

**Łukasz Olipra**

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

---

## REGIONALIZM LOTNICZY

---

**Streszczenie:** W ostatnich latach możemy obserwować znaczny rozwój transportu lotniczego na świecie. Czynniki, które determinują ten rozwój, jest wiele. Za jeden z nich można uznać procesy liberalizacji rynku transportu lotniczego zapoczątkowane deregulacją rynku w Stanach Zjednoczonych w 1978 r. W kolejnych latach liberalizacji podlegały międzynarodowe umowy lotnicze zawierane na płaszczyźnie dwustronnej. Od końca lat 80. ubiegłego wieku możemy również zaobserwować tendencje do liberalizacji wielostronnej, czego najlepszym przykładem jest mająca charakter międzynarodowy stopniowa liberalizacja rynku lotniczego w Unii Europejskiej. Celem artykułu jest odpowiedź na pytanie, czy występuje w innych regionach świata zjawisko liberalizacji rynku transportu lotniczego poprzez podpisywanie wielostronnych umów, a jeśli tak, to czy można nazwać to zjawisko regionalizmem lotniczym? W artykule najpierw przedstawiono pojęcie i rodzaje regionalizmu. Następnie omówiono zasady systemu chicagowsko-bilateralnego, który od 1944 r. reguluje zasady funkcjonowania międzynarodowego transportu lotniczego. Przedstawiono i omówiono procesy liberalizacji w międzynarodowym transportu lotniczego ze szczególnym uwzględnieniem umów otwartego nieba. Zaprezentowano listę wielostronnych liberalizacyjnych umów lotniczych zawieranych w różnych regionach świata oraz opisano przykładowe wielostronne liberalne umowy lotnicze. Przeprowadzone badania oraz analiza informacji dotyczących zawieranych umów lotniczych pozyskanych od Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) pozwoliły stwierdzić, że w różnych regionach świata już w latach 90. mieliśmy do czynienia z zawieraniem regionalnych wielostronnych umów lotniczych mających charakter liberalizacyjny. Zdaniem autora zjawisko to można nazwać regionalizmem lotniczym.

**Słowa kluczowe:** międzynarodowy transport lotniczy, regionalizm, liberalizacja, międzynarodowe prawo lotnicze.

### 1. Wstęp

Od początku lat 90. obserwujemy znaczny rozwój transportu lotniczego na świecie. Z jednej strony jest on spowodowany procesami globalizacyjnymi w gospodarce światowej i potrzebą częstszego przemieszczania się na dalekie odległości, z drugiej natomiast jest on wynikiem liberalizacji sektora lotniczego na świecie. Za początek przełamывania systemu chicagowsko-bilateralnego, który ogranicza konkurencję i rozwój współczesnego rynku transportu lotniczego, uważa się rok 1978, kiedy to podjęto decyzję o deregulacji rynku w Stanach Zjednoczonych. Dotyczyła ona

przede wszystkim rynku wewnętrznego, jednak w jej następstwie USA wystąpiły z szeregiem inicjatyw mających na celu liberalizację umów dwustronnych z innymi krajami. Kończyły się one najczęściej podpisywaniem umów typu *open markets* i *open skies*. Pierwsza zakończona sukcesem międzynarodowa i wielostronna liberalizacja rynku transportu lotniczego miała miejsce w Europie. Unia Europejska zniósła w latach 1987-1992 wynikające z konwencji chicagowskiej i umów bilateralnych ograniczenia w wykonywaniu przewozów lotniczych pomiędzy krajami członkowskimi.

W niniejszym artykule autor kontynuuje rozważania nad procesem liberalizacji transportu lotniczego na świecie i zjawiskiem podpisywania wielostronnych umów lotniczych (które najczęściej są umowami typu *open skies*) przez państwa sąsiadujące ze sobą, położone w stosunkowo niedużej odległości od siebie lub integrujące się. Rozpoczął je w artykule pt. *Liberalizacja rynku transportu lotniczego w ASEAN*<sup>1</sup>, w którym po raz pierwszy postawił pytanie, czy procesy międzynarodowej i wielostronnej liberalizacji rynku lotniczego podobne do tych zakończonych w Unii Europejskiej występują także w innych regionach świata (w tamtej pracy pytanie dotyczyło przede wszystkim Azji Południowo-Wschodniej) i czy zjawisko to można nazwać regionalizmem lotniczym? Z analizy dokumentów, aktów prawnych i stanu faktycznego przedstawionej w wymienionym artykule można wysnuć wniosek, że bez wątpienia w ASEAN występuje proces liberalizacji rynku transportu lotniczego, który ma doprowadzić ostatecznie do podpisania przez kraje członkowskie wielostronnej umowy typu *open skies*, która obejmie wszystkie państwa członkowskie. Dodatkowo autor na podstawie rozważań postawił tezę, iż w ASEAN mamy do czynienia ze zjawiskiem, które można nazwać regionalizmem lotniczym. Dokładna analiza tego problemu przekraczała jednak możliwości tamtego opracowania. Niniejszy artykuł ma na celu zbadanie, czy międzynarodowe wielostronne umowy liberalizacyjne są zawierane również w innych częściach świata, a także, czy zjawisko takie można nazwać regionalizmem lotniczym.

## 2. Regionalizm – pojęcie i rodzaje

Procesy globalizacji współczesnego świata opisywane są często za pomocą triady pojęć: „globalizacja”, „regionalizm”, „integracja”. Każde z nich jest wieloznaczne i może być kojarzone z wieloma dziedzinami, a zależności między nimi są silne i wielorakie. Zjawisko regionalizmu jest przełożeniem tendencji globalizacyjnych i integracyjnych na poziom regionalny<sup>2</sup>, gdzie region definiowany jest jako „ograni-

<sup>1</sup> Ł. Olipra, *Liberalizacja rynku transportu lotniczego w ASEAN*, [w:] *Ekonomia i międzynarodowe stosunki gospodarcze. Studia azjatyckie*, red. B. Drelich-Skulska, Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu nr 28, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2008, s. 167-179.

<sup>2</sup> *Azja-Pacyfik. Obraz gospodarczy regionu*, red. B. Drelich-Skulska, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 2007, s. 45.

czona liczba państw, połączonych geograficzną bliskością i pewnym stopniem wzajemnej współzależności<sup>3</sup>.

E. Halizak definiuje regionalizm jako „wszelkiego rodzaju formy współpracy międzynarodowej w postaci różnego rodzaju sojuszów i związków integracyjnych państw położonych blisko geograficznie. Podstawą takiej współpracy są wspólne interesy państw wynikające z bliskiego sąsiedztwa, podobieństwa ustrojów społeczno-politycznych, zbliżonego poziomu rozwoju gospodarek i ich komplementarności oraz innych wspólnych cech, takich jak: język, kultura, tradycje historyczne, religia<sup>4</sup>. Jako źródło regionalizmu wskazuje on stale rosnące pod względem ilościowym i jakościowym potrzeby i interesy państw, co powoduje konieczność zastosowania nowych, coraz bardziej efektywnych form współpracy międzynarodowej<sup>5</sup>.

W literaturze przedmiotu można się spotkać z rozróżnieniem pojęć regionalizmu i regionalizacji, które często używane są wymiennie. Najczęściej spotykane jest proste rozróżnienie mówiące, że jeśli regionalizm jest polityką lub projektem, to regionalizacja jest przede wszystkim procesem<sup>6</sup>. Regionalizm może być też postrzegany jako finalny efekt procesu regionalizacji, jako wszelkiego rodzaju formy współpracy międzynarodowej w postaci różnego rodzaju sojuszów i związków integracyjnych państw położonych blisko geograficznie<sup>7</sup>.

W oparciu o kryterium interesów leżących u podstaw współpracy regionalnej najczęściej wyróżnia się regionalizm w sferze bezpieczeństwa, regionalizm ekonomiczny, a także regionalizm morski.

O regionalizmie w sferze bezpieczeństwa mówi się w stosunkach międzynarodowych od dawna, jednak wyjątkowo korzystne warunki do jego rozwoju zaistniały po zakończeniu zimnej wojny. Zamiast dwubiegunowego układu sił i jasno zdefiniowanego zagrożenia globalnego „po drugiej stronie” mamy do czynienia ze wzrostem konfliktów regionalnych i z pojawieniem się regionalnych koncepcji zapewnienia bezpieczeństwa<sup>8</sup>.

Regionalizm ekonomiczny to prowadzona na preferencyjnych warunkach współpraca gospodarcza państw, a także integracja ekonomiczna gospodarek położonych w danym regionie geograficznym. Współpraca regionalna może przybierać różne formy i odbywać się na różnych płaszczyznach. „Państwa regionu mogą podejmować działania na rzecz budowy wspólnej regionalnej infrastruktury lub tworzenia sprzyjających warunków do rozwoju w różnych dziedzinach (przemysł, rol-

<sup>3</sup> J.S. Nye, *International Regionalism: Readings*, Little, Brown, Boston 1968; cyt. za: *Azja-Pacyfik...*, s. 45.

<sup>4</sup> *Stosunki międzynarodowe. Geneza, struktura, dynamika*, red. E. Halizak, R. Kuźniar, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2006, s. 269.

<sup>5</sup> Tamże.

<sup>6</sup> *Regionalizacja w stosunkach międzynarodowych. Aspekty polityczno-gospodarcze*, red. K. Jędrzejczyk-Kuliniak, L. Kwieciński, B. Michalski, E. Stadtmüller, Wydawnictwo A. Marszałek, Toruń 2008, s. 22.

<sup>7</sup> Tamże, s. 22-23.

<sup>8</sup> *Stosunki międzynarodowe...*, s. 282; *Azja-Pacyfik...*, s. 48.

nictwo, kadry). Mówimy wtedy o współpracy regionalnej w szerokim tego słowa znaczeniu<sup>9</sup>. Nierozłączne z pojęciem regionalizmu ekonomicznego jest pojęcie regionalnej integracji ekonomicznej, która „w wymiarze podmiotowym ograniczona jest do państw danego regionu, a w sensie przedmiotowym polega na wzajemnej redukcji i znoszeniu barier w handlu i przepływie inwestycji (kapitału). Regionalna integracja ekonomiczna oznacza zatem eliminację barier taryfowych i pozataryfowych między gospodarkami danego regionu przy jednoczesnym utrzymaniu ich w stosunkach z państwami spoza jego granic<sup>10</sup>. Kolejne etapy integracji gospodarczej zakładają także prowadzenie wspólnej polityki ekonomicznej w celu zapewnienia racjonalnej alokacji czynników produkcji w skali danego ugrupowania oraz powoływaniu instytucji planujących ją i realizujących<sup>11</sup>.

Regionalizm morski jest stosunkowo nowym pojęciem w nauce o stosunkach międzynarodowych, które odzwierciedla realne procesy i zjawiska na oceanach oraz przyległych obszarach lądowych. „Morza i oceany, będąc przedłużeniem (choć nie do końca) terytorium lądowego państwa, stają się obszarem intensywnych interakcji mających swe źródło w komplementarnych i sprzecznych potrzebach i interesach państw. Jednocześnie zakres i intensywność tych interakcji są zróżnicowane na poszczególnych obszarach morskich – co pozwala mówić o ich regionalizacji. Taka tendencja rozwojowa w postaci regionalizmu morskiego ma u swych podstaw specyficzne cechy i konieczności (charakterystyki) obszarów morskich, które razem wzięte tworzą zespół czynników genetycznych i warunkujących ten proces<sup>12</sup>. Przedmiotem porozumień regionalnych na obszarach morskich mogą być takie funkcjonalne dziedziny stosunków międzynarodowych, jak: rybołówstwo morskie, ochrona naturalnego środowiska morskiego, utrzymanie międzynarodowego pokoju i bezpieczeństwa, badania oceanograficzne czy transfer technologii morskich<sup>13</sup>.

### 3. Restryktywny system chicagowsko-bilateralny w transporcie lotniczym

W 1944 r., aby wyjaśnić sytuację prawną przestrzeni powietrznej i wszelkie związane z tym wątpliwości, zwołano w Chicago Konferencję Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, której efektem było przyjęcie konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym<sup>14</sup>. Wraz z uzupełniającymi ją dokumentami stanowi ona podstawowy sys-

<sup>9</sup> *Stosunki międzynarodowe...*, s. 288-289.

<sup>10</sup> E. Haliżak, *Stosunki międzynarodowe w regionie Azji i Pacyfiku*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 1999, s. 27.

<sup>11</sup> *Stosunki międzynarodowe...*, s. 289.

<sup>12</sup> E. Haliżak, *Regionalizm morski*, [w:] *Stosunki Międzynarodowe nr 16*, Warszawa 1992, s. 59-60.

<sup>13</sup> E. Haliżak, *Stosunki międzynarodowe...*, s. 48-50.

<sup>14</sup> Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., DzU 1959 nr 35, poz. 212 z późniejszymi zmianami: DzU 1963 nr 24, poz. 137; DzU 1969 nr 27, poz. 210; DzU 1976 nr 21, poz. 30; DzU 1976 nr 32, poz. 188; DzU 1984 nr 39, poz. 199.

tem prawa traktatowego normującego na płaszczyźnie wielostronnej publicznoprawne zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej<sup>15</sup>.

Konwencja chicagowska określa wolności lotnicze jedynie dla statków powietrznych wykonujących nieregularną służbę lotniczą. Wykonywanie nad lub na terytorium każdego państwa regularnych połączeń zostało w myśl konwencji i potwierdzonej w niej zasadzie suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej uzależnione od specjalnego zezwolenia udzielonego przez to państwo. Jest ono w głównej mierze udzielane poprzez podpisanie dodatkowych układów. Pierwsza i druga wolność lotnicza<sup>16</sup> (wolności techniczne lub też tranzytowe) są przyznawane wzajemnie dla międzynarodowych regularnych służb powietrznych przez strony układu o dwóch wolnościach. Układ podpisało 118 państw. Wolności od trzeciej do piątej (wolności handlowe) wraz z wolnościami technicznymi przyznają sobie wzajemnie dla międzynarodowych regularnych służb powietrznych strony układu o pięciu wolnościach (podpisało go jedynie 12 państw)<sup>17</sup>. Ograniczony zakres zastosowania wolności lotniczych określonych systemem chicagowskim, szczególnie niepowodzenie układu o pięciu wolnościach, spowodował potrzebę uregulowania eksploatacji międzynarodowych służb powietrznych, głównie regularnych, dwustronnymi umowami lotniczymi. Konwencja chicagowska została uzupełniona przez ponad 2000 dwustronnych umów lotniczych określających warunki wykonywania regularnych przewozów międzynarodowych<sup>18</sup>. Stąd wzięło się określenie systemu rządzącego międzynarodowym transportem lotniczym jako systemu chicagowsko-bilateralnego.

Umowy zawierane od konferencji w Chicago do końca lat 70. miały przede wszystkim charakter restryktywny. Ograniczenia i restrykcje w nich zawarte dotyczyły głównie takich kwestii, jak: określanie dostępu do tras, zakres przyznanych wolności lotniczych, liczba wyznaczonych przewoźników (najczęściej wyznaczony był tylko jeden przewoźnik, bardzo rzadko wyznaczano dwóch), określania zdolności przewozowej i innych warunków eksploatacji linii<sup>19</sup>.

Podsumowując, należy stwierdzić za I. Szymajdą, iż system chicagowski wraz z systemem umów dwustronnych ma charakter restryktywny i jest przeciwny zasadzie liberalizmu. W istotny sposób wyłącza on konkurencję w międzynarodowym lotnictwie na rzecz drobiazgowej regulacji<sup>20</sup>.

<sup>15</sup> M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, LexisNexis, Warszawa 2002, s. 47.

<sup>16</sup> Opis wolności lotniczych przedstawiony jest w załączniku.

<sup>17</sup> Tamże, s. 48, 55-56; por.: M. Polkowska, *Podstawy prawne funkcjonowania międzynarodowej żeglugi powietrznej – system chicagowski: geneza, działalność, perspektywy*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2007, s. 67-68.

<sup>18</sup> Ocenia się, że obecnie jest już na świecie blisko 4000 dwustronnych umów o komunikacji lotniczej. Zob. M. Żylicz, wyd. cyt., s. 151.

<sup>19</sup> Tamże, s. 151.

<sup>20</sup> I. Szymajda, *Konkurencja w transporcie lotniczym, prawo europejskie i problemy dostosowania prawa polskiego*, Liber, Warszawa 2002, s. 27.

#### 4. Początki deregulacji i liberalizacji transportu lotniczego

W 1978 r. w Stanach Zjednoczonych weszła w życie ustawa (*Airline Deregulation Act*) o deregulacji linii lotniczych, która, jako akt ramowy, stanowiła punkt wyjścia do dalszych posunięć deregulacyjnych. Akt ten znosił większość regulacji obowiązujących na rynku lotniczym połączeń krajowych w Stanach Zjednoczonych, szczególnie regulacji dotyczących rozkładów lotów i cen linii lotniczych. Deregulacją objęto pasażerskie linie lotnicze oraz rynek przesyłek kurierskich i innych przesyłek cargo<sup>21</sup>. Rząd Stanów Zjednoczonych wspierany był również przez inne kraje, takie jak Holandia czy Singapur, które posiadały duże i silne linie lotnicze i jednocześnie mały rynek krajowy. Następnym krokiem w kierunku „maksymalizacji korzyści konsumentów poprzez zachowanie i zwiększanie zakresu konkurencji pomiędzy liniami lotniczymi”<sup>22</sup> miały być negocjacje i renegecje dwustronnych umów lotniczych w celu osiągnięcia m.in.: większych możliwości dla ustalania konkurencyjnych taryf, eliminacji ograniczeń w zakresie zdolności przewozowej, częstotliwości lotów i praw przewozowych, eliminacji nieuczciwej konkurencji i dyskryminacji na rynkach zagranicznych, z którą spotykały się linie amerykańskie, zwiększenia liczby punktów docelowych dla jednego lotu transatlantyckiego, wyznaczenia większej liczby „lotnisk wlotowych” (*gateways*) w USA, w których mogłyby lądować linie z krajów trzecich<sup>23</sup>.

Stany Zjednoczone realizowały swoją strategię poprzez podpisywanie w latach 1978-1991 umów otwartego rynku (*open markets*). Umowy otwartego rynku zawierały między innymi postanowienia dotyczące: udzielania praw piątej wolności lotniczej, ale w większym stopniu dla linii amerykańskich, możliwości lotów z każdego punktu w USA do wyznaczonych punktów w innych krajach (dla linii amerykańskich, linie spoza USA wciąż mogły latać jedynie do wyznaczonych „lotnisk wlotowych” w Stanach, jednak zwiększono ich liczbę), udzielenia nielimitowanych praw dla lotów czarterowych, wprowadzono prawo do wielokrotnych destynacji, zniesiono kontrolę i ograniczenia zdolności przewozowej (*capacity*) i częstotliwości lotów, w odniesieniu do taryf wprowadzono zasadę podwójnej dezaprobaty<sup>24</sup>. W umowach otwartego rynku dokonano się znaczny postęp na drodze liberalizacji dotychczasowych restryktywnych umów bilateralnych, jednak nie był on wystarczający. Kolejnym znacznym krokiem na drodze liberalizacji międzynarodowego transportu lotniczego były umowy otwartego nieba, czyli *open skies*.

<sup>21</sup> A. Maciuk, *Deregulacja usług lotniczych i problemy lokalizacji*, praca doktorska, Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu, Wrocław 2004, s. 48 – 49; I. Szymajda, wyd. cyt., s. 28.

<sup>22</sup> R. Doganis, *The Airline Business in the 21<sup>st</sup> Century*, Routledge, London, New York 2006, s. 32.

<sup>23</sup> Tamże.

<sup>24</sup> We wcześniejszych umowach dwustronnych w odniesieniu do taryf obowiązywała zasada podwójnej akceptacji, to znaczy wysokość taryf określona przez IATA (*International Air Transport Association*) musiała zostać zaakceptowana przez rządy obydwu państw, między którymi dokonywał się lot. Przy zastosowaniu zasady podwójnej dezaprobaty linie lotnicze wyznaczają taryfy, które obowiązują, jeśli rządy obu krajów nie wyrażą swojej dezaprobaty.

## 5. Liberalizacja w ramach umów otwartego nieba

Istotą umów otwartego nieba, jak pisze H. Wassenbergh, nie jest już dłużej to, co powinno być dozwolone, ale raczej to, co powinno być zabronione w systemie, którego podstawową cechą jest wolność<sup>25</sup>. W dalszej części dokonuje próby zdefiniowania *open skies*. Wymienia następujące cechy umów tego typu: otwarte wejście do wszystkich tras, brak restrykcji dotyczących zdolności przewozowej i częstotliwości lotów na wszystkich trasach, nieograniczone prawa przewozowe (wolności lotnicze) i prawa trasowe, jednoznaczne prawa dotyczące taryf, liberalne porozumienia dotyczące czarterów, nieograniczone możliwości podpisywania porozumień *code-sharing*, możliwość obsługi na lotniskach przez własne służby obsługi naziemnej (*self handling*), wyraźnie sformułowane zobowiązanie do niedyskryminacyjnego traktowania i dostępu do komputerowych systemów rezerwacyjnych, a także klauzule dotyczące bezpieczeństwa<sup>26</sup>. Pierwszą zawartą umową typu *open skies* była zawarta w 1992 r. umowa pomiędzy Holandią a USA. Od 1992 r. zostało zawartych już ponad 121 umów tego typu<sup>27</sup>.

Po sukcesie inicjatyw liberalizacyjnych USA w postaci umów *open skies* w Europie i Ameryce Pn. (w 1995 r. została podpisana umowa *open skies* pomiędzy USA i Kanadą) Stany Zjednoczone skierowały swoje inicjatywy, począwszy od 1996 r., w stronę Azji.

## 6. Wielostronne liberalizacyjne umowy lotnicze w różnych regionach świata

Równoległe do procesów liberalizacji dwustronnych umów lotniczych odbywały się próby liberalizacji międzynarodowego transportu lotniczego na płaszczyźnie wielostronnej. Za najbardziej znany i zakończony sukcesem przykład wielostronnej liberalizacji rynku lotniczego można uznać proces, który odbywał się stopniowo w latach 1987-1992 w ówczesnej Wspólnocie Europejskiej. Od 1 stycznia 1993 r. możemy mówić o funkcjonowaniu wspólnego rynku lotniczego w Unii Europejskiej, z zastrzeżeniem, że ostatnie ograniczenia (wykonywanie kabotażu) zostały zniesione w kwietniu 1997 r. Jednak z tendencją do zawierania wielostronnych umów lotniczych o charakterze liberalizacyjnym mieliśmy do czynienia również w innych częściach świata. W tabeli 1 przedstawiono zestawienie wielostronnych umów i porozumień liberalizacyjnych zawieranych w różnych regionach świata. Dane do tabeli zostały zaczerpnięte ze strony Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego ICAO, w której obowiązkiem jest rejestrowanie umów lotniczych. Tabela uwzględnia wielostronne umowy o charakterze regionalnym. Pominięto w niej

<sup>25</sup> H. Wassenbergh, *Principles and Practices In Air Transport Regulation*, Less Press de L'Institut du Transport Aerien, Paryż, 1993, s. 77.

<sup>26</sup> Tamże, s. 79.

<sup>27</sup> M. Polkowska, wyd. cyt., s. 157-158.

**Tabela 1.** Wielostronne liberalizacyjne umowy lotnicze w różnych regionach świata

Umowa/porozumienie	Rok zawarcia umowy/ porozumienia	Strony umowy/porozumienia
1	2	3
<b>Zobowiązania</b>		
Deklaracja z Yamoussoukro dotycząca nowej afrykańskiej polityki lotniczej (Declaration of Yamoussoukro on a New African Air Transport Policy)	Przyjęta 7 października 1988 r. przez ministrów transportu; poprawiana 9 września 1994 r.	Wszystkie kraje członkowskie Organizacji Jedności Afrykańskiej
<b>Umowy i porozumienia regionalne bez uwzględniania umów pomiędzy UE i krajami spoza Unii</b>		
Jednolity Rynek Lotniczy Unii Europejskiej	Pierwszy pakiet liberalizacyjny przyjęty 14 grudnia 1987 r. wszedł w życie 1 stycznia 1988 r., drugi pakiet liberalizacyjny przyjęty 24 lipca 1990 r. wszedł w życie 1 listopada 1990 r., trzeci pakiet przyjęty 23 lipca 1992 r. wszedł w życie 1 stycznia 1993 r. (w pełni zaczął obowiązywać od 1 kwietnia 1997 r.)	Austria (od 1 czerwca 1994 r.)*, Belgia, Bułgaria (od 1 czerwca 2007 r.), Cypr (od 1 maja 2004 r.), Czechy (od 1 maja 2004 r.), Dania, Estonia (od 1 maja 2004 r.), Finlandia (od 1 czerwca 1994 r.)*, Francja, Niemcy (łącznie z byłym NRD po zjednoczeniu 3 października 1990 r.), Grecja, Węgry (od maja 2004 r.), Irlandia, Włochy, Łotwa (od 1 maja 2004 r.), Litwa (od 1 maja 2004 r.), Luxemburg, Malta (od 1 maja 2004 r.), Holandia, Polska (od 1 maja 2004 r.), Portugalia, Rumunia (od 1 czerwca 2007 r.), Słowacja (od 1 maja 2004 r.), Słowenia (od 1 maja 2004 r.), Hiszpania, Szwecja (od 6 czerwca 1992 r.)** oraz Wielka Brytania. (Państwa zaznaczone jedną gwiazdką rozpoczęły stosowanie trzeciego pakietu na podstawie porozumienia EOG z czerwca 1994 r., a następnie w dniu 1 czerwca 1995 r. przestały być członkiem EFTA i przystąpiły do Unii Europejskiej; państwa zaznaczone dwoma gwiazdkami zaczęły stosować drugi pakiet, a następnie trzeci na podstawie umowy dotyczącej lotnictwa cywilnego z dnia 6 czerwca 1992 r. oraz porozumienia EOG z 1 czerwca 1994 r., a następnie 1 czerwca 1995 r. przystąpiły do Unii Europejskiej).
Decyzja dotycząca integracji transportu lotniczego we Wspólnocie Andyjskiej (Decision on Integration of Air Transport of the Andean Community (CAN, wcześniej – do 10 marca 1996 r. – Andean Pact))	Podpisana, weszła w życie 16 maja 1991 r., poprawiona 17 czerwca 1992 r. i 27 maja 1994 r., skonsolidowana 4 maja 2004 r.	Boliwia, Kolumbia, Ekwador, Peru (zawiesiło swoje zobowiązania wynikające z programu liberalizacji w okresie 27.08.1992-30.07.1997), Wenezuela (wycofała się w kwietniu 2006 r.)
Multilateralna umowa lotnicza Wspólnoty Karaibskiej (Multilateral Air Services Agreement (MASA) of the Caribbean Community (CARICOM))	Podpisana 6 lipca 1996 r., weszła w życie 17 listopada 1998 r. początkowo dla 8 państw	Antigua i Barbuda (wejście w życie w 2001 r.), Bahama, Barbados, Belize, Dominika, Grenada, Gujana, Haiti** (stało się członkiem CARICOM w 2002 r.), Jamajka**, Montserrat, Saint Kitts i Nevis, Santa Lucia, Saint Vincent i Grenadyny*, Surinam, Trynidad i Tobago (Państwa oznaczone * nie ratyfikowały MASA, państwa oznaczone ** ani nie podpisały, ani nie ratyfikowały MASA)
Umowa dotycząca podregionalnych usług lotniczych w MERCOSUR (Agreement on Sub-regional Air Services (Fortaleza Agreement) on the Southern Common Market (MERCOSUR))	Podpisana 17 grudnia 1996 r., weszła w życie 9 kwietnia 1999 r. początkowo dla trzech państw	Argentyna (umowa weszła w życie 16 lutego 2004), Boliwia, Brazylia, Chile (umowa weszła w życie 12 grudnia 2000 r.), Paragwaj i Urugwaj (umowa weszła w życie 5 lipca 1999 r.)



Porozumienie z Banjul dotyczące szybszego wdrożenia Deklaracji z Yamoussoukro (Banjul Accord for an Accelerated Implementation of the Yamoussoukro Declaration)	Podpisane 4 kwietnia 1997 r., weszło w życie 4 lipca 1997 r.	Republika Zielonego Przylądka, Gambia, Ghana, Gwinea Bissau, Nigeria i Sierra Leone
Umowa dotycząca stworzenia subregionalnej współpracy w obszarze transportu lotniczego Kambodży, Laosu, Myanmaru i Wietnamu (Agreement on the Establishment of Sub-regional Air Transport Cooperation of CLMV States)	Podpisana, weszła w życie 14 czerwca 1998 r.	Kambodża, Demokratyczna Republika Laosu, Myanmar, Wietnam
Wewnątrzarabskie wolności programu lotniczego pomiędzy krajami arabskimi (Liga Arabską poprzez Arabską Komisję Lotnictwa Cywilnego – ACAC) (Intra-Arab Freedoms of the Air Programme between the Arab States (Arab League through the Arab Civil Aviation Commission – ACAC))	Uzgodnione 12 listopada 1998 r., mechanizm wdrożenia został zaakceptowany 5 maja 1999 r., data wejścia w życie została zmieniona 18 maja 2000 r., weszło w życie 1 listopada 2000 r.	Algieria*, Bahrajn, Egipt, Komory*, Irak, Jordania, Kuwejt*, Liban, Libia, Mauretania*, Maroko, Oman, Palestyna, Katar, Arabia Saudyjska, Somalia*, Sudan, Syria, Tunezja, Zjednoczone Emiraty Arabskie i Jemen  (Państwa oznaczone * nie są członkami ACAC)
Umowa lotnicza Środkowoafrykańskiej Wspólnoty Ekonomicznej i Monetarniej (Agreement on Air Transport of the Economic and Monetary Community of Central Africa (CEMAC))	Podpisana 4 maja 1999 r. weszła w życie 17 sierpnia 1999 r.	Kamerun, Republika Środkowoafrykańska, Czad, Demokratyczna Republika Konga, Gwinea Równikowa i Gabon
Regulacje dotyczące wdrożenia liberalizacji usług transportu lotniczego Wspólnego Rynku Wschodniej i Południowej Afryki (COMESA) (Regulations for the implementation Liberalization of Air Transport Services of the Common Market for Eastern and Southern Africa (COMESA))	Przyjęte w maju 1999 r. (Nota nr 2 z 1999 r.), faza I została wdrożona 1 października 1999 r., faza II została zawieszona w grudniu 2000 r.	Angola (wycofała się w 2006 r.)*, Burundi, Komory*, Demokratyczna Republika Konga*, Dżibuti, Egipt, Erytrea, Etiopia, Kenia, Libia (została członkiem COMESA 3 czerwca 2005 r.)*, Madagaskar, Malawi*, Mauritius*, Namibia (wycofała się 2 maja 2004 r.)*, Rwanda, Seszele*, Sudan, Suazi*, Tanzania (wycofała się 2 września 2000 r.), Uganda, Zambia i Zimbabwe  (Państwa oznaczone * nie wdrożyły programu)
Decyzja odnosząca się do wdrożenia Deklaracji Unii Afrykańskiej (wcześniej, do 9 lipca 2002 r., Organizacji Jendości Afrykańskiej) z Yamoussoukro dotyczącej liberalizacji dostępu do rynków lotniczych w Afryce (Yamoussoukro II Ministerial Decision) (Decision Relating to the implementation of the Yamoussoukro Declaration Concerning the Liberalization of Access to Air Transport Markets in Africa (Yamoussoukro II Ministerial Decision) of the African Union (AU, then Organization of African Unity (OAU) until July 2002))	Przyjęta 14 listopada 1999 r. przez ministrów transportu, podpisana 12 czerwca 2000 r. przez głowy państw, weszła w życie 12 sierpnia 2000 r. początkowo w 44 państwach, które ratyfikowały traktat z Abuja	Algieria, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Kamerun, Republika Zielonego Przylądka, Republika Środkowoafrykańska, Czad, Komory, Demokratyczna Republika Konga, Kongo, Wybrzeże Kości Słoniowej, Dżibuti*, Egipt, Gwinea Równikowa***, Erytrea**, Etiopia, Gabon*, Gambia, Ghana, Gwinea, Gwinea Bissau, Kenia, Lesoto, Liberia, Libia, Madagaskar*, Malawi, Mali, Mauretania***, Mauritius (wycofał się w 2004 r.), Mozambik, Namibia, Niger, Nigeria, Rwanda, Saharyjska Republika Demokratyczna, Sao Tome i Principe, Senegal, Seszele, Sierra Leone, Somalia*, RPA***, Sudan, Suazi***, Tanzania, Togo, Tunezja, Uganda, Zambia i Zimbabwe  (Państwa oznaczone * nie ratyfikowały traktatu z Abudży; państwa oznaczone ** nie podpisały traktatu z Abudży, państwa oznaczone *** ratyfikowały traktat z Abudży 12 sierpnia 2000 r.)

Tabela 1, cd.

1	2	3
Wspólny program dotyczący transportu lotniczego Zachodnioafrykańskiej Unii Ekonomicznej i Monetarnej (Common Program on Air Transport of the West African Economic and Monetary Union (WAEMU))	Pierwszy pakiet został przyjęty 27 czerwca 2002 r., drugi pakiet został przyjęty 18 listopada 2002, program nie wszedł w życie	Benin, Burkina Faso, Wybrzeże Kości Słoniowej, Gwinea Bissau, Mali, Niger, Senegal i Togo
Memorandum of Understanding w sprawie towarowych usług lotniczych Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo Wschodniej (ASEAN) (Memorandum of Understanding on Air Freight Services of the Association of South East Asian Nations (ASEAN))	Podpisany 19 sierpnia 2002 r.; wszedł w życie w listopadzie 2004 r.; poprawiony 8 lutego 2007 r. (protokół).	Brunei, Kambodża, Indonezja, Demokratyczna Republika Laosu, Malesja, Myanmar, Filipiny, Singapur, Tajlandia i Wietnam
Umowa lotnicza Wyp Pacyfiku (Pacific Islands Air Services Agreement (PIASA) of Pacific Islands Forum)	Uzgodniona i zawarta wstępnie 30 października 2002 r., otwarta do podpisu 16 sierpnia 2003 r., weszła w życie 13 października 2007 r. początkowo w sześciu państwach	Wyspy Cooka, Fidzi*, Kiribati, Mikronezja, Nauru, Niue, Palau*, Papua Nowa Gwinea**, Wyspy Marshalla*, Samoa, Wyspy Salomona**, Tonga, Tuvalu i Vanuatu**  (Państwa oznaczone * nie podpisały PIASA ; państwa oznaczone ** są w trakcie ratyfikacji)
Wielostronna umowa lotnicza pomiędzy Kambodżą, Laosem, Myanmarem i Wietnamem (CLMV Multilateral Agreement on Air Services)	Podpisana 4 grudnia 2003 r. , nie weszła w życie	Kambodża, Demokratyczna Republika Laosu, Myanmar oraz Wietnam
Wielostronna umowa lotnicza dla Banjul Accord Group (Multilateral Air Services for the Banjul Accord Group (BAG))	Podpisana i wstępnie przyjęta 29 czerwca 2004 r.	Republika Zielonego Przylądka, Gambia, Ghana, Gwinea, Liberia, Nigeria i Sierra Leone
Umowa lotnicza Stowarzyszenia Państw Karaibów (Air Transport Agreement (ATA) of the Association of Caribbean States (ACS))	Uzgodniona czasowo 11 lipca 2003 r., otwarta do podpisu 12 lutego 2004 r., weszła w życie 18 września 2008 r. początkowo w 8 państwach i dwóch terytoriach zależnych	Antigua i Barbuda*, Bahamy, Barbados, Kolumbia*, Kostaryka**, Kuba, Dominika*, Republika Dominikany**, Salwador*, Grenada*, Gwatemala, Gujana*, Haiti, Honduras*, Jamajka, Nikaragua**, Panama, Saint Kitts i Nevis, Saint Lusja*, Saint Vincent/ Grenadyny*, Surinam, Trinidad i Tobago**, Meksyk*, Wenezuela, Gwadelupa/Gujana Francuska/Martynika (Francja)*, Aruba (Holandia), Antyle Holenderskie, Wyspy Turks i Caicos (Wielka Brytania, stała się członkiem stowarzyszonym ACS w 2006 r.)  (Państwa oznaczone * nie podpisały ATA; państwa oznaczone ** nie ratyfikowały ATA)
Umowa o liberalizacji transportu lotniczego pomiędzy krajami arabskimi (Ligą Arabską) (Agreement on the Liberalization of Air Transport between the Arab States (Arab League))	Otwarta do podpisu 19 grudnia 2004 r., weszła w życie 18 lutego 2007 r. początkowo dla pięciu państw	Algieria*, Bahrajn*, Egipt*, Komory*, Dżibuti*, Irak*, Jordania, Kuwejt*, Liban, Libia*, Mauretania*, Maroko*, Oman*, Palestyna, Katar*, Arabia Saudyjska*, Somalia*, Sudan*, Syria, Tunezja*, Zjednoczone Emiraty Arabskie (weszła w życie w 2007 r.) i Jemen  (Państwa oznaczone * nie podpisały lub nie ratyfikowały umowy)

Wielostronna umowa lotnicza w ASEAN, Wielostronna umowa o pełnej liberalizacji towarowych usług lotniczych w ASEAN (ASEAN Multilateral Agreement on Air Services; ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalization of Air Freight Services)	Uzgodniona 6 listopada 2008 r., podpisana 20 maja 2009 r.	Brunei, Kambodża, Indonezja, Demokratyczna Republika Laosu, Malezja, Myanmar, Filipiny, Singapur, Tajlandia i Wietnam
<b>Umowy podregionalne</b>		
Memorandum of Understanding dotyczące ekspansji połączeń lotniczych w "Trójkącie Wzrostu" ASEAN: IMT – Indonezja, Malezja, Tajlandia (Memorandum of Understanding on Expansion of Air Linkages (IMT – Growth Triangle))	Podpisane i weszło w życie 10 kwietnia 1995 r.; poprawione 4 września 1996 r., 12 czerwca 2001 r. i 11 sierpnia 2006 r.	Indonezja, Malezja i Tajlandia
Memorandum of Understanding dotyczące ekspansji połączeń lotniczych we wschodnim obszarze wzrostu ASEAN (BIMP – Brunei, Indonezja, Malezja, Filipiny) (Memorandum of Understanding on Expansion of Air Linkages (BIMP – East ASEAN Growth AREA))	Podpisane, weszło w życie 21 lutego 1995 r., podpisanie nowego Memorandum of Understanding 12 czerwca 2007 r. i jego wejście w życie 19 listopada 2007 r.	Brunei, Indonezja, Malezja i Filipiny

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji zawartych w tabeli opublikowanej przez ICAO, [www.icao.int/sustainability/Documents/Regional Agreements.pdf](http://www.icao.int/sustainability/Documents/Regional%20Agreements.pdf), materiał dostępny w dniu 28.08.2012.

również umowy pomiędzy Unią Europejską (reprezentującą kraje członkowskie) i krajami spoza UE. Należy w tym miejscu zauważyć, że pomimo zawierania i wdrażania tych umów, postęp liberalizacji transportu lotniczego w niektórych regionach świata był bardzo skromny. Dowodzi to, jak skomplikowane i wrażliwe politycznie są organizacja i funkcjonowanie międzynarodowego transportu lotniczego. W tabeli tej przedstawiono jedynie zestawienie wielostronnych regionalnych umów lotniczych. W kolejnej części artykułu opisano i przeanalizowano wybrane umowy.

## 7. Omówienie wybranych przykładów wielostronnych regionalnych umów lotniczych o charakterze liberalizacyjnym

**Unia Europejska.** Analizy zjawiska liberalizacji transportu lotniczego na płaszczyźnie wielostronnej nie sposób zacząć inaczej jak od przykładu Unii Europejskiej. Proces liberalizacji rynku transportu lotniczego w Unii Europejskiej rozpoczął się w 1987 r. Miał charakter etapowy i polegał na uchwalaniu przez Radę Unii Europejskiej tzw. pakietów liberalizacyjnych: w 1987 r. (pierwszy pakiet), w 1990 r. (drugi pakiet) oraz w 1992 r. (trzeci pakiet). Liberalizacji podlegały wszystkie najważniejsze dziedziny funkcjonowania rynku transportu lotniczego, takie jak taryfy, zdolność przewozowa czy dostęp do rynku. Za datę zakończenia procesu liberalizacji uważa się 1 kwietnia 1997 r., kiedy to przewoźnicy lotniczy wyposażeni we wspólnotową licencję eksploatacyjną otrzymali wolny dostęp do wszystkich tras Unii wraz z kabotażem<sup>28</sup>. W 2004 r., uznając konieczność dostosowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym do rosnącego ruchu lotniczego, przyjęto pod nazwą Europejska Jednolita Przestrzeń Powietrzna pakiet czterech rozporządzeń, który nazywany jest czasem czwartym pakietem liberalizacyjnym<sup>29</sup>. Celem pakietu *Single European Sky* i proponowanych w nim działań jest podnoszenie standardów bezpieczeństwa i (przede wszystkim) wydajności i przepustowości przestrzeni powietrznej, aby zoptymalizować jej wykorzystanie<sup>30</sup>. Przyjęte rozwiązania dotyczące organizacji przestrzeni powietrznej mają na celu przede wszystkim walkę z fragmentacją europejskiego nieba i stworzenie jednolitego rejonu informacji powietrznej w górnej przestrzeni powietrznej, co umożliwi rekonfigurację tej przestrzeni w ograniczone obszary kontroli, bez uwzględniania granic państwowych, czyli w funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej (*Functional Airspace Blocks* – FABs)<sup>31</sup>.

<sup>28</sup> Więcej na ten temat: K. Myszonek, *Status prawny przewoźnika lotniczego w świetle prawa Wspólnoty Europejskiej*, Wyd. Liber, Warszawa 2000, s. 59 – 63.

<sup>29</sup> Więcej na ten temat: Ł. Olipra, *Inicjatywa Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej*, [w:] *Wybrane problemy integracji europejskiej*, red. A. Stępnik, S. Umiński, A. Zabłocka Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Sopot 2009, s. 379-390.

<sup>30</sup> Art. 1. Rozporządzenia nr 549/2004 ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, OJ L 96/1, 31.03.2004

<sup>31</sup> *Air traffic management: Organisation and use of airspace In the Single European Sky*, www.europa.eu.int, stan na dzień 8.10.2008.

Warto zauważyć, że ze względu na zaawansowane procesy integracyjne liberalizacja rynku lotniczego w Unii Europejskiej nie odbyła się poprzez podpisanie wielostronnej umowy lotniczej typu *open skies*, ale z wykorzystaniem wypracowanych we Wspólnocie mechanizmów podejmowania decyzji. Można uznać, że w Unii Europejskiej mamy obecnie do czynienia z regionalnym wspólnym rynkiem lotniczym.

**Wspólnota Andyjska.** W 1990 r. prezydenci pięciu (wówczas) krajów członkowskich Andyjskiego Wspólnego Rynku uzgodnili przyspieszenie prac nad utworzeniem strefy wolnego handlu w subregionie, która miała zacząć funkcjonować od 1993 r. Jako część tego procesu, Komisja Wspólnoty Andyjskiej przyjęła Decyzje nr 297: „Integracja transportu lotniczego w subregionie andyjskim”, która stała się w subregionie podstawą lotniczej polityki otwartego nieba. W odniesieniu do pasażerskich operacji regularnych, regularnych i nieregularnych operacji cargo umożliwiła swobodne korzystanie z trzeciej, czwartej i piątej wolności lotniczej bez ograniczania liczby linii lotniczych, zdolności przewozowej czy częstotliwości operacji<sup>32</sup>.

Polityka otwartego nieba we Wspólnocie Andyjskiej stworzyła korzystne warunki do rozwoju i pobudzania ekonomicznej aktywności, rozwoju i ekspansji handlowej linii lotniczych. Według danych OAG współczynnik ASK<sup>33</sup> w międzynarodowych przewozach w subregionie wzrósł w latach 1989-2001 o 325% (754 mln w 1989 r., 1 970 mln w 1995 r., 2 804 mln w 1998 r., 3 201 mln w 2001 r.). W zestawieniu z 12-procentowym wzrostem ASK w przewozach krajowych w państwach Wspólnoty Andyjskiej oraz średnią światową na poziomie 103% jest to wynik dość znaczący<sup>34</sup>.

**CARICOM**<sup>35</sup>. Państwa Wspólnoty Karaibskiej, poza Gujaną i Surinamem, które posiadają wspólną granicę, są odseparowane od siebie obszarami morskimi, stąd komunikacja między nimi w dużym stopniu zależy od transportu lotniczego. Od momentu powstania CARICOM skupiał się na promowaniu integracji gospodarek krajów członkowskich i koordynacji polityki zagranicznej. W celu utworzenia jednolitego rynku i gospodarki kraje członkowskie dokonały aktualizacji traktatu z Chaguaramas ustawiającego Wspólnotę Karaibską, w trakcie której włączono do traktatu podstawowe zapisy dotyczące rozwoju transportu lotniczego i wspólnej polityki lotniczej. Dodatkowo kraje członkowskie zawarły wielostronną umowę dotyczącą operacji lotniczych na terenie Wspólnoty Karaibskiej<sup>36</sup>. Umowa ta promuje cele Wspólnoty i zapewnia potrzebne regulacje, w ramach których przewoźnik wspólnotowy (czyli przewoźnik lotniczy zarejestrowany w którymkolwiek kraju członkowskim Wspólnoty Karaibskiej, pozostający własnością jednego państwa lub

---

<sup>32</sup> *Andean Open Skies Pact*, Economic Analysis and Policy Section, International Civil Aviation Organisation, [www.icao.int](http://www.icao.int), stan na dzień 10.09.2011.

<sup>33</sup> ASK – *Seat-kilometers available*.

<sup>34</sup> *Andean Open Skies...*

<sup>35</sup> CARICOM – The Caribbean Community – Wspólnota Karaibska.

<sup>36</sup> *Multilateral Agreement Concerning the Operation of Air Services within the Caribbean Community*, umowa nazywana często CARICOM Multilateral Air Services Agreement – CARICOM MASA.

większej liczby państw członkowskich bądź ich obywateli) może świadczyć usługi transportu lotniczego pomiędzy krajami członkowskimi będącymi stroną umowy. Wielostronna umowa lotnicza we Wspólnocie Karaibskiej weszła w życie w 1998 r.<sup>37</sup>

**MERCOSUR.** Umowa dotycząca subregionalnych połączeń lotniczych pomiędzy krajami Południowoamerykańskiego Wspólnego Rynku (nazywana często od miejsca podpisania umową z Fortaleza – *Fortaleza Agreement*) została podpisana w grudniu 1996 r., a weszła w życie w 1999 r. początkowo tylko dla trzech krajów. Choć umowa została podpisana w czasie 11 spotkania państw członkowskich MERCOSUR, to nie wynikała z agendy ugrupowania. Podpisały ją jednak kraje członkowskie i stowarzyszone MERCOSUR. Umowa z Fortaleza, która była umową typu *open skies*, okazała się kompletną porażką z powodu wielu ograniczeń występujących w państwach sygnatariuszy oraz braku anulowania umów dwustronnych. W czasie podpisywania umowy z Fortaleza polityka wszystkich krajów sygnatariuszy (oprócz Chile) była bardzo protekcyjnystyczna w wyniku nacisków ze strony przewoźników flagowych. Z tego też powodu umowa z Fortaleza dotyczyła jedynie połączeń lotniczych, które były niedochodowe<sup>38</sup>.

**Afryka.** Początki procesów liberalizacyjnych w transporcie lotniczym w Afryce sięgają 1988 r. i ministerialnej deklaracji z Yamoussoukro. Deklaracja zabiega m.in. o integrację afrykańskich linii lotniczych, elastyczność w udzielaniu piątej wolności lotniczej, poprawę zarządzania liniami lotniczymi czy finansowanie działalności lotniczej. Implementacja decyzji zakłada stopniowe eliminowanie wszystkich organizacyjnych i prawnych barier w wykonywaniu usług lotniczych w Afryce<sup>39</sup>. Przykładem wcielania w życie deklaracji może być Wspólny program dotyczący transportu Zachodnioafrykańskiej Unii Gospodarczej i Walutowej (ZUGW)<sup>40</sup>. Eliminacja barier rozwojowych transportu lotniczego w regionie, co jest głównym celem programu, ma być realizowana poprzez osiąganie celów cząstkowych, takich jak np.: otwarcie terytorium Unii, rozwój systemu bezpiecznego, uporządkowanego i efektywnego transportu lotniczego na terenie ZUGW, który będzie spełniał standardy ICAO, zapewnienie dostępności usług transportu lotniczego dla ludności po najniższych kosztach, zapewnienie konwergencji narodowych polityk sektorowych oraz zwiększenie handlu i turystyki w celu stymulowania wzrostu gospodarczego i wzmocnienia integracji krajów członkowskich<sup>41</sup>. Do priorytetowych działań w ra-

<sup>37</sup> *Liberalization of Air Transport Services within the Caribbean Community*, Economic Analysis and Policy Section, International Civil Aviation Organization, [www.icao.int](http://www.icao.int), stan na dzień 10.09.2011.

<sup>38</sup> *Regional/Plurilateral Agreements and Arrangements for Liberalization*, International Civil Aviation Organization, [www.icao.int](http://www.icao.int), stan na dzień 10.09.2011; R.A. Espirito Santo, M.P. de Sequeira Santos, *Building a common aviation area in South America*, Airlines Magazine e-zine edition, Issue 29, [www.aerlines.nl](http://www.aerlines.nl), stan na dzień 10.09.2011.

<sup>39</sup> *Background to Experiences of Liberalization in Africa*, International Civil Aviation Organization, [www.icao.int](http://www.icao.int), stan na dzień 10.09.2011.

<sup>40</sup> *Common Program on Air Transport of the West African Economic and Monetary Union (WAEMU)*.

<sup>41</sup> *Experience in the liberalization of the air transport in the member states of the West African Economic and monetary Union (WAEMU)*, International Civil Aviation Organization, [www.icao.int](http://www.icao.int), stan na dzień 10.09.2011.

mach programu zaliczono między innymi stworzenie regionalnego komitetu koordynacyjnego oraz przyjęcie wspólnotowych ram prawnych dla transportu lotniczego, których celem będzie stworzenie homogenicznego wspólnego rynku transportu lotniczego<sup>42</sup>.

Podobne regulacje zostały również wprowadzone przez inne afrykańskie ugrupowanie integracyjne – Wspólny Rynek Afryki Wschodniej i Południowej (Common Market for Eastern and Southern Africa – COMESA). Podstawowym dokumentem kierującym politykę i działania krajów COMESA w obszarze transportu lotniczego jest traktat ustanawiający COMESA, a dokładniej artykuły 84-87 dotyczące polityki lotniczej. W zgodzie z zapisami traktatu w maju 1999 r. COMESA wydała rozporządzenia dotyczące liberalizacji rynku usług transportu lotniczego<sup>43</sup>. Uzgodniono także dwuetapowy plan liberalizacji, który zakładał wprowadzenie swobody świadczenia usług transportu lotniczego na terenie ugrupowania<sup>44</sup>.

**ASEAN.** Kraje ASEAN po raz pierwszy wyraziły swoją wolę dążenia do utworzenia konkurencyjnego rynku lotniczego w 1995 r. Jedną z najważniejszych poprawek wprowadzoną w czasie spotkania ministrów gospodarki do planu działania dla ASEAN w dziedzinie transportu i komunikacji na lata 1994-1996 był zapis, że plan działania może obejmować rozwój polityki otwartego nieba (*open sky policy*) w ASEAN<sup>45</sup>. Jednak biorąc pod uwagę zróżnicowanie rozwoju poszczególnych krajów ASEAN oraz różnice w poziomie rozwoju ich sektora lotniczego i prowadzeniu polityki lotniczej, ministrowie transportu państw członkowskich uznali, że rynek transportu lotniczego oparty na działaniu mechanizmu konkurencji powinien być osiągnięty stopniowo, w oparciu o zasadę systematycznej, uporządkowanej i bezpiecznej transformacji systemu regulacji transportu lotniczego, aby zapewnić sprawiedliwe i równe możliwości wszystkim krajom członkowskim. Liberalizacja powinna się rozpocząć w ramach subregionów, a następnie (lub też równolegle) pomiędzy nimi. Wymienione regiony to m.in.: „trójkąt wzrostu” Indonezja-Malezja-Singapur, „trójkąt wzrostu” Indonezja-Malezja-Filipiny, obszar wzrostu wschodniego ASEAN Brunei-Indonezja-Filipiny oraz subregion Kambodża-Laos-Myanmar-Wietnam<sup>46</sup>. Aby osiągnąć cel liberalizacji, jakim jest podpisanie umowy *open skies*, zostały sformułowane następujące programy: implementacja polityki konkurencyjnych usług

<sup>42</sup> Tamże.

<sup>43</sup> COMESA Regulations for the implementation of Liberalization of Air Transport Services – Legal Notice No. 2 of 1999.

<sup>44</sup> A. Marawa, *The COMESA Air Transport Liberalization Experience*, marzec 2003, International Civil Aviation Organization, [www.icao.int](http://www.icao.int), s. 7, stan na dzień 10.09.2011.

<sup>45</sup> M.Z.F. Li, *Air transport In ASEAN: Recent development and implications*, „Journal of Air Transport Management” 1998, 4, s. 138-139.

<sup>46</sup> Tamże, s. 139; P. Forsyth, J. King, Ch.L. Rodolfo wymieniają natomiast jedynie 2 subregiony: wschodni obszar wzrostu ASEAN Brunei-Indonezja-Malezja-Filipiny oraz grupę Kambodża-Laos-Myanmar-Wietnam. Por.: P. Forsyth, J. King, Ch.L. Rodolfo, *Open Skies in ASEAN*, „Journal of Air Transport Management” 2006, 12, s. 144.

transportu lotniczego w subregionach ASEAN; rozwój polityki otwartego nieba w ASEAN; podpisanie wielostronnej umowy o prawach handlowych przewozów nieregularnych w ASEAN<sup>47</sup>.

## 8. Podsumowanie

W artykule przedstawiono listę zawartych wielostronnych umów lotniczych mających charakter liberalizacyjny zawieranych przez kraje położone w tym samym regionie świata. Następnie w sposób bardzo ogólny przedstawiono i omówiono przykłady wielostronnych umów lotniczych typu *open skies*. Ograniczony charakter opracowania uniemożliwia zarówno bardziej szczegółowe opisanie przykładów wielostronnych liberalnych umów lotniczych, jak i omówienie wszystkich takich porozumień. Jednak na podstawie przedstawionej analizy można wysnuć kilka wniosków.

Wielostronne umowy lotnicze są najczęściej umowami zakładającymi liberalizację sektora lotniczego i znoszenie ograniczeń wynikających z obowiązującego systemu chicagowsko-bilateralnego. Zawierane są przez kraje położone w stosunkowo niedużej odległości geograficznej, o podobnej charakterystyce. Najczęściej wielostronna liberalizacja umów lotniczych odbywa się w grupie państw, które wcześniej rozpoczęły proces integracji gospodarczej i już stanowią pewien wyodrębniony region świata. Kraje decydujące się na liberalizację umów lotniczych na płaszczyźnie wielostronnej mają w tym swój interes, który w ten sposób realizują. Może to być chęć budowy konkurencyjnego sektora transportu lotniczego w skali regionu, z powodu braku możliwości budowy go w skali kraju (kraje mogą być zbyt małe, jak w przypadku krajów CARICOM, lub być słabe gospodarczo (niektóre kraje Azji Południowo-Wschodniej), podniesienie poziomu bezpieczeństwa wykonywanych usług transportu lotniczego czy też, jak wprost mówią niektóre umowy, stworzenie wspólnego rynku usług transportu lotniczego w regionie. Rozwój transportu lotniczego pomiędzy krajami regionu postrzegany jest często jako katalizator dalszego rozwoju gospodarczego (poprzez wzrost ruchu turystycznego wewnątrz ugrupowania i zwiększenie liczby kontaktów handlowych). W wyniku podpisywania wielostronnych umów lotniczych państwa sygnatariusze oraz ich obywatele i osoby prawne uzyskują przeważnie możliwość współpracy z partnerami na preferencyjnych warunkach (np. swoboda dostępu do rynku lotniczego). Podpisywanie wielostronnych liberalnych umów lotniczych oznacza dla umawiających się krajów konieczność znoszenia barier i ograniczeń w dostępie partnerów do rynku, ale także często stworzenie regionalnej organizacji koordynującej proces liberalizacji i prowadzenie wspólnej polityki w obszarze transportu lotniczego. Mamy więc też w tym przypadku do czynienia ze zjawiskiem integracji gospodarczej zarówno negatywnej (znoszenie barier), jak i pozytywnej (wprowadzenie wspólnej polityki i jednolitych regulacji).

<sup>47</sup> M.Z.F. Li, wyd. cyt., s. 139. Więcej na ten temat: Ł. Olipra, *Liberalizacja rynku...*



Odpowiadając na pytania badawcze postawione we wstępie, należy stwierdzić, że wielostronne liberalizacyjne umowy lotnicze zawierane są na całym świecie, przede wszystkim przez już istniejące ugrupowania integracyjne. Po analizie założeń tych umów (z których część została opisana w tej pracy) autor uznał, że można twierdząco odpowiedzieć na pytanie postawione we wstępie i regionalizmem lotniczym nazwać zjawisko podpisywania przez kraje znajdujące się w bliskości geograficznej wielostronnych umów lotniczych mających liberalny charakter.

## Literatura

- Air traffic management: Organization and use of airspace In the Single European Sky*, www.europa.eu.int, stan na dzień 8.10.2008.
- Andean Open Skies Pact*, Economic Analysis and Policy Section, International Civil Aviation Organization, www.icao.int, stan na dzień 10.09.2011.
- Azja-Pacyfik. Obraz gospodarczy regionu*, red. B. Drelich-Skulska, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 2007.
- Background to Experiences of Liberalization in Africa*, International Civil Aviation Organization, www.icao.int, stan na dzień 10.09.2011.
- Doganis R., *The Airline Business in the 21<sup>st</sup> Century*, Routledge, London, New York 2006.
- Espirito Santo R.A., de Sequeira Santos M.P., *Building a common aviation area in South America*, Airlines Magazine e-zine edition, issue 29, www.aerlines.nl, stan na dzień 10.09.2011.
- Experience in the liberalization of the air transport in the member states of the West African Economic and monetary Union (WAEMU)*, International Civil Aviation Organization, www.icao.int, stan na dzień 10.09.2011.
- Forsyth P., King J., Rodolfo Ch.L., *Open Skies in ASEAN*, "Journal of Air Transport Management" 2006, 12.
- Haliżak E., *Regionalizm morski*, [w:] *Stosunki Międzynarodowe nr 16*, Warszawa 1992.
- Haliżak E., *Stosunki międzynarodowe w regionie Azji i Pacyfiku*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 1999.
- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., DzU 1959 nr 35, poz. 212 z późniejszymi zmianami: DzU 1963 nr 24, poz. 137; DzU 1969 nr 27, poz. 210; DzU 1976 nr 21, poz. 30; DzU 1976 nr 32, poz. 188; DzU 1984 nr 39, poz. 199.
- Li M.Z.F., *Air transport In ASEAN: Recent development and implications*, "Journal of Air Transport Management" 1998, 4.
- Liberalization of Air Transport Services within the Caribbean Community*, Economic Analysis and Policy Section, International Civil Aviation Organization, www.icao.int, stan na dzień 10.09.2011.
- Maciuk A., *Deregulacja usług lotniczych i problemy lokalizacji*, praca doktorska, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu, Wrocław 2004.
- Marawa A., *The COMESA Air Transport Liberalization Experience*, march 2003, International Civil Aviation Organization, www.icao.int, stan na dzień 10.09.2011.
- Myszona K., *Status prawny przewoźnika lotniczego w świetle prawa Wspólnoty Europejskiej*, Wydawnictwo Liber, Warszawa 2000.
- Nye J.S., *International Regionalism: Readings*, Little, Brown, Boston 1968.
- Olipra Ł., *Inicjatywa Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej*, [w:] *Wybrane problemy integracji europejskiej*, red. A. Stępiak, S. Umiński, A. Zabłocka, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Sopot 2009.
- Olipra Ł., *Liberalizacja rynku transportu lotniczego w ASEAN*, [w:] *Ekonomia i międzynarodowe stosunki gospodarcze. Studia azjatyckie*, red. B. Drelich-Skulska, Prace Naukowe Uniwersytetu Eko-

- nomicznego we Wrocławiu nr 28, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2008.
- Polkowska M., *Podstawy prawne funkcjonowania międzynarodowej żeglugi powietrznej – system chi-gagowski: geneza, działalność, perspektywy*, Akademia Obrony Narodowej, Warszawa 2007.
- Regional/Plurilateral Agreements and Arrangements for Liberalization*, International Civil Aviation Organization, www.icao.int, stan na dzień 10.09.2011.
- Regionalizacja w stosunkach międzynarodowych. Aspekty polityczno-gospodarcze*, red. K. Jędrzejczyk-Kuliniak, L. Kwieciński, B. Michalski, E. Stadtmuller, Wydawnictwo A. Marszałek, Toruń 2008.
- Rozporządzenie nr 549/2004 ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, OJ L 96/1, 31.03.2004
- Stosunki międzynarodowe. Geneza, struktura, dynamika*, red. E. Halizak, R. Kuźniar, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2006.
- Szymajda I., *Konkurencja w transporcie lotniczym, prawo europejskie i problemy dostosowania prawa polskiego*, Wydawnictwo Liber, Warszawa 2002.
- Wassenbergh H., *Principles and Practices In Air Transport Regulation*, Less Press de L'Institut du Transport Aerien, Paryż 1993.
- Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, LexisNexis, Warszawa 2002.

## REGIONALISM IN THE AIR TRANSPORT

**Summary:** We can recently observe significant growth of the air transport in the world. There are many factors which determine this development. The liberalization process initiated by the deregulation of the air transport market in the United States in 1978 can be regarded as one of them. In the next years liberalization subject to international air services agreements concluded bilaterally. Since the late 80s of the last century we can also observe a tendency to multilateral liberalization, the best example of which is the gradual liberalization of the aviation market having an international character in the European Union. The aim of this article is to answer the question whether in the other regions of the world there is a phenomenon of liberalization of the air transport market through signing multilateral agreements, and if yes, whether we can call this phenomenon as regionalism in the air transport. First the paper presents the concept and types of regionalism. Then, the principles of the Chicago-Bilateral System, which have regulated international air transport since 1944, are described. The process of liberalization of international air transport is presented and described, with particular emphasis on open skies agreement. Next the list of multilateral liberal air services agreements concluded in different regions of the world are shown and chosen examples of multilateral agreements are described. Research and analysis of information on concluded air services agreements obtained from the website of International Civil Aviation Organization presented in the paper revealed that already in the 90s in different parts of the world we had to deal with the conclusion of regional multilateral air transport agreements with the nature of liberalization. According to the author, this phenomenon can be called regionalism in the air transport.

**Keywords:** international air transport, regionalism, liberalization, international air transport law.