotnię ze zwiększoną prędkością niż przewidziana normalnie do lądowania, bez uprzedniego wyrównania i wytrzymania lotu motolotni. Podczas przyziemienia, uszkodzeniu uległo przednie koło podwozia. W następstwie wózek motolotni zarył się w ziemię, powodując kapotaż motolotni. Konstrukcja motolotni sprawdziła się w niebezpiecznej sytuacji, w następstwie której mogło dojść do groźnych obrażeń pilota. Kabina pilota pozostała nieuszkodzona a pilot odniósł tylko lekkie otarcia skóry.

Pilot, w oświadczeniu złożonym po wypadku, stwierdził, że podczas podchodzenia do lądowania prawdopodobnie wystąpił podmuch termiczny, który spowodował przepadnięcie motolotni, a w konsekwencji uderzenie o ziemię. Analiza zapisu filmowego potwierdziła, że pilot lądował ze słabym tylnobocznym wiatrem, być może spowodowanym podmuchem termicznym, co mogło spowodować nieco większą od zamierzonej przez pilota prędkość opadania motolotni. Przyziemienie motolotni zostało wykonane na wszystkie koła podwozia równocześnie, bez wcześniejszego wyrównania i wytrzymania lotu. Po przyziemieniu nie

doszło do odbicia się motolotni od ziemi, które zazwyczaj ma miejsce przy nadmiernej prędkości pionowej podczas przyziemienia, ponieważ nastąpiło złamanie przedniego podwozia. Opisany sposób wykonania lądowania bez wyrównania i wytrzymania jest niepoprawny z punktu szkolenia lotniczego, jednak bywa praktykowany podczas zawodów mikrołotowych w celu uzyskania precyzyjnego przyziemienia w wyznaczonym miejscu i zatrzymania się przed końcową linią „Deck”.

Na zdjęciach motolotni widnieją ślady napraw osłony kompozytowej wózka w okolicach przedniego podwozia, wynikające z wcześniejszych uszkodzeń. Zespół badający wypadek nie miał możliwości określenia zakresu uszkodzeń przed wypadkiem ani sposobu naprawy uszkodzonych elementów.

3. Przyczyna wypadku:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku były:

- błąd w technice pilotażu, polegający na braku wyrównania i wytrzymania lotu motolotni przed przyziemieniem, co doprowadziło do twardego przyziemienia;
- nie można wykluczyć, że złamanie przedniego podwozia miało związek z prawdopodobnym wcześniejszym uszkodzeniem przedniej części wózka.

Okolicznością sprzyjającą zaistnieniu zdarzenia lotniczego było uczestnictwo w rywalizacji sportowej, które mogło skłaniać do zaakceptowania przez pilota większego niż normalnie ryzyka związanego z twardym przyziemieniem, w celu osiągnięcia lepszej lokaty w zawodach.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

133

KOMUNIKAT NR 58 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 3 czerwca 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 432/07

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 30 września 2007 r. na paralołotni Freex Flair, pilotowanym przez ucznia-pilota, lat 22, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Brak kwalifikacji – H2**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Dwie godziny po zakończeniu egzaminu Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej, zwanej dalej „LKE”, uczeń-pilot wystartował za wyciągarką do lotu na paralołotni.

Po prawidłowym starcie i wyczepieniu na wysokości około 200m, uczeń-pilot wykonywał „esowanie” w celu wytracenia wysokości. Będąc na trawersie startu paralołotniowego, lecąc na wysokości około 40m, uczeń-pilot wykonał gwałtowny zakręt w lewo, co doprowadziło do dynamicznego wprowadzenia paralołotni w korkociąg. Instruktor nadzorujący lot przez radiotelefon, wydał komendę „ręce do góry”, którą uczeń-pilot wykonał natychmiast. Paralołotnia po znacznej utracie wysokości wyszła z korkociągu i weszła w ruch wahadłowy (przód-tył). Uczeń-pilot nie wykonał kolejnych komend instruktora i nie opanował wahań, co zakończyło się zderzeniem paralołotni z ziemią w ruchu do przodu. Pilot doznał poważnych obrażeń ciała.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, podczas badania zdarzenia:

- ustaliła że uczeń-pilot z powodu niepamięci, która nastąpiła po wypadku nie potrafi odtworzyć przebiegu końcowej fazy lotu;

- nie ustaliła jaki był faktyczny charakter lotu, według instruktora lot ucznia-pilota był lotem doskonalącym w ramach posiadanych umiejętności, a uczeń-pilot nie był pewny, czy ten lot miał być egzaminem do uzyskania świadectwa kwalifikacyjnego;
- stwierdziła, że egzamin teoretyczny LKE był przeprowadzony przez tego samego instruktora, który wcześniej szkolił ucznia-pilota.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku był błąd ucznia-pilota, polegający na nieumyślnym wprowadzeniu paralotni w korkociąg i nieumiejętnym wyprawianiu paralotni z tego stanu lotu.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były;

- niewielkie doświadczenie ucznia-pilota;

- stres związany z zaistnieniem niebezpiecznego stanu lotu.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego dokonać analizy procesu i prawidłowości przeprowadzania egzaminów LKE na świadectwo kwalifikacji pilota paralotniowego w ośrodku, który prowadził szkolenie ucznia-pilota.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

Urząd Lotnictwa Cywilnego przeprowadzi analizę procedur wyznaczania wykładowców, przeprowadzania egzaminów LKE w Ośrodku Szkolenia Lotniczego oraz zweryfikuje aktualne upoważnienia członków LKE.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

134

KOMUNIKAT NR 59 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 3 czerwca 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 308/06

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 30 września 2006 r. na samolocie CH-601 Zodiak, pilotowanym przez ucznia-pilota, lat 44 oraz instruktora-pilota, lat 47, klasyfikuję do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej **„Brak Kwalifikacji – H2”**

oraz do kategorii: **„Czynnik organizacyjny”**

w grupie przyczynowej **„System szkolenia – O2”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Załoga wykonywała lot szkolny zgodnie z ćwiczeniem 9 – Lądowanie z wyłączonym silnikiem (nauka postępowania w sytuacjach awaryjnych), zgodnie z programem szkolenia pilotów samolotów ultralekkich UL3 (zatwierdzony przez Letecká Amatérská Asoc-

iacie České Republiky). Na tym etapie szkolenia dąży się do powtarzalności prawidłowego wykonywania ćwiczenia, w związku z tym instruktor stara się zapewnić uczniowi poczucie pełnej samodzielności. Znajdując się na trawersie pasa lądowania, po zmniejszeniu obrotów silnika samolotu przez instruktora, uczeń-pilot rozpoczął budowę manewru do lądowania awaryjnego. Jako miejsce lądowania przyjął poprzeczną do pasa głównego drogę kołowania. Uczeń-pilot, będąc na wysokości 20-30m, nad drogą kołowania, w momencie zakończenia imitacji i podjęcia próby przejścia na wznoszenie, doprowadził do dynamicznego prawego korkociągu, a następnie zderzenia samolotu z ziemią, czemu nie zdążył przeciwdziałać instruktor. W wyniku zderzenia uczeń-pilot odniósł śmiertelne obrażenia ciała, instruktor poważne obrażenia ciała, a samolot został zniszczony.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwanej dalej „PKBWL”, podczas badania zdarzenia ustaliła, że :

- Szkolony uczeń-pilot, wcześniej wykonywał loty na motolotni. Zgodnie z uzyskanymi informacjami na motolotni latał od trzech lat i do rozpoczęcia szkolenia na samolotach ultralekkich

miał wylatane około 100 godzin. W swojej motolotni sterowanie obrotami silnika realizował poprzez wciśnięcie prawą nogą pedału gazu, zabudowanego na wózku motolotni. Przed rozpoczęciem szkolenia na samolotach, zgodnie z poleceniem instruktora, przerwał latanie na motolotni. Początkowy okres szkolenia ucznia-pilota nie odbiegał od wytycznych programu szkolenia. Dopiero w 5 ćwiczeniu (Nauka startu, lotu po kręgu i lądowania) liczba lotów, którą wykonał uczeń została zwiększona z 30 do 48. Loty na kolejne ćwiczenia wykonywane były w liczbie i czasie przewidzianym programem. W trakcie szkolenia, zwłaszcza w jego późniejszym okresie u ucznia-pilota, według zeznań świadków, zaczęły się pojawiać motolotniowe nawyki pilotażowe, tj. odwrotne działanie sterami. Motolotniowe nawyki sterowania obrotami silnika mogły również ujawnić się w sytuacji stresowej poprzez wciśnięcie prawej nogi zamiast zwiększenia obrotów poprzez przesunięcie dźwigni sterowania silnikiem, co mogło doprowadzić do dynamicznego korkociągu samolotu w prawo.

- Ponadto cecha pilotażowa samolotu CH-601 Zodiak, polegała na konieczności wychylenia steru kierunku w prawo do połowy zakresu w czasie podejścia do lądowania i wytrzymywania. W czasie lotu z prędkością zbliżoną do prędkości minimalnej, przy próbie przejścia na wznoszenie, przy spóźnionym zwiększeniu ciągu śmigła i/lub nie wycofaniu steru kierunku do neutrum, to takie działanie również mogło doprowadzić do dynamicznego wprowadzenia w prawy korkociąg.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku była spóźniona reakcja instruktora na błąd ucznia-pilota, co doprowadziło do dynamicznego wprowadzenia samolotu w korkociąg w czasie lotu na małej wysokości i zderzenie z ziemią.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były:

- Nawyki pilotażowe ucznia-pilota związane z jego doświadczeniem z pilotowaniem motolotni.

- Niewielkie doświadczenie instruktora w wykonywaniu lotów na samolotach lekkich.
- Pojedynczy drążek sterowy zabudowany centralnie, utrudniający monitorowanie działań ucznia i szybką reakcję instruktora na popełnione przez ucznia błędy.
- Zwiększona czułość samolotu na sterowanie i jego wrażliwość na przeciągnięcie przy nieznacznie przekroczonej masie dopuszczalnej i skrajnie tylnym lub poza tylnym położeniu środka ciężkości.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Na poziomie zatwierdzania samolotów wykorzystywanych do szkolenia pilotów samolotów ultralekkich, dokonać analizy możliwości wykonywania przez nie lotów w zakresie obowiązujących ograniczeń eksploatacyjnych, w tym głównie dotyczy masy załogi przy niezbędnym zapasie paliwa oraz ergonomii sterowania drążkiem sterowym.

5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1.** Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wszczął postępowanie z urzędu w związku z zaistniałym wypadkiem ze skutkiem śmiertelnym ucznia-pilota i zawiesił Świadcstwo Uznania dla Ośrodka szkolenia.
- 5.2.** Z chwilą ustania nieprawidłowości w Ośrodku szkolenia i zwrócenia się przez Szkołę latania do Prezesa Urzędu o cofnięcie zawieszenia świadectwa uznania, niezwłocznie zostanie przeprowadzony audyt/kontrola Ośrodka szkolenia, który będzie ewentualnie podstawą do przywrócenia Świadectwa uznania.
- 5.3.** Szefom wyszkolenia (FTO/TRTO/CTO) zaleca się indywidualne określanie minimalnej ilości nalotu samodzielnego pilota na danym typie samolotu ultralekkiego przed jego przystąpieniem do wykonywania czynności instruktorskich, uwzględniając skalę trudności, jakie niesie dany typ oraz doświadczenie instruktorskie pilota.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

135

KOMUNIKAT NR 60 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 5 czerwca 2009 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 498/08

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 27 lipca 2008 r. na motolotni APCO Vista L, pilotowanym przez pilota paralotniowego, lat 59, klasyfikującą do kategorii:

„Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej „**Błędy proceduralne – H4**”,

oraz do kategorii: „**Czynnik środowiskowy**”,

w grupie przyczynowej „**Meteorologiczne – E1**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Podczas zorganizowanych lotów paralotniowych z użyciem wyciągarki samochodowej do startu, doszło do poważnego zakłócenia procesu startu motolotni na holu. Gdy motolotnia osiągnęła wysokość około 60 m, skrzydło motolotni gwałtownie odchyliło się do tyłu. Obserwujący tę sytuację kierownik startu wydał komendę wyciągarkowemu „odpuść linę”. Wyciągarkowy zwolnił bęben wyciągarki samochodowej. Po zluźnieniu liny nastąpiło wahnięcie skrzydła motolotni do przodu („wyprzedzenie skrzydła”) i zmniejszenie jego kąta natarcia. Pilot nie zapanował nad skrzydłem i dopuścił do zbyt dużego wahnięcia się skrzydła motolotni w przód, co doprowadziło do podwinięcia czołowego skrzydła, które przeszło w podwinięcie

boczne. Pilot paralotni, będąc na wysokości 10m, zainicjował otwarcie spadochronu. Parolotnia, będąc w rotacji, z dużym przechyleniem w prawo, zderzyła się z ziemią. Pilot motolotni wskutek uderzenia w ziemię doznał śmiertelnych obrażeń ciała.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, zwraca uwagę, że latanie w trudnych warunkach termicznych jest obciążone dodatkowym ryzykiem. Z tego też powodu, przy podejmowaniu decyzji o locie, zawsze musimy zadać sobie pytanie, czy warunki w jakich decydujemy się na start są warunkami odpowiadającymi naszemu doświadczeniu i umiejętnościom pilotażowym. Na podstawie zeznań świadków, PKBWL przyjęła, że warunki meteorologiczne w dniu wypadku nie należały do ławnych.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL, ustaliła, że przyczyną wypadku była utrata przez pilota kontroli nad skrzydłem w fazie holowania, co mogło być spowodowane:

- nagłym podmuchem,
- brakiem lub niewłaściwą reakcją na zmianę stanu lotu,
- lub obiema przyczynami jednocześnie.

Komentarz: Pilot rzucił spadochron na wysokości około 5-10m nad ziemią. Gdyby pilot podjął wcześniej decyzję o użyciu spadochronu, mogłoby to zmniejszyć skutki odniesionych przez niego obrażeń.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Po zakończeniu badania, PKBWL nie zaproponowała zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

Rozpowszechnianie: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-73-14, (022) 520-73-15

Wydawca: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Redakcja: Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego ULC
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-72-22, (022) 520-72-17
e-mail: dzu@ulc.gov.pl

Skład, druk: Polskie Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne S.A. Drukarnia „KART”
01-252 Warszawa, ul. Przyce 20, tel. (022) 532-80-09
e-mail: z8@ppgk.com.pl

Tłoczono z polecenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w PPGK S.A. Drukarnia „KART”, ul. Przyce 20, 01-252 Warszawa
