

**DOSTĘP DO RYNKU  
I KONKURENCJA  
W TRANSPORCIE LOTNICZYM  
W UE I REGULACJACH  
KRAJOWYCH  
na tle przemian globalnych**

Agnieszka Kunert-Diallo

---

---

---

MONOGRAFIE



Wolters Kluwer

# DOSTĘP DO RYNKU I KONKURENCJA W TRANSPORCIE LOTNICZYM W UE I REGULACJACH KRAJOWYCH na tle przemian globalnych

Agnieszka Kunert-Diallo

---

---

MONOGRAFIE

Zamów książkę w księgarni internetowej

**proinfo**.pl  
księgarnia internetowa

Wydanie publikacji zostało dofinansowane przez Wydział Prawa i Administracji  
Uczelni Łazarskiego

*Stan prawny na 31 marca 2018 r.*

Recenzent

*Dr hab. Elżbieta Dynia, prof. nadzw. Uniwersytetu Rzeszowskiego*

Wydawca

*Magdalena Stojek-Siwińska*

Redaktor prowadzący

*Joanna Ołówek*

Opracowanie redakcyjne

*Małgorzata Nowak*

Łamanie

*Wolters Kluwer Polska*

Ta książka jest wspólnym dziełem twórcy i wydawcy. Prosimy, byś przestrzegał przysługujących  
im praw. Książkę możesz udostępnić osobom bliskim lub osobiście znanym, ale nie publikuj jej  
w internecie. Jeśli cytujesz fragmenty, nie zmieniaj ich treści i koniecznie zaznacz, czyje to dzieło.  
A jeśli musisz skopiować część, rób to jedynie na użytek osobisty.

**prawolubni**  


**SZANUJMY PRAWO I WŁASNOŚĆ**  
Więcej na [www.legalnakultura.pl](http://www.legalnakultura.pl)  
**POLSKA IZBA KSIĄŻKI**

© Copyright by

Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., 2018

ISBN 978-83-8124-588-3

ISSN 1897-4392

Dział Praw Autorskich

01-208 Warszawa, ul. Przyokopowa 33

tel. 22 535 82 19

e-mail: [ksiazki@wolterskluwer.pl](mailto:ksiazki@wolterskluwer.pl)

[www.wolterskluwer.pl](http://www.wolterskluwer.pl)

księgarnia internetowa [www.profinfo.pl](http://www.profinfo.pl)

## SPIS TREŚCI

Wykaz skrótów .....	11
---------------------	----

Wstęp .....	19
-------------	----

### Część pierwsza

#### PRAWO OGRANICZAJĄCE DOSTĘP DO RYNKU I KONKURENCJĘ W SKALI GLOBALNEJ

#### Rozdział I

<b>Ogólna charakterystyka systemu chicagowsko-bilateralnego</b>	25
1. Wprowadzenie .....	25
2. Konwencja chicagowska i wynikające z niej ograniczenia...	28
3. Służby powietrzne i linie lotnicze oraz adresaci ograniczonych praw .....	30
4. Ograniczone znaczenie dodatkowych układów chicagowskich .....	35
5. Ograniczone i przejściowe znaczenie niektórych układów regionalnych dotyczących służb nieregularnych.....	37
6. Dwustronne umowy lotnicze jako główne źródło ograniczeń .....	39
7. Prawo krajowe definiujące dodatkowe ograniczenia w zgodzie z prawem międzynarodowym.....	51
8. Regulacyjne uprawnienia IATA nadane przez państwa.....	56
9. Znaczenie porozumień przewoźników lotniczych .....	59
10. Podsumowanie.....	60

**Rozdział II**

<b>Typowe ograniczenia dostępu do rynku i konkurencji .....</b>	<b>63</b>
1. Wprowadzenie .....	63
2. Rodzaje ograniczeń .....	65
2.1. Zróżnicowanie praw dostępu do rynku według ICAO .....	65
2.2. Umowne określenie tras i punktów lądowania.....	67
2.3. Określenie wolności lotniczych.....	69
2.4. Prawa operacyjne w znaczeniu wąskim (definiowane na podstawie umów bilateralnych).....	75
2.5. Ograniczenia dotyczące liczby i narodowości przewoźników (ewentualnie statków powietrznych) ...	78
2.6. Ograniczenia zdolności przewozowej .....	82
2.7. Regulacja taryf lotniczych.....	87
2.8. Obowiązek zawierania porozumień przez przewoźników oraz korzystania z innych usług pomocniczych .....	89
2.9. Prawa pomocnicze określające ramy prawne prowadzenia działalności handlowej.....	93
3. Różne formy dyskryminacji flag częściowo łagodzone klauzulami o równym traktowaniu.....	96
4. Podsumowanie.....	99

**Rozdział III**

<b>Usuwanie i omijanie restrykcji oraz związana z tym regulacja wzrastającej konkurencji.....</b>	<b>103</b>
1. Wprowadzenie .....	103
2. Liberalizacja dostępu do rynku na poziomie międzynarodowym .....	106
2.1. Działania PICA0 i ICAO .....	106
2.2. MALIAT – wielostronna umowa o liberalizacji transportu lotniczego.....	113
2.3. Włączenie usług sektora lotniczego w struktury GATS .....	117
3. Deregulacje krajowe i ich znaczenie w kontekście liberalizacji międzynarodowych przewozów lotniczych....	124
3.1. Deregulacja amerykańska .....	125
3.2. Deregulacja chilijska i australijska.....	131

3.3. Trendy liberalizacyjne w Europie .....	132
4. Regulacja dostępu do rynku na poziomie regionalnym i grupowym .....	134
4.1. Porozumienie Trans-Tasman jako przykład liberalizacji przewozów międzynarodowych wyprzedzającej deregulację krajową.....	134
4.2. Działania liberalizacyjne państw tzw. Paktu Andyjskiego.....	136
4.3. Porozumienie ACAC.....	136
4.4. Konsekwencje decyzji Jamusukro na rynku przewozów afrykańskich.....	138
4.5. Regulacja w dostępie do rynku przewozów lotniczych państw ASEAN .....	140

## **Rozdział IV**

### **Reforma regulacyjna w dostępie do rynku przewozów**

<b>lotniczych państw UE.....</b>	<b>143</b>
1. Wprowadzenie .....	143
2. Skutki wyroku <i>Nouvelles Frontières</i> dla kształtowania się reguł konkurencji w sektorze lotniczym.....	145
3. Pierwszy pakiet liberalizacyjny – pierwsze elementy liberalizacji i zasad konkurencji w przewozach lotniczych.....	148
4. Koncepcja przewoźnika wspólnotowego i ułatwianie dostępu do rynku dla nowych przewoźników – filary II pakietu liberalizacyjnego i dalsze zaostrożenie prawa konkurencji.....	158
5. Trzeci pakiet liberalizacyjny znoszący ograniczenia w dostępie do rynku przewozów wewnątrzunijnych i dalsze działania wspólnotowe dostosowujące reguły konkurencji do zmieniającej się struktury rynku .....	167
6. Podsumowanie.....	182

**Część druga**  
**DOSTĘP DO RYNKU I KONKURENCJA W PRAWIE**  
**I UMOWACH UE**

**Rozdział V**

<b>Zasady wykonywania przewozów lotniczych w UE.....</b>	<b>189</b>
1. Wprowadzenie .....	189
2. Zasady dostępu do rynku. Zasady ogólne .....	190
3. Koncesjonowanie i status prawny przewoźników unijnych.....	192
4. Zasady wykonywania przewozów w ramach UE .....	196
4.1. Stosowanie rozporządzenia 1008/2008 do lotów wykonywanych pomiędzy UE a państwami trzecimi ...	196
4.2. Sposoby świadczenia usług przewozu lotniczego.....	198
4.3. Wykonywanie obowiązku użyteczności publicznej.....	203
4.4. Dostęp przewoźników państw trzecich do rynku przewozów wewnątrzunijnych .....	204
5. Szczególne aspekty związane z wykonywaniem przewozów lotniczych w UE.....	206
5.1. Dostęp do infrastruktury lotniskowej – zarządzanie slotami.....	206
5.2. Dostęp do usług naziemnych.....	208
5.3. Zasady korzystania ze skomputeryzowanych systemów rezerwacyjnych .....	211
6. Podsumowanie.....	214

**Rozdział VI**

<b>Prawo konkurencji w transporcie lotniczym.....</b>	<b>217</b>
1. Wprowadzenie .....	217
2. Zakaz porozumień ograniczających konkurencję w transporcie lotniczym .....	218
3. Zakaz nadużywania pozycji dominującej.....	230
4. Wyłączenia spod zakazów antykonkurencyjnych.....	237
4.1. Szczególne traktowanie porozumień aliansowych .....	240
4.2. Kontrola koncentracji w sektorze lotniczym.....	245
5. Zasady przyznawania pomocy publicznej .....	254

5.1. Pomoc na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw.....	258
5.2. Pomoc na rozpoczęcie działalności.....	262
5.3. Zastosowanie art. 107 ust. 2 lit. a) i b) TFUE do usług transportu lotniczego.....	270
5.4. Zasady wykonywania PSO według prawa konkurencji.....	272
6. Ochrona przewoźników unijnych przed subsydiowaniem i nieuczciwymi praktykami cenowymi przewoźników z państw trzecich.....	277
7. Rodzaje praktyk i porozumień akceptowalnych z punktu widzenia prawa konkurencji.....	282
7.1. Porozumienia dopuszczone na podstawie przepisów prawnych i umów międzynarodowych.....	283
7.2. Porozumienia dozwolone wynikające z oceny porozumień antykonkurencyjnych.....	291
8. Podsumowanie.....	298

## Rozdział VII

### Kształtowanie polityki transportowej UE w relacjach

<b>z państwami trzecimi.....</b>	<b>301</b>
1. Wprowadzenie.....	301
2. Kształtowanie zasad konkurencji w relacjach z państwami trzecimi.....	303
3. Podział kompetencji pomiędzy UE a państwa członkowskie w kwestii regulacji przewozów z państwami trzecimi.....	308
4. Sposoby liberalizacji przewozów lotniczych pomiędzy UE a państwami trzecimi.....	318
4.1. Umowy otwartego nieba.....	319
4.2. Koncepcja Wspólnego Obszaru Lotniczego (CAA).....	328
4.3. Brexit – możliwe scenariusze regulacji dostępu do rynku i prawa konkurencji.....	339
4.4. Partykularyzm i protekcjonizm jako obiektywna przeszkoda w harmonizacji przepisów znoszących ograniczenia w dostępie do rynku.....	346
5. Podsumowanie.....	349



<b>Wnioski końcowe .....</b>	<b>351</b>
<b>Dokumenty źródłowe i bibliografia.....</b>	<b>357</b>

## WYKAZ SKRÓTÓW

### Akty prawne

- decyzja 87/602 – decyzja Rady 87/602/EWG w sprawie podziału pomiędzy przewoźników lotniczych zdolności przewozów pasażerskich w zakresie regularnych usług lotniczych między państwami członkowskimi i dostępu przewoźników lotniczych do regularnych usług lotniczych na trasach między państwami członkowskimi (Dz.Urz. WE L 374, s. 19), uchylona
- dyrektywa 83/416 – dyrektywa 83/416/EWG z 25.07.1983 r. w sprawie zezwoleń na wykonywanie regularnych międzyregionalnych przewozów lotniczych pasażerów, poczty i towarów pomiędzy państwami członkowskimi (Dz.Urz. WE L 237, s. 19)
- dyrektywa 87/601/EWG – dyrektywa Rady 87/601/EWG z 14.12.1987 r. w sprawie taryf na regularnych połączeniach lotniczych pomiędzy państwami członkowskimi (Dz.Urz. WE L 374, s. 12), uchylona
- pr. lot., Prawo lotnicze – ustawa z 3.07.2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2017 r. poz. 959 ze zm.)
- rozporządzenie 1008/2008 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z 24.09.2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Wersja przekształcona) (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.Urz. UE L 293, s. 3)

- rozporządzenie 1284/91 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 1284/91 z 14.05.1991 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 3975/87 ustanawiające procedurę stosowania reguł konkurencji do przedsiębiorstw w sektorze transportu lotniczego (Dz.Urz. WE L 122, s. 2), nie obowiązuje
- rozporządzenie 139/2004 – rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 z 20.01.2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (Dz. Urz. UE L 24, s. 1)
- rozporządzenie 1459/2006 – rozporządzenie Komisji (WE) nr 1459/2006 z 28.09.2006 r. w sprawie zastosowania art. 81 ust. 3 Traktatu wobec pewnych kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych w zakresie konsultacji w sprawie taryf pasażerskich stosowanych w ramach rejsowych połączeń lotniczych oraz przydziału czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych (Dz.Urz. UE L 272, s. 3)
- rozporządzenie 1523/96 – rozporządzenie Komisji (WE) nr 1523/96 z 24.07.1996 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 1617/93 w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do niektórych kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych dotyczących wspólnego planowania i koordynacji rozkładów, wspólnych przedsięwzięć i uzgodnień dotyczących taryf pasażerskich i towarowych w rejsowych połączeniach lotniczych oraz przydziału czasu na start lub lądowanie (Dz.Urz. WE L 190, s. 11), nie obowiązuje
- rozporządzenie 1617/93 – rozporządzenie Komisji (EWG) nr 1617/93 z 25.06.1993 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do niektórych kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych dotyczących wspólnego planowania i koordynacji rozkładów, wspólnych przedsięwzięć i konsultacji w sprawie taryf pasażerskich i towarowych w regularnych połączeniach lotniczych oraz przydziału czasu na start lub lądowanie (Dz.Urz. WE L 155, s. 18), nie obowiązuje

- rozporządzenie 2111/2005 – rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z 14.12.2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.Urz. UE L 344, s. 15)
- rozporządzenie 2342/90 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 2342/90 z 24.07.1990 r. w sprawie taryf lotniczych w regularnych służbach powietrznych (Dz.Urz. WE L 217, s. 1), nie obowiązuje
- rozporządzenie 2343/90 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 2343/90 z 24.07.1990 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych do regularnych usług lotniczych na trasach wewnątrzwspólnotowych i podziału między przewoźników lotniczych zdolności przewozów pasażerskich w zakresie regularnych usług lotniczych między Państwami Członkowskimi (Dz.Urz. WE L 217, s. 8), nie obowiązuje
- rozporządzenie 2344/90 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 2344/90 z 24.07.1990 r. zmieniające rozporządzenie 3976/87 w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 TWE do niektórych kategorii porozumień i uzgodnionych praktyk w sektorze transportu lotniczego (Dz.Urz. WE L 217, s. 15), nie obowiązuje
- rozporządzenie 2407/92 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92 z 23.07.1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.Urz. WE L 240, s. 1), nie obowiązuje
- rozporządzenie 2408/92 – rozporządzenie Rady nr 2408/92/EWG z 23.07.1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych (Dz.Urz. WE L 240, s. 8), nie obowiązuje
- rozporządzenie 2409/92 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 2409/92 z 23.07.1992 r. w sprawie taryf i stawek za usługi lotnicze (Dz.Urz. WE L 240, s. 15), nie obowiązuje

- rozporządzenie 2410/92 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 2410/92 z 23.07.1992 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 3975/87 ustanawiające procedurę stosowania reguł konkurencji do przedsiębiorstw w sektorze transportu lotniczego (Dz.Urz. WE L 240, s. 18), nie obowiązuje
- rozporządzenie 2411/92 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 2411/92 z 23.07.1992 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 3976/87 w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do pewnych kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych w sektorze transportu lotniczego (Dz. Urz. WE L 240, s. 19), nie obowiązuje
- rozporządzenie 2671/88 – Commission Regulation (EEC) No 2671/88 of 26 July 1988 on the application of Article 85 (3) of the Treaty to certain categories of agreements between undertakings, decisions of associations of undertakings and concerted practices concerning joint planning and coordination of capacity, sharing of revenue and consultations on tariffs on scheduled air services and slot allocation at airports (Dz.Urz. WE L 239, s. 9), nie obowiązuje
- rozporządzenie 2672/88 – Commission Regulation (EEC) No 2672/88 of 26 July 1988 on the application of Article 85 (3) of the Treaty to certain categories of agreements between undertakings relating to computer reservation systems for air transport services (Dz.Urz. WE L 239, s. 13), nie obowiązuje
- rozporządzenie 2673/88 – Commission Regulation (EEC) No 2673/88 of 26 July 1988 on the application of Article 85 (3) of the Treaty to certain categories of agreements between undertakings, decisions of associations of undertakings and concerted practices concerning ground handling services (Dz.Urz. WE L 239, s. 17), nie obowiązuje
- rozporządzenie 294/91 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 294/91 z 4.02.1991 r. w sprawie prowadzenia usług ładunków lotniczych między Państwami Członkowskimi (Dz.Urz. WE L 36, s. 1), nie obowiązuje

- rozporządzenie 3089/93 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 3089/93 z 29.10.1993 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2299/89 w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji (Dz.Urz. WE L 278, s. 1), nie obowiązuje
- rozporządzenie 3975/87 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 3975/87 z 14.12.1987 r. ustanawiające procedurę stosowania reguł konkurencji do przedsiębiorstw w sektorze transportu lotniczego (Dz.Urz. WE L 374, s. 1), uchylone
- rozporządzenie 3976/87 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 3976/87 z 14.12.1987 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do pewnych kategorii porozumień i praktyk uzgodnionych w sektorze transportu lotniczego (Dz.Urz. WE L 374, s. 9), uchylone
- rozporządzenie 411/2004 – rozporządzenie Rady (WE) 411/2004 z 26.02.2004 r. uchylające rozporządzenie (EWG) nr 3975/87 oraz zmieniające rozporządzenia (EWG) nr 3976/87 i (WE) nr 1/2003 w związku z transportem lotniczym między Wspólnotą a państwami trzecimi (Dz. Urz. WE L 68, s. 1)
- rozporządzenie 487/2009 – rozporządzenie Rady (WE) nr 487/2009 z 25.05.2009 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do pewnych kategorii porozumień i uzgodnionych praktyk w sektorze transportu lotniczego (Dz.Urz. UE L 148, s. 1)
- rozporządzenie 80/2009 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 80/2009 z 14.01.2009 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89 (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 35, s. 47)
- rozporządzenie 82/91 – Commission Regulation (EEC) No 82/91 of 5 December 1990 on the application of Article 85 (3) of the Treaty to certain categories of Agreements, Decisions and concerted practices concerning ground handling services (Dz.Urz. WE L 10 z 1991 r., s. 7), nie obowiązuje

- rozporządzenie 83/91 – rozporządzenie Komisji (EWG) nr 83/91 z 5.12.1990 r. w sprawie skomputeryzowanych systemów rezerwacyjnych (Dz.Urz. WE L 10 z 1991 r., s. 9), nie obowiązuje
- rozporządzenie 84/91 – rozporządzenie Komisji (EWG) nr 84/91 z 5.12.1990 r. w sprawie koordynacji i planowania zdolności przewozowej, konsultacji taryfowych i alokacji slotów (Dz.Urz. WE L 10 z 1991 r., s. 14), nie obowiązuje
- rozporządzenie 847/2004 – rozporządzenie (WE) nr 847/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 29.04.2004 r. w sprawie negocjacji i wykonania umów dotyczących usług lotniczych między Państwami Członkowskimi a państwami trzecimi (Dz.Urz. UE L 157, s. 7)
- rozporządzenie 868/2004 – rozporządzenie (WE) nr 868/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 21.04.2004 r. dotyczące ochrony przed subsydiowaniem i nieuczciwymi praktykami cenowymi powodującymi uszczerbek dla przewoźników lotniczych Wspólnoty w świadczeniu usług lotniczych z krajów nienależących do Wspólnoty Europejskiej (Dz.Urz. UE L 162, s. 1)
- rozporządzenie 95/93 – rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z 18.01.1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.Urz. WE L 14, s. 1)
- rozporządzenie 965/2012 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z 5.10.2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296, s. 1)
- rozporządzenie w sprawie zasad organizowania przewozów lotniczych – rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 26.04.2013 r. w sprawie zasad organizowania przewozów lotniczych w ramach imprez turystycznych oraz przewozów czarterowych (Dz.U. poz. 531)
- TUE – Traktat o Unii Europejskiej (Dz.Urz. UE C 202 z 2016 r., s. 13)
- TFUE – Traktat o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE C 202 z 2016 r., s. 47)

- TWE – Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską (Dz. Urz. UE C 321E z 2016 r., s. 1)

## Inne

- ACAC – Arab Civil Aviation Commission – Arabska Komisja Lotnictwa Cywilnego
- AEC – ASEAN Economic Community – Wspólnota Ekonomiczna Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej
- AOC – Aircraft operator certificate – certyfikat operatora lotniczego
- APEC – Asia-Pacific Economic Co-operation – Układ integracyjny dotyczący współpracy gospodarczej krajów Azji i obrzeży Pacyfiku
- APP – EU-China Aviation Partnership Project – Unijno-chiński projekt współpracy w dziedzinie lotnictwa
- ASAM – ASEAN Single Aviation Market – Jednolity Rynek Lotniczy ASEAN
- ASEAN – Association of South-East Asian Nations – Stowarzyszenie Narodów Azji Południowo-Wschodniej
- ASK – Available seat miles – dostępny pasażerokilometr
- Bermuda I – bilateralna umowa o komunikacji lotniczej podpisana w 1946 r. pomiędzy USA i Wielką Brytanią
- Bermuda II – bilateralna umowa o komunikacji lotniczej podpisana w 1977 r. pomiędzy USA i Wielką Brytanią
- BSP – IATA Billing and Settlement Plan
- CAA – Common Aviation Area
- CAAC – Civil Aviation Administration of China
- CAB – Civil Aeronautics Board
- CAD – Civil Aviation Department
- COMESA – Common Market for Eastern and Southern Africa
- CRS – Computerized Reservation System(s)
- DOJ – Department of Justice
- DOT – Department of Transport
- EASA – European Aviation Safety Agency
- ECA – European Competition Authorities
- ECAC – European Civil Aviation Conference
- ECU – European Currency Unit
- EFTA – European Free Trade Association
- EOL – Europejski Obszar Lotniczy



---

ET TSA	- European Technology and Travel Services Association
FSC	- fuel surcharge
GATS	- General Agreement on Trade in Services
GEFRA	- Group of Experts on Future Regulatory Arrangements
GSP-Prz.Orz.	- Gdańskie Studia Prawnicze – Przegląd Orzecznictwa
IATA	- International Air Transport Association
ICAO	- International Civil Aviation Organization
IATCA	- International Air Transportation Competition Act (1979)
MAAS	- ASEAN Multilateral Agreement on Air Services
MAFLAFS	- ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Air Freight Services
MAFLPAS	- ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services
MAL IAT	- Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation
MITA	- IATA Multilateral Interline Traffic Agreements
PICAO	- Provisional International Civil Aviation Organization
PSO	- Public Service Obligation
SAM	- Single Aviation Market
SPA	- Special Prorate Agreement
SSC	- security surcharge
TASA	- ICAO Template Air Service Agreement
ULC	- Urząd Lotnictwa Cywilnego
UNMIK	- Misja Tymczasowa Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie
UOIG	- Usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym
WEOL	- Wspólny Europejski Obszar Lotniczy
WOL	- Wspólny Obszar Lotniczy

## WSTĘP

Obowiązujące regulacje dotyczące dostępu do rynku międzynarodowych usług lotniczych oraz zasady konkurencji stanowią obszary prawa, w odniesieniu do których społeczność międzynarodowa, jak dotychczas, nie znalazła konsensusu co do istoty regulacji. Obie dziedziny regulacji stanowią prawo mocno rozbudowane i skomplikowane, poczynając od poziomu umów multilateralnych, układów regionalnych, porozumień dwustronnych i prawa krajowego, a dodatkowo komplikowane są praktykami uczestników rynku poszukujących form współpracy często trudnych do pogodzenia ze względu na współzależność i kolizje różnych regulacji. Ze względu na postępujące procesy liberalizacyjne i deregulacyjne dostęp do rynku przewozów lotniczych międzynarodowych znacznie się poszerza, a rosnąca liczba uczestników rynku powoduje konieczność uregulowania konkurencji. Niestety ta współzależność obu obszarów regulacji powoduje spore zamieszanie na rynku przewozów międzynarodowych, wiążące się nierzadko z różnymi interesami państw. O ile w przypadku zasad regulacji żeglugi powietrznej, ścigania aktów bezprawnej ingerencji oraz odpowiedzialności przewoźników lotniczych udało się nakłonić państwa do szerokiej unifikacji zasad, o tyle w przypadku ekonomicznej regulacji rynku utrzymujące się wciąż protekcjonizm i partykularyzm stanowią nadal realne przeszkody w zbliżaniu przepisów dostępu do rynku i zasad konkurencji.

Zakorzeniony mocno w relacjach międzynarodowych system chiga-gowsko-bilateralny ma już ponad 70-letnią tradycję, a zasady dostępu do rynku przyjęte na jego podstawie opierają się w większości na dwustronnym sektorowym bilansowaniu korzyści na zasadzie wzajemności.

Regulacja dostępu do rynku przewozów międzynarodowych oraz prawa konkurencji stanowią sferę prawa, która, jak dotychczas, nie doczekała się kompleksowego opracowania i analizy w nauce międzynarodowego prawa lotniczego. Dlatego założeniem autorki jest wypełnienie tej luki poprzez dokonanie oceny zjawisk i tendencji występujących w tej dziedzinie.

Wstępna analiza tych zjawisk pozwala na sformułowanie poglądu zakładającego ewolucję prawa dostępu do rynku międzynarodowych usług lotniczych w kierunku od ograniczeń do ułatwiania dostępu, przy jednoczesnym rozszerzaniu regulacji dotyczących zasad konkurencji na rynkach zliberalizowanych. Te dwie prawidłowości realizowane są jednak w sposób bardzo zróżnicowany, niejednolity w różnych systemach prawnych i na różnych szczeblach regulacji, co stwarza problemy i konflikty utrudniające prawidłowy rozwój działalności rynkowej. Błędne byłoby jednak twierdzenie, że tych dwóch obszarów regulacji nie da się ze sobą pogodzić. Można bowiem zauważyć pewne działania, w odniesieniu do których państwa nie wyrażają sprzeciwu i które mogłyby zostać objęte zunifikowanymi zasadami. W związku z tym nasuwa się hipoteza badawcza, że pomimo istniejących trudności w osiągnięciu powszechnego porozumienia w zakresie dostępu do rynku i regulowania konkurencji, istnieje jednak pewna szansa na osiągnięcie konsensusu co do niektórych zagadnień istotnych z punktu widzenia obu tych regulacji, jeżeli nie w skali powszechnie przyjętej konwencji, to przynajmniej jakiejś umowy międzynarodowej wielostronnej – do przyjęcia przez poważną część społeczności międzynarodowej, z możliwością stopniowego rozszerzania kręgu państw, które dałyby się przekonać do przystąpienia do takiego wielostronnego aktu. W tym kontekście wiele rozwiązań przyjętych w UE oraz niektóre wypracowane na poziomie multilateralnym mogłyby nadawać się do powszechnego przyjęcia.

Metoda badawcza wybrana na potrzeby tej pracy powinna objąć wszystkie wspomniane obszary i szczeble analizowanych regulacji, a także ocenę kształtowania się odnośnych procesów w tych obszarach. Niezbędnym narzędziem do przeprowadzenia dowodzenia przyjętych hipotez będzie analiza systemu wielopłaszczyznowej regulacji prawnej, poczynając od zasad przyjętych i stosowanych w obrocie międzynarodowym o zasięgu

światowym, przez system chicagowsko-bilateralny, systemy regionalne (w szczególności UE) oraz regulacje krajowe. Dodatkowym elementem tego systemu będą porozumienia zawierane przez samych uczestników rynku – przewoźników – które nie stanowią prawa międzynarodowego, ale mają istotne znaczenie dla charakterystyki systemu i dlatego wymagają uwzględnienia w prowadzonych badaniach.

Punktem wyjścia do prowadzonych tutaj rozważań jest identyfikacja rodzajów ograniczeń wolności dostępu do rynku oraz ograniczeń konkurencji, a także rozwiązań eliminujących lub łagodzących te ograniczenia na różnych szczeblach regulacji.

Praca podzielona została na dwie części. Pierwsza z nich zawierać będzie analizę systemu regulacji dostępu do rynku lotniczych przewoźników międzynarodowych ze szczególnym uwzględnieniem elementów ograniczających dostęp do rynku i konkurencję oraz, podejmowanych na różnych szczeblach tej regulacji, działań zmierzających do obalenia restryktywnego charakteru systemu. W drugiej części pracy zbadane zostaną rozwiązania przyjęte przez Unię Europejską w zakresie dostępu do rynku i konkurencji, zarówno na podstawie przepisów unijnych, jak też umów zawieranych z państwami spoza Unii.

I tak, w rozdziale I tej pracy scharakteryzowany zostanie system chicagowsko-bilateralny oraz zidentyfikowane zostaną, obowiązujące na jego podstawie, zasady dostępu do rynku. Przeanalizowane zostaną akty przyjęte podczas konferencji chicagowskiej, w tym konwencja chicagowska oraz układy dotyczące dwóch i pięciu wolności lotniczych, wyznaczające kierunki dalszego rozwoju analizowanych tutaj płaszczyzn regulacji. Analizie poddane zostaną również rozwiązania prawne przyjmowane na niższych szczeblach, w tym przede wszystkim dwustronne umowy lotnicze oraz krajowe regulacje uzupełniające luki z prawa międzynarodowego, które przyczyniają się do stopnia złożoności tych dwóch systemów regulacji.

Charakterystyka systemu chicagowsko-bilateralnego wymagać będzie uzupełnienia w rozdziale II tej pracy, gdzie omówione zostaną bardziej

szczegółowo prawa dostępu do rynku i wskazane zostaną obowiązujące typowe ograniczenia, mające swoje źródło w regulacjach tego systemu.

Z kolei w rozdziale III przeanalizowane zostaną działania realizowane na różnych szczeblach regulacji w zakresie liberalizacji dostępu do rynku przewozów lotniczych, począwszy od tych realizowanych na płaszczyźnie wielostronnej, przez inicjatywy regionalne i krajowe, kończąc na porozumieniach przewoźników lotniczych, które służą omijaniu ujemnych konsekwencji restryktywnego prawa.

Na szczególne omówienie zasługuje liberalizacja unijna, omówiona w rozdziale IV, w którym oceniony zostanie również sposób realizacji tych działań.

Druga część pracy poświęcona jest już tylko badaniu sytuacji w Unii Europejskiej. W rozdziale V omówione zostaną zasady dostępu do rynku obowiązujące według prawa europejskiego, ze szczególnym uwzględnieniem wolności dostępu do rynku i zakazu dyskryminacji w przewozach wewnątrzunijnych, a w rozdziale VI – również zasady konkurencji obowiązujące na podstawie TFUE, mające szczególny wpływ na dostęp do rynku przewozów wewnątrzunijnych lub realizowanych przez przewoźników unijnych.

Regulacja zasad konkurencji w relacjach pomiędzy Unią Europejską a państwami trzecimi przeanalizowana zostanie w rozdziale VII, ze szczególnym uwzględnieniem różnych kierunków unijnej polityki zewnętrznej, uzależnionej w dużej mierze od kompetencji Komisji Europejskiej.

Pewnym nowym problemem może okazać się Brexit, którego skutki z pewnością będą miały wpływ na dostęp do rynku lotniczych przewozów międzynarodowych i który uwzględniony został w zakresie niniejszych rozważań.

Całość rozważań podsumowana zostanie we wnioskach końcowych, w którym sformułowane zostaną również postulaty *de lege ferenda* – z próbą oceny realności przyjęcia stosownych wielostronnych rozwiązań.

Część pierwsza

**PRAWO OGRANICZAJĄCE DOSTĘP  
DO RYNKU I KONKURENCJĘ W SKALI  
GLOBALNEJ**



## Rozdział I

# OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA SYSTEMU CHICAGOWSKO-BILATERALNEGO

## 1. Wprowadzenie

Wolność żeglugi powietrznej oraz wykonywania usług transportu lotniczego nie jest zasadą powszechnie przyjętą w prawie międzynarodowym. Powszechnie uznawana jest natomiast zasada suwerenności państw w ich przestrzeni powietrznej<sup>1</sup>. Ta suwerenność zdaniem niektórych przedstawicieli doktryny ograniczona jest z kilku powodów, a jednym z nich jest brak międzynarodowego konsensusu co do delimitacji przestrzeni powietrznej – z powodu braku definicji pionowego i poziomego limitu przestrzeni<sup>2</sup>. O ile jednak w przypadku definicji pionowego poziomu limitu przestrzeni powietrznej (granic bocznych), jej granice wyznaczone są powierzchnią pionową przechodzącą przez linię graniczną oddzielającą terytorium pomiędzy państwami sąsiadującymi,

---

<sup>1</sup> Zasada suwerenności państwowej potwierdzona została w Konwencji urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu 13.10.1919 r. (konwencja paryska), Dz.U. z 1929 r. Nr 6, poz. 54, a następnie powtórzona w art. 1 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago 7.12.1944 r. (konwencja chicagowska), Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 ze zm. Zob. również S. Hubert (red.), *Zbiór statutów i regulaminów organizacji międzynarodowych. Organizacje wyspecjalizowane ONZ*, t. II, cz. II, Warszawa 1967. Zasada suwerenności państwowej wyraża uznanie przez państwa całkowitej i wyłącznej suwerenności państwa nad jego terytorium.

<sup>2</sup> M. Polkowska, *Suwerenność państwa w przestrzeni powietrznej*, Warszawa 2009, s. 34.



o tyle w przypadku poziomej granicy przestrzeni powietrznej problem istnieje z uwagi na różne możliwości państw dotyczące działalności kosmicznej<sup>3</sup>. To z kolei może rodzić problemy związane ze zwierzchniczymi uprawnieniami państw. Uprawnienia innych państw związane z ich zwierzchnictwem mogą być bowiem realizowane na terytorium innego państwa tylko za jego zgodą wyrażoną w umowie międzynarodowej albo jednostronnie – w krajowej ustawie lub indywidualnie wydanym zezwoleniu.

Regulacje międzynarodowe dotyczące wykonywania międzynarodowych lotów i przewozów lotniczych stanowią wyjątki od ogólnej zasady – braku powszechnej wolności odnośnie do tych praw. Obowiązuje szereg przepisów międzynarodowego prawa lotniczego odnoszących się do lotnictwa cywilnego, ale tylko nieliczny ich procent reguluje kwestie związane z przewozem lotniczym, a w szczególności kwestie odnoszące się do dostępu do rynku tych usług. Międzynarodowy przewóz lotniczy i jego regulacja ekonomiczna pozostają nadal w gestii poszczególnych państw, czy to z uwagi na zawarte bilateralne umowy międzynarodowe, czy też ich prawo krajowe. Ze względu na wyodrębniony podział pomiędzy regulacją lotów i transportu lotniczego mamy do czynienia z różnymi adresatami tych praw. W przypadku lotów adresatami praw najczęściej są statki powietrzne i ich użytkownicy, a w przypadku przewozu lotniczego podmiotem praw i obowiązków jest przewoźnik lotniczy.

Spółeczność międzynarodowa w bardzo ostrożny sposób podchodzi do sprawy liberalizacji usług międzynarodowego przewozu lotniczego, a przyjęte dotychczas zasady – określone w umowach międzynarodowych – stanowią kompromis realizowanych przez państwa różnych interesów, zależnych od rozmiarów i położenia ich terytoriów, charakterystyki rynku oraz zdolności konkurencyjnej narodowych przewoźników lotniczych. Dzieje się tak pod rządami powszechnie akceptowalnej zasady suwerennego zwierzchnictwa państwa w terytorialnej przestrzeni powietrznej. Oznacza ona zapewnienie całkowitej i wyłącznej (ale nie absolutnej, bo ograniczonej przez zobowiązania międzynarodowe) su-

---

<sup>3</sup> M. Polkowska, *Suwerenność...*, s. 34.

werenności państw w ich przestrzeni powietrznej. Teoria nierozzerwalności przylegania głoszona przez C. Berezowskiego zakłada rozciągnięcie zwierzchnictwa państwowego na przestrzeń powietrzną rozciągającą się nad terytorium państwa, a w konsekwencji zobowiązanie państw do jej traktowania jako terytorium każdego obcego państwa<sup>4</sup>.

W przeszłości podejmowane były próby liberalizacji międzynarodowego lotnictwa i transportu lotniczego<sup>5</sup>. Przed II wojną światową konwencja paryska z 1919 r. i madrycka z 1926 r. zliberalizowały jedynie zasady wykonywania lotów niehandlowych, a jedynie konwencja hawańska z 1928 r. (mająca ograniczony zakres regionalny) odniosła się też do handlowego tranzytu lotniczego. Po II wojnie światowej próby liberalizacji międzynarodowego przewozu lotniczego przejawiały się w staraniach Stanów Zjednoczonych poczynionych podczas konferencji chicagowskiej w 1944 r., czy koncepcji włączenia rozumianego szeroko sektora usług, łącznie z transportem lotniczym, w struktury GATS. Nie przyniosły one jednak spodziewanych skutków, a uzgodnienia na poziomie ICAO czy też GATS wymagać będą dalszych ustępstw ze strony większości państw, co omówione zostanie szerzej w dalszej części publikacji.

Jeśli chodzi o postulaty Stanów Zjednoczonych prezentowane podczas konferencji chicagowskiej, to przypomnieć należy, że to w zasadzie z ich inicjatywy zwołana została konferencja. Rozwijający się w szybkim tempie przemysł lotniczy poszukiwał nowych rynków zbytu, a powstające coraz liczniejsze i silniejsze amerykańskie przedsiębiorstwa lotnicze potrzebowały dostępu do tras o zasięgu ogólnosiwiatowym. Stanom Zjednoczonym zależało więc na szeroko rozumianej swobodzie w dostępie do rynku usług lotniczych. Koncepcja ta daleko odmienna była od prezentowanego przez Wielką Brytanię i jej zwolenników (wówczas jeszcze w przeważającej większości kraje Wspólnoty Narodów) poglądu restryktywnego, tj. rządowej ingerencji w przyznawanie praw przewo-

---

<sup>4</sup> C. Berezowski, *Międzynarodowe prawo lotnicze*, Warszawa 1964, s. 51.

<sup>5</sup> W doktrynie pojawiały się również poglądy uzasadniające wolność międzynarodowych lotów i przewozów lotniczych poprzez odwołanie się do prawa do obrotu międzynarodowego. Zob. H.A. Wassenbergh, *Post-war international civil aviation policy and the law of the air*, The Hague 1962, s. 259.

**Agnieszka Kunert-Diallo** – posiada ponad 20-letnie doświadczenie w lotnictwie. Doradca w PLL LOT S.A., pełni funkcję Compliance Officer odpowiedzialnego za zgodność działań spółki z prawem konkurencji. Afiliowana przy Centrum Studiów Antymonopolowych i Regulacyjnych. Członek Polskiej Grupy ILA; wykładowca akademicki; autorka kilkudziesięciu publikacji, w tym monografii z zakresu prawa międzynarodowego lotniczego.

Publikacja jako pierwsza na rynku ukazuje dwie płaszczyzny regulacji dostępu do rynku transportu lotniczego i prawa konkurencji, ze szczególnym uwzględnieniem skomplikowanego prawa i polityki Unii Europejskiej. Książka – poza celami naukowymi polegającymi na przeprowadzeniu określonych tez (istotnych z punktu widzenia zainteresowania środowiska naukowego) – ma walor usystematyzowanej prezentacji wiedzy nt. obowiązujących regulacji przydatnych dla wszystkich uczestników tego rynku.

Praca została podzielona na dwie części dotyczące kolejno:

- analizy systemu regulacji dostępu do rynku lotniczych przewozów międzynarodowych oraz działań zmierzających do obalenia restryktywnego charakteru systemu;
- rozwiązań przyjętych przez Unię Europejską w zakresie dostępu do rynku i konkurencji, zarówno na podstawie przepisów unijnych, jak i umów zawieranych z państwami spoza Unii.

Nowym problemem omówionym w publikacji jest Brexit, którego skutki z pewnością będą miały wpływ na dostęp do rynku lotniczych przewozów międzynarodowych. Autorka sformułowała ponadto wnioski *de lege ferenda* i podjęła próbę oceny realności przyjęcia stosownych wielostronnych rozwiązań.

Książka zainteresuje zarówno osoby zawodowo związane z rynkiem transportu lotniczego, jak i przedstawiciele zawodów prawniczych, którzy w swojej praktyce spotykają się z kwestiami dotyczącymi regulacji prawnych tego rynku, a także przedstawiciele środowiska naukowego chcących zgłębić prezentowaną tematykę.



#### **ZAMÓWIENIA:**

INFOLINIA 801 04 45 45, FAX 22 535 80 01  
ZAMOWIENIA@WOLTERSKLUWER.PL  
WWW.PROFINFO.PL

